ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundsechzigster Jahrgang.

1921.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1921.

Inhaltsverzeichnis

des Jahrgangs 1921

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Aufsätze.

B. Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Österreich.

Ungarn.

Niederlande.

Uebrige europäische Länder.

Belgien.

Bulgarien.

Dänemark.

Freie Stadt Danzig.

Elsaß und Lothringen.

England.

Rumänien.

Rußland.

Schweden.

Schweiz.

Spanien.

Südslawien.

Tschechoslowakei.

Internationaler Verkehr.

Fremde Erdteile.

Afrika.

Amerika.

Asien.

Australien.

C. Allgemeines.

D. Rechtspflege.

E. Bücherschau.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 1. Berlin, den 6. Januar 1921. LXI. Jahrgang

Diese Zeitung erscheint jeden Donnerstag.
Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29 einzusenden.
Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 20 M für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter **Streifband** liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen, österreichischen und ungarischen Postgebietes für 96 M, nach sämtlichen anderen Staaten für 106 M.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 2 M abgegeben.
Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 2,40 M) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen, **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung von Julius Springer** in Berlin W. 9, Linkstraße 23/24.
Fernspr.: Amt Kurfürst 6050–53. Tel.-Adr.: Springerbuch. Reichsbank-Girokonto: Deutsche Bank, Dep.-Kasse C. Postscheck-Konto: Berlin Nr. 11100.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1920.

Vom Geheimen Oberregierungsrat Dr. v. Ritter.

Wenn wir auch an dieser Jahreswende wieder in gewohnter Weise den abgeschlossenen Jahrgang der Vereinszeitung durchblättern und ein Bild von der Entwickelung der Eisenbahnverhältnisse im Vereinsgebiet und im Auslande während des verflossenen Jahres zu gewinnen versuchen, so können wir uns der Erkenntnis nicht verschließen, daß die Hoffnungen, die wir auf das Jahr 1920 setzen zu dürfen glaubten, sich nur unvollkommen erfüllt haben. Die Folgen des Krieges und fast mehr noch der inneren Umwälzungen, die sich bei einigen Völkern offen vollzogen haben und sich bei den meisten anderen in aller Stille noch heute vollziehen, haben eine viel nachhaltigere Wirkung gehabt, als es anfangs den Anschein hatte. Wie ein geschäftliches Unternehmen nur dann gedeihen und sich entwickeln kann, wenn es in der Lage ist, sein Soll und Haben zu überblicken und mit einigermaßen stetigen Verhältnissen zu rechnen, so scheitert noch heute jeder Versuch der von dem Kriege betroffenen Völker, ihr Wirtschaftsleben allmählicher Gesundung entgegenzuführen, an der Unsicherheit der Zukunft. Die besiegten Staaten kennen ihre endgültigen Grenzen noch nicht einmal vollständig, sie wissen noch nicht, wie hoch sich ihre durch die Friedensverträge einer mehr oder weniger willkürlichen Festsetzung durch die Entente überlassenen Schulden stellen, und welche Zahlungsmöglichkeiten ihnen gewährt werden. Die Entente ihrerseits weiß nicht, wieviel sie wird herauspressen können; bei einigen Mächten überwiegt das Bestreben, die Feinde wirtschaftlich zu vernichten, bei anderen die Besorgnis, den Bogen so zu überspannen, daß nicht mehr genug für sie herausspringt.

Das Eisenbahnwesen ist, wie sich gerade in diesen Zeiten immer klarer zeigt, einer der sichersten Gradmesser für die wirtschaftlichen Zustände eines Landes. Die Unsicherheit der allgemeinen Verhältnisse, die das Jahr 1920 kennzeichnet, spiegelt sich deutlich bei den Eisenbahnen wider. Die Verminderung und Verschlechterung des Betriebsmittelparks, die Vernachlässigung der Bahnunterhaltung, der notwendigen Ergänzung und Verbesserung der baulichen Anlagen wirken überall noch nach. Die Kohlenfrage ist fast in allen Ländern gleich schwierig, und nicht nur bei den Staaten ohne Kohlenbesitz. Das Deutsche Reich mit seinen einst so reichen Kohlenbergwerken ist des Saargebietes beraubt worden, Oberschlesien bildet immer noch einen unsicheren Faktor, und die Schätze des Ruhrgebiets müssen zum wesentlichen Teile über die Grenze wandern. Einen Gegenstand besonderer Sorge bildet überall die Personalfrage. Nicht nur hat der Achtstundentag die tatsächliche Arbeitszeit aller Eisenbahner verkürzt, auch innerhalb dieser Arbeitszeit sind die Leistungen infolge allgemeiner Übermüdung und Arbeitsunlust gegenüber der Friedenszeit zurückgegangen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, neben den Materialpreisen, die steigenden Ansprüche der Eisenbahnbediensteten einer der Hauptgründe für die trostlose Entwickelung unserer Eisenbahnfinanzen sind, wie ja auch letzten Endes die hohen Löhne der

Arbeiterschaft die allgemeine Erhöhung der Preise für Materialien und Lebensmittel verursacht haben. Andererseits hat aber der deutsche Reichsverkehrsminister kürzlich darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnverwaltung an ihrem Überfluß an Arbeitern und Beamten keine Schuld trägt, daß dieser vielmehr eine Folge von Demobilisationsmaßnahmen ist. Die Entlassung dieses Überschusses würde ein neues Heer von Arbeitslosen schaffen, das dem Reich, wenn auch bei einem anderen Titel seines Haushaltsetats, doch zur Last fallen würde. Ähnlich liegt die Frage auch in den anderen Ländern. In der Lohn- und Gehaltsfrage spielt die allgemeine Unsicherheit der Lage offenbar gleichfalls eine wesentliche Rolle. Wenn man zahlenmäßig nachweisen könnte, wie sich durch Abbau der Löhne und durch Sparsamkeit in absehbarer Zeit eine Gesundung der Finanzen, eine Ermäßigung der Kosten der Lebenshaltung und der Übergang zur früheren Stetigkeit des Staatshaushalts erreichen ließe, würde das Personal gewiß geneigter sein, an eigenem Leibe Opfer zu bringen, als jetzt, wo wir unaufhaltsam auf einer schiefen Ebene hinabgleiten und jeder deshalb aus dem Zusammenbruch möglichst viel zu retten sucht. In den Ländern der Entente ist die Personalfrage nicht minder brennend, ja es will fast so scheinen, als ob ihnen ebenso schlimme Krisen bevorstehen, wie wir sie bereits hinter uns haben. Die großen Eisenbahnerstreiks in Frankreich, England und Amerika, die drohende Haltung der großen Arbeiter- und Angestelltenorganisationen führen eine beredte Sprache. Auch wirtschaftlich haben sich die Erwartungen der Ententeländer nicht erfüllt. Ihre Hoffnung, Deutschlands Erbschaft auf dem Weltmarkt ohne weiteres antreten zu können, ist daran gescheitert, daß die früheren Absatzgebiete des deutschen Handels ihre Kaufkraft verloren haben, daß das erwartete Erbe also vorläufig nicht greifbar ist.

Die Eisenbahntarife im Personen- und Güterverkehr sind in allen Ländern auch in diesem Jahre, zum Teil mehrere Male hintereinander, erhöht worden. Die Wirkung von Tariferhöhungen ist von den Eisenbahnverwaltungen gewiß nicht verkannt worden. Die Verteuerung der Transporte wirkt auf die Preise aller Erzeugnisse, auch der für das Volksleben unentbehrlichen, beständig verteuernd ein. Auf der anderen Seite sind aber die Eisenbahnen gezwungen, ihre Einnahmen mit den Ausgaben in Einklang zu bringen, und diese letzteren sind fast überall infolge der Erhöhung der Löhne und Gehälter sowie der Materialpreise ungeheuer gestiegen. Alle Verwaltungen suchen denn auch durch Vereinfachung und Verbesserung ihrer Organisation zu helfen. In dieser Hinsicht ist eine Bewegung beachtenswert, die sich in auffallender Weise in fast allen Ländern geltend macht, nämlich die Frage der Rückkehr zum Privatbahnsystem. In der Zeit vor dem Kriege stand die öffentliche Meinung überwiegend auf dem entgegengesetzten Standpunkt. Der Staatsbahngedanke hatte sich in den meisten Staaten des europäischen Festlandes durchgesetzt. Die großen Verstaatlichungen in Deutschland, Österreich, Italien, der Schweiz waren zu einem gewissen Abschluß gelangt. In Frankreich war wenigstens ein Anfang damit gemacht worden. In England und der nordamerikanischen Union hatten die Regierungen während des Krieges den Betrieb der Privatbahnen übernommen und sich die dauernde Verstaatlichung vorbehalten. Nun haben sich in Amerika inzwischen die gesetzgebenden Körperschaften zur Rückgabe der Eisenbahnen an die Gesellschaften entschlossen; in England scheint es fast, als ob die Entscheidung in gleichem Sinne ausfallen solle. Frankreich steht trotz gegenteiliger früherer Versprechungen im Begriff, die neuerworbenen Eisenbahnen im Elsaß und in Lothringen an zwei der großen Privatbahngesellschaften zu übergeben. In Österreich und Ungarn meldet die Presse von Verhandlungen mit ausländischen Finanzgruppen über die Möglichkeit einer Verpachtung der Staatsbahnen an Privatunternehmungen. Allerdings haben sich diese Gerüchte bis jetzt noch nicht bestätigt. Es haben sich aber jedenfalls auch in diesen Ländern gewichtige Stimmen erhoben, die — wenn auch nicht aus grundsätzlichen, sondern nur aus finanziellen Erwägungen — eine Rettung der Eisenbahnen in der Aufgabe des Staatsbetriebes erblicken. In Deutschland, wo der Staatsbahnbetrieb mustergültige Ergebnisse gebracht und sich während des Krieges ausgezeichnet bewährt hat, sind in der letzten Zeit gleichfalls ernste Vorschläge gemacht worden, die wenigstens auf ein gemischtes System (Aktiengesellschaften mit Staatsbeteiligung) hinauslaufen. Es soll an dieser Stelle zu dieser Streitfrage nicht Stellung genommen, sondern nur auf ihre hohe Bedeutung hingewiesen werden.

Ein anderes Mittel zur Verbilligung des Betriebes wird in der Einführung der elektrischen Zugförderung erblickt. Vornehmlich sind es die gebirgigen und wasserreichen Länder, die die noch schlummernden Wasserkräfte zur Erzeugung elektrischen Stromes ausnutzen wollen. Ein weiteres Mittel zur Erzeugung der elektrischen Kraft bieten die Braunkohlenfelder und die Torfmoore. Auch auf die Bedeutung der Wasserstraßen zur Ergänzung und Entlastung der Eisenbahnen richten die Staaten mehr und mehr ihr Augenmerk. Es sind in dieser Hinsicht bedeutende neue Projekte ausgearbeitet und zum Teil schon in Angriff genommen worden. Auf die Einzelheiten werden wir bei der Betrachtung der einzelnen Staaten zurückkommen, zu der wir jetzt übergehen.

Das Jahr 1920 brachte den deutschen Staatseisenbahnen den seit Jahren von einem Teil der Verwaltungen und zahlreichen Politikern erstrebten, von anderer Seite aber aus nicht minder wichtigen Gründen bekämpften Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen zu einem einheitlichen Reichseisenbahnnetz. Ein Teil der Gründe, die gegen diesen Schritt sprachen, war infolge der Umwälzungen der Revolutionszeit fortgefallen, andererseits erblickten selbst zahlreiche der früheren Gegner des Zusammenschlusses in seiner Verwirklichung eine so wesentliche Stärkung der in mancher Hinsicht gefährdeten Reichseinheit, daß sie ihre Bedenken schwinden ließen, und der Artikel 171 der Reichsverfassung, der die Übertragung der Staatsbahnen auf das Reich auf spätestens den 1. April 1921 vorsah, in der öffentlichen Meinung wenig Gegnerschaft mehr fand. Die schwierige Betriebslage des Herbstes 1919 ließ es sogar wünschenswert erscheinen, den Zeitpunkt der Durchführung um ein Jahr vorzurücken. Mitbestimmend war die Erwägung, daß die Länder nach dem 1. April 1920 angesichts des Übergangs der Finanzhoheit auf das Reich kaum imstande gewesen wären, die wachsenden Fehlbeträge des Staatsbahnbetriebes auf ihre Schultern zu nehmen. Allerdings sprach auch manches gegen diese Überhastung. Es war ja klar, daß die Neuorganisation der gewaltigen Reichseisenbahnverwaltung bis zum 1. April 1920 nicht würde durchgeführt werden können, daß man sich also mit einem langen „Provisorium“ würde abfinden müssen. Schwierig war auch gerade in dieser Zeit wirtschaftlicher Unsicherheit und Unklarheit die richtige Abmessung der von dem Reich an die Länder zu zahlenden Abfindungen. Diese Bedenken wurden aber trotz warnender Stimmen zurückgestellt. Nach mühevollen Verhandlungen zwischen den Vertretern des Reichs und der Bundesstaaten, an denen sich auch die Länder ohne Staatsbahnbesitz beteiligten, kam rechtzeitig der Staatsvertrag zustande, der jetzt die Grundlage für die neue Regelung bildet. Die Festsetzung der Abfindung stieß insofern auf Schwierigkeiten, als die Staatsbahnen in normalen Zeiten eine sehr ungleiche Verzinsung des Anlagekapitals erzielten; sie schwankte zwischen 3,18 % (Württemberg) und 8,51 % (Oldenburg). Für einen Teil der Länder war der Buchwert, für andere der Ertragswert zu ungünstig. Die Verhandlungen ergaben schließlich, daß den Ländern freigestellt wurde, selbst zu wählen, ob sie den Betrag des Anlagekapitals nach dem Stande vom 31. März 1920 oder das arithmetische Mittel zwischen diesem Anlagekapital und dem Ertragswerte

er Rechnungsjahre 1909—1913 beanspruchen wollten. Ferner rstattet das Reich die Fehlbeträge der Kriegsjahre gewisserraßen als Ersatz für die Kriegsaufwendungen, und zahlreiche ndere Einzelbestimmungen tragen gewissen Verschiedenciten der Finanzverhältnisse der Staatsbahnverwaltungen echnung. Alles in allem wird die Regelung als für die Länder ußerordentlich günstig angesehen. Das Reich muß Abfinungssummen zahlen, die sich auf 40 bis 43 Milliarden beufen werden, während das statistische Anlagekapital der bernommenen Bahnen rund 19½ Milliarden betrug. Die Überahmesumme deckt nicht bloß alle fundierten und nichtfundieren Staatsschulden der Länder, sondern gewährt diesen darüber inaus noch ein sehr hohes Forderungsrecht gegenüber dem eich. Andererseits ist zu bedenken, daß inzwischen infolge er Geldentwertung der Sachwert der vom Reich erworbenen nternehmungen ein viel höherer geworden ist, und daß die nsprüche einzelner Länder noch erheblich weitergingen; sbesondere wurde die von einzelnen Staaten geforderte Geinnbeteiligung abgelehnt. Die Zahlung geschieht teils durch huldübernahme, teils durch Begründung einer gestundeten eichsschuld. Jedenfalls hat das Reich so hohe Lasten übermmen, daß es ihm, selbst bei allmählicher Gesundung der senbahnfinanzen, sehr schwer fallen wird, aus den Erträgen n jährlichen Zinsendienst von etwa 2 Milliarden Mark zu streiten.

Das Personal aller Staatsbahnen wird vom Reich übermmen, ebenso die Verpflichtungen gegen die Ruhegehaltspfänger und Hinterbliebenen von Angestellten sowie die ohlfahrtseinrichtungen. Das Personal bekam aber das cht, innerhalb dreier Monate den Rücktritt in den Landesenst zu erklären. Wer hiervon Gebrauch machte, sollte je ch Abkömmlichkeit wieder abgegeben werden. Allen Angellten sind ihre bisherigen Rechte vorbehalten worden. Die ireihung in die einzelnen Besoldungsklassen unterlag onderer Vereinbarung; Ungleichheiten in der Besoldung llten möglichst ausgeglichen werden.

aß die Frage der endgültigen Organisation noch unlärt ist, wurde schon oben erwähnt. In dem Staatsvertrage nur gewisse Richtlinien vorgezeichnet worden. Die tralisation soll nur insoweit durchgeführt werden, als es Erfüllung der Aufgaben der Reichsbahnen als einer einlichen Verkehrsanstalt unbedingt geboten ist. Das Reich jedenfalls ein durchgreifendes Anordnungs- und Aufsrecht haben, es soll die oberste Leitung führen, den halt festsetzen, die allgemeine Verkehrspolitik bestimmen. uordnung soll der Genehmigung des Reichsrates unterwesentliche organisatorische Änderungen dürfen nur mmung der Länder erfolgen. Für die Übergangszeit laufenden Geschäfte unter der Oberleitung des ehrsministeriums durch Reichsbehörden geführt im allgemeinen den bisherigen einzelstaatlichen entsprechen; sie erhielten die Amtsbezeichnung: hrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hsen, Württemberg, Baden. In Mecklenburg werchäfte durch die Generaldirektion in Schwerin, in durch die Eisenbahndirektion Oldenburg überach dem Vertrage sollen nach der Bildung des rsministeriums, spätestens am 1. April 1921 die Sachsen, Württemberg und Baden fortfallen und rtigen Generaldirektionen ersetzt werden, wähßen und Bayern die Zweigstellen bis zur enduisation weiterbestehen sollen. Nachdem von dem sminister die ihm durch die vorläufige Verung vorbehaltenen Geschäfte sämtlich überen sind, ist diese Änderung schon zum 1. Januar ihrt worden.

bahnen bleiben durch die Schaffung der nen unberührt, sie sind nach wie vor der Ge- Aufsicht der Länder unterstellt.

Die Vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen ist mit Wirkung vom 5. Mai 1920 in Kraft gesetzt worden. An die Spitze des Reichsverkehrsministeriums wurde der als Chef des Feldeisenbahnwesens während des Krieges bekannt gewordene General Groener berufen. Die von dem Ministerium übernommenen Geschäfte werden unter seiner Leitung in mehreren Abteilungen, der Verwaltungs-, Personal-, Verkehrs-, Betriebs-, Tarif-, Finanz- und Aufsichtsabteilung, bearbeitet. Im Laufe des Jahres sind noch eine maschinentechnische Abteilung und eine Abteilung für elektrischen Zugbetrieb und Brennstoffwirtschaft sowie schließlich eine Bauabteilung hinzugekommen. Die drei Generalbetriebsleitungen Berlin, Essen und Würzburg haben unter dem 9. Juni 1920 eine übereinstimmende Geschäftsanweisung erhalten.

Inzwischen sind infolge der Gebietsabtretungen einige organisatorische Veränderungen notwendig geworden. Die nördliche Zone in Schleswig ist an Dänemark übergegangen; den Betrieb der Eisenbahnen haben die dänischen Staatsbahnen übernommen. Für das Saargebiet ist eine Saarbahndirektion in Saarbrücken unter französischer Aufsicht gebildet worden, die Strecken sowohl von Preußen als auch von Bayern übernommen hat. Die preußische Stammdirektion Saarbrücken ist nach Trier übergesiedelt. Die Eisenbahndirektionen Danzig und Bromberg sind am 10. Januar aufgelöst worden, nachdem die Eisenbahndirektion Posen schon Ende 1919 vorausgegangen war. Den größten Teil der deutsch gebliebenen Strecken hat die Eisenbahndirektion Osten in Berlin in Verwaltung genommen, der Rest ist auf die Eisenbahndirektionen Kattowitz, Königsberg, Stettin und Breslau verteilt worden. Zur Überleitung der Geschäfte waren Abwickelungsstellen in Posen, Bromberg und Danzig und bei der E.-D. Berlin eine Hauptabwickelungsstelle eingesetzt worden. Die Abwickelungsstellen in Posen und Bromberg sind inzwischen wieder aufgelöst worden.

Die Frage der endgültigen Organisation der Reichsbahnen harrt also noch ihrer Lösung. Ein Sachverständigenbeirat ist nach einer Entschließung des Reichstags vom 30. Juli 1920 beim Reichsverkehrsministerium gebildet worden, dem die Prüfung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen, der Ursachen der schlechten Finanzlage und der Möglichkeiten ihrer Beseitigung obliegt, dessen Tätigkeit sich also auch auf Organisationsfragen erstrecken wird. Er besteht aus 12 Mitgliedern des Reichstages, 12 Mitgliedern des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates und 14 vom Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern, darunter 4 Vertretern der Personalorganisationen. Der Beirat hat aus seiner Mitte mehrere Ausschüsse gebildet, die die Vorprüfung der einzelnen Fragen übernommen haben.

Wie groß das Interesse ist, das neben den amtlich dazu bestimmten Organen auch das weitere Publikum an der Zukunft der deutschen Reichsbahnen nimmt, zeigen die zahlreichen Vorschläge und Anregungen, die von mehr oder weniger berufenen Seiten ständig in der Tages- und Fachpresse veröffentlicht werden. Unsere Zeitung hat sich bemüht, ihre Spalten, soweit der Raum ausreichte, wenigstens für die wertvolleren Anregungen aus allen Kreisen zur Verfügung zu stellen. Sie beziehen sich nicht bloß auf die Frage der allgemeinen Umgestaltung der Verwaltungsbehörden, sondern auch auf die Reorganisation einzelner, den Verfassern besonders naheliegender Zweige des Eisenbahnwesens. In erster Linie sind es die Staatsbahnwerkstätten, deren Umformung im Sinne kaufmännischer Betriebe angestrebt wird. Wir werden an anderer Stelle zeigen, daß die Verwaltungen auch gerade diesem Verwaltungszweige ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet und bereits bedeutsame Schritte zur Durchführung der als notwendig erkannten Verbesserungen getan haben.

Die Bautätigkeit im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung war in der Hauptsache darauf gerichtet, die infolge der unzureichenden Unterhaltung während des Krieges und durch die vielfach übermäßige militärische Inanspruchnahme stark mitgenommenen baulichen Anlagen, insbesondere die Gleise, die Brücken und Hochbauten wieder in einen ordnungsmäßigen Zustand zu bringen. Neben diesen Unterhaltungsarbeiten, die durch den empfindlichen Mangel an Baustoffen aller Art, namentlich an Oberbaumaterial, sehr beeinträchtigt wurden, waren mehr oder weniger umfangreiche Ergänzungen der bestehenden Einrichtungen aus Mitteln des ordentlichen Haushalts auszuführen. Die vor dem Kriege begonnenen, in den Kriegsjahren aber fast durchweg zur Einstellung verurteilten größeren Bahnhofserweiterungen, der Ausbau des Bahnnetzes durch zweite und weitere Gleise, durch Umgestaltung von Neben- und Lokalbahnen zu Hauptbahnen u. a. m., sowie der Bau neuer Bahnen konnten in Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage im allgemeinen nur soweit wiederaufgenommen werden, als unabweisbare Bedürfnisse des Betriebes und des Verkehrs dies erforderten. In vielen Fällen hat auch die Notwendigkeit, Arbeitslosen Beschäftigungsmöglichkeit zu bieten, die Fortführung solcher Bauten veranlaßt. U. a. sind wieder in Angriff genommen die Bahnhofsumbauten in Königsberg (Pr.), in und um Berlin, in Liegnitz, Riesa, Flensburg und Duisburg, in und bei Köln und Frankfurt (Main), in Mannheim und Heidelberg und die umfassenden Umgestaltungen der Bahnanlagen in und bei Stuttgart, ferner der Bau der Haupteisenbahnen Liegnitz-Arnsdorf, Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) und Crefeld-Liblar-Ahrtal. Das dringende Erfordernis schleunigster und gründlicher Instandsetzung der Lokomotiven und Fahrzeuge hat erhebliche Erweiterungen fast aller Eisenbahnhauptwerkstätten und beschleunigte Fertigstellung neu geplanter Werkstätten bedingt, wie Oels, Schwerte, Wedau, Jülich und Nied bei Frankfurt (Main).

Zu ganz neuen und kostspieligen Bauausführungen gehören die durch die Änderung der politischen Grenzen und durch anderweitige Verkehrsleitung notwendig gewordenen, zunächst meist nur als Behelfsanlagen hergestellten neuen Grenzbahnhöfe und Anschluß- und Randbahnen im Osten, Norden und Westen des Reiches. Auch zur vorübergehenden Unterbringung der zur Verwaltung der Reststrecken der früheren preußischen Eisenbahndirektionen Posen, Bromberg und Danzig neu eingerichteten Eisenbahndirektion Osten in Berlin und der Stammeisenbahndirektion Saarbrücken in Trier mußten erhebliche Mittel bereitgestellt werden.

Umfassende Maßnahmen erforderte die allerorts entstandene Wohnungsnot, die namentlich für die aus den abgetretenen Gebieten vertriebenen Eisenbahnbediensteten rasche Hilfe erheischte. Durch einen Reichsnothaushalt sind dem Reichsverkehrsministerium für den allerdringlichsten Bedarf Mittel in Höhe von 185 Millionen Mark zur Verfügung gestellt, aus denen Dienst-, Miet-, Behelfs- und Notwohnungen hergestellt und Baugenossenschaften Darlehen gewährt werden.

Die Bauten und Anlagen zur Einführung des elektrischen Betriebes sind im Berichtsjahre weiter gefördert worden. In Schlesien ist etwa die Hälfte des in Aussicht genommenen Netzes fertiggestellt, und zwar die Strecken Hirschberg-Königszelt, Niedersalzbrunn-Halbstadt, Ruhbank-Liebau. Im Jahre 1921 soll Hirschberg-Grünthal vollendet werden; Lauban-Görlitz soll auch demnächst in Angriff genommen werden. Im Bezirk Halle soll die geplante Elektrisierung Ende 1921 fertig werden; die Strecke Wahren-Schönfeld wird schon im Anfang des Jahres vollendet sein. In Oberbayern ist die Elektrisierung der Garmisch-Holzkirchener Liniengruppe in Verbindung mit dem Walchensee-Kraftwerk weitergefördert worden. Von den Berliner Vorortbahnen sollen die nördlichen Strecken Stettiner Bahnhof-Bernau und -Oranienburg zuerst für den elektrischen Betrieb ausgerüstet werden. Arbeiten sind bereits im Gange. Auch die Elektrisier weiterer Abschnitte des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs in Aussicht genommen.

Die Verkehrslage, die sich am deutlichsten in Wagengestellung des Ruhrgebiets widerspiegelt, im Anfang des Berichtsjahres noch erheblich unter Schwierigkeiten, die schon am Ende des Vorjahres bestan hatten. Im Januar und Februar zeigten sich noch recht g Fehlzahlen in der Wagengestellung. Vom März ab trat d — von gewissen Rückschlägen abgesehen, die die im Ansch an den Kapp-Putsch entstandenen Unruhen zur Folge hatte langsam eine Besserung ein, so daß im Sommer die Wa gestellung im allgemeinen als zufriedenstellend bezeic werden konnte. Allerdings begannen Ende September wi größere Schwierigkeiten, die sich im Oktober durch die ungünstige Lage der Rheinschiffahrt verstärkten heute noch andauern. Ein Betriebsunfall behinderte l Zeit hindurch die Fahrrinne, und es schloß sich daran ei andauernder niedriger Wasserstand, wie er seit fast 100 Ja nicht mehr beobachtet worden war. Dazu kam die st Inanspruchnahme der Wagen durch die Wiedergutmachu transporte auf weite Strecken. Die Verhandlungen mit Entente über die Beistellung von Wagen für einen Teil d Transporte haben zwar das Ergebnis gehabt, daß ge Leistungen für den Wiedergutmachungsverkehr grundsä von ihr übernommen worden sind, jedoch nicht in dem M wie sie auf Grund der deutschen Berechnungen verlangt den durften. Die Wagengestellung leidet auch noch durc Tatsache, daß eine sehr bedeutende Zahl von deutschen W noch im Auslande läuft, deren Erfassung bisher noch gelungen ist. Ein Teil des deutschen Wagenparkes wird noch in Erfüllung des Friedensvertrages durch Abga Dänemark (Nordschleswig), das Memelgebiet, die Tsch Slowakei, den Saarstaat und Polen verloren gehen. der anderen Seite ist durch große Wagenbestell bei den deutschen Bauanstalten, die bis an die G ihrer Leistungsfähigeit gehen, versucht worden, den W park auf den alten Stand seiner Leistungsfähigkeit zu bri Wenn eine größere Flüssigkeit des Betriebes erreicht w könnte, und nicht so außerordentliche Leistungen fü Entente zu übernehmen wären, würde in absehbarer Ze der Erreichung dieses Zieles gerechnet werden können.

Die Gesamtzahl der betriebsfähigen Lokomotive sich über den Durchschnitt des Vorjahres von rund 16– Stück nur unbedeutend gehoben. In qualitativer Bezi ist aber durch gründlichere Ausbesserung der Maschin wesentlicher Fortschritt erreicht worden infolge der M keit der Wiederverwendung besserer Baustoffe, dann abe infolge der Erhöhung der Leistungen in den Werkstätte haupt. Der Ausbesserungsstand betrug im Jahre 1920 schnittlich 44 % gegenüber 19 % im Jahre 1914. Der B an Dienstkohlen konnte auch auf einen wes höheren Durchschnitt als im Vorjahre gebracht werde hofft daher, etwaigen Stockungen in der Belieferung Wintermonate besser begegnen zu können. Ein Vergle täglichen Zugleistungen in den Jahren 1914 un ergibt für die preußisch-hessischen Strecken

			Zugkm	Wagenach
im Personenverkehr	1914	=	950 000	24 620 (
	1920	=	420 000	13 690 (
im Güterverkehr	1914	=	580 000	43 460 (
	1920	=	440 000	33 750 (

Wenn man den Verlust von Betriebslängen in de tretenen Gebieten berücksichtigt, erreichen die Leistungen an Personenzugkm gegenüber denen von 19 50 %, an Güterzugkm 83 %, an Personenwagenachsk und an Güterwagenachskm 85 %, ein erfreuliches Bil sender Gesundung des Betriebes.

Betrübender ist das Bild, das sich beim Vergleich der Betriebskosten entrollt. Es stellten sich:

		1913	1920
das Personenwagenachskm . .	auf	11,4 ₰	132 ₰
das Güterwagenachskm	„	7,1 „	82,5 „
das Personenzugkm	„	2,85 „	41,6 „
das Güterzugkm	„	5,26 „	63,6 „

Die Kosten sind also bei den Personenwagenachskm und Güterwagenachskm rund auf das Elffache, bei den Personenzugkm auf das Vierzehnfache, bei den Güterzugkm auf das Zwölffache gestiegen.

Die steigenden Kosten des Betriebes, vor allem der Löhne und Gehälter und der Betriebsstoffe aller Art, haben den ungeheuren Verlust, den die deutschen Staatsbahnen, einst das Rückgrat der Staatsfinanzen, schon im vorigen Jahre erlitten haben, in ungeahnter Weise weiter gesteigert. Nach amtlichen, allerdings weit zurückliegenden Angaben wurde für 1920 mit einem Betriebsverlust von 16 Milliarden Mark gerechnet. Dieser Zustand wird auf absehbare Zeit nicht vollkommen beseitigt werden können, wohl aber ist die Verwaltung bestrebt, ihn zu mildern. Das kann nicht auf der Ausgaben- oder Einnahmenseite allein geschehen, sondern nur durch gleichmäßige Besserung beider Seiten des Etats. Was zur Minderung der Ausgaben durch Vereinfachung und Verbilligung der Organisation geschehen soll, wird an anderer Stelle besprochen. Die Verbesserung der Einnahmen durch Erhöhung der Tarife ist eine sehr zweischneidige Maßnahme. Die Verwaltung ist sich wohl bewußt, daß Tariferhöhungen eine sehr unerwünschte weitere Belastung der Volkswirtschaft bedeuten, die mit mathematischer Sicherheit zur Erhöhung der Kosten aller Lebensbedürfnisse und zu einer Verteuerung der Lebenshaltung führen muß. Deshalb haben sich Stimmen aus allen Lagern, ganz besonders aber aus den Kreisen des Handels und der Industrie, gegen weitere Tariferhöhungen ausgesprochen. Andererseits sollte aber grundsätzlich ein kaufmännisches Verkehrsunternehmen seine Beförderungspreise so stellen, daß nicht nur die Kosten gedeckt werden, sondern auch mindestens eine Verzinsung des Anlagekapitals erreicht wird, und es erscheint unbillig, der Reichskasse, also allen Steuernzahlern, Fehlbeträge aufzubürden, die gerechterweise die Benutzer der Eisenbahn treffen müssen. Die Reichseisenbahn hat einen Mittelweg eingeschlagen und sich zu sehr wesentlichen Tariferhöhungen entschlossen, die aber immer noch einen großen Teil des Betriebsverlustes ungedeckt lassen.

Die Gütertarife hatten seit dem Kriege schon zahlreiche Änderungen durchgemacht. Am 1. August 1917 wurde eine Verkehrssteuer von 7 % eingeführt, dann folgte am 1. April 1918 eine 15prozentige Erhöhung, am 1. April 1919 eine solche von 60 %, am 1. Oktober 1919 von 50 %, am 1. März 1920 von 100 %. Alles in allem waren hiermit die Tarife auf den sechsfachen Betrag der Friedenspreise gestiegen, und dabei hatten sie mit der durchschnittlichen Verteuerung der Güter, oder — anders ausgedrückt — mit der Entwertung des Geldes, nicht einmal Schritt gehalten. Alle diese Erhöhungen sind durch prozentuale Steigerung durchgeführt worden. Die Plötzlichkeit des Bedürfnisses nach höheren Einnahmen und die Unsicherheit der allgemeinen Wirtschaftslage zwangen hierzu, wiewohl durch diese rohe Form der Tarifänderung eine für die Volkswirtschaft sehr empfindliche Verschiebung in dem kunstvollen Bau der deutschen Tarife, insbesondere eine zu starke Belastung der Massengüter und der Beförderung auf weite Entfernungen eintrat. Der längst gehegte Plan, diese Mißstände durch organische Einarbeitung der bisherigen Zuschläge in die Tarife zu beseitigen, ist nach mühevoller Arbeit der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten verwirklicht worden. Diese Arbeit hat zugleich zur Vollendung der schon früher begonnenen allgemeinen Durchprüfung der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation, die nicht mehr in allen Punkten mit den heutigen Verhältnissen im Einklang standen, Anlaß gegeben. Die Finanzlage der Eisenbahnen zwang vor allem auch dazu, zahlreiche Vergünstigungen und Ermäßigungen, die jetzt entbehrlich schienen, aufzuheben und bei einzelnen Gütern eine den jetzigen Warenpreisen entsprechende Auftarifierung vorzunehmen. Bei anderen Gütern mußten aus wirtschaftlichen Gründen Ermäßigungen eintreten. Alles in allem legt die Neuordnung die jetzigen Frachtsätze zugrunde und zielt nicht sowohl auf eine allgemeine Erhöhung der Frachten als vielmehr auf eine gerechtere Verteilung der eingeführten Erhöhungen hin. Es zieht sich durch die neue Tarifregelung das Bestreben hindurch, die billigen Klassen angemessen herabzusetzen und die weiten Entfernungen zu schonen, zum Ausgleich aber die teuren Klassen und die nahen Entfernungen schärfer zu erfassen. Es ist dieses Ziel dadurch erreicht worden, daß die Tarife für Stückgut und Wagenladungen staffelförmig gebildet wurden, und zwar in stärkerem Maße bei den billigen Massengütern. Zur Vermeidung unerfreulicher Rückwirkungen ist dem Anstoßverfahren vor der Durchrechnung der Vorzug gegeben worden. Die Einzelheiten der neuen Tarifgestaltung sind in dieser Zeitung in einer Reihe von Aufsätzen den Lesern mitgeteilt worden (Nr. 65, S. 713, Nr. 70, S. 763, Nr. 75, S. 813, Nr. 80, S. 863, Nr. 86, S. 939 d. Ztg.). Hier soll deshalb nur daran erinnert werden, daß für Eil- und Stückgut, wie bisher, eine allgemeine und eine ermäßigte Klasse gebildet, und daß die Wagenladungsklassen (allgemeine Klasse und Spezialtarife 1 bis 3) durch eine fünfte vermehrt worden sind, die in der Hauptsache die unverarbeiteten Rohstoffe des Rohstofftarifs und die Düngemittel enthält. Für alle fünf Klassen A bis E bestehen Nebenklassen. Die Tiertarife sind erheblich erhöht worden, weil der Verkehr mit diesem im Preise außerordentlich gestiegenen Gute eine schwerere Belastung vertragen kann, und weil die bisherigen Tiertarife die Selbstkosten nicht überall ausreichend deckten. Von großer Bedeutung ist die zur besseren Ausnutzung der Wagen eingeführte Bindung der Fracht an das Ladegewicht der Wagen, wobei als Normalladegewicht nicht mehr 10 t, sondern 15 t angenommen worden sind. Ausnahmen sind für die Übergangszeit und zur Vermeidung von Härten zugelassen worden.

Der neue Tarif ist zum 1. Dezember in Kraft gesetzt worden, und schon ist wieder von neuen Tariferhöhungen die Rede. Der aus dem Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums gebildete Tarifausschuß hat in seiner Beratung vom 25. November folgende Entschließung gefaßt:

„Der Tarifausschuß hält für die Deckung des Eisenbahndefizits neben einer sorgfältigen Einschränkung der Ausgaben auch eine Erhöhung der Tarife, und zwar sowohl der Personentarife wie besonders der Gütertarife für unvermeidbar. Die Tariferhöhung soll, zum mindesten im Güterverkehr, nicht in der Form eines allgemeinen prozentualen Zuschlages vorgenommen werden, sondern im Wege einer Abstufung je nach der Tragfähigkeit der einzelnen Güter erfolgen. Die Tariferhöhung soll so durchgeführt werden, daß die Mehreinnahmen den Teil des Fehlbetrages decken, der nicht durch Ersparnis- oder andere Maßnahmen getilgt werden kann. Es erscheint erwünscht, mit der Durchführung dieser Maßnahme nicht bis zum Beginn des neuen Haushaltsplanes zu warten."

Die Personentarife haben durchgreifende organische Veränderungen nicht erfahren. Der Gedanke, durch Staffelung der Tarifsätze, durch Einführung von Ermäßigungen für häufige Reisen oder durch andere Maßregeln die Besonderheiten des Geschäftsverkehrs, des Nah- und des Fernverkehrs bei der Fahrpreisgestaltung in gerechter Abwägung ihrer Bedürfnisse und ihrer Tragfähigkeit zu berücksichtigen, ist zwar in der Presse vielfach erörtert worden; bisher hat man sich aber mit prozentualen Zuschlägen beholfen. Im

Anfang des Jahres 1920 waren die Tarifsätze, die bis zum 31. März 1918 in den vier Wagenklassen noch 2 ℳ, 3,10 ℳ, 4,70 ℳ und 7,80 ℳ für 100 km betragen hatten, bereits auf 4,05 ℳ, 7,40 ℳ, 12 ℳ und 27 ℳ gestiegen; am 1. März 1920 wurden sie mit einem weiteren Zuschlag von rd. 100 % belegt. Der Berliner und Hamburger Vorortverkehr blieb zuerst noch verschont und erhielt erst am 15. Juni einen 50proz. Zuschlag. Die privaten großstädtischen Verkehrsunternehmungen (Straßen-, Hochbahnen usw.), die hauptsächlich wegen der maßlosen Forderungen des Personals in eine schlimme Finanzlage geraten sind und schon zum Teil den Betrieb haben einstellen müssen, führen lebhafte Klage über die Billigkeit dieser Fahrpreise, die ihnen einen großen Teil des Nahverkehrs entziehen. Ganz besonders richtet sich die Klage gegen die Preise der Zeitkarten, die, auf die einzelne Fahrt bezogen, so niedrig sind, daß die seit dem Kriege eingetretene Entwertung des Geldes kaum zum Ausdruck kommt. Richtig ist, daß die Stadt- und Vororttarife der Reichseisenbahnen die Betriebskosten noch weniger decken als die Tarife des Fernverkehrs; das war aber schon in Friedenszeiten der Fall. Die Gründe, die aber damals für eine Begünstigung der Ansiedelung der Bevölkerung außerhalb der Großstädte sprachen, sind heute nicht etwa fortgefallen, sondern angesichts der Wohnungsnot und des Rückgangs des Gesundheitsstandes in der Großstadt ungemein verstärkt worden. Die Reichsbahnverwaltung hat aber doch einen neuen Tarifaufschlag zum 1. Januar 1921 beschlossen, nämlich die Einführung eines Einheitssatzes von 50 ₰ in der 3. und von 70 ₰ in der 2. Wagenklasse im Stadt- und Ringbahnverkehr. Man erwartet starke Mehreinnahmen von dieser Maßregel, da sich die meisten Fahrten bisher in der billigeren ersten Zone abspielten. Im Vorortverkehr werden die genannten Preise von 50 und 70 ₰ als Mindestfahrpreise eingeführt.

Der Personenverkehr, der am meisten der Beobachtung und der Kritik des Publikums ausgesetzt ist, hat Ende 1920 ein wesentlich anderes Aussehen als vor einem Jahre. Hier zeigt es sich, daß der Geist der Zucht und Ordnung, durch den sich die deutschen Eisenbahnen früher auszeichneten, noch nicht ganz erstorben ist. Nach Rückkehr der alten bewährten Fachleute in ihre früheren Stellungen und nach Eintritt einer gewissen Beruhigung der Gemüter ist allmählich eine Besserung des äußeren Zustandes und des Betriebes der Züge eingekehrt. Im allgemeinen wird wieder pünktlich gefahren. Die Züge sind sauberer, besser beleuchtet, das Inventar weniger beschädigt als früher. Seitdem die Heizvorrichtungen, namentlich die Heizschläuche, wieder in Ordnung sind, ist die Beheizung der Züge besser. Die Diebstähle haben etwas nachgelassen; die strengen Aufsichtsmaßnahmen der Verwaltung, insbesondere die Einsetzung von Diebstahl-Überwachungsabteilungen, das scharfe Vorgehen gegen ungetreue Bediensteten haben Früchte getragen. Im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin konnte z. B. im Monat Juli 1920 gegenüber dem Monat Juni ein Rückgang der Diebstähle um 20 %, gegenüber April um 50 % festgestellt werden. Am meisten ist noch das Stückgut der Beraubung ausgesetzt, während sich im Gepäckverkehr eine merkliche Besserung gezeigt hat. Die Überfüllung der Züge, die im vorigen Jahre oft lebensgefährliche Formen annahm, hat nachgelassen, wobei natürlich die Erhöhung der Fahrpreise erheblich mitgewirkt haben mag.

Der Fahrplan ist notgedrungen immer noch dürftig und legt dem reisenden Publikum manche Opfer an Zeit und Bequemlichkeit auf. Im Anfang des Jahres war die Verkehrslage am schlechtesten. In Bayern mußte der Personenverkehr am 13. Januar auf mehrere Tage ganz eingestellt werden, damit der Güterverkehr notdürftig aufrechterhalten werden konnte. In den Sommermonaten war eine Besserung der Versorgung der Eisenbahnen mit Kohlen zu beobachten. Der Hoffnung, daß nun eine wesentliche Ausgestaltung des Fahrplans möglich sein würde, ist durch das Abkommen von Spa ein Ende bereitet worden; nur bei äußerster Sparsamkeit ist es gelungen, den bescheidenen Fahrplan aufrechtzuerhalten und für den internationalen Durchgangsverkehr, der nach Wegfall der durch den Krieg gezogenen Schranken einer Belebung dringend bedurfte, einige neue Verbindungen einzurichten. Auf Betreiben der Entente wurde am 1. April ein dreimal wöchentlich verkehrender Luxuszug von Paris über Straßburg-Kehl eingeführt, der sich in zwei Teile gabelt, von denen der eine über Hof-Eger-Prag nach Warschau, der andere über Ulm-München nach Wien fährt. Im Sommerfahrplan wurde wieder ein durchgehender Schnellzug nach Italien hergestellt, der in 54 Stunden Berlin mit Rom über Hof-Brenner verbindet und in Verona Anschluß nach Venedig und Mailand hat. Zu erwähnen sind ferner die Verbindungen von Amsterdam nach Genua über Duisburg-Frankfurt-Karlsruhe-Basel, der Schnellzug London-Ostende-Wien über die rechte Rheinseite und die Verbindung Berlin-Amsterdam über Bentheim. In die direkten Schnellzüge ist der Schlaf- und Speisewagenbetrieb nach und nach, wenn auch nicht in friedensmäßigem, so doch in ausreichenderem Umfange als im Vorjahre, wieder aufgenommen worden. Der außergewöhnliche Andrang zu den Schlafwagen nötigte zeitweilig dazu, die Unterscheidung zwischen Bettkarten I. und II. Klasse fallen zu lassen und alle Schlafabteile doppelt zu besetzen, dafür aber den Bettpreis und Fahrpreis I. Klasse zu erheben. Erst in jüngster Zeit sind auf Drängen der Verkehrsinteressenten wieder Schlafwagenplätze I. und II. Klasse, je nach der Besetzung mit einem oder zwei Betten, eingeführt worden. Der Preis beträgt im allgemeinen etwa 40 ℳ für die II. und 80 ℳ für die I. Klasse. Leider ist es noch nicht gelungen, die Tschechoslowakei zur Durchführung von Durchgangszügen Berlin-Wien über Böhmen zu bewegen; daher muß dieser Verkehr immer noch über Passau geleitet werden. Auch Polen hat, gelinde gesagt, ein sehr geringes Entgegenkommen gezeigt und die Verbindung Ostpreußens mit dem Mutterlande durch den sogenannten polnischen Korridor lange Zeit hindurch verhindert, so daß die Züge über Hinterpommern geleitet wurden, und im übrigen die Ostseeschiffahrt helfen mußte. Erst in letzter Zeit ist es gelungen, die Zustimmung Polens zur Wiederherstellung der Zugverbindung nach Königsberg über Konitz zu erlangen.

Dem Werkstättenwesen wurde im Berichtsjahre die größte Aufmerksamkeit zugewendet. Am 19. Januar fanden unter Vorsitz des damaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Oeser, und unter Teilnahme der Vertreter der Staatseisenbahnen, der beteiligten Angestelltenverbände und der Privatindustrie Beratungen über eine „Denkschrift, betr. die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten" der preußisch-hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung statt. Die in der Denkschrift niedergelegten Vorschläge fanden im allgemeinen den Beifall der Versammlung, die ihrerseits wertvolle Anregungen gab. Für besondere Aufgaben im Werkwesen wurden Ausschüsse eingesetzt und die in ihnen tätigen Beamten von ihren sonstigen Dienstgeschäften befreit, damit sie sich völlig der neuen Tätigkeit widmen sollten. Diese Ausschüsse, von denen der für Arbeitsverfahren und diejenigen für das Stoffwesen besonders zu nennen sind, haben in monatelanger Bereisung der Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten wertvolles Studienmaterial für den Neuaufbau des Werkbetriebes und des Stoffwesens zusammengetragen, dessen Weiterbearbeitung in finanzieller Hinsicht gute Früchte tragen wird.

Im April ordnete ein Erlaß die Einrichtung von 3 Musterwerken in Grunewald, Leinhausen und Darmstadt an, um die Neuordnung der Verwaltung in den Hauptwerkstätten auf ihre Durchführung und Zweckmäßigkeit zu erproben, bevor sie in allen Werkstätten der Reichseisenbahnen eingeführt wird. Der Erlaß gibt auch das ganze Programm für die betriebliche und wirtschaftliche Umstellung des Werkwesens.

Die an die Spitze der Musterwerke gestellten drei Leiter mit der Amtsbezeichnung „Werkdirektor" haben die in den Richtlinien für die Neuordnung aufgestellten Aufgaben der Werkdirektoren zu erfüllen. Der Hauptzweck der Neuordnung der Verwaltung ist die Modernisierung der Werke, ihre Organisation und Einrichtung nach dem Muster bewährter Privatbetriebe. Dazu gehört auch die Schaffung einer einheitlichen Spitze und die Vermehrung der technischen Kräfte in Leitung, Büro und Aufsicht (die eben in der alten Ordnung nicht unterzubringen sind), ohne die die schwierigen und umfangreichen, über Jahre hinaus laufenden Aufgaben, die Eisenbahnwerke mit bestmöglichem technischem und finanziellem Wirkungsgrad arbeiten zu lassen, nicht bewältigt werden können.

Die Fühlungnahme mit allen Zweigstellen der Reichseisenbahnen zur Sicherung der Einheitlichkeit im Werkwesen ist in den letzten Wochen des Berichtsjahres besonders in die Erscheinung getreten durch Besprechungen der Vertreter der Zweigstellen der Reichseisenbahnen. Hierbei wurden z. B. die Grundlagen des Gedingeverfahrens in einem gleichmäßig aus Beamten aller Zweigstellen und Gewerkschaftsvertretern und Arbeitern aller preußischen und außerpreußischen Eisenbahnen des Reichs zusammengesetzten Ausschuß durchberaten und zu günstigem Abschluß geführt.

Die Arbeiterschaft zeigt in erfreulicher Weise mehr als in den ersten Zeiten nach der Revolution den Willen zur Mitarbeit. Die Betriebsräte wachsen nach und nach in ihre Aufgaben hinein. Die leitenden Beamten genießen wieder mehr Ansehen, es sind Anfänge einer Besserung der Disziplin zu erkennen. Wenn die Ernährungs- und Bekleidungsfrage sich günstiger gestaltet, darf man auch hinsichtlich der Hebung der Leistungen in den Eisenbahnwerken bei gleichzeitiger Besserung der Wirtschaftlichkeit vertrauensvoll in die Zukunft blicken.

Über die diesjährigen Leistungen der Werkstätten und die Entwicklung des Betriebsmittelparks seien hier, teilweise unter Wiederholung der an anderen Stellen dieses Aufsatzes gemachten Angaben, noch folgende Zahlen zusammengestellt: Der Bestand an Fahrzeugen hat sich seit dem Kriege folgendermaßen gestaltet. Es betrug

die Anzahl	am 1. 4. 1914	am 1. 4. 1920
der Lokomotiven u. Triebwagen	22 130	23 549
„ Personenwagen	45 020	36 800
„ Gepäckwagen	12 140	8 600
„ Güterwagen	495 430	etwa 487 000

Der Ausbesserungsstand der Lokomotiven (Prozentsatz der betriebsunfähigen Maschinen) betrug am 1. 4. 1914: 19 %, am 1. 4. 1920: 44 %. Die gesteigerten Ausbesserungsleistungen der Haupt- und Nebenwerkstätten spiegeln sich in der Zahl der wöchentlich im Durchschnitt als ausgebessert ausgehenden Fahrzeuge. Diese Zahl betrug:

	1914	1920
für Lokomotiven	618	550
„ Personenwagen	2 674	2 200
„ Güterwagen	16 954	16 000

Außerdem wurde die Privatindustrie mit der Ausbesserung von Betriebsmitteln beauftragt. Der durchschnittliche, wöchentliche Ausgang aus Privatwerken und nicht bahneigenen Staatsbetrieben betrug im Vergleich zu den Leistungen der Eisenbahnwerkstätten für Lokomotiven 7,1 %, für Personenwagen 1,9 %, für Güterwagen 9,5 %.

Wie die vorjährigen Einzelberichte dieser Zeitung zeigen, wurde die Eisenbahnerbewegung auch im Jahre 1920 des öfteren aus den Bahnen ruhiger Entwicklung geworfen; vor allem waren es die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, die unter den Arbeitskämpfen des Personals und den durch politische Wirren hervorgerufenen Arbeitseinstellungen zu leiden hatten. Schon die ersten Januartage standen im Zeichen des Sturms. Bekanntlich hatten im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten am 2. Dezember 1919 Verhandlungen über den Abschluß eines Lohntarifvertrages — des ersten für die Lohnempfänger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen — begonnen. Bei der Schwierigkeit und der Fülle des Stoffes kamen die Verhandlungen trotz aller Bemühungen der Verhandlungsparteien nur langsam vorwärts. Kommunistische und andere ordnungsfeindliche Elemente benutzten die verständliche Spannung, mit der die Arbeiterschaft die Verhandlungen verfolgte, um das Personal durch unrichtige Mitteilungen über den Stand der Verhandlungen und die Absichten der Behörde zu erregen. Wilde Lohnstreiks waren die Folge, die zwar den Charakter von Lohnbewegungen trugen, tatsächlich aber politischen Zwecken dienen sollten. Die Arbeitsniederlegungen nahmen vor allem in den verkehrs- und wirtschaftspolitisch wichtigen Direktionsbezirken Elberfeld, Essen und Cöln, sowie in Teilen des Bezirks Münster einen bedrohlichen Umfang an. In Breslau kam es nur zu kürzeren Arbeitseinstellungen in den Werkstätten und im Betriebe; auch in den Bezirken Stettin und Kattowitz gärte es. Im Bezirke Frankfurt (Main), dem Herd der radikalsten Strömungen unter den Eisenbahnern, griff man zu der Waffe der passiven Resistenz, von der vorübergehend auch in einer Breslauer Hauptwerkstätte Gebrauch gemacht wurde. Alles das geschah gegen den Willen der Zentralorgane der Eisenbahnergewerkschaften und zu einer Zeit, als die bevollmächtigten Arbeitervertreter mit dem Ministerium in den Tarifverhandlungen standen, und obwohl der Arbeiterschaft vom 1. Januar ab Abschlagszahlungen auf die ihnen durch den Lohntarif zuzuwendenden Lohnerhöhungen gewährt wurden. Die schwere Not des Landes veranlaßte die Reichsregierung und die preußische Staatsregierung am 11. Januar zu einem gemeinsamen Aufruf, in dem die Arbeiter auf die rückwirkende Kraft der neuen Tariflöhne — und zugleich die unruhig gewordene Beamtenschaft auf die ihr zugesagte Teuerungszulage von 150 % — hingewiesen wurden. Der Aufruf entkleidete die Bewegung des wirtschaftlichen Charakters und stellte die gewissenlosen Streikhetzer „außerhalb der Organisationen" an den Pranger. Der Hinweis auf die der Rückbeförderung harrenden 400 000 Kriegsgefangenen und die Androhung strenger Maßnahmen trugen ohne Zweifel dazu bei, daß die Eisenbahner zur Besinnung kamen und zur Arbeit zurückkehrten, so daß Mitte Januar der Arbeitsfrieden im allgemeinen wiederhergestellt war. Besondere Erwähnung verdient die Haltung, die ein Teil der im Gewerkschaftsbund deutscher Eisenbahnbeamten organisierten Beamten bei diesen wilden Streiks einnahm. In Frankfurt (Main) und Breslau wurde von ihnen „Streikneutralität" beobachtet. Diese sollte darin bestehen, daß die Beamten zwar ihren eigenen Dienst weiter taten, aber keine Arbeiten der Streikenden verrichteten; die Neutralität sollte aber nur für den wirtschaftlichen, nicht aber auch für einen politischen Arbeiterstreik gelten. Inwieweit in den bezeichneten Bezirken und vielleicht auch anderwärts hiernach gehandelt worden ist, entzieht sich der näheren Kenntnis.

Eine neue Erscheinung in diesen Arbeitskämpfen war die Schließung von Werkstätten. Am 15. Januar schloß die Eisenbahndirektion Cöln, nachdem sie die Arbeiterschaft unter Androhung der Entlassung vergeblich zur Wiederaufnahme der Arbeit aufgefordert hatte, vorübergehend die Hauptwerkstätte Crefeld-Oppum. Die Hauptwerkstätte Nied bei Frankfurt (Main), in der seit Jahresbeginn zunächst „nach Vorschrift" und dann „nach verschärfter Vorschrift" gearbeitet, mit anderen Worten passive Resistenz geübt worden war, wurde nach vergeblicher Androhung der Schließung am 17. Januar derart geschlossen, daß den Arbeitern unter Verzicht auf weitere Dienstleistungen mit 14-tägiger Frist gekündigt wurde. Kurz darauf ordnete der Minister auch weitere Werkstättenschließungen an, weil er die allzu geringen Lei-

stungen der Werkstätten, soweit sie auf der Arbeitsunlust der Belegschaft und der durch die Demobilmachungsvorschriften hervorgerufenen Überfüllung der Werkstätten beruhten, vor dem Lande nicht länger verantworten konnte. So wurden am 26. Januar die Hauptwerkstätten Berlin 1 und 2, Breslau 2 und 4, Darmstadt 1 und 2, Frankfurt (Main), Gotha, Jena, Königsberg (Pr.), Salbke, Sebaldsbrück und Stargard, sowie am 8. Februar Breslau 1, Delitzsch, Frankfurt (Oder), Göttingen, Grunewald, Halle, Harburg, Limburg, Magdeburg-Buckau und die Nebenwerkstätte Berlin Lehrter Bahnhof vorübergehend geschlossen. Betriebsschädlinge, also Hetzer und Nichtstuer, waren von der Wiederaufnahme ausgeschlossen; die übrigen Arbeiter wurden, soweit es die dem Bedarf angepaßten neuen Belegschaftszahlen gestatteten, bei der Wiedereröffnung der Werkstätten nur unter der Bedingung wieder eingestellt, daß sie sich zu einer Arbeitszeit von acht Stunden ausschließlich der Pausen verpflichteten und sich mit der Wiedereinführung der seit der Revolution aufgehobenen Akkordarbeit einverstanden erklärten. Die Maßnahme war von vollem Erfolg begleitet, da die Meldung der Entlassenen den Bedarf überstieg, und da die Arbeitsleistungen in den geschlossenen sowie den übrigen von den überzähligen Arbeitern befreiten Haupt- und Nebenwerkstätten sich angemessen hob. Der Versuch der revolutionär gesinnten Kreise, die Arbeiterschaft aus diesem Anlaß in einen Generalstreik zu hetzen, schlug völlig fehl.

Kaum waren die Nachwirkungen der Januarstreiks und der Werkstättenschließungen überwunden, da entfesselte der Kapp-Putsch am 13. März die politischen Leidenschaften von neuem. Der Deutsche Eisenbahnerverband, die größte und überwiegend aus Arbeitern bestehende Organisation, verkündete schon am Abend desselben Tages den Generalstreik gegen die neuen Machthaber. Nach vergeblichen, auf den Rücktritt Kapps abzielenden Verhandlungen schlossen sich am folgenden Nachmittage die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und die Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer an; „auf dem Dienstwege" erließen sie gemeinsam ein Rundtelegramm, durch das sie — ohne Angabe von Gründen — die Einstellung des Eisenbahnbetriebes mit Ausnahme der Arbeiter-, Lebensmittel- und Kohlenzüge anordneten. Am 16. März veröffentlichten diese drei Gewerkschaften im Verein mit der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, dem Allgemeinen Eisenbahnerverband und dem Verband des Deutschen Verkehrspersonals einen Aufruf, durch den sie die Eisenbahner „zum Generalstreik auf der ganzen Linie" aufforderten. Für den Direktionsbezirk Berlin, als den eigentlichen Machtbereich der Regierung Kapp, ordneten sie die vollständige Stillegung des Betriebes an, während sie im übrigen den notdürftigsten Verkehr auch weiterhin zuließen. In welchem Maße der Generalstreik wirksam war, ist bei der in jenen Tagen herrschenden Verkehrs- und Nachrichtensperre nicht genauer bekannt geworden; man kann aber annehmen, daß die Generalstreikparole in Norddeutschland den beabsichtigten Erfolg hatte; in Sachsen und Baden beschränkte man sich auf einen 24-stündigen Proteststreik.

Am 16. März abends ordnete der preußische Eisenbahnminister Oeser unter Hinweis auf den Rücktritt der Kapp-Regierung die sofortige Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes an. Das an die Direktionspräsidenten gerichtete Telegramm enthielt u. a. folgende Weisung: „Anordnungen hierzu sind von den verwaltungsseitig bestellten Organen pflichtgemäß zu treffen und Einmischung Unberufener in die Leitung des Betriebes zurückzuweisen." Die Gewerkschaften waren indessen nicht gewillt, das Heft aus der Hand zu geben. Sie waren der Meinung, nicht der Minister habe den Streik zu beenden, sondern „die dazu berufenen gewerkschaftlichen Organisationen". Die Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer erließ deshalb im Einvernehmen mit den übrigen Gewerkschaften am 17. März abends ein Telegramm, in dem sie zur Fortsetzung des Generalstreiks aufforderte. Gestützt auf den Umstand, daß Kapps Rücktritt damals noch nicht zur vollendeten Tatsache geworden war, war in dem Telegramm einleitend gesagt: „Telegramm Oeser irreführend, daher nicht beachten." Noch an demselben Tage verfügte die aus den sechs Gewerkschaften gebildete Generalstreikleitung die Aufhebung des Streiks „mit sofortiger Wirkung", da der Rücktritt Kapps inzwischen tatsächlich erfolgt war. Indessen schloß sich der freigewerkschaftliche Deutsche Eisenbahner-Verband diesem Vorgehen nicht an, sondern trat als Glied des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes für die von diesem beschlossene Fortsetzung des Generalstreiks zur Durchsetzung politischer Forderungen ein. Der Deutsche Eisenbahnerverband forderte insbesondere: 1. Rücktritt des Ministers Oeser. 2. Entlassung und Bestrafung der Beamten, die der Regierung Kapp Dienst geleistet hätten. 3. Wiedereinstellung der vom Verband noch namhaft zu machenden, gelegentlich der Werkstättenschließungen entlassenen Verbandsfunktionäre. 4. Ausdehnung des Betriebsrätegesetzes auf die Beamtenanwärter. 5. Bezahlung der Streiktage. 6. Schleunige Verabschiedung des Beamtenrätegesetzes. Nachdem die Verhandlungen der noch im Generalstreik beharrenden Gewerkschaften mit der Reichs- und der Preußischen Staatsregierung zu der Vereinbarung der bekannten „acht Punkte" geführt hatten, ordneten nunmehr auch der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund, die Arbeitsgemeinschaft freier Angestelltenverbände und der Deutsche Beamtenbund die sofortige Beendigung des Generalstreiks an. Leider war die Angelegenheit hiermit noch nicht beendet, da die durch den Kapp-Putsch ausgelöste kommunistische Gegenbewegung das Wirtschaftsleben und insbesondere den geregelten Eisenbahnbetrieb in Teilen von Mitteldeutschland und vor allem im Ruhrrevier noch auf Wochen hinaus hemmte.

Mit diesen Sturmtagen waren die Störungen des Eisenbahnbetriebs bis zum Jahresschluß im wesentlichen beendet. Was noch folgte, war mehr von örtlicher Bedeutung. Erwähnt sei nur der unter Teilnahme der Eisenbahnarbeiter im Juni in Ludwigshafen unternommene Generalstreik aus Anlaß der Verhaftung von Gewerkschaftsführern durch die Besatzungsbehörde. Dagegen schlossen sich die Eisenbahner dem einen ausgesprochen politischen Charakter tragenden Generalstreik in Württemberg Ende August nicht an, sondern hielten den Betrieb unter dem Schutze der „Verkehrswehr" aufrecht (vgl. S. 755/1920 d. Ztg.). Auch die eigenmächtigen Eingriffe von Eisenbahnern in Kartoffel-, Waffen- und Munitionstransporte konnten ohne tiefergehende Störungen des Eisenbahndienstes zurückgewiesen werden. (Vgl. S. 669, 687, 695/6, 728 und 769 d. Ztg., Jahrg. 1920.) Erfreulicherweise haben sich die Eisenbahner am 9. November, von verschwindenden Ausnahmen abgesehen, ihrer Dienstpflicht nicht entzogen. Es ist auch zu hoffen, daß die im November ausgebrochene Bewegung unter den Eisenbahnbeamten und -arbeitern für die Erhöhung der Teuerungszulagen einen friedlichen Abschluß finden wird, wenngleich nicht verkannt werden soll, daß es schwer sein wird, bei der Notlage des Personals und der Finanznot des Reiches einen für das Personal und die Allgemeinheit erträglichen Ausgleich zu schaffen. Während die Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten ihre Haltung von einer Urabstimmung ihrer Mitglieder abhängig gemacht hat, enthält der „Deutsche Eisenbahner", das Organ des über eine halbe Million Mitglieder zählenden Deutschen Eisenbahnerverbandes, in Nr. 50 vom 11. Dezember einen Leitartikel, in dem die Beschlüsse des Reichstags vom 4. Dezember als unbefriedigend bezeichnet werden, zugleich aber vor Sonderaktionen gewarnt wird, da der Verbandsvorstand nach Erschöpfung aller Verhandlungsmöglichkeiten „zur gegebenen Stunde die geeignete Parole" ergehen lassen werde. Um die Jahreswende stehen also den deutschen Eisenbahnen und damit dem deutschen Volke von neuem kritische Stunden bevor.

Die Gewerkschaftsbewegung des Jahres 1920 stand im Zeichen des Zusammenschlusses. Der nach der Revolution in Preußen-Hessen ent-

standene Gewerkschaftsbund deutscher Eisenbahnbeamten bildete sich zur Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter um; er setzt sich nunmehr aus neun besonderen Fachgewerkschaften zusammen und stellt die Zentralorganisation der Beamtengewerkschaften dar. Mit der Umbildung war zugleich die Einbeziehung der wichtigen Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer verbunden, die eine Zeit lang abseits gestanden hatte. Auf der anderen Seite nahm der Deutsche Eisenbahnerverband den in der Hauptsache süddeutschen Verband des deutschen Verkehrspersonals in sich auf und vermehrte damit seine Mitgliederzahl um rund 100 000 auf mehr als eine halbe Million Köpfe. Mit dieser Verschmelzung sind sämtliche freigewerkschaftlich organisierten Eisenbahner unter eine Leitung gekommen. Trotz aller radikalen Gegenströmungen hat in dem Verbande noch immer die gemäßigte, nach gewerkschaftlichen Grundsätzen handelnde Richtung die Oberhand; dies zeigt sich insbesondere in einem Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung in Dresden (September 1920), durch den der vom Vorstand herbeigeführte Ausschluß eines kommunistischen Verbandsmitgliedes und Agitators mit 137 gegen 95 Stimmen gebilligt wurde; dies läßt aber auch ein Vorstandsbeschluß vom 19. November erkennen, durch den allen Mitgliedern, die sich kommunistisch betätigen, insbesondere für den Anschluß an die dritte Internationale arbeiten, der Ausschluß aus dem Verband angedroht wird. („Deutscher Eisenbahner" vom 27. November 1920.) Unverkennbar hat die gemäßigte Richtung aber einen schweren Stand. Während der Deutsche Eisenbahnerverband der freigewerkschaftlichen Gewerkschaftszentrale, dem Allgemeinen deutschen Gewerkschaftsbund, und die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter den christlichen Gewerkschaften und mit diesen dem Deutschen Gewerkschaftsbund angeschlossen sind, hat sich die dritte große Arbeiterorganisation, der Allgemeine Eisenbahnerverband, dem gegen Jahresschluß gegründeten parteipolitisch und religiös neutralen Gewerkschaftsring deutscher Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenverbände angeschlossen. Diese drei Eisenbahnergewerkschaften beschränkten sich ursprünglich auf die Vertretung der Arbeiterinteressen; allmählich sind sie aber dazu übergegangen, auch Beamte als Mitglieder aufzunehmen. Neuerdings ist ihr Streben nach Einbeziehung der Beamten und damit auch der Wettkampf mit der Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten und -Anwärter besonders scharf hervorgetreten.

Wir können diesen Gegenstand nicht verlassen, ohne auf eine bemerkenswerte Neubildung hinzuweisen, die das gesamte Verkehrspersonal auf freigewerkschaftlicher Grundlage zunächst in Form einer Arbeitsgemeinschaft und künftig als Industrieorganisation zusammenfassen will. Sie beruht auf dem Beschluß der Dresdener Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnerverbandes, gemeinsam mit dem Deutschen Transportarbeiterverband einen „Deutschen Verkehrsbund" mit zunächst 1¼ Million Mitgliedern zu gründen, der sich aus dem Personal der Verkehrsbetriebe des Reiches, der Länder, Provinzen, Gemeindeverbände und Gemeinden, sowie dem Personal der privaten Transport- und Verkehrsbetriebe zusammensetzen soll. An die Spitze des Deutschen Verkehrsbundes ist Brunner, der bisherige erste Vorsitzende des Deutschen Eisenbahnerverbandes, berufen. Ob und wie diese neue Arbeitsgemeinschaft bereits in Tätigkeit getreten ist, entzieht sich zunächst noch unserer Kenntnis.

Mit der Gewerkschaftsbewegung Hand in Hand ging die Entwicklung der Lohntarifverträge der Eisenbahnarbeiter. In Württemberg und Baden, wo solche Verträge bereits bestanden, wurden sie im Anfang des Jahres mit rückwirkender Kraft vom 1. April bzw. 1. März ergänzt bzw. erneuert. Für Preußen wurde ein vom 1. Januar ab gültiger Tarifvertrag am 26. März vereinbart; für Bayern und Sachsen geschah dasselbe am $\frac{\text{26. Februar}}{\text{4. März}}$ und 24. Februar. Nach dem Übergang der Staatseisenbahnen an das Reich trat an Stelle dieser Einzelverträge der Reichslohntarif-Teilvertrag vom 5. August, der im wesentlichen Lohn und Arbeitszeit regelt; die übrigen Bestimmungen sollen in den zurzeit schwebenden weiteren Reichstarifverhandlungen vereinbart werden.

Am 4. Februar 1920 ist das Betriebsrätegesetz nach langwierigen parlamentarischen Verhandlungen zustande gekommen. Auf Grund des § 61 des Gesetzes haben die zuständigen Landesregierungen die Einsetzung der Betriebsräte im Bereich der ehemaligen Staatseisenbahnen „nach Verhandlung mit den beteiligten wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeitnehmer" im Verordnungswege geregelt. Diese sogenannten Betriebsräteverordnungen — je eine für die Arbeiterschaft der Werkstätten und für alle sonstigen Arbeiter — sind mit Rücksicht auf die bei ihrem Erlaß kurz bevorstehende Verreichlichung der Staatseisenbahnen nach einem einheitlichen Muster abgefaßt; sie weichen nur so weit voneinander ab, wie die Verschiedenheiten in der Verwaltungs- und Personalorganisation der Staatseisenbahnen es bedingen. Nach den Betriebsräteverordnungen ist bei jeder Eisenbahndienststelle und -werkstätte, sowie bei jeder Behörde, die in der Regel mindestens 20 Arbeiter oder Arbeiterinnen beschäftigt, ein Betriebsrat zu errichten, der nach der Arbeiterzahl der Dienststelle aus 3 bis 12 Mitgliedern besteht. Wo weniger als 20, aber mindestens 5 wahlberechtigte Arbeiter (d. h. mindestens Achtzehnjährige, die im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte sind) beschäftigt werden, wird an Stelle des Betriebsrats ein Obmann gewählt, vorausgesetzt, daß mindestens drei der Arbeiter wählbar sind (d. h. 24 Jahre alt sind, 3 Jahre im Eisenbahndienst und 6 Monate bei ihrer Dienststelle beschäftigt sind). Die Mitglieder des Betriebsrats (der Obmann) werden von den wahlberechtigten Arbeitern der Dienststelle aus ihrer Mitte nach den Grundsätzen der Verhältniswahl in unmittelbarer und geheimer Wahl auf die Dauer eines Jahres in ihr Ehrenamt berufen. Die gesetzlichen Aufgaben des Betriebsrats sind bekannt; immerhin sei bemerkt, daß sie sich nach den Betriebsräteverordnungen teils auf sogenannte Verwaltungsangelegenheiten, insbesondere auf die Wirtschaftlichkeit und die Betriebsführung, teils auf sogenannte Arbeiterangelegenheiten erstrecken, d. h. solche, die das Recht des Arbeitsvertrags und das Wohl der Arbeiterschaft angehen. Zur Erfüllung seiner Aufgaben steht dem Betriebsrat der Weg der Verhandlungen mit den Vertretern der Eisenbahnverwaltung sowie im Berufungsverfahren bei der höheren Instanz (Eisenbahndirektion) zu. In Arbeiterangelegenheiten kann der Betriebsrat außerdem die zuständige Schlichtungsstelle anrufen; in Verwaltungsangelegenheiten ist das Schlichtungsverfahren nicht gegeben, hier ist vielmehr die im Berufungsverfahren ergangene Entscheidung der Verwaltung maßgebend und unanfechtbar. Außer den örtlichen Betriebsräten, die sich nur mit den Angelegenheiten der Arbeiter ihrer Wahlbezirke zu befassen haben, sind durch die Betriebsräteverordnungen, in Anlehnung an die Verwaltungsorganisation der ehemaligen Staatseisenbahnen, für den Bereich der verschiedenen Verwaltungsinstanzen noch besondere Betriebsräte gebildet; und zwar bei der Zweigstelle Preußen-Hessen für jede Eisenbahndirektion ein Bezirksbetriebsrat und ein Werkstätten-Bezirksbetriebsrat (je 5 bis 12 Mitglieder), ferner für den Gesamtbereich der Zweigstelle ein Hauptbetriebsrat (20 Mitglieder) und ein Werkstätten-Hauptbetriebsrat (14 Mitglieder). Die Bezirksbetriebsräte vertreten die Arbeiter des Direktionsbezirks in den Angelegenheiten, die über den örtlichen Bereich eines Betriebsrats hinaus von Bedeutung sind; während die Hauptbetriebsräte in den Angelegenheiten zuständig sind, die über den Bereich eines Bezirksbetriebsrats

hinausgehen. Außerdem wirken die Bezirks- und Hauptbetriebsräte in dem Berufungsverfahren mit. Da die Einrichtung der Betriebsräte bei den Reichseisenbahnen erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit besteht, kann über ihre Bewährung noch nichts berichtet werden. Übrigens ist beabsichtigt, nach Ablauf der einjährigen Wahlperiode eine einheitliche Betriebsräteverordnung für die Reichseisenbahnen in Kraft treten zu lassen. Nach § 104 Ziffer II des Betriebsrätegesetzes sind bei den ehemaligen Staatseisenbahnen, ebenfalls im Verordnungswege, Sonderschlichtungsausschüsse errichtet (z. B. ein Hauptschlichtungsausschuß bei der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums und eine Schlichtungsstelle bei jeder Eisenbahndirektion); auch hier steht die Vereinheitlichung der Schlichtungsstellen usw. von Reichs wegen bevor. Ihren Abschluß wird die gesetzliche Ordnung der Personalvertretung nunmehr in Bälde auch bezüglich der Beamten finden, nachdem ein vom Reichsministerium des Innern ausgearbeiteter Gesetzentwurf über die Beamtenvertretung dem Reichskabinett in den letzten Tagen des Jahres vorgelegt worden ist.

Im Lehrlingswesen sind im Laufe des Jahres wesentliche Fortschritte zu verzeichnen. Die starke Begrenzung in der Anzahl der Lehrlinge — es durften Ostern 1920 an Schlosserlehrlingen wieder nur 3 % der Anzahl der Schlosser eingestellt werden — übt weiter ihre gute Wirkung. Die überstarken Kriegsjahrgänge sind zum Teil schon ausgeschieden oder scheiden bald aus. Bereits von Ostern 1921 ab werden fast überall die Lehrlingswerkstätten wieder nur normal besetzt sein. In dem am 26. März 1920 abgeschlossenen preußisch-hessischen Lohntarif wurden zum ersten Mal auch grundlegende Fragen des Lehrlingswesens tariflich geregelt. Abgesehen von kleineren Änderungen entsprechen die Bestimmungen zum Teil wörtlich den bis dahin gültigen Vorschriften. Neu ist u. a., daß eine Annahmeprüfung stattzufinden hat, und daß Söhne von Eisenbahnbediensteten nicht mehr bevorzugt werden.

Die praktische Ausbildung in der Lehrlingswerkstätte erfolgt nunmehr nach dem Erlaß vom 10. 11. 1920 — E II 27 Nr. 15 471/20 — methodisch und auf Grund eines sorgfältig durchgearbeiteten Planes. Es ist dank der Mitarbeit ausgezeichneter Fachleute aus allen Kreisen und Gegenden dem Deutschen Ausschuß für technisches Schulwesen (Verein deutscher Ingenieure) möglich gewesen, im Herbst 1920 die mühevolle Arbeit eines einheitlichen Übungsplanes für Lehrlinge der maschinentechnischen Großbetriebe abzuschließen. Hierbei hat auch das Reichsverkehrsministerium mitgewirkt. Der Übungsplan ist mit den durch die Besonderheit des Eisenbahnbetriebes etwa erforderlichen Ergänzungen auch für die Eisenbahn-Lehrlingswerkstätte vorgeschrieben worden, so daß der Eisenbahnverwaltung damit die besten und neuesten Erfahrungen der Großindustrie auf diesem Gebiete nutzbar gemacht werden.

Die theoretische Ausbildung der Lehrlinge ist durch den Erlaß vom 14. Januar 1920 — VI. 65. 141. 9 (E. St. Bl. S. 5) auf eine neue Grundlage gestellt. Es soll grundsätzlich nunmehr in entsprechender Weise wie bei privaten maschinentechnischen Großbetrieben die theoretische Ausbildung in bahneigenen Werkschulen erfolgen, da der öffentliche Fortbildungsschulunterricht für Eisenbahnzwecke nicht mehr genügt und der Besuch auch für die Eisenbahnlehrlinge mancherlei Nachteile mit sich bringt. Trotz der erheblichen Schwierigkeiten ist es möglich gewesen, allein im Laufe dieses Jahres bereits in 23 Werkstätten bahneigene Werkschulen (Abteilung I für Lehrlinge) zu eröffnen. Der Lehrplan ist nach Vorschlägen des Werkschulausschusses unter Mitwirkung von Fachleuten aufgestellt. An den Beratungen des Werkschulausschusses beteiligten sich auch Vertreter außerpreußischer Zweigstellen.

Mit dem gleichen Erlaß erfolgte auch die Umwandlung der früheren sogenannten Heizerkurse zur theoretischen Ausbildung von Lokomotivführer-Anwärtern in die Werkschule, Abteilung II.

Auch dieser Lehrplan ist im Werkschulausschuß beraten unter Mitwirkung von Vertretern der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer und außerpreußischer Zweigstellen. Durch das Entgegenkommen des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe ist es möglich geworden, dort, wo die Abteilung II in der Eisenbahnwerkstätte noch nicht oder nur weniger vollkommen hätte eingerichtet werden können, den Unterricht an eine öffentliche Fachschule anzugliedern, jedoch mit dem Eisenbahnlehrplan und unter Mitaufsicht der Eisenbahnverwaltung. Ende 1920 bestanden insgesamt bereits 1642 Werkschulen der Abteilung II.

Die Jugendpflege ist weiter ausgebaut. Nachdem im Winter 1919/20 eine Anzahl Eisenbahnbediensteter im Auftrage des Ministeriums an einem Jugendpflegekursus teilgenommen haben, sind besonders im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin mit Erfolg mancherlei Einrichtungen zum Nutzen der Lehrlinge geschaffen oder vervollkommnet worden, wie gemeinsames Musizieren, Lesen von Schriftstellern, Theateraufführungen, Turnübungen, Wanderfahrten u. dergl. In den noch zu erwähnenden Einführungskursus in Lehrlingswesen und Psychotechnik im Herbst 1920 wurde auch ein Vortrag mit anschließender Besprechung über neuzeitliche Jugendpflege eingefügt.

Eine Maßnahme von Tragweite ist auf psychotechnischem Gebiet durch den Erlaß vom 18. Dezember 1920 — E. II. 27 Nr. 16 590 — getroffen worden. Der Erlaß ordnet die Einrichtung einer „Psychotechnischen Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung bei der Eisenbahndirektion Berlin“ an. Es sollen hier u. a. einheitliche Verfahren für Eignungsprüfungen ermittelt, solche Prüfungen selbst ausgeführt, Vorschläge für die praktische Ausbildung von Beamten und Arbeitern besonders in den Werkstätten und im Betrieb ausgearbeitet und alle sonstigen einschlägigen Arbeiten erledigt werden und zwar in gleicher Weise für maschinentechnische, bau- und betriebstechnische und rein verwaltungstechnische Gebiete. Der Versuchsstelle werden auch die Begabtenprüfungen Hochbefähigter für einen beschleunigten Aufstieg in der technischen Laufbahn obliegen. Die Reichseisenbahnverwaltung hat damit als erstes großes Verkehrsunternehmen des In- und des Auslandes eine Zentralstelle für die Prüfung der psychotechnischen Forschungsergebnisse und für ihre Nutzbarmachung in der Praxis eingerichtet. — Das bei der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden seit mehreren Jahren bestehende, mit gutem Erfolg arbeitende Prüflaboratorium für Berufseignung ist in seinem Aufgabenkreis durch Zuteilung psychotechnischer Lehrlingsprüfungen bedeutend erweitert worden.

Um Werkstättenaufsichtsbeamte und Dezernenten in die ihnen neuen psychotechnischen Gebiete einzuführen und gleichzeitig die Kenntnis der besten und neuesten Verfahren für die praktische und theoretische Ausbildung von Lehrlingen, Zöglingen und Maschinenbaubeflissenen zu vermitteln, veranstaltete das Reichsverkehrsministerium im September 1920 einen dreitägigen Ausbildungskursus. Der Besuch war aus allen Teilen Deutschlands und von allen Zweigstellen so stark, daß zwei Parallelkurse mit etwa je 100 Teilnehmern stattfinden mußten. Zu dem Vortrag von Professor Schlesinger über Eignungsprüfung und zur Besichtigung der Versuchseinrichtungen des psychotechnischen Laboratoriums der Technischen Hochschule in Charlottenburg war auch der Reichsverkehrsminister, Exzellenz Groener, persönlich erschienen.

Die durch den Krieg bei den Eisenbahndirektionen zum Teil stark eingeschränkten, zum Teil ganz eingestellten Unterrichtskurse wurden, soweit es die noch immer andauernden schwierigen Personal-, Betriebs- und Werkstättenverhältnisse

zuließen, wieder aufgenommen. Die frühere Bezeichnung „Eisenbahnschule" ist nach Einrichtung der Eisenbahn-Werkschulen jetzt in „Eisenbahnverwaltungsschulen" umgeändert. Unterrichtsveranstaltungen von Verbänden und Gewerkschaften wurden nach Maßgabe des dienstlichen Interesses und der zur Verfügung stehenden Mittel unterstützt; so die Verwaltungsakademie und der Verband deutscher Eisenbahnfachschulen, letzterer besonders durch kostenfreie Überlassung von Räumen einschließlich Licht, Heizung und Reinigung.

Zum Schluß noch einige Worte über die deutschen Wasserstraßen. Der Streit um die Linienführung der Fortsetzung des Mittellandkanals ist nach langwierigen Verhandlungen zwischen den beteiligten Ländern zu Gunsten der Mittellinie beendet worden. Sie ist für den direkten west-östlichen Verkehr am vorteilhaftesten, weil sie, mit der südlichen verglichen, die Strecke bis Berlin um 35—36 km, die Fahrt um 8—9 Stunden verkürzt; sie wurde aber von Braunschweig, den thüringischen Staaten und Sachsen, die aus naheliegenden Gründen der südlichen Linie den Vorzug gaben, bekämpft. Nach den Abmachungen soll der Kanal unter Anschluß von Halle und Merseburg bis Leipzig durchgeführt werden. Die Kanalisation der Saale bis zu einem Anschlußkanal nach Leipzig ist zugestanden worden, woran sich Preußen mit einem, die thüringischen Staaten mit drei Anteilen beteiligen sollen. Mit Braunschweig ist vereinbart, daß von der Strecke Peine-Oebisfelde ein Stichkanal nach Braunschweig abgezweigt werden soll, der gegebenenfalls bis Wolfenbüttel verlängert werden wird. Im Harz werden im Oker-, Bode- und Eckertal Sperren eingerichtet werden. Die Bauten sollen im Wege der Notstandsarbeiten baldigst bei Peine in Angriff genommen werden. Man schätzt die Bauzeit auf 10—25 Jahre. Die Kostenaufstellung ist bei den jetzigen schwankenden Preisen sehr unsicher. Die Gesamtkosten sind auf 436 Millionen geschätzt worden, wobei für die zweite Hälfte der Bauzeit auf einen wesentlichen Preisabbau gerechnet wird. Alle Neu- und Umbauten werden für das Tausend-Tonnen-Schiff eingerichtet.

Die übrigen deutschen Kanalpläne, von denen in dem letzten Jahresrückblick berichtet wurde, haben sich verdichtet und werden von den zuständigen Stellen weiter verfolgt. Hat man doch auch in diesem Jahre wieder die Erfahrung gemacht, welch hohen Wert die Wasserstraßen durch geschickte Verkehrszuweisung zur Entlastung der Eisenbahnen haben. In München ist beim Verkehrsministerium als Untergruppe der dem Reichsverkehrsministerium unterstellten Schiffahrtsabteilung eine Schiffahrtsgruppe Süd gebildet worden, der die Bearbeitung der süddeutschen Schiffahrtsfragen obliegt. Die Bodenseeschiffahrt ist mit den Staatsbahnen auf das Reich übergegangen.

Wenn wir die Entwickelung der Eisenbahnverhältnisse im Deutschen Reich während des Jahres 1920 zusammenfassend betrachten, so ist das Bild trotz der großen finanziellen Verlustwirtschaft doch nicht mehr ganz so trübe wie vor einem Jahre. Der Betrieb ist pünktlicher und zuverlässiger, der Fahrplan etwas reichhaltiger geworden, vor allem aber hat sich das Personal nach den Unruhen der ersten Monate wieder mehr an Arbeitsfreude, Ehrlichkeit und Ordnung gewöhnt. So konnte der Reichsverkehrsminister in einem Erlaß an alle Eisenbahnbediensteten jüngst anerkennen, daß die Ordnung im Eisenbahnwesen wieder aufzuleben beginnt. Er ermahnte das Personal, daß es den immer noch hervortretenden Verstößen gegen Recht und Ordnung mit vollem Nachdruck entgegentrete und seine Pflicht, in selbstloser Weise für die ihm anvertrauten Personen und Güter zu sorgen, immer besser erfülle. Wenn diese Mahnung in steigendem Maße befolgt wird, so wird dies zur Gesundung der gesamten deutschen Wirtschaftsverhältnisse wesentlich beitragen.

(Schluß folgt.)

Psychotechnische Berufs- und Eignungsprüfungen.

Vom Geheimen Baurat Dr.-Ing. Schwarze, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium.

In gemeinsamer Arbeit von Psychologen und Praktikern ist es in den letzten Jahren gelungen, für eine Anzahl Berufsarbeiten diejenigen körperlichen und geistigen Eigenschaften wissenschaftlich zu bestimmen und zu erforschen, ohne die eine erfolgreiche Arbeitsausführung in dem betreffenden Beruf unmöglich ist. Hieraus sind in der Praxis bereits aussichtsvolle, früher kaum geahnte Ergebnisse gewonnen worden, obwohl wir hier offenbar noch in den Anfängen stecken. Es ist schon jetzt möglich, bei jungen Leuten genügend einwandfrei festzustellen, ob sie gewisse, für eine bestimmte Berufsgruppe unerläßliche Haupteigenschaften besitzen. In vielen Fällen können darüber hinaus auch noch die feineren Eigenschaften festgestellt werden. Dies ist für die Berufsberatung von größter sozialer und wirtschaftlicher Bedeutung. Wir müssen es uns versagen, dies hier näher auszuführen.

Es zeugte von Weitblick, daß der zehnte Kongreß der Gewerkschaften Deutschlands in Nürnberg als Punkt XII betreffs der Lehrlinge folgenden Beschluß gefaßt hat: „Mit der Berufsberatung ist eine Prüfung der Eignung zu verbinden; nicht allein durch ärztliche Untersuchung, sondern auch durch wissenschaftliche, systematische Prüfung der geistigen und körperlichen Eigenschaften. Gemeinsam mit den dafür geeigneten Männern der Wissenschaft sind für jeden Beruf Merkblätter anzufertigen, die die Eigenschaften nachweisen, die für den Beruf nötig sind, und ebenfalls die Eigenschaften, die vom Ergreifen des Berufs abraten." [1])

In der Industrie werden solche Berufsprüfungen schon seit einigen Jahren angewandt und erstrecken sich nicht nur auf Lehrlinge, sondern auf Arbeiter und Angestellte aller Art. Während des Krieges sind Kraftfahrer und Flieger psychotechnisch untersucht worden, und im Auslande ist man auf den Vorsprung, den Deutschland bislang noch hat, bereits sehr aufmerksam[2]). Es wird aller Mühe und der Bereitstellung genügender Mittel bedürfen, daß wir hierbei nicht vom Ausland überflügelt werden.

Die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung hat schon im vergangenen Jahre im Bezirk Berlin alle Bewerber um Lehrlingsstellen in dem Psychotechnischen Laboratorium der Technischen Hochschule untersuchen lassen; in diesem Jahre wird ein Teil der Bewerber wieder dort, der andere Teil, um Vergleiche anstellen zu können, in dem Institut für angewandte Psychologie untersucht. Im ersteren Fall wird nach dem Verfahren von Prof. Dr.-Ing. Schlesinger und Dr. med. Moede, in dem zweiten Fall nach dem von Dr. Lipmann und Gewerbeschuldirektor Stolzenberg ausgearbeiteten Verfahren gearbeitet.

Im September 1920 veranstaltete das Reichsverkehrsministe-

[1]) Korrespondenzblatt der Gewerkschaften Deutschlands, Nr. 12 vom 19. Juli 1919 und „Praktische Psychologie", herausgegeben von Dr. Moede und Dr. Piorkowski 1919, S. 62.

[2]) Z. B. in Japan, Finnland und Schweden. Nach Meldungen der Tageszeitungen hat auch die Masaryk-Akademie in Prag ein staatliches psychotechnisches Laboratorium eingerichtet, in dem Intelligenz- und Eignungsprüfungen im weitesten Umfange für die gesamte Tschechoslowakei eingeführt werden sollen. Sogar die Sowjetregierung plant die Einführung bewährter deutscher psychotechnischer Verfahren in Rußland und hat zu Studienzwecken einen wissenschaftlichen Beamten nach Deutschland entsandt.

rium einen mehrtägigen Einführungskursus in psychotechnische Eignungsprüfungen für Werkstättenaufsichtsbeamte und Dezernenten an Eisenbahndirektionen[3]). Der Kursus war aus ganz Deutschland so stark besucht, daß er in zwei Teilen abgehalten werden mußte. Bei der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden wurde unter Förderung des Eisenbahndirektionspräsidenten Ulbricht 1918 ein Laboratorium für Eignungsprüfungen eingerichtet[4]). Es kommen hier besonders Anwärter für den Lokomotivfahrdienst in Betracht. Durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 18. Dezember 1920 ist das Arbeitsgebiet jetzt auch auf Lehrlingsprüfungen ausgedehnt. Die Anwendung der psychotechnischen Prüfverfahren wächst im In- und Ausland von Tag zu Tag. Besondere Erfolge hat auch die Große Berliner Straßenbahn in ihrem Laboratorium erzielt[5]).

Um auf Grund der vorliegenden Erfahrungen in der Industrie, bei Verkehrsverwaltungen und in wissenschaftlichen Instituten nunmehr ein für die Reichseisenbahnverwaltung geeignetes Verfahren auszubilden und die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Anwendung in den verschiedensten Zweigen des Betriebs-, Werkstätten-, Verwaltungs- und Verkehrsdienstes gründlich zu untersuchen, hat sich das Reichsverkehrsministerium zur Einrichtung einer eigenen psychotechnischen Versuchsstelle entschlossen. Dies ist durch folgenden Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 18. Dezember 1920 — E. II. 27. Nr. 16 590 — geschehen:

„Nachdem die psychotechnischen Untersuchungsverfahren im Kriege bereits mit Nutzen angewandt und nunmehr für Friedenszwecke genügend durchgebildet sind, halte ich den Zeitpunkt für gekommen, auf psychotechnischem Gebiet auch bei der Eisenbahnverwaltung planmäßig in größerem Umfange als bisher Erfahrungen zu sammeln. Zu diesem Zweck wird hierdurch zum 1. Februar 1921 eine „Psychotechnische Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung bei der Eisenbahndirektion Berlin“ (abgekürzt „Psytev“) eingerichtet. Der Versuchsstelle werden zunächst folgende Geschäfte zugewiesen:

1. Ermittelung geeigneter Verfahren für die Eignungsprüfung bei der Einstellung von Werkstättenlehrlingen.
2. Ermittelung geeigneter Verfahren für die Eignungsprüfung bei der Auswahl der Bewerber um Stellen des Werkstättenbetriebes.
3. Ermittelung geeigneter Verfahren bei der Auswahl von Bewerbern für einen beschleunigten Aufstieg besonders gut befähigter Bediensteter mit handwerksmäßiger Vorbildung (Erlaß der Zweigstelle Preußen-Hessen vom 24. August 1920, Nr. — IV. 46. 136. 1085 — E. N. Bl. S. 115).
4. Ausführung von Eignungsprüfungen und Ausbildung von Prüfbeamten im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin; für die übrigen Bezirke auf Ansuchen der betreffenden Eisenbahndirektionen, soweit jeweils genügend Beamte und Versuchseinrichtungen zur Verfügung stehen. Ausarbeitung von Anweisungen für Prüfbeamte und Vorschriften für die Durchführung der Prüfungen.
5. Ermittelung von Grundsätzen und Maßstäben für die Bewertung der Prüfungsergebnisse.
6. Überwachung und Berichtigung der Ergebnisse der Eignungsprüfungen in bezug auf die spätere Bewährung der Geprüften in der Praxis.
7. Ermittelung der Begriffe Mindest-, Mittel- und Hochleistung in den verschiedenen Dienstzweigen.
8. Ausarbeitung von Vorschlägen für die praktische Ausbildung von Beamten und Arbeitern, besonders in den Werkstätten und im Betriebe, nach psychotechnischen Gesichtspunkten.
9. Aufstellung von Anleitungen für vorteilhafte Lern- und Ausbildungsverfahren.
10. Ermittelung und Durchbildung geeigneter Prüfeinrichtungen.
11. Verfolgung der einschlägigen Veröffentlichungen sowie der Erfahrungen bei den Prüfstellen der Industrie, der wissenschaftlichen Anstalten und der Behörden in bezug auf Nutzbarmachung für das Eisenbahnwesen.
12. Sonstige der Versuchsstelle vom Reichsverkehrsministerium zugewiesenen Arbeiten.

Eine Ergänzung dieses Verzeichnisses oder eine Übertragung einzelner Arbeiten auf das Prüflaboratorium für Berufseignung bei der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden bleibt vorbehalten.

Die neue Versuchsstelle wird der Eisenbahndirektion Berlin angegliedert.

Der hauptamtliche Leiter, ein Eisenbahnbeamter mit voller akademischer Bildung und besonderer wissenschaftlicher Befähigung, untersteht dem Präsidenten dieser Eisenbahndirektion und ist unmittelbarer Vorgesetzter der ihm überwiesenen Beamten und Arbeiter. Hierzu gehören, abgesehen von Büro- und anderen Hilfskräften, mindestens ein maschinentechnischer, ein bau- und betriebstechnischer und ein verwaltungstechnischer Beamter mit wissenschaftlicher Befähigung als Hilfsarbeiter sowie nebenamtlich ein Psychotechniker mit ärztlicher Vorbildung.

Die Versuchsstelle ist befugt, mit den Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen, zentralen Ämtern und mit gleich- und nachgeordneten Stellen anderer Behörden unmittelbar in Schriftwechsel zu treten und Angaben für die Durchführung ihrer Arbeiten einzufordern. Berichte an höhere Stellen und an das Reichsverkehrsministerium sind, sofern nicht in einzelnen Fällen anderweite Anordnungen getroffen werden, durch die Hand des Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin vorzulegen.

Die Beziehungen zu der genannten Eisenbahndirektion im übrigen werden durch besonderen Erlaß geregelt.“

Die Versuchsstelle wird voraussichtlich in der Nähe des Bahnhofs Eichkamp eingerichtet werden.

[3]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920, S. 707.

[4]) Schreiber: „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ 1918, S. 446 und 1919, S. 653.

[5]) „Die rationelle Ausbildung des Fahrpersonals für Straßenbahnen auf psychotechnischer Grundlage vom Tramm, Betriebsingenieur, Leiter der Fahrschule und psychotechnischen Prüfstelle der Großen Berliner Straßenbahn“. (Zeitschrift „Praktische Psychologie“ 1919, S. 18—33.)

Eisenbahnreklame.

Von Eisenbahnobersekretär **Ziemer** in Dresden.

Die ungünstige Wirtschaftslage zwingt die Leitung der vom Reiche betriebenen Großunternehmen (Post und Eisenbahn), mit allen Mitteln das bestehende Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben zu vermindern. Wenn auch die Erfüllung der Kulturaufgaben der oberste Grundsatz für die Betriebsführung sein und bleiben muß, so können die Verwaltungen doch fernerhin nicht mehr darauf verzichten, Einnahmequellen zu eröffnen, deren Ausnutzung man bisher gern dem geschäftlichen Unternehmungsgeiste des Privatkapitals überließ. Die Reichspostverwaltung ist auf diesem Gebiete bahnbrechend vorgegangen, indem sie das Bedürfnis des Handels und der Industrie, ihre Erzeugnisse anzupreisen, ausgiebig ausnutzte und ihre öffentlichen Geschäftsräume für die Anbringung von Anpreisungen zur Verfügung stellte und die Postbriefkästen und die Bestellwagen mit Reklame versah. Daß diesem Beispiele auch die Verwaltung der Reichseisenbahnen folgen würde, war anzunehmen. In der „Braunschweigischen Landeszeitung“ wird nun die Frage der Post- und Eisenbahnreklame unter der Überschrift: „Der Staat auf der Inseratensuche“ in abfälliger Weise eingehend behandelt. Diese Ausführungen, die auch in anderen Tageszeitungen abgedruckt worden sind, können schlechterdings nicht unwidersprochen bleiben, da einmal die Endziele der Reichspost- und Eisenbahnverwaltungen auf diesem Gebiete doch noch gar nicht bekannt geworden sind und andererseits die geschilderten Gefahren, die aus der geplanten Einrichtung angeblich unbedingt entspringen müßten, schwarz in schwarz gemalt erscheinen.

Inwieweit die Einführung von Streckenreklame beabsichtigt sein soll, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich glaube aber als sicher annehmen zu dürfen, daß die Reichseisenbahnverwaltung nie daran gdacht hat, in geschmackloser, den Schönheitssinn der Reisenden verletzender Weise Schilder mit den Anpreisungen irgendwelcher Art in endloser Reihe zu beiden Seiten der Zugläufe aufzustellen, lediglich zu dem Zweck, die Einnahmen des Verkehrsunternehmens zu verbessern. Wenn übrigens, wie in der „Braunschweigischen Landeszeitung“ ausgeführt wird, die Staaten einst zum Heimatschutze Gesetze

gegen die Verunstaltung von Stadt und Land erlassen haben, so bestehen diese Gesetze wohl auch für die Reichseisenbahnverwaltung. Eine „Verschandelung der Natur durch den Post- und Eisenbahnfiskus" haben wir jedenfalls nicht zu befürchten. Eine arge Übertreibung liegt auch in der schreckhaften Aussicht, „man wird Reklameschilder sehen, wohin man schaut". Nein! Derartige Befürchtungen dürfen wir wohl im Vertrauen auf die umsichtige Leitung unserer Verkehrsanstalten von vornherein fallenlassen. Es gibt aber, namentlich für die Eisenbahnverwaltung, noch so viele Möglichkeiten, aus der Annahme von Anpreisungen Einnahmen für die geldbedürftige Staatskasse zu schaffen, so daß dies ohne Verletzung des Schönheitsgefühls der Reisenden geschehen kann. Eine großzügige Leitung der Reklameämter, denen künstlerische Beiräte beigegeben werden müssen, wäre allerdings Bedingung für die geplante Einrichtung. Daß man einem Reisenden nicht zumuten darf, auf einer vielstündigen Eisenbahnfahrt an der gegenüberliegenden Wand des Wagenabteils das marktschreierische Plakat irgendeines Genuß- oder Schönheitsmittels, eines mehr oder weniger nützlichen Gebrauchsgegenstandes oder einer fragwürdigen Heilmethode wieder und wieder zu erblicken, darüber kann kein Zweifel bestehen. Dagegen wird auch der wiederholte Anblick eines künstlerisch einwandfreien Bildes, das unter Darstellung einer schönen Landschaft die Vorzüge eines Bade- oder Kurortes anpreist, immer nur beruhigend und wohltuend wirken. — Auch Streckenreklame ist nicht gänzlich zu verwerfen. Nur darf sie den Eindruck der Naturschönheit nicht störend beeinflussen. Dies dürfte aber vor allen Dingen kurz vor der Einfahrt in die Stationen, wo der landschaftliche Charakter der Umgebung ohnehin nach und nach verschwindet, kaum noch der Fall sein. Die bisher schon übliche Reklame auf den Bahnhöfen, die heute im Wege der Verpachtung an Privatunternehmen vergeben ist, würde durch die Zentralisierung der Reklamen in einheitlichere Wege geleitet werden, die künstlerische Reinheit der Aushänge bliebe gewahrt, und die Einnahmen würden vermehrt. Auch im inneren Dienste der Verkehrsverwaltungen lassen sich noch durch Anbringung von Reklamen auf den Beförderungsurkunden (Fahrkarten, Gepäckscheinen), durch vorteilhaftere Verteilung der Inserate in den Eisenbahnfahrplänen usw. Einnahmen in beträchtlicher Höhe erzielen, ohne daß das Gefühl des Reisenden verletzt wird. Die Frage, ob auch die Anbringung von Plakaten an Güterwagen zu empfehlen ist, muß durch Fachmänner entschieden werden.

Auch anderweit bieten sich für die Reichseisenbahnverwaltung wohl noch verschiedene Möglichkeiten, die in ungesundem Verhältnis zu den Betriebsausgaben stehenden Einnahmen zu verbessern, ohne die „namentlich bei Post und Bahn gewohnte Peinlichkeit und Vornehmheit der Gesinnung" zu verletzen. Keinesfalls trifft die Behauptung zu, „man wolle durch Reklamen die Schulden decken", aber die wirtschaftliche Lage nötigt dazu, das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben mit allen erlaubten Mitteln zu bessern, und der Plan, durch Anbringung von gut, dabei aber vornehm wirkenden Reklamen neue Einnahmen zu schaffen, kann nicht von der Hand gewiesen werden. Er ist nicht als „die Bankrotterklärung der Monopolisierung und Sozialisierung", sondern als der wohlgemeinte Versuch anzusprechen, unsere wirtschaftliche Lage zu bessern. Aufdringliche oder durch Form oder Inhalt abstoßende Anpreisungen müssen natürlich ausgeschlossen sein. Dann wird auch die neue Maßnahme ein Schritt zur Gesundung unserer Volkswirtschaft sein und nicht „zur Verelendung deutschlandschaftlicher Schönheit, zur Verschandelung deutscher Sitte und zur Zerstückelung des letzten Fetzens von Würde, der dem durch Krieg und Revolution zerrütteten Deutschland verblieben ist", wie sich die „Braunschweigische Landeszeitung" ausdrückt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Eisenbahnbeamtenbewegung.** Nachdem der Reichsverkehrsminister sich noch zum Schluß des vergangenen Jahres persönlich mit den Eisenbahnervertretern über die Lage ausgesprochen und ihnen gegenüber die Absicht der Regierung, der Notlage der Beamtenschaft nach Möglichkeit abzuhelfen, betont hatte, haben am 3. Januar Verhandlungen der Reichsregierung mit allen Gewerkschaften stattgefunden. Es wurde beschlossen, daß am 5. Januar im Reichsverkehrsministerium gesonderte Verhandlungen mit der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten geführt werden sollten; am 7. werden dann im Reichsfinanzministerium die Besprechungen mit dem Deutschen Beamtenbund beginnen. Ein Aufruf der Eisenbahnerverbände ermahnt die Eisenbahnangestellten zur Ruhe und fordert sie auf, den Gang der Verhandlungen nicht durch unbedachte Handlungen zu stören. Das Ergebnis der Abstimmungen, die die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten hat stattfinden lassen, ist in ihrer Gesamtheit noch nicht bekannt. Die Teilergebnisse zeigen, daß die Eisenbahner sich an der Abstimmung sehr stark beteiligt haben, und daß sich dort, wo Zahlen bereits bekannt sind, fast überall eine Mehrheit, zum Teil sogar eine sehr starke Mehrheit, für den Streik ergeben hat.

— **Unterstützung von Kleinbahnen.** Das Preußische Staatsministerium hat in seiner Sitzung vom 22. Dezember v. J. sich damit einverstanden erklärt, daß ein Gesetzentwurf in der Landesversammlung eingebracht wird, wonach zur Unterstützung notleidender nebenbahnähnlicher Kleinbahnen Darlehen zu günstigen Bedingungen bis zu 40 Millionen Mark zur Verfügung gestellt werden. Die Darlehen werden rund 100 Millionen Mark betragen, von denen das Reich ein Fünftel, Preußen zwei Fünftel, die Provinzen ebenfalls zwei Fünftel zur Verfügung stellen.

— **Einführung einer Abfertigungsgebühr von 40 ₰ für Gepäck- und Expreßgutsendungen.** Vom 1. Februar 1921 ab ist für jede Abfertigung von Gepäck- und Expreßgut, auch bei der Umbehandlung und Rücksendung von Gepäck- und Expreßgut, sowie bei der Nachsendung von Fundsachen eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ zu erheben, die im Gepäckschein oder in der Paketkarte besonders auszuwerfen ist. Wenn zu einer Sendung Reisegepäck mehrere Gepäckscheine verwendet werden, ist die Gebühr nur für einen Schein, dagegen bei Expreßgut für jede Paketkarte zu erheben. Bei der Abfertigung von Reisegepäck auf Freikarten oder Freischeine bleibt die Abfertigungsgebühr für Sendungen innerhalb der zugelassenen Gewichtsgrenze des Freigepäcks außer Ansatz. Nur wenn die Gewichtsgrenze überschritten ist und Gepäckfracht erhoben werden muß, ist auch die Abfertigungsgebühr zu berechnen. Das gleiche gilt für die Freigepäcksendungen auf Grund des Militärtarifs. Die Abfertigungsgebühr unterliegt der Verkehrsabgabe.

— **Der Berliner Weihnachtsverkehr.** Der erwartete Ansturm zu den Zügen hat, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz schreibt, die Eisenbahnverwaltung in der diesmaligen Weihnachtszeit gerüstet gefunden. Sie hat durch Einlegen von Vor- und Nachzügen den großen Festverkehr bewältigt. Daß diese Vorsorge nötig war, zeigt die Zunahme des Verkehrs gegenüber dem Vorjahre. Über 1000 Personen mehr haben Berlin verlassen, um das Fest bei Verwandten außerhalb zu verleben. Am Heiligabend wurden über 50 000 Personen abgefertigt. Insgesamt fuhren von den Berliner Fernbahnhöfen vom 21. bis 24. Dezember 174 273 Personen ab. Der Hauptverkehr spielte sich auf dem Stettiner und dem Schlesischen Bahnhof ab, wo 30 880 und 23 787 Fahrgäste befördert wurden. Den drittgrößten Verkehr wies der Bahnhof Friedrichstraße auf, der 12 262 Personen beförderte, mithin eine Zunahme von 3762 Personen gegenüber dem Vorjahre aufwies. Obwohl Kopfstationen von den Reisenden besonders bevorzugt werden, rückt dennoch der Bahnhof Friedrichstraße von Jahr zu Jahr für den Fernverkehr mehr in den Vordergrund. — Auch die Benutzung der Reisebüros hat in diesem Jahre wieder erheblich zugenommen; es wurden 18 371 Fahrkarten ausgegeben.

— **Beschränkung der Haftpflicht der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer.** Wie der Handelskammer zu Berlin mitgeteilt wird, hat die Eisenbahn mit Wirkung vom 1. Januar 1921 ab die Haftpflicht der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer für Verlust, Minderung und Beschädigung der Güter bei der Anfuhr zur Bahn auf den Betrag von 20 Mark für das Kilogramm beschränkt. Die Bahnspediteure sind jedoch verpflichtet, höherwertige Güter auf Wunsch gegen das örtliche Risiko zu versichern. Sie werden dafür mit Zustimmung der Eisenbahn eine Versicherungsgebühr von 1 vom Tausend des angegebenen Wertes berechnen. Bei der Abfuhr der Güter bei der Bahn bleibt es bei den bisherigen Haftungsbestimmungen.

— **Das deutsch-schweizerische Luftabkommen.** Das deutsch-schweizerische Luftabkommen ist in Berlin ratifiziert worden. Es verfolgt den Zweck, den Luftverkehr zwischen

dem Deutschen Reich und der Schweiz zu fördern und ist nur ein provisorisches. Das Übereinkommen findet nur auf die privaten Luftfahrzeuge Anwendung, die als solche durch die zuständigen Behörden eines der beiden Vertragsstaaten in die amtlichen Register eingetragen sind. Jeder der beiden Vertragsstaaten erhält das Recht, mit seinen Luftfahrzeugen das Gebiet des anderen Staates frei zu überfliegen, soweit nicht die schweizerische und die deutsche Regierung aus militärischen oder aus Gründen der öffentlichen Sicherheit das Überfliegen gewisser Teile ihres Gebietes verbieten. Für den Verkehr der Luftfahrzeuge sind genauere Bedingungen in dem Abkommen festgelegt. Alle Landungsplätze, welche den einheimischen privaten Luftfahrzeugen ohne oder gegen Bezahlung zur freien Benützung offen stehen, sollen unter den gleichen Bedingungen den Luftfahrzeugen des anderen Staates offen stehen. Die Luftfahrzeuge beider Staaten haben sowohl bei ordentlichen Landungen als bei Notlandungen Anspruch auf gleiche Hilfeleistung wie die einheimischen Flugzeuge. Die Grenze zwischen den Vertragsstaaten darf nur zwischen den im gemeinsamen Einverständnis zu bestimmenden Punkten überschritten werden. Jeder Vertragsstaat bezeichnet auf seinem Gebiete einen oder mehrere Landungsplätze, die bei Ankunft und Abfahrt im internationalen Verkehr zwischen beiden Staaten zu benutzen sind. Die zwischen den beiden Vertragsstaaten verkehrenden Luftfahrzeuge dürfen Personen und Waren von einem Lande ins andere befördern unter Ausschluß des internen Verkehrs im Hoheitsgebiete des anderen Vertragsgegners. Die Beförderung von Postsendungen unterliegt besonderen Abmachungen zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen. Das Abkommen soll solange in Geltung bleiben, als es nicht von einem der beiden Teile mit dreimonatiger Frist gekündigt wird.

— **Wiederherstellung des rumänischen Eisenbahnwesens mit deutscher Hilfe.** Für die Maßnahmen, die von der rumänischen Regierung zur Wiederherstellung des Verkehrswesens ergriffen sind, ist ein Kredit von 90 Millionen Lei bewilligt worden. Das rumänische Verkehrsministerium wurde von der Regierung ermächtigt, die Verhandlungen mit den herangezogenen deutschen Firmen durch Unterzeichnung der Verträge zum Abschluß zu bringen. Es handelt sich um die Ausbesserung von zunächst 300 Lokomotiven. Die Arbeiten sind drei bekannten deutschen Firmen übertragen worden. Als Hauptbeteiligte kommen die Prometheus-Werke G. m. b. H. Hannover-Herrenhausen in Frage.

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialrat im preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. Kunze, ist unter Bewilligung des gesetzlichen Ruhegehalts aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Oberbeck in Witten ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Werkstättenamts b daselbst beauftragt. — Versetzt sind: Die Regierungsräte Dr. jur. Rapmund, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Breslau, Kilian, bisher in Hannover, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Mainz und Dr. jur. Heyse, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, die Regierungs- und Bauräte Ahlmeyer, bisher in Schweidnitz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Köslin, Claus, bisher in Köslin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Clemens, bisher in Köln, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Essen, Schulzendorf, bisher in Schneidemühl, nach Eberswalde als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Hangarter, bisher in Berlin, als Bevollmächtigter des Eisenbahn-Zentralamts nach Essen, und Iltgen, bisher in Trier, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Stegmayer, bisher in Crefeld, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Stralsund, Borchert, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Schweidnitz, und Rempp, bisher in Münster (Westf.), zur General-Betriebsleitung West nach Essen, der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Paul Werner, bisher in Gleiwitz, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Schleifenheimer, bisher in Königsberg (Pr.), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts 1 nach Trier, Wolfgang Köhler, bisher in Witten, nach Berlin als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst, und Wahrendorf, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Stettin, der Eisenbahn-Rechnungsdirektor Haubrichs, bisher in Elberfeld, zur Direktion der Saarbahnen nach Saarbrücken, der Vorstand eines Maschinenamts Lunz, bisher in Schwiebus, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Crefeld, der Regierungsassessor Dr. jur. Holtz, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.). — Der badische Regierungsbaumeister Simon Bär ist bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Dem Oberbaurat Teuscher bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz, den Mitgliedern der Eisenbahndirektionen Geheimen Bauräten Broustin und Klüsche in Essen, dem Geheimen Baurat Heuer, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts in Mainz, den Regierungs- und Bauräten Wimmer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin, Irmisch, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Stralsund und Hädicke, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Dessau sowie dem Eisenbahndirektor Marx, Rechnungsdirektor bei der Direktion der Saarbahnen in Saarbrücken, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienste mit Ruhegehalt und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Drinhausen, bisher in Berlin, ohne Ruhegehalt erteilt.

Bei der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden ist der Regierungsassessor Schmidt zur Betriebsdirektion Leipzig II am 1. November v. J. versetzt worden.

Der Eisenbahnbauinspektor des inneren Dienstes Brekle bei der Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstands der Eisenbahntelegraphen-Inspektion Cannstatt beauftragt worden.

Österreich.

— **Das Verkehrsabkommen zwischen Österreich, Ungarn und Rumänien** (vgl. Nr. 93/1920, S. 1018 d. Ztg.). Im Laufe der von Ungarn, Österreich und Rumänien geführten Verhandlungen, betreffend die Aufnahme des Eisenbahnverkehrs wurde zunächst die Vereinbarung getroffen, daß das Übereinkommen über den Warenverkehr zwischen Ungarn und Rumänien am 1. Januar 1921 ins Leben tritt. Im Sinne des Übereinkommens, betreffend die Aufnahme des Warenverkehrs mit Österreich, das ebenfalls am 1. Januar 1921 in Kraft getreten ist, wird der Verkehr mit geschlossenen Zügen abgewickelt zu deren Beförderung die österreichischen Staatsbahnen die notwendige Kohle liefern. Der aus Paris/Ostende nach Wien verkehrende Expreßzug erhält den Anschluß durch Einstellung eines von Wien nach Bukarest verkehrenden besonderen D-Zuges, der am 16. Januar zum erstenmal von Wien abgeht. Die Kohle wird von den österreichischen Staatsbahnen, die Wagen von den drei beteiligten Staaten beigestellt. Gleichlaufend mit diesen Verhandlungen kam auch zwischen Österreich und Ungarn eine Vereinbarung bezüglich der aus Südslawien über Szabadka nach Österreich beförderten Getreide und Mehllieferungen zustande. Schließlich wurde zwischen Österreich und Ungarn auch eine Vereinbarung getroffen, betreffend die gegenseitigen Ausbesserungen der im Warenverkehr verwendeten Eisenbahnwagen.

— **Das Ergebnis der österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverhandlungen.** Die Wirtschaftsverhandlungen, die in den letzten Tagen in Wien zwischen Vertretern der österreichischen und ungarischen Regierung geführt worden sind (vgl. Nr. 92/1920, S. 1009 d. Ztg.), wurden vorläufig abgeschlossen. Man hat sich über die besprochenen Fragen vollständig geeinigt und ein vorläufiges Handelsübereinkommen abgeschlossen, das sich in der Hauptsache an das österreichisch-rumänische und österreichisch-deutsche Wirtschaftsabkommen anlehnt. Außerdem sind Übereinkommen über die Ordnung des österreichisch-ungarischen und österreichisch-ungarisch-rumänischen Eisenbahnverkehrs, ferner über die Handhabung der paßpolizeilichen Vorschriften und über den Schutz des gewerblichen und literarischen Urheberrechts geschlossen worden. Die beiden Regierungen verpflichteten sich ferner, in Verhandlungen über folgende Fragen zu treten: Ein Übereinkommen wegen Erleichterung des kleinen Grenzverkehrs, eine Vereinbarung über die möglichste Beschleunigung und Vereinfachung der Zollabfertigung an der Grenze und auf den Bahnen, eine Abmachung über die Vermeidung von Zollkontraventionen, über die Zusammenlegung von Zollämtern an der Grenze, über ein Tierseuchenübereinkommen und eine Abmachung über die gegenseitige Anerkennung von Warenprüfungszeichen und Zeugnissen.

— **Der Zugverkehr auf den Staatsbahnen und der Südbahn in den Weihnachtstagen.** Angesichts der anhaltend ungünstigen Verkehrslage war die Staatseisenbahnverwaltung auch in diesem Jahre noch nicht in der Lage, Vorkehrungen fü

eine umfangreichere Zugvermehrung während der Weihnachtstage zu treffen. Um dennoch dem stärksten Reisebedürfnisse im Fernverkehr möglichst entgegenzukommen, wurden den Schnell- und Personenzügen im Rahmen der zulässigen Zugbelastung Verstärkungswagen beigegeben. Die Staatsbahndirektionen sind ferner ermächtigt worden, in einzelnen unausweichlichen Fällen bei besonders starkem Andrange außer den fahrplanmäßigen Zügen noch Bedarfspersonenzüge nach Maßgabe der verfügbaren Betriebsmittel in Verkehr zu setzen. Diese bescheidene Verkehrserweiterung konnte jedoch nur dadurch ermöglicht werden, daß zu den Weihnachts- und Neujahrsfeiertagen in der toten Zeit zwischen dem starken Hin- und Rückreiseverkehr einzelne in solchen Zeiten erfahrungsgemäß besonders schwach besetzte Personenzüge des Nah- und Fernverkehrs entfielen, wodurch der Kohlenmehrverbrauch für die in Verkehr gesetzten außerfahrplanmäßigen Züge wieder hereingebracht werden mußte. Die Betriebsdirektion der Südbahn konnte mit Rücksicht auf die durch die Kohlenknappheit bedingte Einschränkung der Zugbelastungen wie auch wegen Wagenmangels während des Weihnachtsverkehrs weder eine Vermehrung der Züge noch der Wagen eintreten lassen. Es konnten daher sowohl zu den Schnell- wie auch zu den Personenzügen Fahrkarten nur in der dem normalen Fassungsraum dieser Züge entsprechenden Anzahl ausgegeben werden.

— **Die Ablenkung des tschechischen Handels von Wien.** Prager Blätter melden, das Handelsministerium habe der Kommission für Außenhandel mitgeteilt, es sei grundsätzlich nicht als wünschenswert zu erachten, die Ausfuhr über Wien zu erleichtern. Im Interesse der Tschechoslowakei liege es, daß Handel und Gewerbe sich nach und nach vom Wiener Zwischenhandel befreiten. Das Ministerium mache im besonderen darauf aufmerksam, daß in der letzten Zeit die direkte Durchfuhr nach Südslawien mittels Bahn ermöglicht und außerdem der Weg auf der Donau über Preßburg eröffnet worden sei.

— **Wiedereröffnung des Tauernbahnverkehrs.** Mit dem neuen Jahr wurde der seit zwei Jahren unterbrochene Bahnverkehr durch den Karawankentunnel wieder aufgenommen. Dank der direkten kurzen Verbindung Deutschlands mit Kroatien und Südslawien über die Tauernbahn Villach-Aßling, bis zu welcher Station der österreichische Bahndienst hergestellt ist, braucht der Warenverkehr nicht mehr den kostspieligen Umweg über Wien-Marburg zu nehmen. In Kärnten plant man den Bau von Lagerhäusern. Villach und Klagenfurt sollen die künftigen Umschlagplätze werden.

— **Beirat für Handelsstatistik.** Aus Anlaß der gründenden Vollversammlung des neu errichteten Beirats für Handelsstatistik begrüßte der Bundesminister für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten Heinl die Mitglieder des neuen Beirats mit einer längeren Ansprache, in der er beachtenswerte Ausblicke über die handelspolitischen Absichten der Regierung bot. Ministerialrat Dr. Rothe besprach in längerer Rede die Aufgaben des Beirates für Handelsstatistik und erörterte die bei der Ermittlung der Handelswerte zu beobachtenden Grundsätze. Hierbei wies er auf die Schwierigkeiten hin, die einer zutreffenden Ermittelung von Durchschnittswerten im Wege der Schätzung im allgemeinen und insbesondere im Hinblick auf die gegenwärtige starke Beweglichkeit der Preislage und des Standes der Währungen begegnen, und begründete die Notwendigkeit der Ermittlung von Einheitswerten für tunlichst kurze Zeiträume. Die nächste Aufgabe des Beirates sei die Ermittlung der Handelswerte für die handelsstatistischen Nachweisungen des Verkehrs im Jahre 1920. In der Folge werde auch an die Mitglieder des Beirates die Einladung ergehen, zusammenfassende Berichte über die Bewertung und Handelsbewegung sowie die wirtschaftliche Lage zu erstatten. Weiter sei auch beabsichtigt, den Mitgliedern Gelegenheit zu bieten, an der allfälligen Änderung der gesetzlichen Bestimmungen der Außenhandelsstatistik, des statistischen Warenverzeichnisses usw. mitzuwirken. Ministerialrat Dr. Rothe schloß seine Ausführungen mit der Bitte an die Mitglieder des Beirates, den handelsstatistischen Dienst in seinem Bestreben nach Schaffung einer guten und allen Anforderungen voll entsprechenden österreichischen Handelsstatistik aufs tatkräftigste zu unterstützen und zu diesem Zwecke auch in der Geschäftswelt das Interesse und Verständnis für den Wert der Handelsstatistik zu wecken und zu heben. Kommerzialrat Berl dankte dem Vorsitzenden für seine wertvollen Ausführungen und gab der Meinung Ausdruck, daß der Reparationskommission die Ergebnisse der österreichischen Handelspolitik in Form fortlaufender Berichte über die wirtschaftliche Lage zur Kenntnis gebracht und ihr so an der Hand dieser Unterlagen die Wirkung des Vertrages von St. Germain deutlich vor Augen geführt werden sollen, um sie auf Grund der vorliegenden Bilanzergebnisse davon zu überzeugen, daß ohne den Anschluß an das Deutsche Reich eine Lebensmöglichkeit für den österreichischen Staat nicht gegeben sei.

— **Bedeutende Glimmerfunde in Deutschösterreich.** In jüngster Zeit sind bemerkenswerte Funde von technisch verwertbarem Glimmer in Weststeiermark gemacht worden. Glimmer ist eins der wichtigsten Isoliermittel in der elektrotechnischen Industrie. Ganz Europa ist in diesem Erzeugnis auf die Einfuhr aus den Kolonien angewiesen. Es wäre deshalb von ganz besonderer Bedeutung, wenn die österreichischen Lagerstätten eine solche Ergiebigkeit aufweisen würden, daß dieser Rohstoff als Ausfuhrware in Betracht käme. Professor Dr. H. Mohr (Graz) erstattete am 17. Dezember in der gemeinsamen Sitzung der Geologischen, der Mineralogischen Gesellschaft und des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins (Fachgruppe der Berg- und Hüttenmänner) über diese interessanten Funde Bericht.

— **Österreichs Eisenerzbergbau.** Über den österreichischen Eisenerzbergbau im Jahre 1919 sind einer statistischen Zusammenstellung des vom Staatsamte für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten herausgegebenen ersten Jahrganges 1920 der „Mitteilungen über den österreichischen Bergbau" nachfolgende Angaben zu entnehmen: In ganz Österreich wurden 5 Betriebe gezählt, und zwar je einer in Salzburg, Kärnten und Tirol und zwei in Steiermark. Sie beschäftigten zusammen 2592 Personen, die an Löhnen und Gehältern 17,32 Millionen Kronen bezogen. Die Jahresgewinnung an Roherz belief sich auf 2,5 Millionen Meterzentner. Der Eisengehalt betrug 847 087 Meterzentner, der Mangangehalt 52 670 Meterzentner. Der Wert des gewonnenen Roherzes ist mit 29,91 Millionen Kronen beziffert. Am Werk geröstetes Roherz lieferten Steiermark und Kärnten 337 000 Meterzentner, woraus 257 150 Meterzentner Rösterz gewonnen wurden. Der Inlandabsatz an Roherz betrug 1,756 Millionen Meterzentner im Werte von 21,039 Millionen Kronen, jener an Rösterz 108 889 Meterzentner im Werte von 2,8 Millionen Kronen. An das Ausland wurden 45 239 Meterzentner Roherze im Werte von 0,54 Millionen Kronen und 142 412 Meterzentner Rösterze im Werte von 2,56 Millionen Kronen abgesetzt.

— **Internationalisierung der Donaunebenflüsse?** Die tschechoslowakischen Vertreter der interalliierten Donaukommission werden, wie das „Neue 8 Uhrblatt" in Wien von unterrichteter Seite erfährt, in den allernächsten Tagen bei der Kommission eine Forderung nach Internationalisierung der drei wichtigsten Nebenflüsse der Donau in Österreich, des Inn, der Enns und der Salzach stellen. Die tschechischen Vertreter drängen darauf, Vorbeugungsmaßregeln für den Fall zu treffen, daß Österreich infolge Ausnutzung der Wasserkräfte auf die tschechische Kohle nicht mehr im gleichen Maße angewiesen wäre wie bisher. Durch eine Internationalisierung der Enns, der Salzach und des Inn würden die Elektrisierungsprojekte der Republik Österreich hinfällig, da die Ausnutzung der Wasserkräfte dieser Flüsse hierdurch durchaus gehindert würde.

— **Kohlenversorgung.** Hierüber äußerte sich der Sektionschef Ing. Enderes wie folgt: Bei den Verhandlungen, die über die Kohlenversorgung in Prag geführt worden sind, hat sich sehr bald herausgestellt, daß der Kernpunkt der augenblicklichen Schwierigkeiten in der Eisenbahnverkehrsfrage liegt. Einerseits leidet Österreich unter Lokomotivmangel, da es trotz größter Anstrengungen den Stand an dienstfähigen Lokomotiven in den letzten Monaten nicht genügend erhöhen konnte; denn bei vielen Kompensationsverträgen mußte Österreich für Lebensmittel, Mineralöl, Kohle usw. besonders Ausbesserungen an Lokomotiven und Wagen anbieten. Gerade diese Leistung Österreichs wurde von den vertragschließenden Teilen sehr hoch gewertet. Sowohl die Staatsbahnwerkstätten als manche Privatwerke arbeiten mit dem größten Hochdruck in diesem Sinne. Anderseits leidet die Tschechoslowakei unter Kohlenwagenmangel. Dieser Zustand könnte behoben werden, wenn die tschechische Eisenbahnverwaltung Österreich Lokomotiven zu leihen vermöchte, um den Stillstand vieler Wagen rasch zu lösen. Bedauerlicherweise herrscht aber gleichzeitig auch bei den tschechischen Bahnen Lokomotivmangel. Infolgedessen mußte man sich hinsichtlich der Beschaffung der Wagen für die böhmischen Kohlengebiete darauf beschränken, auch minder wirksame Mittel zu verabreden. In dieser Hinsicht haben die österreichischen Staatsbahnen die Bereitwilligkeit bekundet, über den Umfang der jetzt schon geübten Aufträge hinaus im Einvernehmen mit den tschechischen Eisenbahnen auch noch weitere Maßnahmen zu treffen, die geeignet

sind, den Rücklauf der leeren Kohlenwagen nach Böhmen möglichst zu beschleunigen. Insbesondere werden die schweren Behinderungen des Verkehrs auf der Strecke Lundenburg-Straßhof sofort auf Grund gegenseitiger Vereinbarungen durch Ausnahmemaßregeln gelindert werden. Auch soll dafür gesorgt werden, daß durch Vormeldung der rückkehrenden Kohlenwagen deren Abholung auf tschechischem Gebiete erleichtert und beschleunigt wird. Im übrigen hat sich herausgestellt, daß die gesteigerte Arbeit der österreichischen Werkstätten in nicht zu ferner Zeit Österreichs Lokomotivstand doch soweit bessern dürfte, daß die jetzigen Güterstauungen behoben werden, insbesondere wenn scharfe Einhaltung der verfügten Verkehrseinschränkungen es erleichtert. Auch dieserhalb ist die gegenseitige Unterstützung vereinbart worden. Anderseits haben die tschechischen Vertreter die überaus angenehme Feststellung gemacht, daß die beschleunigte Durchführung des Rübenverkehrs dessen Dauer stark abgekürzt hat. Es ist zu hoffen, daß schon in den nächsten Tagen die Zahl der für die Rübensendungen gebundenen Wagen vermindert und daher die Zahl der für Kohlensendungen freiwerdenden Wagen in gleichem Maße gesteigert werden wird.

Es wird demnach die Schwierigkeit in der Kohlenversorgung, soweit sie nur auf verkehrstechnische Ursachen zurückzuführen ist und nicht etwa ein Rückgang der Förderung eintritt, wohl nur kurze Zeit andauern und dann wieder ein den jetzigen Verhältnissen angemessener, sozusagen normaler Zustand erreicht werden.

Die neue Zuweisung von 100 000 Tonnen oberschlesischer Kohle an Österreich ist für unser Ministerium in mehrfacher Hinsicht von größter Bedeutung. Zunächst ergibt sich eine Belastung unserer Eisenbahnen unmittelbar durch den Transport dieser Kohlenmengen, mittelbar aber auch noch durch die Verkehrsbedürfnisse einer gesteigerten industriellen Tätigkeit. Es wird der angestrengten Arbeit, insbesondere aber auch der verständnisvollen und opferwilligen Mitwirkung unseres gesamten Personals bedürfen, wenn wir in verhältnismäßig kurzer Zeit einer solchen Anforderung gerüstet gegenüberstehen sollen. Anderseits aber ist eine solche erhöhte Kohlenzuweisung selbstverständlich auf das freudigste zu begrüßen, denn neben der Belebung jener Industrien, die heute noch stillstehen, wird auch eine bessere Versorgung solcher Erzeugungsstätten möglich sein, deren Erzeugnisse für die Eisenbahnen lebenswichtig sind, Gießereien, Blechwalzwerke und viele andere Zweige der Eisenindustrie, dann aber auch Lokomotiv- und Wagenfabriken werden nun endlich doch etwas besser in der Lage sein, unsere Werkstätten und unseren Fahrpark mit ihren bisher so spärlich gelieferten Erzeugnissen zu versorgen. Dies würde eine merkbare Linderung einer unserer größten Sorgen bedeuten. Von besonderer Wichtigkeit ist auch noch, daß eine erhöhte Zuweisung oberschlesischer Kohle an Österreich die Gelegenheit bieten wird, den Eisenbahnen statt der schlechten Kohle, mit der sie jetzt zu fahren gezwungen sind, bessere Kohle zu geben, so daß unsere schwer leidenden Lokomotivkessel im Betrieb länger aushalten. Sind doch jene Schäden, die auf schlechte Kohle zurückzuführen sind, Rohrrinnen, Risse in den Feuerbüchsen und dergleichen, gegenüber der Friedenszeit auf das Vierfache gestiegen. Eine Ausgestaltung unseres Schnellzugsverkehrs ist überhaupt nur mit guter Steinkohle möglich.

Ungarn.

— Enquete über den Durchfuhrverkehr. Im Ungarischen kaufmännischen Landesverbande fand in Sachen des Durchfuhrhandels eine Sitzung statt, an der unter anderen auch die Vertreter der Staatsbahnen teilnahmen. Der stellvertretende Staatssekretär des Finanzministeriums, Theodor König, betonte, daß die Regelung des Zollrechts schleunigst vorgenommen werden müßte; ferner führte er aus, daß man das Ausfuhrverbot für wichtigste Lebensbedarfsartikel, in denen die Nachfrage des Auslandes die ungarische Erzeugung stark übersteigt, vorläufig noch aufrecht erhalten müsse. Sekretär Stefan Horvath wies darauf hin, daß Ungarn so bald wie möglich aus seiner wirtschaftlichen Vereinsamung heraustreten, Handelsverträge mit den Nachbarstaaten oder zum mindesten den Verkehr erleichternde Übereinkommen schließen müsse. Auch müsse der Paßzwang aufgehoben, die Brief- und Depeschenzensur gemildert und der Fremdenverkehr erleichtert werden. Schließlich seien auch eine Revision der Ausfuhrgebühren und eine Reform des Zollrechts notwendig. Schließlich berichtete der Sekretär der ungarischen Staatsbahnen, Nanassy, daß die auf den direkten Verkehr bezüglichen Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten schon in kürzester Zeit einer friedlichen Lösung zugeführt werden würden.

— Die Kohlennot und ihre Folgen. Die in Ungarn herrschende Kohlennot gestaltet sich zu einer allgemeinen Gefahr, die die Industrie und die Eisenbahnen in gleicher Weise schwer trifft. Die ungarische Industrie ist überdies mit ihren Rohstoffen auf die Nachfolgestaaten angewiesen, und leidet unter deren Absperrung. Nicht nur an Steinkohle, sondern auch an Holz fehlt es; letzteres wird weder aus der Slowakei, noch aus Siebenbürgen und Slawonien zugeführt. Da nun das hochwertige Kohlengebiet von Pecs (Fünfkirchen), das bei Ungarn geblieben ist, noch immer von den Südslawen besetzt ist, nimmt es kein Wunder, wenn der Eisenbahnverkehr erheblich eingeschränkt werden muß und die ungarische Maschinenindustrie, die sich in Friedenszeiten im Auslande des besten Rufes erfreute, den vielseitigen, namhaften Bestellungen an Maschinen und Reparaturarbeiten keine Folge leisten kann.

— Die Lage der Straßenbahnen. Die überaus verwickelte Lage der Budapester Straßenbahnen konnte bisher noch immer keiner endgültigen Lösung zugeführt werden. Da die Verhandlungen längere Zeit in Anspruch nehmen dürften, die Hauptstadt aber im Sinne des Vertrages der Straßenbahngesellschaft am 1. Januar 1921 sich darüber äußern muß, ob sie von ihrem Rechte, im Jahre 1923 die Straßenbahn abzulösen, Gebrauch machen will oder nicht, hat die Verkehrsabteilung vor allem zu dieser Frage Stellung genommen. Der Antrag dieser Abteilung lautet dahin, daß die Hauptstadt von dem in Rede stehenden Rechte Gebrauch machen und ihre Absicht, die Straßenbahnen im Jahre 1923 abzulösen, kundgeben solle. Unter anderem kam auch die Frage der Übergabe der Straßenbahnen an eine französische Finanzgruppe zur Sprache, doch teilte der Bürgermeister der Hauptstadt mit, daß diese Absicht aufgegeben worden sei.

— Internationaler Warenmustermarkt. Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat in ihrer letzten Vollversammlung beschlossen, in der ersten Hälfte dieses Jahres den 12. Warenmustermarkt zu veranstalten. Dort wird ausschließlich die ungarische Industrie vertreten sein, während in der zweiten Hälfte des Jahres ein groß angelegter internationaler Warenmustermarkt veranstaltet werden soll.

— Budapester städtische Verkehrsfragen. Die Frage der Erhöhung der Straßenbahntarife wurde in der jüngst abgehaltenen Sitzung der Verkehrskommission eingehend besprochen. Die Abteilung beantragte mit Rücksicht auf den erheblichen Fehlbetrag der Stadtbahnen, auf die Lohnforderungen der Angestellten und die hohen Preise der Materialien hin, die Tariferhöhung zu bewilligen, mit dem Zusatz jedoch, daß auch den pensionierten öffentlichen Angestellten Fahrtbegünstigungen gewährt würden. Außerdem solle die Unternehmung dazu verpflichtet werden, die bereits fälligen Gebühren von 5½ Millionen Kronen bis 31. Januar 1921 zu entrichten. Nach längeren Verhandlungen lehnte die Kommission die Anträge der Abteilung ab und nahm einen Vorschlag an, nach dem der Tariferhöhung nur in dem Falle stattgegeben werden kann, wenn festgestellt werde, daß die vorgelegten Angaben hinsichtlich der wirtschaftlichen Lage der Unternehmung der Wahrheit entsprechen und wenn sich die Unternehmung verpflichte, die im Laufe der Erörterung geäußerten sozialen Aufgaben durchzusetzen.

Die Zahnradbahngesellschaft machte den Vorschlag, 150 000 K. zur Erhaltung des Winterbetriebes verwenden zu wollen, falls die Hauptstadt die übrigen Kosten decken würde. Da nach einem Erlaß des Handelsministers die Gesellschaft nicht gezwungen ist, den Verkehr das ganze Jahr über aufrechtzuerhalten, schlug die Verkehrsabteilung vor, die Hauptstadt möge während des jetzigen Winters die Hälfte der Betriebskosten decken, jedoch solle der Handelsminister bestimmen, daß die Gesellschaft fortan neun Monate hindurch auf eigene Kosten den Betrieb zu führen und die Hauptstadt nur die Kosten für drei Monate zu tragen habe. Ein Antrag, die Entscheidung des Handelsministers abzuwarten, wurde einstimmig angenommen.

Uebrige europäische Länder.

— 40 Millionen Verlust der dänischen Staatsbahnen an amerikanischen Kohlenbestellungen. Nach Nachrichten aus Kopenhagen haben die dänischen Staatsbahnen einen Verlust von 40 Millionen Kr. an amerikanischen Kohlenbestellungen zu beklagen. Die Staatsbahnen kauften seinerzeit eine halbe Million Tonnen Kohle in Amerika zu einem Preis von 33 D. für die Tonne. Es bedeutet das im ganzen eine Summe von 100 Millionen Kr. Die Kohlen sollten allmählich bezogen werden und noch für einen guten Teil in das Jahr 1921 hinein reichen.

Inzwischen ist der Preis so bedeutend gesunken, daß man den obigen Verlust der Staatsbahnen an diesem Kohlengeschäft berechnet. Dr. S.

— **Neue Gütertarife im schwedischen Verkehr mit Deutschland über Sassnitz.** Die in Deutschland mit dem 1. Dezember eingeführten, umfassenden Tarifänderungen bewirkten vom gleichen Tage ab auch eine bedeutende Frachterhöhung im Wechselverkehre Schwedens und Deutschlands. Die Bestimmung eines Mindestwagengewichtes von 15 t zur Erlangung des billigsten Tarifes ist bloß für deutsche Strecken durchgeführt. Auf schwedischer Seite gilt nach wie vor der billigste Tarif bei 10 Tonnen-Ladungen. Die schwedisch-deutschen Wechselverkehrstarife berücksichtigen die geänderte deutsche Güterklasseneinteilung noch nicht. Die Verhandlungen, die im Dezember ihren Anfang nehmen sollten, dürften auf einen vollständig neuen Güterwechselverehrstarif hinauslaufen. Bis dieser zustande kommt, bleibt es bei der bisherigen Gütereinteilung, wobei der vorhandene unmittelbare Tarif besondere Bedeutung behält für solche Güterarten, welche in Deutschlands eigenem Verkehre nunmehr höher tarifiert sind. Es ist daher von Vorteil, daß die schwedischen Versender in möglichst großem Umfange sich der unmittelbaren Tarife bedienen. Weiter muß man möglichst unmittelbar an die schwedische Station schicken lassen und Umbehandlung in der deutschen Grenzstation vermeiden, da andernfalls Verteuerung eintritt, insofern als die günstige Wirkung der Staffelung geschmälert wird. Dr. S.

— **Verbesserte Eisenbahnverbindungen Schwedens mit Deutschland. Fahrplankonferenz in Bern.** Von der zwischen dem 30. November und 3. Dezember in Bern abgehaltenen ersten Fahrplankonferenz hat der schwedische Vertreter die Nachricht heimgebracht, daß die längst gewünschten verbesserten Zugverbindungen mit Deutschland auf zufriedenstellende Weise geordnet seien. Schweden bekommt wieder unmittelbare Verbindung mit Hamburg, und die Reisezeit von und nach Berlin wird bedeutend verkürzt. Deutschland hat weiterhin auch einige Züge umgelegt, so daß über Hamburg auch unmittelbare Verbindungen mit Köln und Frankfurt erreicht werden.

Unter den allgemeinen Fragen, die auf der Konferenz behandelt wurden, war die nach der Länge der Fahrplanperioden wohl am wichtigsten. Die Konferenz beschloß sich dahin auszusprechen, daß die Fahrpläne nur einmal im Jahre wechseln sollen und zwar am 1. Juni, nicht am 1. Mai. Der nur einmalige Fahrplanwechsel bedeutet aber nicht, daß die Anzahl der Züge das ganze Jahr über unverändert bleiben soll, sondern man war sich auf der Konferenz, die im ausgesprochenen Zeichen der Sparsamkeit stand, darüber einig, daß die einzelnen Verwaltungen nach Schluß der Reisezeit etwa überflüssige Züge einziehen sollen, wovon die Reisenden natürlich in geeigneter Weise zu verständigen wären. Die Schweiz wird demnächst den Antrag bringen, die in mehreren Staaten wie Belgien, Schweiz, Frankreich, Italien schon durchgeführte 24stündige Eisenbahnzeit allgemein einzuführen. Über die Durchführung der Sommerzeit wurde Einigung nicht erzielt. Dr. S.

— **Neuorganisation des französischen Eisenbahnwesens.** Der letzte große französische Eisenbahnstreik (vgl. Nr. 36/1920, S. 427 d. Ztg.) war bekanntlich unter der Parole der Nationalisierung der Eisenbahnen geführt worden. Wie wenig den Führern der Eisenbahnerbewegung mit dieser Forderung ernst war, zeigte aber die Tatsache, daß die Gewerkschaften es ablehnten, über einen schon vorher von der Regierung ausgearbeiteten Entwurf zu verhandeln. Dieser ist also damals ohne Mitwirkung des Personals fertiggestellt und sodann dem Parlament vorgelegt worden. Das Abgeordnetenhaus hat inzwischen den von der Regierung mit den Eisenbahngesellschaften vereinbarten Entwurf durchberaten und gutgeheißen. Um seinen Inhalt zu verstehen, muß man an die seit dem Jahre 1883 bestehenden Verträge erinnern, die bis jetzt noch gelten und an sich noch bis zum Heimfall der Eisenbahnen an den Staat, d. h. noch etwa 30 Jahre, gelten sollten. Der Staat gewährleistete eine Mindestverzinsung, die von den meisten Gesellschaften mit Ausnahme der Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Anspruch genommen wurde, aber beim Rückkauf angerechnet werden sollte. Während des Krieges hat der Staat etwa 5 Milliarden an Zinsgarantien ausgeben müssen. Vor 10 Jahren kaufte der Staat die sehr schlecht arbeitende Westbahn zurück.

An der Bestimmung, daß die Eisenbahnen in etwa 30 Jahren dem Staat zufallen sollen, ist durch die neue Regelung nicht gerüttelt worden. Andererseits ist aber auch ein sofortiger Rückkauf nicht erwogen worden, da der Wunsch, zum Staatsbetriebe überzugehen, nur wenige Vertreter hat. Man will aber mit der Zuschußwirtschaft brechen und den Bahnen so hohe Tarife zugestehen, daß sie sich selbst erhalten können. In kurzer Zeit wird sich Frankreich hiernach sehr bedeutender Tariferhöhungen erfreuen. Zum Ausgleich der Betriebsergebnisse der besseren und der schlechteren Linien sollen die Gesellschaften sich zu einer Interessengemeinschaft verbinden, der auch die Staatsbahn beitritt. Die wirtschaftlich schwächeren Bahnen werden auf diese Weise von den stärkeren mit durchgeschleppt. Der Staat wird seiner Zinsbürgschaft enthoben. Er verzichtet aber auch auf Rückforderung der den Gesellschaften vorgeschossenen 5 Milliarden Franken, während diese ihm ihre Forderungen gegen das Deutsche Reich abtreten. Zum Ansporn für bessere Leistungen wird durch ein Prämiensystem den mit größeren Betriebsüberschüssen abschließenden Bahnen die Möglichkeit zur Ausschüttung höherer Dividenden gewährt. Der dritte Teil der Prämien soll dem Personal zugute kommen.

Die oberste Leitung des Betriebes wird unter Aufsicht des Staates durch ein Direktionskomitee von 48 Mitgliedern und einen obersten Eisenbahnrat geführt. Das Komitee ist vollziehende Behörde; der Rat ist ein größerer Ausschuß, bestehend aus den 48 Mitgliedern des Direktionskomitees, aus 42 Vertretern des Personals und aus 30 Mitgliedern der großen wirtschaftlichen Interessentenverbände. Die Beschlüsse des Rates müssen vom Eisenbahnminister genehmigt werden, sodaß der Staat, wenigstens theoretisch, eine große Machtvollkommenheit besitzt. Der Staat hat also an Einfluß gewonnen, er ist seiner Zinsbürgschaft ledig, und die Einheitlichkeit des Eisenbahnbetriebs ist mehr als bisher gewährleistet. Diese Errungenschaften kosten dem Staat 5 Milliarden Franken und dem französischen Volke hohe Tarife. Das Gesetz ist nunmehr dem Senat überwiesen worden.

— **Der Flugzeugverkehr London-Paris** hat sich seit Januar 1920 ziemlich anstandslos abgewickelt, obwohl während neun Monaten fast 4½ tausend Flüge ausgeführt worden sind. Nun hat der am 14. Dezember v. J. in London bei der Abfahrt eingetretene Unfall, dem vier Personen zum Opfer fielen, berechtigtes Aufsehen erregt und sogar zur irrigen Mitteilung Anlaß gegeben, daß der Gesamtdienst eingestellt worden sei. Tatsächlich hat aber nur die Airco (Aircraft Manufacturing Company), der dieser Unfall mit einem großen Handley-Page Fahrzeug passierte, den Betrieb, und zwar nicht wegen dieses Unfalles, sondern weil die Linie mit Verlust arbeitete, eingestellt. Sie war allerdings die bedeutendste der Gesellschaften, von denen neun den regelmäßigen Verkehr zwischen London und Cricklewood einerseits und Paris und Brüssel andererseits besorgen. Daß Unfälle zur Steigerung der Rentabilität von Flugverkehrsgesellschaften nicht beitragen, läßt sich voraussehen, umsomehr wenn, wie im vorliegenden Falle, in Folge des Todes des Piloten und Führers, die Ursache des Unfalles nicht festgestellt werden kann. Die anstandslose Beförderung von über 4000 Fahrgästen über mehr als 500 000 km Gesamtentfernung mittels Handley-Page Maschinen binnen Jahresfrist deutet auf die Güte der Flugzeuge dieser Gesellschaft hin. Gerade die große Konkurrenz zwingt zu niedrigen Tarifen und verschuldet dadurch, daß alle Flugzeuggesellschaften nur mit staatlicher Unterstützung den Betrieb aufrecht erhalten können. Im Gegensatze zu Frankreich, wo aus militärischen Rücksichten auch der zivile Flugzeugverkehr staatlich gefördert wird, hat aber Mr. Churchill, der Staatssekretär für Luftfahrwesen in England, die Erklärung abgegeben, daß das Zivilflugzeugwesen sich künftighin selbst erhalten müsse.

Wie im Überseeverkehr werden auch bei den Fluglinien die bevorzugt werden, die bei größter Bequemlichkeit und möglichst verbürgter Sicherheit, die rascheste Fahrt gestatten. Geeignete Plätze für Abfahrt und Ankunft und die Fahrt in möglichster Flughöhe erhöhen die Fahrtsicherheit. Ob und wann die in Frankreich kürzlich erreichte Höchstgeschwindigkeit von über 309 km in der Stunde für den regelmäßigen Luftverkehr wird dienstbar gemacht werden können, ist allerdings noch sehr fraglich. L. R.

— **Die rumänischen Eisenbahnen.** Über die Frage der Überlassung der rumänischen Eisenbahnen an ein französisch-englisches Konsortium ist, wie die „D. All. Ztg." mitteilt, innerhalb der politischen und wirtschaftlichen Kreise Rumäniens ein heftiger Streit entbrannt. Während die einen in einer solchen Konzession ein Mittel gegen die gegenwärtige unhaltbare Lage der Eisenbahnen erblicken, welche das rumänische Wirtschaftsleben aufs schwerste schädigt, sehen die andern, und unter ihnen vor allem die liberale Partei, darin eine Verletzung der Rechte des Landes. Man wirft der Regierung vor, sie habe es mit der Desorganisation der Eisenbahnen soweit kommen lassen, um dann den Appell ans Ausland als einzigen Ausweg hinzustellen. Infolge der Opposition hat die Regierung bis jetzt nur die Abtretung der Werkstätten der Staatseisenbahnen beschlossen.

— **Ein aufsehenerregender russisch-amerikanischer Pacht- und Lieferungsvertrag.** Ein amerikanisches Syndikat, als dessen Vertreter Mr. Vanderlip mit der russischen Sowjetregierung verhandelt und kürzlich auf der Rückreise Stockholm berührt hat, hat einen Pachtvertrag über ganz Ostsibirien samt der Kamtschatka-Halbinsel auf 60 Jahre abgeschlossen. Es handelt sich um ein Gebiet von nicht weniger als 400 000 englischen Quadratmeilen, also nicht viel kleiner als ganz Schweden, Norwegen und Finnland zusammengenommen. Als Gegenleistung verpflichtet sich das Syndikat, Rußland Waren zu liefern im Werte von 3 Milliarden Dollar. Auf die Einzelheiten dieses Abkommens, das in Amerika ungeheures Aufsehen hervorgerufen haben soll und politisch von der größten Tragweite werden kann, da es die Frage der Vorherrschaft im Stillen Ozean kräftig berührt, einzugehen, müssen wir politischen Zeitungen überlassen. Hier mag es von Interesse sein, anzuführen, inwieweit sich Rußland nach diesem Lieferungsvertrage in Eisenbahn- und Verkehrsmaterialien einzudecken vor hat. In der Lieferungsliste sind enthalten: 5000 Lokomotiven, 50 000 Güterwagen, 2 000 000 t Schienen, 350 kleinere Lokomotiven, 10 000 Lastautomobile, 100 Ozeandampfer von 10 000 t und darüber, 100 Flußdampfer, 2000 Motorboote, 500 elektrische Lokomotiven, 10 000 Aeroplane, 2500 Personenautomobile, 5000 Straßenbahnwagen, 30 000 Telegraphen- und Fernsprechapparate, 5000 Stück selbsttätige Blocksysteme, 1000 Bagger für Eisenbahnen, 6 000 000 t Kohle usw.

Ob das Konsortium, welches hinter Vanderlip steht, für ein solches Unternehmen kapitalkräftig genug ist und ob die amerikanische Regierung nicht Einspruch erheben wird, muß sich erst noch herausstellen. Dr. S.

Bücherschau.

— **Kritik des Taylor-Systems.** Zentralisierung, Taylors Erfolge, praktische Durchführung des Taylorsystems, Ausbildung des Nachwuchses von Gustav Frenz, Berlin. Verlag von Julius Springer, 1920. Preis 10 *M*.

Im 1. Kapitel untersucht der Verfasser die Möglichkeit einer weitgehenden Organisierung, Spezialisierung und Typisierung der deutschen Maschinenindustrie nach amerikanischem Muster und die Zweckmäßigkeit der von Rathenau vorgeschlagenen zentralisierten Leitung der Gütererzeugung und kommt zu dem Schluß, daß weder die bei weitgehender Spezialisierung der Erzeugung mögliche Unterteilung der Arbeit, noch die Zusammenfassung gleichartiger Betriebe zu Großunternehmungen für Deutschland vorteilhaft sei. Das 2. Kapitel behandelt die Leitsätze des Taylorsystems. Gute Arbeitsvorbereitung und Unterteilung im Sinne Taylors werden auch für den deutschen Maschinenbau als zweckmäßige Mittel zur Leistungssteigerung erkannt. Der Verfasser warnt vor der Übertragung der in der Massenherstellung gemachten Erfahrungen auf den allgemeinen Maschinenbau und vor „Überorganisation". Da die Erfolge Taylors auf die Einführung eines Prämien- oder Differentiallohnsystems aufgebaut seien, untersucht der Verfasser die Möglichkeit der Übertragung eines derartigen Systems auf deutsche Verhältnisse und ist der Ansicht, daß die Einführung an dem Widerwillen der Arbeiter scheitern würde und auch aus sozialen Gründen unerwünscht sei. Das 3. Kapitel behandelt die praktische Durchführung einer Organisation und einer wirtschaftlichen Fertigung. Vorbedingung für den Erfolg ist die genaueste Kenntnis des umzubauenden Betriebes und die Mitarbeit der vorhandenen Beamten. Sehr ausführlich werden die Aufgaben und der gegenseitige Zusammenhang der technischen Abteilungen eines Werkes dargelegt. Ein besonderer Abschnitt behandelt die Anforderungen, die an die Werkstattsbeamten und Arbeiter zu stellen sind. Im 4. Kapitel wird die Ausbildung des Nachwuchses in Leitung und Werkstatt behandelt.

Die Aufschrift des Buches ist insofern zu umfassend gewählt, als die Beurteilung des Taylorsystems lediglich vom Standpunkt der Einführbarkeit im deutschen Maschinenbau erfolgt. Die Gedanken Taylors sind aber anwendbar auf jedes Gebiet. Andererseits bietet das Buch auch weit mehr, als die Hauptaufschrift andeutet, nämlich: Vorschläge, wie die Gedanken, die der Verfasser vom Taylorsystem auf die Werke des allgemeinen Maschinenbaus übertragen wissen will, in die Tat umzusetzen sind. Frenz ist sich bewußt, daß er den Widerspruch Vieler herausfordern wird. Das Gefühl, daß sein Urteil nicht auf Theorie, sondern auf praktische Betriebserfahrung gegründet ist, verleiht ihm das Rüstzeug zum Kampfe. Alle Organisationsbestrebungen betrachtet er nicht vom Standpunkt des Organisators, also gewissermaßen von oben, sondern vom Standpunkt des in eine Organisation hineinzuzwängenden Arbeiters oder Angestellten, also in ihrer letzten Auswirkung auf Arbeiter und Meister. Und darin liegt der besondere Wert des Buches; denn dabei kommen die reichen Lebenserfahrungen eines Werkstättenbetriebsmannes über die Kunst des Umgehens mit Arbeitern, über die Behandlung der Meister, die Ausbildung des Nachwuchses und die Anforderungen, die an einen Werkbeamten zu stellen sind, zutage.

Wer sich mit der Umstellung eines Betriebes im Sinne Taylors beschäftigt, sollte das Buch beachten. Em.

— **Aus Natur und Geisteswelt.** Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen. Verlag und Druck von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. Ladenpreis geb. 3,50 *M*, kart. 2,80 *M*, zuzüglich Teuerungszuschlag.

424. Bändchen. Elektrische Kraftübertragung. Von Paul Köhn, Ingenieur. Zweite Auflage. Mit 133 Abbildungen im Text. 1919.

Das Bändchen bietet auf knappem Raum ein gutes, übersichtliches Bild der wissenschaftlichen Grundlagen und der technischen Mittel zur Erzeugung, Fortleitung und Umwandlung des elektrischen Stromes. Der Verfasser verweist diejenigen, welche sich über den vorgeschriebenen Rahmen des Leitfadens hinaus über die Einzelheiten der elektrischen Kraftübertragung unterrichten wollen, auf die Bändchen der gleichen Sammlung über die Grundlagen der Elektrotechnik, elektrische Maschinen, Drähte und Kabel, Elektrische Licht- und Kraftanlagen und ihre Instandsetzung, Dampfmaschinen und Wärmekraftmaschinen.

516. Bändchen. Einführung in die Technische Wärmelehre (Thermodynamik). Von Richard Vater, Geh. Bergrat, ord. Professor an der Technischen Hochschule, Berlin. Zweite erweiterte Auflage, bearbeitet von Dr. Fritz Schmidt, Privatdozent an der Technischen Hochschule Berlin. Mit 46 Abbildungen im Text. 1920.

Der Verfasser und sein Nachfolger in der Herausgabe des vorliegenden Bändchens haben besonderes Gewicht darauf gelegt, das darin behandelte Gebiet durch ausgiebige Vorführung von Beispielen nutzbar zu machen, indem mit Recht darauf hingewiesen ist, daß erst der Nachweis der praktischen Anwendbarkeit der Gesetze und Regeln der Wärmelehre ihre Bedeutung in vollem Umfange erkennen läßt. In 7 Abschnitten sind der Zustand und die Zustandsänderungen der Gase, Wärme und Arbeit, der Carnotsche Kreisprozeß, die Dämpfe, die Entropie, das S, T-Diagramm und das J, S-Diagramm behandelt. Die Verwendung der höheren Mathematik ist auf das unbedingt Notwendige beschränkt. Das Bändchen ermöglicht es, schnell einen guten Überblick über das Gebiet der technischen Wärmelehre zu gewinnen.

608. Bändchen. Die Landmessung. Von Friedrich Suckow, Geheimem Finanzrat und vortragendem Rat im Finanzministerium. Mit 69 Zeichnungen im Text. 1919.

Das Bändchen stellt einen Teil der vom Verfasser bearbeiteten Leitfäden über Vermessungs- und Kartenkunde dar, die der Sammlung angehören. Es unterrichtet im wesentlichen über die geometrischen und trigonometrischen Horizontalaufnahmen nach den verschiedenen Verfahren einschließlich der Auftragung und Flächenberechnung sowie der Absteckungsarbeiten und über das Nivellieren. Die übrigen Zweige des Vermessungswesens sind den Gebieten zugeteilt worden, zu denen sie in engster Beziehung stehen; so sind die Behandlung der trigonometrischen Punktbestimmung mit überschüssigen Messungsergebnissen, der trigonometrischen und barometrischen Höhenmessung und der Tachymetrie anderen Bändchen überwiesen worden. In die hier behandelten Gebiete vermag sich der Leser mit Hilfe des vorliegenden Bändchens gut und schnell einzuarbeiten.

610. Bändchen. Kartenkunde. 1. Einführung in das Kartenverständnis. Von Dr.-Ing. A. Egerer, Finanzrat in Stuttgart, Vorstand der Topographischen Abteilung des Württembergischen Statistischen Landesamtes. Mit 49 Abbildungen im Text. 1920.

Das Bändchen trägt dem Bedürfnis weitester Kreise Rechnung, sich über Inhalt und Herstellung der amtlichen deutschen Kartenwerke gemeinverständlich zu unterrichten. Der Verfasser hebt die Notwendigkeit hervor, künftig auch dem kartenkundlichen Unterricht in höheren, mittleren und Volksschulen besondere Sorgfalt zuzuwenden. Der Stoff ist in dem vorliegenden Bändchen in der Weise geordnet, daß nach einem einleitenden Abschnitt über die topographischen Grundbegriffe zunächst der Kartengrundriß an der Hand der Preußischen Meßtischblätter 1 : 25 000 und der Karte des Deutschen Reiches 1 : 100 000 eingehend erläutert ist. Daran schließen sich zwei Abschnitte über die Darstellung der Bodenformen und den Gebrauch der Karte. In drei Anhängen ist sodann ein Überblick über die sonstigen amtlichen deutschen topographischen Spezial- und Übersichtskarten nach ihrer Entstehung, ihren Zeichen, ihrer Geländedarstellung und Gradierung gegeben. In einem zweiten Bändchen (611) wird die Herstellung von Krokis und Karten behandelt werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Infolge Verreichlichung der Eisenbahnen treten vom 1. Januar 1921 ab folgende Änderungen der Stationsbezeichnungen ein: Die an der Strecke Heidelberg-Würzburg gelegene Station „Adelsheim Bad. Stb." erhält die Bezeichnung „Adelsheim Nord". Das Stationsamt und Güteramt „Basel Bad. Stb." erhalten die Bezeichnung „Basel Bad. Bf." Das an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Stationsamt „Beringen Bad. Stb." erhält die Bezeichnung „Beringen Bad. Bf." Das an der Strecke Heidelberg-Mannheim gelegene Stationsamt „Friedrichsfeld Bad. Stb." erhält die Bezeichnung „Friedrichsfeld (Baden) Süd". Das an der Strecke Heidelberg-Würzburg gelegene Stationsamt „Heidingsfeld Bad. Stb." erhält die Bezeichnung „Heidingsfeld West". Das an der Strecke Heidelberg-Darmstadt gelegene Stationsamt „Laudenbach M. N. B." erhält die Bezeichnung „Laudenbach (Bergstr.)", und das an gleicher Strecke gelegene Stationsamt „Friedrichsfeld M. N. B." die Bezeichnung „Friedrichsfeld (Baden) Nord". Das an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Stationsamt „Neuhausen Bad. Stb." erhält die Bezeichnung „Neuhausen Bad. Bf.".

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 10. Januar 1921 ab werden die Abfertigungsbefugnisse der in km 32,402 und 38,382 der Linie Wien-Spielfeld-Straß gelegenen Stationen Kottingbrunn und Sollenau Südbahnhof dahin abgeändert, daß in den beiden Stationen a) die Fahrkartenausgabe durch die Station, b) eine beschränkte Gepäcksabfertigung (Aufnahme durch die Station gegen Nachzahlungsschein, Ausfolgung durch den Kondukteur) und c) eine beschränkte Güterabfertigung im Sinne der „Kundmachung, betreffend den Gepäckgutdienst von und den Eilgutdienst nach Haltestellen" erfolgen wird.

Österreichische Staatsbahnen. Ab 1. Januar 1921 sind in der an der Strecke Wien-Nordwestbahnhof-Landesgrenze (gegen Schattau) zwischen der Station Jedlesee und der Haltestelle Strebersdorf gelegenen, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichteten Station Jedlersdorf die Auf- und Abgabe von Frachtgutwagenladungen, jedoch nur im Verkehre mit der Hauptanstalt für Sachdemobilisierung Strebersdorf, der d. ö. Landwirtestelle Strebersdorf, der A.-G. für Tiefbohrtechnik und Maschinenbau Trauzl & Co. Strebersdorf, den österr. Fiat-Werken, der gemeinnütz. Baugenossenschaft für Eisenbahner, der Kraftfutterfabrik Brüder Taußky und der Bauunternehmung Rella & Co., ferner der Bezug von Teer in Kesselwagen im Verkehr mit der Firma Posnansky & Strelitz zugelassen. Die Fracht wird unter Zugrundelegung der im Kilometerzeiger für die Linien der österr. Staatsbahnen für Jedlersdorf ausgewiesenen Entfernungen und der Gebührenberechnungstafeln im Abschnitt VII des Gütertarifes der österr. Staatsbahnen berechnet.

Im übrigen gelten die allgemeinen reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Anderweitige Einbeziehung einer Station.

Am 1. Januar 1921 wird die pfälzische Station Waldmohr in das Saargebiet einbezogen und erhält als Station der Saarbahnen die Bezeichnung „Jägersburg". (15)

Direktion der Saarbahnen.

2. Güterverkehr.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge Schweiz.

Auf 1. Januar 1921 wird zu den allgem. Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweiz. Eisenbahnen der IV. Nachtrag ausgegeben. Er enthält in der Hauptsache eine Neuauflage des Verzeichnisses der sperrigen Güter.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1920. (3)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 werden im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe die Namen der Stationen Adelsheim Bad. Bf., Friedrichsfeld Bad. Bf., Heidingsfeld Bad. Bf., Laudenbach M. N. B. und Friedrichsfeld M. N. B. geändert. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Die vom 1. Januar 1921 ab durchgeführte Erhöhung der Entfernungen für die badische Station Kehl um 2 km gilt gleichzeitig auch für die Station Kehl Grenze. (1)

Hannover, den 28. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Die im Verkehr mit den badischen Stationen auf schweizerischem Gebiet und den badisch-schweizerischen Übergangsstationen zu berechnenden Währungszuschläge werden vom 1. Februar 1921 an geändert und zwar durchweg um geringe Beträge ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (9)

Altona, den 28. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verbandsgütertarif zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. Teil I, Abteilung B.

Vom 1. Februar 1921 an werden die Bestimmungen über die Abrundung des der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Gewichtes [§ 1 (1) und (2)] nach Maßgabe des deutschen Eisenbahn-Gütertarifes Teil I Abt. B geändert.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (10)

Altona, den 29. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz) Tarifheft 8 B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden bei einer größeren Anzahl pfälzischer Stationen die Dienstbeschränkungszeichen ergänzt bzw. abgeändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarifanzeiger der Preuß. Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 29. Dezember 1920. (7)
E.-Gd. als geschäftsführende Verwaltung.

Entfernungsänderungen im Verkehre mit Plagwitz-Lindenau.

Am 1. März 1921 treten infolge Vereinigung der Güterabfertigungen Plagwitz-Lindenau Preuß. Staatsb. und Plagwitz-Lindenau Sächs. Staatsb. zum Teil Erhöhungen der Tarifentfernungen um 1 km in Kraft, die teilweise mit Frachterhöhungen verbunden sind. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4, II. (13)

Dresden, am 30. Dezember 1920.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 6, 7, 9, 10, 12, 15, 17 und 21) Nachtrag 13. Preis für die Gesamtausgabe 1,— ℳ für jedes Einzelheft 10 ₰.
2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 13. Preis für die Gesamtausgabe 7,— ℳ, für die Einzelhefte B II 32 2,— ℳ, B II 50 1,50 ℳ und für die übrigen Einzelhefte je 20 ₰.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen

a) Änderungen bei der Muskau-Teuplitz-Sommerfelder Eisenbahn (Erhöhungen, gültig vom 1. Januar 1921 ab),
b) Ergänzungen infolge Eröffnung der Teilstrecke Celle-Ütze der Nebenbahn Celle-Braunschweig,
c) Neue Stationen,
d) Änderungen der Stationen der Eckernförde-Kappelner Kreisbahn (gültig vom 1. Juli 1920, vgl. I. V. A. Nr. 477/1920),
e) Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Dezember 1920. (11)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif. Teil II.
Vom 1. Februar 1921 an treten erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit Station Krautscheid der Brölthaler Eisenbahn in Kraft. Gleichzeitig werden die Umladegebühren in Hennef (Sieg) erhöht.
Die Währungszuschläge für den Verkehr mit den badischen Stationen auf schweizerischem Gebiet und den badisch-schweizerischen Übergangsstationen werden vom 1. Februar 1921 an geändert.
Im Nachtrag VI vom 1. XII. 20 werden einige Druckfehler, betreffend einzelne Frachtsätze bei den Stationen Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Giuliniwerk, Pirmasens, Skjörping und Skagen berichtigt.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (2)
Altona, den 24. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.
Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (20)
Berlin, den 31. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit sofortiger Gültigkeit ist das Beschränkungszeichen „Rd“ bei einer Reihe süddeutscher Stationen zu ändern, desgleichen ist das Zeichen „OK“ bei der Station Blieskastel zu streichen. Es ist nachzutragen: bei Bliesdalheim das Zeichen „OK“ und bei Berg (Lauterburg) Grenze (Pfalz) das Zeichen „Bes“. (21)
Hannover, den 3. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Graz-Köflacher Eisenbahn.
Gütertarif, Teil II, Einführung des Nachtrages I.
Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1921 bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember 1921 wird zu dem vom 28. Dezember 1920 bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember 1921 gültigen Gütertarif der Graz-Köflacher Eisenbahn, Tarif Teil II und Kilometerzeiger ein Nachtrag I eingeführt.
Dieser Nachtrag enthält Abänderungen der Gebührenberechnungstafeln für einzelne Ausnahmetarife und ist durch Vermittlung der Stationen und durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße 16, zum Preise von K. 10.— für das Stück zu beziehen.
Wien, am 27. Dezember 1920. (16)

Südbahn-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil II, Einführung des Nachtrages I.
Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1921 bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember 1921 wird zu dem vom 15. Dezember 1920 bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember 1921 gültigen Gütertarif der Südbahn, Tarif Teil II für die österreichischen Linien ein Nachtrag I eingeführt.
Dieser Nachtrag enthält Abänderungen der Gebührenberechnungstafeln für einzelne Ausnahmetarife und ist durch Vermittlung der Stationen und durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße 16, zum Preise von K. 12.— für das Stück zu beziehen.
Wien, am 27. Dezember 1920. (17)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif Teil II der ehemal. preuß.-hess. Staatsbahnen.
Vom 1. Februar 1921 ab wird für jede Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ erhoben.
Erfurt, den 29. Dezember 1920. (5)
Eisenbahndirektion, namens der ehemal. preuß.-hess. Staatsbahnen.

Vom 1. Februar 1921 an werden die Gebühren nach dem Sächsischen Personen- und Gepäcktarif, Teil II, § 39 Ziff. 1, für Aufbewahrung von Fahrrädern der Inhaber von Zeitkarten auf 12 ℳ für eine Monatskarte und 3 ℳ für eine Wochenkarte erhöht. Die Haftung der Eisenbahn für ein Rad wird vom gleichen Tage an von höchstens 100 ℳ auf höchstens 500 ℳ erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.
Dresden, am 30. Dezember 1920. (4)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Personen- und Gepäcktarife, Teile II für den Binnenverkehr der ehemal. preuß.-hess. und der oldenburgischen Staatsbahnen sowie der Mecklenburg-Schwerinschen Landeseisenbahn.
Die Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsfahrten in 4. Klasse wird zum 1. Februar 1921 aufgehoben. (8)
Erfurt, den 31. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchgehende Abfertigung von Personen und Reisegepäck im Verkehr zwischen Berlin, Leipzig, Dresden und Wien über die Tschechoslowakei.
Am 10. Januar 1921 tritt ein vorläufiger Tarif für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die genannten Stationen und die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Straße 1. (6)
Dresden, am 30. Dezember 1920.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südbahn-Gesellschaft. — Personen- und Gepäcktarif, Teil II.
Erstreckung der Gültigkeit der Tarife.
Die mit Wirksamkeit vom 16. April 1920 bis auf Widerruf zur Einführung gebrachten Fahrpreise und Beförderungspreise für Hunde, Reisegepäck und Expreßgut finden weiterhin, längstens bis 31. Dezember 1921, Anwendung. (14)
Wien, am 21. Dezember 1920.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-, Privatbahn-, Personen- und Gepäckverkehr.
Vom 10. Februar 1921 ab erhöhen sich die Personenfahrpreise im Verkehr mit der Kleinbahn Bismark-Gardelegen-Wittingen um 20 ₰ bis 2 ℳ 50 ₰ in der 2. und um 20 ₰ bis 2 ℳ 10 ₰ in der 3. Wagenklasse. (22)
Nähere Auskunft erteilt die Kleinbahn.
Hannover, den 3. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Ausführung der **Zimmer- und Stakerarbeiten** (etwa 1700 m altes Bauholz nach Liste sägen und abbinden, 400 qm Fußboden- und Schalbretter liefern und einbauen) zum Umbau des Speisehauses bei der Erweiterung der Hauptwerkstätte am Bahnhof Paderborn Hbf. soll vergeben werden.
Zeichnung, Berechnungen und Bedingungshefte können im Geschäftszimmer des Baubüros b eingesehen und letztere, soweit der Vorrat reicht, gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 20 ℳ bezogen werden.
Die Angebote sind bis 22. Januar 1921 vorm. 11 Uhr an die unterzeichnete Dienststelle postfrei einzusenden.
Mit dem Angebot sind zugleich Bretterproben einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Erfüllungsfrist 10 Wochen. (12)
Paderborn, den 28. Dezember 1920.
Baubüro b
des Eisenbahn-Werkstättenamts 1.

Unser Holzbedarf für die Zeit vom 1. 1. 1921 bis 31. 3. 1921, und zwar ungefähr:
15 cbm Eichenkantholz,
30 cbm Eichenbohlen,
180 cbm Tannen- und Kiefernkantholz, Spaltbordbretter, Fußbodenbretter, Tannen- und Kiefernbretter besäumt,
10 500 lfdm. Dachlatten, Spalierlatten, Fußleisten
soll vergeben werden.
Die Verdingungsunterlagen liegen beim Zentralbüro hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 6,00 ℳ in bar (nicht Briefmarken) von dort bezogen werden.
Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Nutzholz“ sind bis zum 20. Januar 1921, vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Direktion (Bismarckplatz 1) einzusenden. Zuschlagfrist innerhalb 14 Tagen. (19)
Essen, den 30. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterial.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirk angesammelten alten Werkstattstoffe, Abfälle von Leinen, Zeug, Plüsch p. p. Glasbrocken, Altgummi, Schmelztiegelabfälle, Kohlenstifte ist am 20. Januar 1921, vormittags 11 Uhr, im Empfangsgebäude, I. Stock Zimmer 22, Termin angesetzt. Angebotsbogen nebst Bedingungen können im Pförtnerzimmer des Direktionsgebäudes, I. Eingang, eingesehen oder zum Stückpreise von 6 ℳ bei porto- und bestellgeldfreier Bareinsendung der Gebühren von unserm Zentralbüro bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Februar 1921 einschl.
Kattowitz, im Dezember 1920. (18)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich E. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 2. Berlin, den 13. Januar 1921. LXI. Jahrgang

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1920.

Vom Geheimen Oberregierungsrat Dr. v. Ritter.

(Schluß aus Nr. 1.)

Wir wenden uns nun den übrigen Mitgliedern des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu.

Die Organisation der österreichischen Staatsbahnen hat im Berichtsjahre keine großen Veränderungen durchgemacht. Zu erwähnen ist die Übernahme der Aufsichtsgeschäfte der bisherigen Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen durch das Staatsamt für Verkehrswesen, ein Anfang des geplanten Abbaues der Verwaltungsorganisation. Mit der Annahme der neuen österreichischen Verfassung hat das Staatsamt den Namen eines Bundesministeriums für Verkehrswesen angenommen. Der vortreffliche Staatssekretär Ludwig Paul ist am 1. Juli durch den Tod aus seinem mit großer Geschicklichkeit in schwerer Zeit verwalteten Amt gerissen worden; zu seinem Nachfolger wurde der frühere Leiter der Abteilung für Personalfragen, Dr. Karl Pesta, ernannt. Offenbar war für diese Wahl der Wunsch mitbestimmend, einen in Personalfragen erfahrenen und bewährten Beamten an die Spitze der Verwaltung zu berufen, da diese Fragen für den Wiederaufbau und das Gedeihen des Eisenbahnwesens von ausschlaggebender Bedeutung sind. Durch Gesetz vom 17. Dezember 1919 ist die 48-Stundenwoche eingeführt worden. Nach Anhörung des Personals können Ausnahmen, die in den Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes begründet sind, eingeführt werden. Die Verwaltung hat sich bemüht, die Lage des Personals durch Erleichterungen und Zugeständnisse aller Art zu heben. Zur Fortbildung tüchtiger Kräfte sind Sonderkurse über Verkehrs- und Tarifwesen eingerichtet worden; zur materiellen Unterstützung des Personals ist den Eisenbahnern der frachtfreie Bezug von Lebensmitteln bis 500 kg für das Jahr zugestanden worden; es genießt außerdem mit seinen Angehörigen Fahrpreisvergünstigungen, die sich bis auf Arbeiter nach zweijähriger Dienstzeit erstrecken.

Die neue Besoldungsordnung hat eine gründliche Umwälzung in den Anstellungs- und Besoldungsverhältnissen des Staatsbahnpersonals gebracht. Es bedurfte langwieriger Verhandlungen mit den Personalorganisationen, um die zum Teil überspannten Forderungen aller Angestelltengruppen auf das richtige Maß zurückzuführen und eine für alle Teile annehmbare Einigung zustande zu bringen; der jetzige Bundesminister Dr. Pesta hat sich als Leiter der Personalabteilung des Staatsamts für Verkehrswesen sehr darum verdient gemacht. Die Besoldungsordnung, die rückwirkend vom 1. Januar 1920 ab in Kraft gesetzt worden ist, bricht mit der bisherigen Einteilung in Beamte, Bahnoffiziantinnen, Unterbeamte und Diener und kennt — neben vorübergehend zu bestimmten Zwecken angestellten Hilfsbediensteten — nur noch unwiderruflich angestellte Beamte und die zur Ergänzung des Beamtenkörpers angenommenen Beamtenanwärter. Während früher zwar die Gehaltssätze in den einzelnen Dienstklassen für die Beamten gleich waren, aber die Vorrückungsmöglichkeit in besser bezahlte Stellen von der Vorbildung ab-

hing, hat man jetzt diesen Unterschied fallen lassen. Es steht grundsätzlich jede Stelle allen Beamten mit entsprechender Eignung ohne Rücksicht auf ihre Ausbildung offen. Der Aufstieg geschieht durch Beförderung, die immer mit einem Wechsel in der Verwendung verbunden ist und das Vorhandensein einer offenen Stelle voraussetzt. Im allgemeinen soll die Besetzung von Stellen durch Beförderung aus dem Beamtenkörper heraus erfolgen. Zur Einstellung von Personen aus anderen Berufsarten in höhere Posten der Staatsbahnverwaltung soll nur ausnahmsweise geschritten werden. Die Hilfsbediensteten erlangen schon durch zweijährige ununterbrochene Tätigkeit, die aber erst vom 18. Lebensjahre rechnet, Anspruch auf unkündbare Anstellung.

Die angestellten Beamten werden nach ihrer Dienstverrichtung, nach der für diese erforderlichen Vor- und Ausbildung und nach der Verantwortlichkeit ihrer Stellung in 19 Verwendungsgruppen eingeteilt. In einer Anlage zur Besoldungsordnung sind alle zu den einzelnen Gruppen gehörenden Dienststellungen mit großer Ausführlichkeit und vielem Scharfsinn zusammengestellt. Das Gehalt wird durch das feste Anfangsgehalt und die alle zwei Jahre anfallenden Vorrückungszulagen (10 % des Anfangsgehaltes) bestimmt; zu diesem Grundgehalt tritt noch ein Ortszuschlag. Ein Höchstgehalt ist nicht festgesetzt. Die Vorrückungszulagen endigen mit dem 35. Dienstjahre und betragen dann 160 % des Anfangsgehaltes. Das niedrigste Anfangsgehalt beträgt 3000 K. mit je 300 K. Vorrückungszulagen, das höchste 23 000 K. mit je 2300 K. Vorrückungszulagen. Bei Beförderung in eine höhere Gruppe wird das erworbene Grundgehalt um den Unterschied der Anfangsgehälter der verlassenen und der erreichten Gruppe vermehrt; die weitere Aufrückung geschieht nach den Vorrückungszulagen der höheren Gruppe. Bei der gleichfalls zulässigen Versetzung in eine niedrigere Gruppe bleibt das bisherige Gehalt bestehen, nur rückt der Beamte künftig nach den Vorrückungszulagen der niedrigeren Gruppe vor.

Diese Besoldungsordnung, die einen sehr bedeutsamen Fortschritt für die Organisation der österreichischen Staatsbahnen darstellt, wird der Verwaltung natürlich eine sehr starke finanzielle Mehrbelastung auferlegen. Die Überführung der Bediensteten in neue Gruppen wird sich schwierig und zeitraubend gestalten und soll durch eine besondere Ausführungsvorschrift durchgeführt werden.

Die Betriebsmittellage ist immer noch äußerst gespannt. Die Aufteilung der Betriebsmittel der alten Monarchie unter Österreich und den Randstaaten wird durch eine aus Vertretern aller dieser Verwaltungen bestehenden Kommission bearbeitet, die sich auch mit der Frage des Wagenaustauschs und der Freizügigkeit der Wagen befaßt. Die Arbeiten schreiten aber nur langsam vorwärts. Die Leistungen der Betriebsmittelfabriken sind zurückgegangen, ein Brand der Staatsbahnwerkstätte in Floridsdorf am 3. Januar hat überdies sehr zur Unzeit 31 Lokomotiven beschädigt. Die Wiederherstellungs- und Ausbesserungsarbeiten wurden zwar nach Möglichkeit gefördert. Äußerst hemmend wirkte aber die Tatsache, daß die Regierung dem Ausland für die dringend benötigten Lieferungen an Kohlen, Öl und Lebensmitteln als Gegenleistung Reparaturarbeiten an Betriebsmitteln, die sehr begehrt waren, anbieten mußte, so daß die Tätigkeit der Bauanstalten den österreichischen Betriebsmitteln nicht in ausreichendem Maße zugute kommen konnten. Dieser Mangel an Betriebsmitteln, verbunden mit ungenügender Kohlenzufuhr, hat den Betrieb auf den österreichischen Eisenbahnen sehr ungünstig beeinflußt. Der Vertrag mit der Tschechoslowakei über Kohlenlieferungen wurde zwar über das Jahr 1920 hinaus verlängert, konnte aber wegen der eigenen Notlage der Tschechoslowakei nicht immer innegehalten werden. Wiederholt mußten die Staatsbahnen durch allgemeine Verkehrssperren die Beförderung wenigstens der lebenswichtigen Güter sichern. Die Ende 1919 für die Weihnachtszeit eingeführte Sperre im Personenverkehr mußte bis in die ersten Januarwochen hinein immer wieder verlängert werden. Vom 16. bis 25. Februar wurde der Güterverkehr gesperrt. Ganz besonders kritisch war die Lage im Bezirk Innsbruck, wo zu noch häufigeren Einschränkungen des Verkehrs geschritten werden mußte als in den übrigen Landesteilen. Als dann allmählich der Personenverkehr wieder aufgenommen wurde, geschah es auch nur in beschränktem Umfange. Der Sonntagsverkehr fiel längere Zeit ganz aus; die meisten großen Schnellzüge wurden nur an einigen Wochentagen gefahren, und die Folge war eine große Überfüllung. Die Platzkarten, die für einzelne Schnellzüge in beschränkter Anzahl im voraus verkauft wurden, bildeten einen beliebten Gegenstand des Schleichhandels, was die Verwaltung wiederum durch Ausstellung auf den Namen zu verhindern suchte. Die Strafgebühr, die von Reisenden ohne gültige Fahrkarte erhoben wird, wurde von 6 auf 20 K. erhöht. Allmählich hat sich im Laufe des Jahres aber die Verkehrslage wieder gebessert, wenn auch immer wieder schwierige Zeiten zu überwinden waren, so z. B. Ende November, wo wiederum der allgemeine Güterverkehr eine Zeitlang völlig gesperrt werden mußte. Dagegen konnte die in der Urlaubszeit drohende und von der Verwaltung angekündigte Sperre des Personenverkehrs, die den Sommerfrischlern sehr unangenehm geworden wäre, noch vermieden werden, da die Kohlenlage sich günstiger gestaltet hatte als befürchtet wurde. Nach und nach konnte auch der Fernverkehr erweitert werden. Neue Schnellzugsverbindungen wurden eingerichtet, so z. B. zwischen Wien und dem Salzkammergut, Wien-Gastein, Wien-Meran über Bruck-Loeben, Wien-Budapest und Wien-Innsbruck (täglich). Ferner wurde erst zweimal und dann dreimal wöchentlich eine direkte Verbindung Wien-Paris über den Arlberg und die Schweiz eingerichtet. Eine andere Verbindung mit Paris führt dreimal wöchentlich über München und Straßburg. Der Verkehr mit Italien hat sich sehr gehoben. Außer den Verbindungen über Tarvis und den Brenner gehen auch Züge über Wien, Laibach, Loitsch nach Triest. Für einen Teil dieses Verkehrs hat Italien die Gestellung von Verkehrsmitteln und Kohlen übernommen, deren erhöhte Kosten durch Erhebung besonderer Zuschläge gedeckt werden.

Alles in allem ist in der Verkehrslage Österreichs eine langsame aber ständige Besserung zu beobachten gewesen. Der Winterfahrplan konnte in etwa dem gleichen Umfange aufrecht erhalten werden, er ist sogar gegenüber dem Sommerfahrplan noch etwa verbessert worden.

Auch in Österreich waren die durch die außerordentlich ungünstige Finanzlage nötig gewordenen Tariferhöhungen durch prozentuale Zuschläge zu den Friedenstarifen durchgeführt worden. Wie in Deutschland machte sich auch hier das Bedürfnis geltend, die durch diese Form der Erhöhung eingetretenen Härten zu mildern. Das ist für den Güterverkehr durch eine organische Durcharbeitung der bisherigen Vorschriften zu neuen Tarifgrundlagen geschehen, die durch Beschluß der Nationalversammlung vom 19. August mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1920 ab eingeführt wurden. Für Fracht- und Eilgut sind je eine allgemeine und eine ermäßigte Klasse vorgesehen, für Wagenladungen 6 Klassen, nämlich die Wagenladungsklassen A, B und C und die Spezialtarife 1 bis 3. Die Sätze sind gestaffelt. Für weitere Entfernungen (bei Stückgut über 400 km — in Klasse II über 300 km —, in den Wagenladungsklassen in kleineren Staffelungen) sind fallende Sätze gebildet. Schon während der Verhandlungen über die Einführung des neuen Tarifes stellte sich heraus, daß eine neue Erhöhung zur Deckung der Betriebsverluste und der Kosten der Besoldungsreform sich nicht würde vermeiden lassen. Trotz der Warnung des Tarifausschusses, der auf die schweren wirtschaftlichen Folgen der hohen Verkehrslasten hinwies, wurde schon zum 15. Dezember eine neue Erhöhung von 50 % der neuen Sätze durchgeführt.

Bei den Personentarifen hat eine organische Durcharbeitung bisher noch nicht stattgefunden. Sie sind im Früh-

jahr 1920 wiederum durch prozentuale Zuschläge von 50% erhöht worden.

Zur Beratung der Staatseisenbahnverwaltung bei der Fortbildung der Tarife ist die Einsetzung eines ständigen Verkehrsbeirats in Aussicht genommen. Eine kommerzielle (Güterbewegungs-) Statistik, die die erforderlichen Unterlagen zur Beurteilung der Verkehrslage liefern soll, ist eingeführt worden.

Die österreichischen Staatsbahnen haben erkannt, daß ihnen fast mehr noch als anderen Verwaltungen der Übergang zum elektrischen Betriebe Vorteile bieten kann. Fehlt es doch in Österreich an namhaften eigenen Kohlenwerken, während andererseits die zahlreichen Wasserkräfte eine reiche Quelle von Betriebsstoff in sich schließen und die vorwiegend gebirgigen Strecken des Eisenbahnnetzes sich für die elektrische Zugförderung ganz besonders gut eignen. Die Erschließung dieser Wasserkräfte und der Umbau der Linien erfordern allerdings in den heutigen Zeiten gewaltige Mittel, deren Bereitstellung nicht einfach ist. Die Verwaltung hat aber eingesehen, daß sie vor Opfern nicht zurückschrecken darf, wenn dieses beste Mittel zur Gesundung der Eisenbahnfinanzen nicht unausgenutzt bleiben soll. So ist ein umfassendes elektrisches Programm aufgestellt worden, das die zunächst in Angriff zu nehmenden Arbeiten festlegt. An größeren Wasserkraftwerken sollen jetzt gebaut werden: ein Kraftwerk am Spullersee im Vorarlberg für 4400 PS, eine Erweiterung des schon bestehenden Werkes am Ruezbach in Tirol, das gegenwärtig nur die von dem österreichischen Staate inzwischen — unter Übernahme des Tiroler Aktienbesitzes — in Betrieb genommene Mittenwaldbahn mit Strom versorgt, ferner ein Werk an der obersten Stufe des Stubachtales bei Salzburg für 6000 PS und ein Werk am Mallnitzbach in Kärnten für 5900 PS. Die elektrische Ausrüstung ist in erster Linie vorgesehen für die Strecken Salzburg-Schwarzach-St. Veit-Wörgl, Schwarzach-St. Veit-Villach, Attnang-Puchheim und für die Arlbergbahn Innsbruck-Landeck-Bregenz. Die Kosten dieser Bauten und der elektrischen Streckenausrüstung sind mit 3560 Millionen Kronen veranschlagt, von denen 353 auf Kraftwerke, 1296 auf die Streckausrüstung und 1911 auf die Beschaffung von Betriebsfahrzeugen entfallen. Sie sollen durch eine Investitionsanleihe gedeckt werden. Durch die Verwirklichung dieser großen Pläne hoffen die österreichischen Staatsbahnen, sich allmählich vom Ausland und, im Innern, von politischen und wirtschaftlichen Eingriffen freimachen zu können.

In Ungarn haben sich die Verhältnisse schon Ende 1919 nach Beendigung der Schreckensherrschaft der Räterepublik wieder in ruhigere Bahnen lenken lassen. Die seit der Neuordnung eingesetzte Regierung hat sich im neuen Jahre immer mehr durchzusetzen und die wiederhergestellte Ordnung allen Anfeindungen zum Trotz zu festigen gewußt. Die monarchische Staatsordnung ist grundsätzlich wieder eingeführt worden, wenn auch das Land vorläufig noch unter einem Verweser steht, der bis zur endgültigen Wahl des ungarischen Königs die Regentschaft führt. Von den Gegnern einer festgefügten Staatsordnung wurden allerdings der neuen Regierung dauernd Schwierigkeiten bereitet, und auch die internationalen sozialistischen Verbände haben zur Beseitigung des „weißen Terrors" zu einem Verkehrsboykott gegriffen und dadurch dem ohnehin zerrütteten Wirtschaftsleben wochenlang unermeßlichen Schaden bereitet. Dieses Mittel ist, mag man zu der neuen Regierungsform stehen wie man will, ein höchst bedenklicher, allen Regeln des Selbstbestimmungsrechts der Völker hohnsprechender Eingriff in die inneren Angelegenheiten eines souveränen Staates, den Ungarn mit großer Tatkraft abzuwehren und schließlich zu überwinden verstanden hat. Die frühere Organisation der Königlich ungarischen Staatsbahnen ist im großen Ganzen wiederhergestellt worden. Die Leitung der Direktion in Budapest, die vertretungsweise von dem Chef der Handelshauptsektion v. Gerlóczy in schweren Zeiten verwaltet worden ist, wurde dem Ministerialrat v. Kelety übertragen. Die Verwaltung wurde von den revolutionärsten Elementen gesäubert; die Rädelsführer der Sowjetregierung wurden bei einer besonders dafür eingerichteten Kommission von 15 Mitgliedern unter Anklage gestellt. Die überspannten Löhne der Werkstättenarbeiter wurden um 30 bis 50% ermäßigt.

Der von der Entente dem ungarischen Staate aufgezwungene Frieden reiht sich in seinen vernichtenden Bestimmungen den Friedensschlüssen mit dem Deutschen Reiche und mit Österreich würdig an. Lange haben die ungarischen Staatsmänner versucht, sich dem Zwang zu entziehen und mildere Bedingungen durchzusetzen; es ist ihnen dies aber nur in ganz unwesentlichen Punkten gelungen. Schließlich haben sie der Gewalt weichen und den Schmachfrieden annehmen und ratifizieren müssen. Die Bestimmungen des ungarischen Friedensvertrages sind denen der übrigen Friedensschlüsse im wesentlichen nachgebildet. Wie ungeheuerlich die Verluste an Land und Eisenbahnen gewesen sind, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung, die erkennen läßt, daß Ungarn nicht einmal ein Drittel seines Gebietes und nur 36,4% seiner Eisenbahnen behalten hat. Ungarn verfügte vor dem Kriege auf einem Flächeninhalte von 324 762 qkm über ein Eisenbahnnetz von 22 164 km, welches sich jetzt folgendermaßen verteilt:

Staat	Flächeninhalt qkm	Länge der Eisenbahnen km	Länge der Eisenbahnen in %
Tschecho-Slowakei	48 374	3247	14,7
Rumänien	96 123	5151	23,2
Südslawien	73 392	5709	25,7
Ungarn	106 873	8057	36,4

Die Verminderung des Betriebsmittelparkes ist dem ungarischen Verkehrswesen besonders verhängnisvoll geworden. Von den den Staatsbahnen nach dem Kriege verbliebenen 4949 Lokomotiven, 12 255 Personen- und Gepäckwagen und 103 837 Güterwagen besitzt Ungarn nach einer im Anfang des Jahres erschienenen Zusammenstellung heute nur noch 1490 Lokomotiven (darunter nur 410 betriebsfähige), 13 193 Personen- und Gepäckwagen (1734) und 30 386 Güterwagen (23 274). Da für den notdürftigsten Betrieb mindestens das Doppelte an Betriebsmitteln gebraucht wird, ist die Verkehrslage eine verzweifelte geworden. Dazu kommt der Mangel an Kohlen, da die ungarischen Kohlenbergwerke auch fast gänzlich in die Hände der Feinde übergegangen sind. Im Laufe des Jahres mußte daher bis in die letzten Jahreswochen hinein immer wieder zu dem Mittel der Verkehrseinstellung gegriffen werden, damit die wichtigsten Lebensmittel- und Kohlentransporte durchgeführt werden konnten. Die starke Erhöhung der Tarife (am 11. August im Güterverkehr + 300%, im Personenverkehr + 200%) hat die gewünschte Besserung der Staatsbahnfinanzen in Ungarn ebensowenig herbeiführen können wie in anderen Ländern. Die Preise für Rohstoffe und Löhne sind hier in fast noch erschreckenderer Weise in die Höhe geschnellt als anderswo. Trotz der Lohnerhöhungen ist die Notlage der Eisenbahner sehr traurig, ungeachtet aller Versuche der Verwaltung, neben den Lohnaufbesserungen auch durch andere Mittel, wie Lebensmittelzuteilungen und dergl., zu helfen. Neuerdings ist der Beschluß gefaßt worden, die Angestellten am Reingewinn des Eisenbahnbetriebes zu beteiligen; in welchem Ausmaß dies geschehen soll, steht noch nicht fest. Trotz der jetzigen Verlustwirtschaft ist aber den Angestellten jetzt schon ein Vorschuß von 500 bis 1500 K. auf diese Beteiligung in zwei Raten bewilligt worden, die im September und Dezember ausbezahlt werden sollten.

Alles in allem ist es also kein sehr erfreuliches Bild, das die ungarischen Staatsbahnen im verflossenen Jahre geboten haben. Eine Besserung ist allerdings in der letzten Zeit be-

obachtet worden. Es wird berichtet, daß das rollende Eisenbahnmaterial in steigendem Maße in Stand gesetzt werden konnte, und daß sich der Erfolg schon in den Bahnhöfen bemerken läßt, deren Gleise bisher mit kranken Wagen und Lokomotiven verstopft waren. In den staatlichen Werkstätten soll trotz des erheblichen Kohlenmangels an der Ausbesserung der Betriebsmittel sehr fleißig gearbeitet werden. Ein ungeachtet des Protestes der Gewerkschaften und eines Teils der Arbeiter eingeführtes Akkordsystem hat sich vorzüglich bewährt. Auch die Betriebslage scheint in den letzten Wochen etwas besser geworden zu sein. Das sind Lichtblicke, die auch in Ungarn auf eine allmähliche Gesundung des Eisenbahnwesens hindeuten.

Die größte Privateisenbahn des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, die österreichische Südbahn, ist fast mehr noch als die anderen Eisenbahnunternehmungen durch den Zerfall der österreich-ungarischen Monarchie betroffen worden. Ihr Netz fällt in das Gebiet von vier Staaten (Österreich, Ungarn, Italien, Südslawien), die einander zum Teil noch als wirtschaftliche Gegner gegenüberstehen, jedenfalls aber noch nicht zur Schaffung einheitlicher Grundsätze für die Gestaltung der Zukunft der Südbahn zu gelangen vermochten. Nach Artikel 320 des Friedensvertrages von Saint-Germain soll die administrative und technische Organisation der Bahnen, die in mehreren Staaten gelegen sind, für jedes Netz durch Übereinkommen zwischen Gesellschaft und Staat geregelt werden. Streitpunkte werden durch Schiedsrichter entschieden, die der Völkerbund ernennt. Die französische Regierung, die wegen der starken französischen Kapitalbeteiligung das größte Interesse an der finanziellen Gesundung der Südbahn hat, hat Vertreter der Gesellschaft und der beteiligten Staaten nach Paris geladen und dort eine vorläufige Vereinbarung zustande gebracht, das sogenannte Régime provisoire, das der Gesellschaft die Möglichkeit verschaffen soll, finanziell über die Zeit bis zur endgültigen Regelung der Verhältnisse gemäß Artikel 320 hinweg zu kommen. Der Obligationendienst soll bis auf weiteres eingestellt bleiben; die vier Staaten bringen einen Betriebsfonds auf und überwachen die Geschäfts- und Betriebsführung durch eine gemeinsame Kommission unter dem Vorsitz einer fünften Macht (Frankreich?). Das Régime provisoire ist vor kurzem endgültig in Kraft getreten, nachdem Südslawien und Italien, die sich zurückhaltend verhielten, ihre Zustimmung erteilt haben. Dagegen hat Italien unter Hinweis auf die Schwierigkeit der jetzigen Lage die Rückgabe der von den Staatsbahnen in Betrieb genommenen Strecken der Südbahn bis zur endgültigen Regelung nach Artikel 320 abgelehnt. Sachlich ist also die Lösung der Südbahnfrage kaum weitergekommen.

Die Dampfschiffahrt auf der Donau hat sich im vergangenen Jahre — auch für den Personenverkehr — lebhaft entwickelt. Das englische Kapital hat nach diesem entwicklungsfähigen Unternehmungszweige die Hand ausgestreckt; an der Spitze steht eine große Trustgesellschaft, das River-Syndikat, das unter Führung des Sir Frederik Lewis durch Erwerb von Aktien allmählich maßgebenden Einfluß auf die Schiffahrtsgesellschaften nehmen will. Der Anfang ist mit der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt A.-G. gemacht worden, die ihr Kapital zugunsten der englischen Geldgeber erhöht hat. In ähnlicher Weise sind 25 000 Aktien der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in englische Hände übergegangen. Es sollen mit diesen neuen Geldmitteln die Einrichtungen, insbesondere der Schiffpark dieser Unternehmungen erweitert werden. Die unter der Leitung des englischen Admirals Troubridge eingesetzte Donaukommission hat ihren Sitz in Budapest erhalten.

In den Niederlanden ist das gesamte Eisenbahnnetz jetzt zu einer Betriebsgemeinschaft zusammengeschlossen. Die beiden kleineren Netze der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn und der Zentralbahn sind in den Betrieb der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft übernommen worden, so daß sie nach außen hin als selbständige Bahnen ausgeschieden sind. Die beiden großen, seit 1917 zu einer Interessengemeinschaft verbundenen Gesellschaften, die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS) und die Holländische Eisenbahngesellschaft (HSM), haben jetzt ein Netz von 2200,5 km und 1489,5 km; davon sind 2535,95 km Hauptbahnen und 950,36 km Nebenbahnen; außerdem werden von beiden Gesellschaften noch 203,62 km Kleinbahnen betrieben. Das Betriebsjahr 1919 brachte den Gesellschaften eine Betriebseinnahme von 156 425 080 Fl., gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 24¼ %. Die Ausgaben sind aber noch stärker, nämlich um 36½ %, gestiegen, so daß der Überschuß mit Nebeneinnahmen auf rund 13¾ Millionen sank. Da an Pacht für die Bahnen, Abschreibungen und Anleihezinsen 28¼ Millionen erforderlich waren, ist rechnerisch ein Verlust von rund 14½ Millionen Gulden entstanden, der im Verhältnis zum Aktienkapital (SS: 18 Millionen, HSM: 22½ Millionen) zu tragen ist. Infolge der Zahlungen, die der Staat für die militärische Inanspruchnahme der Eisenbahnen leisten mußte, konnten die Gesellschaften je 3 % Dividende verteilen. In dem bisherigen Verhältnis der Eisenbahngesellschaften untereinander und zum Staate steht jetzt eine wichtige Änderung bevor. Das Aktienkapital der SS soll auf 40, das der HSM auf 50 Millionen Gulden erhöht werden, so daß das bisherige Verhältnis 4/9 : 5/9 gewahrt bleibt. Die neuen Aktien (Namensaktien) werden durch den Staat übernommen, der eine 5prozentige Dividende den alten Inhaberaktien gewährleistet. Nach Zahlung dieser 5 % soll der Staat 1 % desselben Kapitals erhalten; darüber hinaus teilen sich Staat und Gesellschaften gleichmäßig in den Gewinn, bis die Gesellschaften 6½ % für die Inhaberaktien erhalten. Der Rest wird zwischen Staat und Gesellschaften im Verhältnis von 4 : 5 verteilt. Der Staat bekommt durch die Neuordnung einen größeren Einfluß auf die Gesellschaften. Diese sind verpflichtet, auf Wunsch der Regierung den Betrieb anschließender Neben- und Kleinbahnen zu übernehmen. Tarifänderungen sind der Genehmigung des Ministers unterworfen, ebenso Erweiterungsbauten und Neuanlagen. Dieses Übereinkommen soll von den Gesellschaften nicht gekündigt werden dürfen.

Zur Regelung der Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals hat eine mit Königl. Erlaß vom 17. Juli 1919 eingesetzte Kommission im Einvernehmen mit den Vertretern des Personals Vorschläge ausgearbeitet, die gegenwärtig der Prüfung durch den Minister und die Direktionen der Eisenbahngesellschaften unterliegen. Danach würde dem Personal durch weitgehende Zugeständnisse sehr entgegengekommen werden. Zur Begutachtung der Lohn- und Gehaltsverhältnisse ist schon im vorigen Jahre ein Lohnrat eingeführt worden, dessen dauernde Beibehaltung beantragt wird. Er hat in der letzten Zeit Vorschläge für einen neuen Lohntarif aufgestellt; danach sollen die Eisenbahnbeamten in 15 Lohnklassen, das Werkstättenpersonal mit Stundenlohn in sieben Klassen eingeteilt werden. Die vorgeschlagenen Lohnsätze werden von den Gesellschaften für zu hoch gehalten; es finden zurzeit Verhandlungen zwischen ihnen und den Personalvertretungen hierüber statt.

Die Finanzlage ist, wie gesagt, in Holland wenig günstig. Die Eisenbahnen haben seit dem Kriege ihre Personentarife um etwa 75 %, ihre Gütertarife um 70 bis 140 % erhöht. Zur Hebung der Wettbewerbsfähigkeit der niederländischen Häfen sind aber ermäßigte Frachtsätze erstellt worden. Sie haben den Häfen gestattet, sogar im Verkehr nach der Schweiz mit Genua in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Mit Deutschland wurde seit dem 1. September 192[illegible] ein neuer Tarif mit direkter Abfertigung eingeführt. Den Schwankungen der Valuta wird durch Berechnung verschiedener Sätze, A bis J, Rechnung getragen, die je nach dem Wert der Mark eingerechnet werden.

Eine nach Amerika entsandte Kommission, die den dortigen elektrischen Eisenbahnbetrieb studiert hat, ist mit der Abgabe eines Gutachtens über das für die Elektrisierung z

wählende System beauftragt worden. Der elektrische Betrieb wird zuerst auf den Linien Amsterdam-Rotterdam und Amsterdam-Amersfoort eingeführt werden.

Die Eisenbahnverhältnisse der Schweiz haben — wie das dortige Wirtschaftsleben überhaupt — unter dem hohen Valutastand zu leiden gehabt. Die Fremdenindustrie ist erheblich zurückgegangen. Deutsche und Franzosen, die bisher zur Bevölkerung der Sommer- und Winterkurorte erheblich beitrugen, müssen wegen des hohen schweizerischen Frankenkurses größtenteils dem Lande fernbleiben. Auch ein Teil der Schweizer nutzt die Geldkonjunktur zum Besuch der Nachbarländer aus, anstatt in der Heimat zu bleiben. So liegen neben dem Hotelgewerbe fast alle Bergbahnen, selbst die früher für vorzüglich finanziert geltenden, darnieder; teilweise sind sie völlig zusammengebrochen, teilweise lassen sie sich nur durch Sanierungsmaßnahmen, die der Bund ihnen zugestanden hat, notdürftig aufrecht erhalten. Das Jahr 1920 hat an diesem Zustand keine Besserung gebracht. Auch die Schweizerischen Bundesbahnen haben trotz der am 1. August d. J. vorgenommenen Tariferhöhung, die nur eine Mehreinnahme von 10 bis 15 % gebracht hat, mit schweren Sorgen zu kämpfen. Die Abschlußrechnung für 1919 zeigte zwar gegenüber 1918 eine gewisse Besserung. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug 50,8 Millionen Franken, 29,3 mehr als im Vorjahre und 43,8 mehr als der Voranschlag vorsah; die Betriebszahl sank von 90,98 auf 85,12 %. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt aber noch mit einem Ausgabenüberschuß von 30,8 Millionen Franken ab, so daß das Passivsaldo auf rund 159½ Millionen Franken gestiegen ist. Über die Ergebnisse des Jahres 1920 sind abschließende Zahlen noch nicht bekannt geworden. Nach Ausweis der von den S. B. B. herausgegebenen „Monatlichen Betriebsergebnisse“ waren die Betriebsüberschüsse bis zum Oktober 1920 im ganzen etwas günstiger geworden als im Vorjahr. Der Monat November hat aber wieder einen Rückgang gebracht, so daß das Gesamtergebnis hinter dem des Jahres 1919 sogar noch etwas zurückbleiben dürfte.

Es soll durch Ersparnisse auf der Ausgabenseite geholfen werden. Die geplante Vereinfachung der Organisation stößt aber bei den örtlichen Interessentenkreisen auf Widerstand. Im Verwaltungsrat ist der von der Generaldirektion ausgearbeitete Vorschlag, die Kreisbehörden abzuschaffen und die freigewordenen Geschäfte von der Zentrale aus zu bearbeiten, so verstümmelt worden, daß nicht mehr viel dabei herauskommen würde. Allerdings ist das letzte Wort noch nicht gesprochen, und es ist möglich, daß die Sachverständigenkommission, die sich jetzt mit der Frage befaßt, die Vorlage wenigstens zum Teil wiederherstellen wird. Der Zentralisierung des Beschaffungs- und Werkstättendienstes bei der Generaldirektion ist zugestimmt worden. Auch die aus der Privatbahnzeit stammende Aufsichtsbehörde für die Kontrolle über die Eisenbahnunternehmungen wurde aufgelöst. Die Verlängerung der Tilgungsfrist für das Anlagekapital der S. B. B. von 60 auf 100 Jahre wird wohl auch die noch fehlende Zustimmung des Ständerates erhalten. Durch die Annahme des Gesetzes über die Arbeitszeit der Bundesangestellten ist die Einführung des Achtstundentages, der bisher nur im Verordnungswege durchgeführt war, endgültig festgelegt und damit ein Gegenstand lebhafter Beunruhigung des Personals aus der Welt geschafft worden. Durch zweckmäßigere Diensteinteilung und durch Fortfall überflüssiger Organe (Abschaffung der Bahnhofsportiers, Einschränkung der Zugkontrolle) soll aber der Überfluß an Personal allmählich beseitigt werden. Die Bautätigkeit wird nach Möglichkeit eingeschränkt. In dem Bauvoranschlag für 1921 sind einige früher beschlossene Neubauten zurückgestellt und im wesentlichen nur für den zweigleisigen Ausbau von Durchgangslinien und für die Durchführung des Elektrisierungsprogramms größere Mittel bereitgestellt worden. Das Eisenbahnnetz des Kantons Bern, insbesondere die Lötschbergbahn, sind fast ganz dem elektrischen Betriebe übergeben worden. Der neue Zentralbahnhof in Interlaken wurde eröffnet, der neue Bahnhof in Thun ist im Bau. Am 1. Juli ist der Gotthardtunnel zum ersten Male von regelmäßigen Zügen elektrisch befahren worden. Das Kraftwerk am Ritomsee südlich von Airolo, der als Speisebecken unter Ausnutzung des Gefälles des Foßbaches dient, liefert den elektrischen Strom. Es wird nicht mehr lange dauern, bis die 103,90 km lange Bergstrecke Erstfeld-Bellinzona dem elektrischen Betrieb vollständig übergeben sein wird. Im übrigen ist der Verkehr auf der Gotthardbahn zurückgegangen, er leidet unter dem Wettbewerb der Brennerlinie, der die infolge der schlechten Valutaverhältnisse niedrigeren Tarife zugute kommen. Die für 1920 vorgesehene Ermäßigung der Bergzuschläge auf der Gotthardbahn um 35 % ist im Einverständnis mit der italienischen Regierung aufgeschoben worden.

Der Betrieb auf den S.-B. B. spielt sich im allgemeinen mit großer Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ab. Im Laufe des Betriebsjahres konnte er durch Einfügung wichtiger neuer Verkehrsverbindungen verbessert werden.

Die Nordischen Länder waren, begünstigt durch die wirtschaftlichen Vorteile, die sie sich während des Krieges errungen, vor allem bestrebt, die abgebrochenen Verkehrsverbindungen wieder anzuknüpfen und neu entstandenen Handelsverhältnissen und Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Auf dem Gebiet des Handels bot sich ihnen die Aussicht, von dem Erbe der im Weltkrieg unterlegenen Staaten, vor allem Deutschlands, einen Teil an sich zu ziehen. Der im Weltkriege besonders fühlbar gewordenen Abhängigkeit vom Ausland in der Brennstoffversorgung suchten sie durch fortschreitende Ausnutzung vorhandener Naturkräfte entgegenzuwirken. Wenn auch teilweise einheimische Brennstoffe, wie Holz und Torf, zur Ergänzung herangezogen werden konnten, so litt der Verkehr doch stark unter dem Kohlenmangel und der Kohlenteuerung, die sogar zu fühlbaren Verkehrseinschränkungen führten. Fast in allen nordischen Ländern traten mehr oder weniger empfindlich störende Personalbewegungen ein, die, an der Forderung von Lohnerhöhungen, Teuerungszulagen, des Achtstundentages usw. anknüpfend, letzten Endes auch von politischen, umstürzlerischen Absichten, Sozialisierungswünschen u. a. beeinflußt wurden. Die erhöhten Kosten für Personal und Brennstoffe in Verbindung mit der allgemeinen Teuerung zwangen die nordischen Länder zu weiteren, teilweise bedeutenden Tariferhöhungen, die z. B. in Finnland bald 500 % der Tarife des Jahres 1897 ausmachen.

Schweden ist eifrig bemüht, mit der Elektrisierung seiner Bahnen Ernst zu machen. Zunächst soll mit der westlichen Stammbahn Stockholm-Gotenburg begonnen werden. Das von den Vereinigten Staaten, die Schweden als Stützpunkt ihrer russischen Handelspläne ausersehen haben, unterstützte Bestreben, sich nach Erholung und Festigung der Verhältnisse in Rußland einen möglichst großen Anteil am russischen Markte zu sichern, rief großartige Hafen- und Ostseefährenpläne ins Leben, die teilweise zu bedeutenden technischen Ausarbeitungen Anlaß gaben, aber wohl wegen Mangels an verfügbarem Kapital sich zunächst nicht verwirklichen lassen werden. Auch ein Fährenprojekt nach England, als Glied eines großen Durchgangverkehrs durch Schweden nach Rußland gedacht, wird trotz vorläufiger Ablehnung der englischen Regierung von privater Seite lebhaft weiterbetrieben. Personalbewegungen, die Einführung des Achtstundentages, die Gewährung von Lohnerhöhungen und Teuerungszulagen ließen die Verkehrskosten steigen und zwangen zu weiteren Tariferhöhungen. Die vom Staatsbahnpersonal erzielten Vorteile reizten das Personal des großen Privatbahnnetzes zu den gleichen Forderungen. Da die Privatbahnen noch mehr als Staatsbahnen mit einem angemessenen wirtschaftlichen Ergebnis rechnen müssen, standen hier der Gewährung ganz andere Bedenken gegenüber. Der drohende Streik konnte noch

zu guter Letzt durch Verweisung an ein Schiedsgericht vermieden werden. Die Staatsbahnen suchen fortdauernd mit Erfolg ihre wirtschaftlichen Verhältnisse zu bessern, vor allem durch Einschränkung des im Kriege zu stark angeschwollenen Personalstandes, durch sachgemäße Betriebsführung, durch Schaffung eines gemeinsamen Wagenamtes, Erhöhung der Tarife und teilweise durch Einschränkung des Zugverkehrs. Auf dem Gebiete des Güterverkehrs hat Schweden durch Annahme der durchgehenden Luftdruckbremse, deren Einführung tatkräftig betrieben werden soll, einen bedeutsamen Schritt nach vorwärts getan.

Norwegen ist im Berichtsjahre ebenfalls bestrebt gewesen, die durch den Krieg geschaffene Lage auszunutzen und durch Übernahme des baltischen Handels das Erbe Hamburgs anzutreten. Kohlenmangel führte zu sehr empfindlichen Verkehrseinschränkungen. Die Personalschwierigkeiten waren in Norwegen besonders groß. Sie wurden durch eine Gesamtkündigung der großen Eisenbahnervereinigungen am 15. Juni eingeleitet und führten schließlich am 1. Dezember zu einem Streik mit politischem Einschlag, der aber bereits am 15. Dezember von der Arbeiterschaft verloren gegeben und abgebrochen werden mußte. Auch in Dänemark sind die Bestrebungen, den baltischen Handel unter Ausnutzung der günstigeren geographischen Lage sich anzueignen, hervorgetreten. Kohlenmangel verursachte indessen auch hier große Verkehrsschwierigkeiten.

In Finnland tritt besonders der Wunsch hervor, im Wettbewerb mit den in verschiedener Hinsicht günstiger gelegenen baltischen Häfen sich besonders für den Handel von und nach Rußland bis nach Sibirien hinein den Durchgangsverkehr zu sichern. In diesem Sinne schweben große Hafenpläne, besonders für Helsingfors, und daneben bedeutende Eisenbahnprojekte; doch scheinen diese die augenblicklichen wirtschaftlichen Kräfte des Landes zu übersteigen. Dringlicher ist zurzeit die Wiederherstellung der durch den Aufruhr früherer Jahre geschädigten Bahneinrichtungen.

Trotz der Beschönigungen durch die französische Presse und trotz des Versuchs der Regierung, durch äußere Erfolge das nationalistische Gefühl der Franzosen wachzuhalten und sie dadurch über die schwierige wirtschaftliche Lage hinwegzutäuschen, scheint in Frankreich ein Gärungsprozeß im Werden zu sein, der vielleicht diesem Lande, das durch die Gunst der Verhältnisse und durch fremde Hilfe einen ungeahnten Machtzuwachs erhalten hat, starke Rückschläge bringen wird. Im Eisenbahnwesen ist es schon zu schweren Kämpfen gekommen, die allerdings durch die Zähigkeit und Tatkraft der Regierung bisher überwunden werden konnten. Ein im Februar auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn unter nichtigen Vorwänden hervorgerufener Streik ließ sich verhältnismäßig schnell unterdrücken; schwerere Wunden schlug dem französischen Wirtschaftsleben der Anfang Mai ausgebrochene Generalstreik. Dem Namen nach ging es — neben Lohnfragen — um die Forderung der Nationalisierung der Eisenbahnen. Daß dies nur ein Vorwand war und es sich in Wirklichkeit um eine Machtprobe handelte, bewies der Umstand, daß die Regierung ein Nationalisierungsprogramm schon vorher ausgearbeitet hatte, die Gewerkschaften aber Verhandlungen darüber ablehnten. Nach dem Programm sollte ein erweitertes Direktorium für alle Eisenbahnen unter Beteiligung von Vertretern der Regierungen und des Personals eingeführt werden. Die Confédération Générale du Travail organisierte Sympathieausstände fast aller wichtiger Arbeitergruppen; nach und nach wurden die Metall-, Arsenal-, Hafen-, Elektrizitäts- und Bergarbeiter mit hineingezogen. Die Regierung, gestützt durch das Parlament, blieb fest; das Publikum stand auf ihrer Seite und brachte tätige Hilfe, so daß der Streik allmählich abbröckelte und am 22. Mai endgültig abgebrochen wurde. Die Rädelsführer sind verhaftet und wegen Gefährdung der Staatssicherheit unter Anklage gestellt worden. Ein inzwischen von dem Abgeordneten Loucheur eingebrachter Gesetzentwurf sieht eine Umwandlung aller Eisenbahnen einschließlich der Staatsbahnen in eine Aktiengesellschaft vor mit einem Kapital von ½ Milliarde Franken. Für das Personal, das sich genossenschaftlich zusammenschließen soll, sollen Arbeiteraktien ausgegeben werden, um ihm die Gewinnbeteiligung zu ermöglichen. Nach einem anderen Vorschlage ist eine Finanzgemeinschaft zwischen den Gesellschaften vorgesehen, dergestalt, daß die Überschüsse der wirtschaftlich stärkeren Gesellschaften zur Deckung der Fehlbeträge der schwächeren verwendet werden sollen. Die Regierung soll ihrer Zinsbürgschaft enthoben werden, dafür aber auf Rückforderung der während des Krieges für garantierte Zinsen gezahlten 5 Milliarden Franken verzichten. In den letzten Tagen des Jahres ist bekannt geworden, daß dieser letztere Vorschlag im Abgeordnetenhause verhandelt und gebilligt worden ist, und daß sich der Senat zurzeit mit der Beratung der Vorlage befaßt. Das neue Jahr wird also aller Wahrscheinlichkeit nach bedeutungsvolle Änderungen in der französischen Eisenbahnorganisation bringen.

Die Eisenbahnfinanzen leiden auch in Frankreich Not. Der Gesamtverlust der großen Gesellschaften für 1920 wurde auf 2134 Millionen Franken geschätzt. Die Ausgaben für das Personal sind von 800 Millionen auf 2,3 Milliarden Franken gestiegen. Bei Jahresbeginn wurden die Tarife für Gepäck, Güter und Pakete um 115 % erhöht, die Personentarife in der III. Klasse um 45 %, in der II. um 50 % und in der I. um 55 %. Auch in Elsaß-Lothringen sind ähnliche Tariferhöhungen eingeführt worden. Hier hatte Frankreich bekanntlich im Jahre 1919 anläßlich eines politischen Streiks die feierliche Erklärung abgegeben, daß die früheren Reichsbahnen vom Staate betrieben werden sollten. Neuerdings scheint diese Zusage der Regierung leid geworden zu sein, denn die Zeitungen berichten von einem Plan, die Bahnen teils an die Ostbahn, teils an die P. L. M.-Gesellschaft zu verpachten. Unter den größeren Bauplänen Frankreichs ist außer dem Ausbau mehrerer Verbindungsbahnen über die Vogesen vor allem das Projekt einer Verbesserung der west-östlichen Linien zu nennen zur Hebung des Verkehrs zwischen Bordeaux und der Schweiz (die sogenannte Suisse-Océan-Linie). Ferner hat Frankreich die Absicht, seine Wasserstraßen auszubauen und zu verbessern. Der Rhein-Marne-Kanal wird erweitert, Straßburg soll zum Mittelpunkt eines Großverkehrs werden; seine Häfen werden ausgestaltet; ein leistungsfähiger Stichkanal soll den Rhein, nördlich von Basel ausgehend, mit Straßburg verbinden trotz des Widerspruchs der Schweiz und Hollands, die in den französischen Plänen eine Beeinträchtigung der durch völkerrechtliche Verträge gewährleisteten Freiheit des Rheins, dem durch den Kanal das Wasser entzogen wird, erblicken.

Das italienische Eisenbahnwesen kann auf kein günstiges Jahr zurückblicken. Schon bei der Jahreswende stand es im Zeichen einer großen Lohnbewegung. Das Eisenbahnersyndikat forderte große Lohnzuschüsse von durchschnittlich 200 Lire monatlich. Durch den Achtstundentag und die früheren Erhöhungen der Personalkosten hatten sich die Finanzen schon so ungünstig gestaltet, daß die Verwaltung die Annahme der Syndikatsbedingungen für gleichbedeutend mit einem völligen Zusammenbruch erklärte. Die Forderungen wurden daher abgelehnt, ein von dem Eisenbahnersyndikat bis zum 15. Januar gestelltes Ultimatum nicht beachtet. Am 19. Januar begann der Streik, dessen Schwerpunkt in Norditalien lag. Zum Glück fand er in den Reihen der Eisenbahner keine allgemeine Zustimmung; die katholischen Verbände, das Streckenpersonal, die höheren Stationsbeamten blieben ihm fern. Auch die Drohung der Regierung, das Personal zu militarisieren, verfehlte ihre Wirkung nicht. In Mittel- und Süditalien zeigte es sich bald, daß der Streik dem Zusammenbruch geweiht war. Am 29. Januar mußte er abgebrochen und die Arbeit wieder aufgenommen werden. Die Regierung hatte einen großen Sieg errungen und hätte ihn

ausnutzen müssen. Durch die Schwäche des Kabinetts Nitti verwandelte sich aber der Erfolg in eine Niederlage. Das Streikrecht der Eisenbahnarbeiter wurde tatsächlich anerkannt, die Rädelsführer blieben im Dienst, die Löhne während der Streikzeit wurden zwar nicht den Arbeitern selbst, wohl aber in eine Arbeiterkasse bezahlt. Diese in der rechtsstehenden Presse viel getadelte Schwäche rächte sich im Laufe des Jahres, wo immer wieder aus fadenscheinigen Gründen wilde Streiks heraufbeschworen wurden, die das Verkehrswesen schwer schädigten, so vor allem vom 20. bis 22. April und Mitte Juni. Immer war es Oberitalien, das sich am unruhigsten zeigte. Die Folge dieser Unsicherheit hat auf die italienischen Eisenbahnen eine recht traurige Wirkung gehabt. Die Verkehrsverhältnisse, die sich in den letzten Friedensjahren so auffallend gebessert hatten, sind wieder tiefer gesunken denn je, so daß die Fachpresse von einem „Eisenbahnelend" sprechen konnte. Unpünktlichkeit, Überfüllung, Unsauberkeit, Unehrlichkeit der Beamten sind unerträglich geworden. Die schlechten Finanzen haben zu einschneidenden Tariferhöhungen gezwungen. Mit Ausnahme von einigen lebenswichtigen Gütern, die geschont werden mußten, sind die früheren prozentualen Tariferhöhungen von 40% erst auf 100% und bald darauf (16. April) auf 180% gesteigert worden. Am 16. November 1920 trat die neueste Erhöhung der Gütertarife ein, durch die die Frachtzuschläge für lebenswichtige Güter (Kohlen, Lebensmittel, Futtermittel usw.) auf 200, und für alle übrigen Güter auf 300% festgesetzt wurden. Die Personentarife erfuhren eine Erhöhung um 60% in der III., 100% in der II. und 120% in der I. Wagenklasse. Die Standgelder sind erhöht, die Lieferfristen verlängert worden. Die Staatsbahnverwaltung hat aber, wie anerkannt werden muß, große Anstrengungen gemacht, um den Verkehr allmählich wieder zu heben. Die internationalen Beziehungen zu dem Norden wurden mit allen Mitteln gefördert. Die Brennerlinie hat denn auch, unterstützt durch die Wirkungen der hohen schweizerischen Valuta auf dem Gotthardnetz, einen großen Aufschwung genommen. Der Hafen von Triest ist durch Verbesserung seiner Anlagen und durch Schaffung günstiger Tarife für den Wettbewerb mit den norddeutschen Häfen geeigneter gemacht worden. Mit dem alten Verbündeten und Erzfeind wurden gute Schnellzugverbindungen eingerichtet. Diesen Verkehr fördert die italienische Regierung durch Hergabe von Kohlen und Betriebsmitteln. Der Ausbau der Predilbahn über Tolmein-Karfreit-Tarvis soll den Verkehr unter Umgehung von Südslawien den italienischen Strecken zuführen. In Südtirol sind mehrere neue Linien zur Hebung des Fremdenverkehrs teils geplant, teils schon in Angriff genommen worden. Die Elektrisierungspläne der Staatsbahnen schienen eine Zeitlang zu stocken. Die ungeheuere Steigerung der Kohlenpreise hat aber diese Frage neu aufleben lassen. Es ist jetzt ein Arbeitsplan für die Elektrisierung aufgestellt worden, wonach ein Teil der Arbeiten von der Staatsbahn selbst ausgeführt und der übrige Teil Privatunternehmern übertragen werden soll. In eigener Regie werden 1054 km ausgerüstet, darunter die wichtigsten Strecken, wie die Brennerlinie, Genua-Pisa, Savona-San Giuseppe usw. Den Privatunternehmern sollen vorläufig 815 km übertragen werden. Gegenwärtig werden nur einige Strecken Norditaliens (Mailand-Varese-Porto Ceresio, Mailand-Lecco-Sondrio, Colico-Chiavenna, Bussoleno-Turin-Ronco und Novi-Genua) elektrisch betrieben. In einigen Jahren wird das elektrische Netz, wenn das Programm rechtzeitig durchgeführt wird, 2000 km betragen. Die für eine Geschwindigkeit von 100 km/St. eingerichteten Lokomotiven sind schon zum Teil im Bau. Der Hafen von Genua, der schon im Jahre 1919 auf Grund von Verträgen zu einem Einfuhrhafen ersten Ranges für die Schweiz gemacht worden ist, wird durch großzügige Neubauten erweitert. Allerdings hat auch dieser Verkehr unter der Unsicherheit der Eisenbahnzustände und unter den billigeren Tarifen der belgischen und holländischen Häfen gelitten; es sollen aber, wie kürzlich in erneuten Verhandlungen mit der Schweiz vereinbart wurde, alle denkbaren Maßnahmen getroffen werden, um diesen Mißständen abzuhelfen.

Nach Überwindung der ersten Schwierigkeiten des Wiederaufbaus scheint Belgien aus dem Kriege in seinem Verkehrswesen gestärkt hervorgegangen zu sein. Die Abgabe zahlreicher, durchweg besserer deutscher Wagen und Lokomotiven hat den belgischen Betriebsmittelpark verbessert. Die deutschen Kriegsbahnen sind dem Lande in den Schoß gefallen. Weiter hat die Abstimmung in den Kreisen Eupen und Malmedy, mag sie auch noch so rechtswidrig beeinflußt worden sein, ein blühendes deutsches Land mit guten Bahnen dem Königreich einverleibt. Jetzt hat Belgien auch noch die Zuteilung der von Stolberg ausgehenden, in den deutschen Kreis Monschau führenden zweigleisigen Bahn, dem klaren Wortlaut des Versailler Vertrages zuwider, erreicht, und es ist nach den bishergen Erfahrungen nicht anzunehmen, daß die deutschen Proteste etwas nützen werden. Der Verkehrsaufschwung der belgischen Bahnen ist ein gewaltiger. Beispielsweise betrugen die Augusteinnahmen (1920) 83 Millionen Franken gegen 38 Millionen im Vorjahre. Die Einnahmen der ersten 8 Monate des Jahres 1920 stiegen auf die noch nicht erreichte Höhe von ½ Milliarde Franken. Die belgischen Staatsbahnen waren bis in das Jahr 1920 hinein mit der verhältnismäßig geringen Tariferhöhung von 40 bis 68% gegenüber den Friedenstarifen ausgekommen. Am 1. Februar wurde die Erhöhung auf 100%, am 1. Juli auf 200% gesteigert, nur einzelne Massengüter der IV. Klasse wurden in Ladungen von zehn Tonnen auf nur 150% erhöht.

Gegenwärtig schweben Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Personal und der Verwaltung. Das erstere verlangt die gesetzliche Festlegung des Achtstundentages und droht mit Streik; es ist anzunehmen, daß es angesichts der internationalen Regelung dieser Frage durch das Arbeitsamt in Genf zu einer Einigung kommen wird.

Von den spanischen Eisenbahnen wird gemeldet, daß die Verkehrsverhältnisse sehr schlecht sind und einer gründlichen Reform bedürfen. Mit den in ausländischen Händen befindlichen Eisenbahnen ist das spanische Volk nicht zufrieden; es wird gegen die von den Gesellschaften über die bereits bewilligte 15prozentige Erhöhung hinaus geforderten Tarifsteigerungen Widerspruch erhoben und die Freimachung von den Unternehmungen gefordert, denen man vorwirft, daß sie weniger auf die Förderung der spanischen Verkehrsinteressen als auf geschäftliche Erfolge bedacht seien. Der schon längst geplante Ausbau des spanischen Eisenbahnnetzes scheint im verflossenen Jahre um keinen Schritt vorwärts gekommen zu sein; auch für die sehr notwendigen Ergänzungen und Verbesserungen des rückständigen Eisenbahnmaterials ist zu wenig geschehen.

Die Regierung der Tschechoslowakei war eine der ersten unter den neugebildeten Staaten, die trotz der inneren Schwierigkeiten, mit denen sie beim Aufbau der neuen Staatsbahnverwaltung zu kämpfen hatte, mit Eifer an der Anknüpfung von Verkehrsbeziehungen mit den anderen Ländern gearbeitet hat. Die im Jahre 1919 begonnenen Vereinbarungen über durchgehenden Verkehr auf der Grundlage des Internationalen Übereinkommens sind weiter ausgedehnt worden. Das tschechoslowakische Eisenbahnnetz bedarf aber eines starken Ausbaus zur Erschließung bisher noch ungenügend bedienter Gebiete und zur Verbindung der einzelnen Landesteile untereinander, unter Berücksichtigung der neuen politischen Gesichtspunkte. Es sind für 1921—24 großzügige Baupläne mit einem Kostenaufwand von 6½ Milliarden Tsch. Kronen aufgestellt worden; für 1920 waren 943 Millionen Kronen bereitgestellt. In erster Linie handelt es sich um die Schaffung einer guten Verbindung von Prag mit der Slowakei und Karpatho-Rußland. In Böhmen und Schlesien sollen die bestehenden Linien erweitert und verstärkt werden. Eine Verbindung der Kohlengebiete von Teschen und Karwin

wird geplant; die Bahnhöfe und Verkehrsmittel Prags sollen umgestaltet werden; zwei Lokomotivfabriken (Prag und Brünn) und drei Wagenfabriken werden gebaut. Allerdings sieht es mit den Finanzen, wie überall, nicht sehr günstig aus. Schon im Voranschlage für 1920 war ein Verlust von 270 Millionen Kronen vorgesehen, der aber erheblich überschritten worden ist. Der Voranschlag für 1921 rechnete mit einem Betriebsüberschuß von 166 Millionen Kronen, der aber durch Abstriche auf der Ausgabenseite und Zusätze auf der Einnahmenseite auf 265 Millionen erhöht worden ist. Allerdings scheint dabei eine Verzinsung des Anlagekapitals noch nicht berücksichtigt zu sein. Im Anfang des Jahres 1920 war eine Tariferhöhung um rund 100 % im Güterverkehr und um 50 % im Personenverkehr in Aussicht genommen, deren Inkrafttreten aber bis in die Mitte des Jahres hinausgeschoben worden ist. Ein weiterer Zuschlag von 50 % zu den Gütertarifen wurde von der Geschäftswelt energisch bekämpft und ist fallen gelassen worden. Ebenso wurden die Ausnahmetarife fast sämtlich aufrecht erhalten. Eine bedeutende Herabsetzung der heutigen Gütertarife wird am 1. April 1921 mit der Herausgabe der neuen Tarifvorschriften insofern in Kraft treten, als von da ab die Tarife im Verkehr mit staatseigenen Lokalbahnen, insbesondere mit der Kaschau-Oderberger Bahn, durchgerechnet werden sollen, woraus sich eine Ermäßigung je nach der Entfernung bis zu 30—40 % ergibt.

Ein Gesetz, betreffend die Übernahme von Privatbahnen in Staatsbetrieb, ist dem Abgeordnetenhause vorgelegt und trotz des Widerspruchs der deutschen Minderheit vor kurzem angenommen worden. Die Verstaatlichung soll mit den tschechischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn, deren Rechtsverhältnisse noch ziemlich ungeklärt zu sein scheinen, beginnen. Die Außig-Teplitzer Bahn, die sich immer durch vorzügliche Betriebsergebnisse ausgezeichnet hatte, hat gegenüber dem Vorjahre 34 % Minderertrag gehabt, konnte aber doch noch 5 % Dividende verteilen. Die Buschtiehrader Bahn hatte dagegen einen Fehlbetrag von 11,4 Millionen Kronen und konnte zum ersten Male seit einem halben Jahrhundert keine Dividende abwerfen. Nach den letzten Nachrichten hat sich im Jahre 1920 der Verkehr sehr lebhaft entwickelt, so daß trotz der hohen Ausgaben mit einem Betriebsüberschuß gerechnet wird. Zweifelhaft ist aber, ob der Betriebsverlust des Jahres 1919 voll wird eingebracht werden können.

Das S. H. S.-Königreich hat sich nach langen Verhandlungen über die Aufteilung der Gebiete am Adriatischen Meer mit Italien geeinigt. Die Südslawien zugefallenen Landesteile bedürfen einer besseren Ausstattung mit Eisenbahnen, wenn eine ausreichende Verbindung der neuen Adriahäfen mit dem Hinterland und im Durchgangsverkehr nach Norden gesichert werden soll. Die Häfen Buccari und Portore sollen ausgebaut und durch eine neue Bahnverbindung zwischen der Eisenbahnlinie Stein-Laibach und Eisenkappel über Neustift, Leutsch und Remischniggraben gefördert werden. Auch der sehr günstige Hafen von Cattaro soll für den Handelsverkehr erweitert und der Ausgangspunkt einer Linie nach Belgrad werden, die das Gebirge bei Cattaro in einem 10 km langen Tunnel durchschneiden und durch Bosnien über Visegrad führen soll. Die Verbindung mit der Adria soll vor allem dem Absatz der reichen Landesprodukte (Reis, Obst, Getreide, Mineralschätze) dienen, deren Verwertung jetzt unter den unzulänglichen Beförderungsmitteln leidet. Für eine elektrische Eisenbahn Belgrad-Spalato soll der Strom aus einem großen Kraftwerk gewonnen werden, das die gewaltigen Wasserkräfte bei Jaice in Bosnien ausnutzen wird. In dem alt-serbischen Gebiet wurde der Bau der Transbalkanstrecke Skoplje (Üsküb)-Durazzo und Monastir-Durazzo fortgesetzt. Die Eisenbahndirektionen Laibach und Agram haben am 15. August d. J. für die im Kriege erworbenen Landesteile eine Tariferhöhung von 125 % eingeführt.

Die Nachrichten über die Eisenbahnen der übrigen Balkanländer sind auch in diesem Jahre sehr spärlich geblieben. Die Orientalischen Bahnen sind durch Verkauf der Aktienmehrheit an eine französische Finanzgruppe unter Führung der Banque Française pour le Commerce et l'Industrie übergegangen. Auch auf die griechischen Eisenbahnen scheint Frankreich seine Hand legen zu wollen. Bei Jahresbeginn sind 50 französische Techniker nach Athen zur Prüfung der Möglichkeit einer Reorganisation der griechischen Eisenbahnen übergesiedelt. Ob auf deren Wirken die umfangreichen Eisenbahnbaupläne zurückzuführen sind, von denen die Fachpresse jetzt berichtete, ist nicht mitgeteilt worden. Jedenfalls beabsichtigen die Griechen, ihr vor kurzem an die übrigen europäischen Bahnen noch nicht angeschlossenes Verkehrsnetz nach Norden auszudehnen und dadurch auch die ihnen durch den letzten Krieg zugefallenen Gebiete weiter zu erschließen. Das mazedonische Eisenbahnnetz besaß schon vor dem Kriege drei Linien, die Saloniki mit Monastir, mit Xanthi und Gjewgjeli an der serbischen Grenze verbanden. Längst wurde die Verbindung dieses Netzes mit dem thessalischen Netz geplant und begonnen; sie ist jetzt durch Eröffnung der Strecke Saloniki-Papapuli vollendet worden. Die weiteren Baupläne umfassen eine Verbindung des thessalischen Netzes von Kalambaka aus über Kotschani mit der Linie Saloniki-Monastir, eine Abzweigung dieser Linie bei Kotschani nach Werria, einem anderen Punkte der Linie Saloniki-Monastir, und Verbindungen von Larissa nach Demenitza an der Linie Kalambaka-Kotschani und von Janina nach Kalambaka. Andere Projekte zielen auf eine Verbindung des adriatischen Hafens Walona mit Athen (Piräus) und auf eine Verbesserung der Bahnverhältnisse in Ostmazedonien hin, wo der Hafen von Kawala mit Drama verbunden und eine Verkürzung der Verbindung Saloniki-Drama in Angriff genommen werden soll.

Wenn diese Pläne oder die von anderer Seite empfohlenen Konkurrenzlinien durchgeführt sein werden, wird Griechenland von drei internationalen Durchgangslinien durchzogen werden, nämlich 1. Piräus-Athen-Larissa-Gjewgjeli (-Belgrad-Triest-Mailand), 2. Piräus-Walona (mit Dampffährenverbindung nach Italien — Otranto? —) und 3. (Otranto-) Walona-Konstantinopel.

Die Rumänen haben, wenn die Zeitungsnachrichten zutreffend sind, in ihr durch den Krieg zerrüttetes Eisenbahnwesen noch keine rechte Ordnung zu bringen vermocht; vor allem sind die Betriebsmittel in verwahrlostem Zustande. Hier scheinen es die Engländer zu sein, die sich in erster Linie darum bemühen, maßgebenden Einfluß auf die Eisenbahnen zu gewinnen. In den politischen und wirtschaftlichen Kreisen Rumäniens ist über die Frage der Überlassung der Eisenbahnen an das Ausland ein heftiger Streit entbrannt; der regierenden Partei wird vorgeworfen, daß sie es zu diesem Eisenbahnelend habe kommen lassen, um die Eisenbahnen dem Ausland zu überliefern. Bis jetzt ist es nur zu einer Abtretung der Werkstätten an eine englisch-französische Finanzgruppe gekommen, die die Wiederherstellung der Betriebsmittel an Ort und Stelle übernehmen will. Nach einer Meldung des „Manchester Guardian" handelt es sich zunächst um 5000 Lokomotiven, 30 000 Güterwagen und 3000 Personenwagen. Deutsche Blätter meldeten aber auch, daß die rumänische Regierung einen Teil ihrer Betriebsmittel deutschen Firmen und den Skodawerken in Böhmen zur Wiederherstellung übertragen habe. Bei den Skodawerken sind 80 und bei den Baldwinwerken in Amerika 50 neue Lokomotiven bestellt worden.

Über die russischen Eisenbahnverhältnisse dringt verhältnismäßig wenig in die Öffentlichkeit. Die spärlichen Nachrichten lassen aber erkennen, daß unter der Sowjetregierung ein namenloses Verkehrselend hereingebrochen ist. Die Eisenbahnlinien des Gouvernements Petersburg sind völlig zerstört, der Oberbau zerfällt überall und wird durch das aus dem Abbruch unwichtiger Linien gewonnene Schienenmaterial ergänzt. Von den Lokomotiven

sollen 80 % schadhaft sein, 200 Maschinen werden monatlich aus dem Verkehr gezogen. Die Kohlen sind minderwertig, so daß nur mit 6—15 Werst in der Stunde gefahren werden kann. Auf der Nikolaibahn verkehren täglich ein paar Züge, auf den übrigen Linien nur 1 bis 2 wöchentlich. Die Tarife sind, wenn die Nachrichten stimmen, im Personenverkehr um 1400 %, im Güterverkehr um 3400 % erhöht worden, womit der Rekord aller Tariferhöhungen erreicht sein dürfte. Die Sowjetregierung hat eingesehen, daß es so nicht weitergehen kann und wendet rücksichtslose Strenge an. Die Kommissionen und Ausschüsse, die sich an die Spitze des Eisenbahnwesens gestellt hatten, sind abgeschafft und durch einen Generaldirektor ersetzt worden. Die männliche Bevölkerung von 16 bis 45 Jahren ist zur Wiederherstellung der Eisenbahnen militarisiert worden. Für Versäumnisse und Verstöße des Eisenbahnpersonals werden schwere Strafen verfügt; bei zweimaligem Nichterscheinen zur Arbeit innerhalb eines Monats wird die Entlassung ausgesprochen, wiederholte Versäumnisse werden als Sabotage mit Zwangsarbeit in den Konzentrationslagern bestraft.

Trotz dieser unglaublichen Verhältnisse soll es die Regierung fertiggebracht haben, in der Mitte des Jahres die neue Strecke Kasan-Jekaterinburg zu eröffnen, die eine um die Hälfte verkürzte Verbindung Moskaus mit dem Ural herstellt und die Getreidetransporte aus Sibirien befördern soll. Die Bestrebungen ausländischer Staaten, Konzessionen zur Ausbeutung der schlummernden Naturschätze zu erwerben und Handelsbeziehungen mit Rußland anzuknüpfen, finden bei der Sowjetregierung großes äußeres Entgegenkommen. Es wurde sogar über die Zuteilung einer Konzession an ein norwegisch-amerikanisches Konsortium zum Bau einer fast 30 000 Meilen langen, bis nach Sibirien hineinreichenden Nordbahn berichtet. Bei der Unzuverlässigkeit der jetzigen Machthaber und der Unsicherheit der Verhältnisse überhaupt ist aber sehr zweifelhaft, inwieweit diesen Nachrichten Glauben beizumessen ist und auf die Verwirklichung der zahlreichen, recht abenteuerlichen Pläne gerechnet werden kann, die immer wieder in der Presse besprochen werden.

Wie schon in dem letzten Jahresberichte mitgeteilt wurde, ist der englischen Regierung für die Entscheidung über die künftige Gestaltung ihrer Eisenbahnpolitik eine zweijährige Frist gesetzlich vorbehalten worden. Einstweilen hat sie ein neues Verkehrsministerium gebildet, das die Aufsicht über das Eisenbahnwesen führt und die Vorarbeiten für die endgültige Regelung der Eisenbahnfrage macht. Seine Tätigkeit hat allerdings keine gute Presse gefunden. Die Schwerfälligkeit und der Umfang der Behörde, deren praktischer Wirkungskreis in keinem Verhältnis zu der großen Kostspieligkeit des Apparates stehen soll, wird getadelt. Beim Verkehrsministerium ist ein Eisenbahnbeirat gebildet worden, dem 12 Eisenbahndirektoren und 5 Vertreter der Arbeiterschaft angehören. Die Eisenbahngesellschaften sind natürlich wegen der Unsicherheit ihrer Zukunft in Sorge; sie haben sich zu einem Verband zusammengeschlossen, der mit dem Verkehrsministerium ständige Fühlung hält; letzteres hat die Versicherung abgegeben, daß keine Entscheidungen ohne vorherige Verhandlungen mit dem Verbande getroffen und die Rechte der Aktionäre nicht verletzt werden sollen. Von der Öffentlichkeit gedrängt, die eine baldige Entscheidung der Eisenbahnfrage fordert, hat kurz vor Jahresschluß das Verkehrsministerium eine Denkschrift verfaßt, die sich mit der Zukunft der Eisenbahnen beschäftigt. Nach ihren Vorschlägen sollen die Eisenbahnen zwar den Gesellschaften zurückgegeben, aber in 5 Gruppen zusammengefaßt werden, die in sich abgerundete, nach einheitlichen Gesichtspunkten verwaltete Netze bilden sollen. Die Leitung jeder Gruppe soll einem aus Vertretern der Aktionäre und des Personals zusammengefaßten Direktorium — mit den Befugnissen eines Verwaltungsrats — obliegen. Der Inhalt der Denkschrift wird von den Gesellschaften kritisiert, und es steht noch nicht fest, ob sie in dieser Form dem Parlament vorgelegt werden soll, und wie dieses sich dazu stellen wird.

Der Eisenbahnverkehr hat sich in England sehr lebhaft entwickelt. Nicht nur, daß die Industrie des Landes nach Beendigung der durch den Krieg eingetretenen Stockungen mit Hochdruck arbeitet und die Eisenbahnen für ihre Transporte stark in Anspruch nimmt; auch von der Schiffahrt ist ein großer Teil des Güterverkehrs auf die Eisenbahnen übergegangen, weil die Seetarife in weit höherem Maße gestiegen sind. Die Regierung hat hier regelnd eingegriffen und gewisse Güter zwangsweise auf die Beförderung durch die Schiffahrt verweisen müssen. Die Löhne sind nach dem Kriege um etwa 100 % gestiegen, während nach der Statistik die Lebenshaltung nur etwa 125 % des Friedensstandes beträgt. Eine weitere Belastung der Eisenbahngesellschaften ist durch die Einführung des Achtstundentages eingetreten. Die Materialien- und Kohlenpreise sind seit 1913 gleichfalls sehr erheblich, letztere nämlich von 10½ sh auf 26⅔ sh für die Tonne, in die Höhe gegangen. Es ist daher erklärlich, daß die Eisenbahneinnahmen nicht in gleichem Verhältnis gewachsen sind wie die Ausgaben. Seit dem Oktober 1919 sind, wie sich aus einer kürzlich erschienenen Zusammenstellung ergibt, die englischen Eisenbahnausgaben, auf das Jahr bezogen, um folgende größere Beträge gestiegen: für Bau- und Betriebsstoffe um 12 Millionen Pfund Sterling, für Kohlen um 3,5 Millionen, für Zulagen an Werkstättenarbeiter um 4 Millionen, für Zulagen an die Angestellten nach den Vereinbarungen mit den Organisationen um 4,5 Millionen, für Zulagen an das Lokomotivpersonal um 2 Millionen, für Zulagen auf Grund von Beschlüssen des Lohnamts um 7 Millionen, für Erhöhung der Zulagen entsprechend den höheren statistischen Kosten der Lebenshaltung um 6,8 Millionen, für Betriebsmittelmiete um 0,75 Millionen, für Erhöhung der Steuern usw. um 3,2 Millionen, zusammen also um 43¾ Millionen Pfund Sterling. Der gesamte Fehlbetrag, der in dem Rechnungsjahr 1920/21 entstehen wird, wird auf 54,5 Millionen Pfund Sterling geschätzt, er fällt nach den Abmachungen mit den Gesellschaften der Regierung zur Last. Diese hat daher den Tarifbeirat beauftragt, Vorschläge wegen einer Erhöhung der Frachtsätze zu machen. Im letzten Jahre hatten die Gesellschaften noch Überschüsse erzielt, die ihnen eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 1¼ bis 10½ % gestattet haben. Der anfänglich sehr schlechte Zustand des Betriebsmittelparks hat sich im Laufe des Jahres gebessert. Die verliehenen Wagen und Lokomotiven sind allmählich zurückgekommen, die Fabriken haben erhebliche Bestellungen an neuen Betriebsmitteln bereits ausgeführt und sind jetzt noch mit Aufträgen voll beschäftigt. Auch die großen Heereswerkstätten sind auf den Bau von Eisenbahnbetriebsmitteln umgestellt worden.

Trotz der Unsicherheit ihrer Zukunft haben die Eisenbahngesellschaften die Durchführung großer Baupläne in Angriff genommen. Es sind vor allem die großen Ergänzungsbauten der London- und Nordwestbahn zu nennen, die Neubauten der Großen Westbahn in Wales mit einer neuen Brücke über den Severn und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Cardiff, Newport und Llanelly. Die Gesellschaften haben Anspruch darauf, daß ihnen die für solche Zwecke benötigten Summen bis zum Schluß der zweijährigen Entscheidungsfrist verzinst werden.

Nach dem großen Verkehrsstreik des vorigen Jahres ist es in der Arbeiterbewegung im Jahre 1920 vorwiegend ruhig gewesen. Ein Ende Mai ausgebrochener Streik wurde sehr bald als aussichtslos abgebrochen. In Irland ist es infolge der politischen Unruhen in den letzten Wochen zu großen Verkehrsstörungen gekommen. Sie begannen damit, daß die Eisenbahner unter dem Druck der Sinnfein-Bewegung sich weigerten, Regierungstransporte durchzuführen, dann aber auch den allgemeinen Verkehr stillegten. Durch eine auf Grund eines Sondergesetzes erlassene Kabinettsordre ist den militärischen Befehlshabern die Befugnis erteilt worden, von

den irischen Eisenbahnen Besitz zu ergreifen. Auch wird erwogen, die den Gesellschaften während des Krieges zugestandenen Zahlungsleistungen einzustellen. Am Schluß des Jahres waren diese irischen Eisenbahnfragen noch ungelöst.

Es sind zur Beilegung von Lohnstreitigkeiten von der englischen Regierung Lohnämter errichtet worden, die eine gewisse Gewähr gegen plötzlich auftretende und sogenannte wilde Streiks bieten sollen; ob sie allerdings gegen die auch in letzter Zeit wieder unter der englischen Arbeiterschaft zutage getretenen Unruhen dauernd helfen werden, kann nur die Zukunft lehren.

In den Vereinigten Staaten von Amerika ist durch das Bundesgesetz vom 28. Februar 1920 (Transportation-Act 1920) dem Bundesbetrieb, der durch die Proklamation des Präsidenten Wilson vom 26. Dezember 1917 auf Grund der ihm durch Gesetz vom 29. August 1916 verliehenen Befugnisse eingeführt wurde und somit über zwei Jahre gedauert hat, ein Ende gemacht worden. Der Bund hatte bekanntlich am 28. Dezember 1917 den Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr übernommen und den Eisenbahnen einen Reingewinn nach dem Durchschnitt der drei letzten Jahre gewährleistet. Wie sehr nicht nur die öffentliche Meinung, sondern auch die Ansichten der maßgebenden Persönlichkeiten der Union bis zu ihrer höchsten Spitze über die zukünftige Gestaltung der nordamerikanischen Eisenbahnen bis zuletzt geschwankt haben, ist den Lesern dieser Zeitung bekannt. Schließlich wandte sich aber die allgemeine Ansicht immer deutlicher der Wiedereinführung des Privatbahnsystems zu. Eine Rundfrage bei 5922 Zeitungen ergab eine Mehrheit von 83 % für die Rückgabe der Eisenbahnen an die Gesellschaften, und der Kongreß entschied sich mit überwältigender Mehrheit in diesem Sinne. Nach dem neuen Bundesgesetz sollte die Abwicklung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den Eisenbahnen innerhalb von sechs Monaten durchgeführt werden. Die Gesellschaften haben nach Ausgleich der gegenseitigen Forderungen ihr Guthaben ausbezahlt erhalten, während ihre etwaigen Restschulden an den Bund erst innerhalb von zehn Jahren gezahlt zu werden brauchen. Die vom Bund eingeführten Tarife sind bis auf weiteres in Kraft geblieben. Für etwaige notwendige Beschaffungen und Anlagen haben die Gesellschaften Anspruch auf Gewährung von Darlehen zu 6 % auf fünf Jahre. Diese Bestimmungen bedeuten für den Bund eine erhebliche finanzielle Belastung; für die Gesellschaften bieten sie die Möglichkeit einer baldigen Wiederherstellung der durch den Krieg gestörten Verhältnisse und einer Hebung ihres Kredits. Von Wichtigkeit sind auch die Bestimmungen über die Errichtung von Schlichtungsämtern und eines Eisenbahn-Arbeitsamts, das aus drei Vertretern der Gesellschaften, drei der Angestellten und aus drei vom Präsidenten der Vereinigten Staaten ernannten Mitgliedern besteht. Es sollen in diesem Kreise die Streitigkeiten zwischen den Unternehmern und dem Personal beseitigt werden. Die Aufsichtsbefugnisse des Bundes sind durch eine Reihe neuer Bestimmungen erweitert worden. Mit dem Gesetz vom 28. Februar 1920, das sich als ein Kompromiß zwischen den vom Senat und vom Repräsentantenhaus eingereichten Entwürfen, der Cummins-Bill und der Esh-Bill, darstellt, hat die schon mehrere Jahre vor dem Kriege begonnene Bewegung über die Eisenbahnpolitik ihren Abschluß gefunden.

Ein Rückblick auf den zweijährigen Zeitraum des Staatsbetriebs bietet kein erfreuliches Bild. In den Jahren 1918/19 haben gegenüber den beiden Vorjahren die Betriebseinnahmen nur um 31 %, die Ausgaben um 61 % zugenommen. Der Betriebsüberschuß ist um 68 % zurückgegangen. Der Fehlbetrag des Staatsbetriebes, einschließlich der Verzinsung für die in dieser Zeit aufgewendeten Kosten für Neuanlagen, ist von dem Berichterstatter des Senats auf 904 Millionen Dollars angegeben worden, obwohl in den Monaten Januar und Februar 1920, auf die sich der Staatsbetrieb noch ausgedehnt hat, sich die Ergebnisse schon wieder etwas günstiger gestaltet haben. Der Personenverkehr hat sich während des Bundesbetriebs um 20 %, der lohnendere Güterverkehr nur um 2 % gegenüber 1916/17 gehoben.

Einstweilen haben die Eisenbahnen der Union noch unter den Nachwirkungen des Krieges, unter der flauen Lage des Weltmarktes und der allgemeinen Geldentwertung zu leiden. Die Betriebsmittel sind stark verschlissen, 27 % der Güterzuglokomotiven sollen unbrauchbar geworden sein. Während des Staatsbetriebes sind nur 100 000 Güterwagen und 2000 Lokomotiven beschafft worden, weniger als die Gesellschaften in einem Jahre zu beschaffen pflegten, und kein einziger Personenwagen! Der Schwellenmangel macht sich in ernster Weise fühlbar. Vor kurzem sind Wagenverteilungsausschüsse, denen neben Vertretern der Eisenbahngesellschaften auch solche des Handels und der Industrie angehören, ins Leben gerufen worden, die durch zweckmäßige Verfügung über den Güterwagenpark die Verkehrsnot bessern sollen. Die Ausgaben für die Löhne der 1,9 Millionen Eisenbahnangestellten sind seit 1913 um 1,4 Milliarden Dollar gestiegen. Der Durchschnittslohn hat sich von 757 auf 1500 Dollar, also um rund 100 % gehoben, während die Preise der allgemeinen Lebenshaltung nach der Statistik nur um 85,7 % gestiegen sind. Im Monat Juni 1920 waren die Ausgaben gegenüber dem Vorjahr um 33,4, die Einnahmen nur um 16,9 % in die Höhe gegangen, die Tarife sind nur um etwa 40 % erhöht worden; allerdings wird vom Bundesverkehrsamt gegenwärtig eine weitere Erhöhung um 28 % erwogen. Der im April ausgebrochene große Eisenbahnerstreik endete zwar mit einer Niederlage der Angestellten, er verursachte aber der allgemeinen Volkswirtschaft und den Finanzen der Eisenbahngesellschaften großen Schaden. Überhaupt berichtet „Railway Gazette“, daß die reichen Zuwendungen, die die Arbeiterschaft von der Regierung erhielt, eine Beruhigung der Gemüter nicht herbeizuführen vermocht haben. Die Gärung ist noch allgemein und ist ein bedrohliches Anzeichen für die Zukunft.

Von Interesse ist ein in großem Umfange in Nordamerika mit mechanischer und selbsttätiger Feuerbeschickung unternommener Versuch; 3717 Lokomotiven sind für diese Betriebsart ausgerüstet worden. Als Ergebnis wurde festgestellt, daß zwar ein 10—40prozentiger Mehrverbrauch an Feuerungsmaterial, dagegen aber eine weit größere Ersparnis an Personalkosten eingetreten ist.

Wie wir schon im Laufe der Besprechungen der Ereignisse bei den einzelnen europäischen Staaten gesehen haben, hat im Jahre 1920 der durch den Krieg teils ganz unterbrochene, teils stark behinderte internationale Verkehr in immer steigendem Umfange wieder aufgenommen werden können, zunächst durch Einzelvereinbarungen benachbarter Länder. Das Berner Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport hat zwar noch nicht ganz die regelnde und leitende Stellung wieder eingenommen, die ihm nach dem Internationalen Übereinkommen von 1890 zukommt, die Entente hat aber ihre ablehnende Haltung gegen das Amt, das sie anscheinend auszuschalten beabsichtigte, inzwischen aufgegeben. Von der Ausarbeitung eines neuen Übereinkommens, das im Friedensvertrag vorgesehen ist, und dem die Mittelstaaten beizutreten verpflichtet sind, verlautet noch nichts; dagegen ist in einer Besprechung zwischen französischen, belgischen und deutschen Eisenbahnverwaltungen, die Anfang März 1920 unter Vorsitz der Schweiz stattfand, ausdrücklich festgestellt worden, daß das J. Ü. und die einheitlichen Zusatzbestimmungen unverändert fortbestehen; die von Frankreich, Belgien und Luxemburg für den Verkehr mit dem besetzten deutschen Gebiet aufgestellten provisorischen Übereinkommen seien daher nicht aufrecht zu erhalten. Auch die von dem Internationalen Transportkomitee ausgearbeiteten einheitlichen Bestimmungen wurden wieder in Kraft gesetzt. Am Ende des Jahres ist nun auch Norwegen dem J. Ü. beigetreten und hat dadurch eine fühlbare Lücke in dem Umfang seines Geltungsbereichs ausgefüllt.

Allmählich fangen auch die Verwaltungen der einst feindlichen Staaten an, sich zur Besprechung internationaler Verkehrsfragen wieder an einen Tisch zu setzen, wobei die Schweiz als Vermittler eine dankenswerte und glückliche Rolle spielt. Anfang Dezember ist in Bern zum ersten Male seit sechs Jahren wieder eine internationale Fahrplankonferenz zur Vorbereitung des durchgehenden Verkehrs im Jahre 1921 zusammengetreten.

Die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde durch den bei der Besprechung der einzelnen Vereinsverwaltungen geschilderten, immer noch recht betrüblichen Stand des Eisenbahnwesens naturgemäß auch in starkem Maße behindert. Die Sitzungen seiner Ausschüsse mußten auf das unbedingt nötige Maß beschränkt bleiben; für größere Umgestaltungen und wirklich schöpferische Arbeit war noch kein Raum. Im Laufe des verflossenen Jahres wuchs aber unverkennbar die Erkenntnis der Notwendigkeit, die Beziehungen der Eisenbahnverwaltungen unabhängig von allen politischen Fragen nach fachlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu regeln und demgemäß alle bestehenden gemeinsamen Einrichtungen der Eisenbahnverwaltungen zu fördern und auszubauen. Es mehren sich deshalb erfreulicherweise neuerdings auch die Anzeichen, daß den Einrichtungen und Zielen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch in den ihm bisher ferner stehenden Kreisen erhöhtes Interesse zugewendet wird. Der Verein ist seinerseits durchaus gewillt, seine Einrichtungen der neuen Entwicklung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse anzupassen und alle Hindernisse zu beseitigen, die sich seinem weiteren Ausbau entgegenstellen könnten. Es erscheint daher die Hoffnung berechtigt, daß die Gedenkfeier des 75 jährigen Bestehens, die der Verein im Laufe dieses Jahres, verbunden mit seiner ersten Vereinsversammlung seit der Kriegszeit, begehen will, der Beginn eines neuen, segensreichen Entwickelungsabschnittes sein wird, im Dienste des völkerverbindenden Verkehrs!

Die griechischen Eisenbahnen*).

In erster Reihe unter den Fragen, von denen die wirtschaftliche Zukunft Griechenlands ganz besonders abhängig ist, steht diejenige der Herstellung eines neuen Eisenbahnnetzes, das einerseits mit den schon im Innern des Landes bestehenden Strecken und anderseits mit den großen internationalen Linien in Verbindung gebracht, die Handelswege von Mitteleuropa bis an die Pforten des Morgenlandes verlängern wird. Die Gebietsvergrößerung, die Griechenland zufallen wird, erleichtert die Verwirklichung dieser Pläne und ermöglicht es, dem neuen Bahnnetze ein gewissermaßen endgültiges Aussehen zu verleihen. Die griechische Regierung hat erkannt, welche Bedeutung diese Eisenbahnfrage für sie besitzt, und hat ihre Anstrengungen vermehrt, um ihre Lösung zu beschleunigen.

In den Vordergrund ist die Frage der Verlängerung des griechischen Eisenbahnnetzes unmittelbar nach den Balkankriegen, im Jahre 1913, getreten. Mazedonien, nunmehr an Griechenland angeschlossen, war von drei Schienenwegen durchquert: der eine ging von Saloniki aus und endigte in Monastir (deutsche Gesellschaft), der andere brachte Saloniki in Verbindung mit Gjewgeli an der serbischen Grenze (österreichische Gesellschaft), und der dritte führte von Saloniki nach Xanthi (französische Gesellschaft). Diese drei Linien entsprachen aber einerseits den wirtschaftlichen Interessen der Gegend nicht vollständig, und anderseits blieben sie ohne Verbindung mit Alt-Griechenland. Um diese Verbindung zu bewerkstelligen und die gesamten griechischen Linien in dem Sinne zu vervollständigen, daß daraus in beiden Richtungen, von Norden nach Süden und von Osten nach Westen, große internationale Verkehrswege geschaffen werden, mußte gleichzeitig eine gewisse Anzahl von Verbindungslinien in Aussicht genommen werden.

Der dringlichste und auch der leichteste der zu bewerkstelligenden Bauten war der Anschluß von Saloniki an das thessalische Netz, um dadurch Griechenland mit Europa zu verbinden. Der schon vor dem Ausbruch des Krieges begonnene Bau der Strecke von Papapuli nach Saloniki wurde inzwischen von der französischen Gesellschaft, der diese Unternehmung übertragen worden, vollendet.

Es handelte sich ferner darum, dem ganzen Norden und Nordwesten Griechenlands das Eisenbahnnetz zu verschaffen, das ihm fehlte. Die Linie von Thessalien ging nicht über Kalambaka hinaus und konnte dem internationalen Durchgangsverkehr nahezu keinen Dienst leisten. Das erste Projekt sah deshalb die Verlängerung dieser Linie durch eine Teilstrecke vor, die, von Kalambaka ausgehend, sich gegen Norden nach Kotschani wendete und von da, bei Sorovitsch, sich an die Eisenbahn Saloniki-Monastir angliederte. Gleichzeitig war eine Abzweigung vorgesehen, um Kotschani und Werria auf der gleichen Linie Saloniki-Monastir miteinander in Verbindung zu setzen. Die vorgesehene Länge betrug für das erste Teilstück 166 und für die Abzweigung Kotschani-Werria 77 km. Um endlich das thessalisch-mazedonische Netz zu vervollständigen, hatte man eine andere Anschlußlinie vorgesehen, die Larissa mit Demenitza an der geplanten Linie von Kalambaka nach Kotschani verband. Die Länge dieser Teilstrecke war auf 113 km berechnet. Eine westlich von Kalambaka geplante Linie, um diesen Ort mit Janina zu verbinden, würde eine Trasse von 105 km besitzen.

Hinsichtlich Ost-Mazedoniens sind zwei Linien vorgesehen. Die eine, dazu bestimmt, Drama mit dem Hafen von Kawalla zu verbinden, würde eine Strecke von 42 km darstellen; die andere, 134 km lang, dazu bestimmt, durch eine kürzere Linienführung die Linie Saloniki-Drama zu berichtigen, würde um den Golf von Orfano herumgehen und nicht weit von Drama in Anghista endigen.

Seit 1913 waren alle diese Pläne vollständig fertiggestellt; allein infolge der Ereignisse konnte keines davon, mit Ausnahme der Teilstrecke Papapuli-Saloniki, ausgeführt werden.

Immerhin war dieses Programm, so umfangreich es erscheint, noch sehr unvollständig. Neue Studien, namentlich in bezug auf die westlichen Gegenden, haben den ersten Plan erweitert. Da die Verbindungen mit Konstantinopel einerseits, mit Belgrad und Wien anderseits, durch die bestehenden Linien bereits gesichert waren, beschäftigte man sich vorzugsweise mit der Aufgabe, das griechische Bahnnetz mit dem Hafen von Vallona und von dort aus mit dem italienischen Bahnnetze zu verbinden. Hier waren drei Linien vorgesehen, von denen aber nur zwei erstellt werden; denn auf die dritte, die nur eine Variante darstellt, wird wahrscheinlich verzichtet werden müssen. Die erste dieser drei Linien geht von Janina aus, steigt durch das Drintal nach Norden, führt nach Argyrokastro und wendet sich von da nach Vallona. Die zweite geht ebenfalls von Janina aus, zieht sich südlich, führt nach Arta, nimmt schräge Richtung nach Osten, erreicht Karpenision und gliedert sich endlich bei der Station Linokladi an die große Linie Saloniki-Athen an. Die dritte, von Vallona ausgehende Linie führt nach Tepeleni, dann in die Nähe von Premeti und von Koritza und endigt in Metzovo an der zukünftigen Linie Janina-Kalambaka.

Wie man sieht, bezwecken diese drei epirotischen Linien eine Verbindung zwischen Vallona und dem Piräus; die Ausführung bedingt die Erweiterung der Spurweite der thessalischen Eisenbahn von 1 m auf 1,44 m zwischen Kalambaka und Demirli. Die Entfernung von Vallona nach dem Piräus über Tepeleni, Metzovo, Kalambaka würde ungefähr 621 km betragen, von denen 235 km neu zu bauen und 82 zu erweitern wären. Dieser Weg hat vor allen andern den Vorteil, der kürzeste zu sein, dagegen aber den Nachteil, Janina, die Hauptstadt des Epirus, beiseite zu lassen und keinerlei Verbesserung hinsichtlich der Abgeschiedenheit, in der sich die Bevölkerung des südlichen Epirus und West-Thessaliens befindet, herbeizuführen. Er kann nur als internationale Straße ohne Berücksichtigung der örtlichen Interessen betrachtet werden. Die Entfernung von Vallona nach dem Piräus über Argyrokastro, Janina, Kalambaka würde ungefähr 653 km betragen, wovon 267 neu zu bauen wären. Schließlich würde Vallona durch die Linie Janina-Argyrokastro-Karpenision-Linokladi mit 405 km neuer Strecke auf eine Entfernung von 628 km vom Piräus gebracht.

Drei große Linien erster Ordnung werden in vielleicht naher Zeit, nachdem dieses Programm vollständig durchgeführt ist, Griechenland durchziehen. Die eine, die vom Piräus ausgeht,

*) Wir entnehmen diese Ausführungen der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, die sie ihrerseits aus Aufsätzen geschöpft hat, die im „Temps" erschienen sind. D. Schriftl.

über Athen, Larissa, Gjewgeli, Belgrad, Triest, Mailand führt, wird Paris in direkte und rasche Verbindung mit dem großen Hafen des Ägäischen Meeres bringen. Die zweite dieser großen internationalen Linien wird vom Piräus über einen der oben angeführten Wege nach Vallona führen und sich durch eine Dampffährenverbindung, die ihren Endpunkt aller Wahrscheinlichkeit nach in Otranto haben wird, über Vallona hinaus verlängern (die Entfernungen betragen ungefähr 1900 km Paris-Otranto, 620 km Valona-Athen und 90 km Otranto-Vallona). Die dritte der in diesem Programm aufgestellten großen internationalen Linien wird endlich diejenige von Rom über Otranto und Vallona nach Konstantinopel sein. Hier besteht aber noch in anderes Projekt für eine Abkürzung zwischen Monastir und Vallona, das fast vollständig außerhalb des griechischen Gebietes ausgeführt würde.

So stellt sich das zu vollbringende Werk in seinem Umfange dar. Die aus seiner Durchführung sich ergebenden Erfolge werden nicht nur für Griechenland, das damit eine neue Quelle der Gewerbsamkeit und des Reichtums erschließt, bedeutsam sein. Sie werden auch für alle Staaten Mittel- und Westeuropas wichtig sein, denen neue und bequemere Verbindungen mit dem östlichen Teile des Mittelmeeres gegeben werden.

Die Neuregelung der Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahn.

Wir erhalten von der Eisenbahndirektion Elberfeld die nachstehende Zuschrift:

In letzter Zeit sind in der Tagespresse mehrfach Mitteilungen über die von der Eisenbahnverwaltung beabsichtigte Neureglung der Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahn bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gütern gemacht worden, die die Absichten der Eisenbahnverwaltung verschieden, teils günstig, teils ungünstig beurteilen. Unter anderem lehnen Zeitungen, die der Eisen- und Stahlindustrie nahe stehen, die Neureglung ab, obwohl gerade diese Industrie von der geplanten Änderung nur Vorteil haben wird. Um diese unzutreffenden und teilweise schiefen Auffassungen richtig zu stellen und unnötige Beunruhigung in den Kreisen der Verkehrstreibenden zu vermeiden, erscheint es notwendig, nochmals auf die Gründe für die geplante Neuregelung einzugehen.

Bereits in dem Aufsatz in Nr. 70 dieser Zeitung, in dem die bisherige Entwicklung der Sache eingehend dargestellt worden ist, war gesagt, daß die Auslegung des Begriffs „Kostbarkeit", den ordentlichen Gerichten vorbehalten war, wodurch in der Handhabung der Bestimmungen eine gewisse Unsicherheit entstand. Um diese zu beseitigen, wurde der Begriff mit Gültigkeit vom 1. März 1919 dahin festgelegt, daß hierzu alle Gegenstände zu rechnen waren, bei denen der Wert für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes 150 ℳ überstieg. Auf diesen Höchstbetrag wurde die Haftpflicht der Eisenbahn für den Verlust usw. derartiger Güter beschränkt.

Durch die in der Folge eintretende weitere außerordentliche Preissteigerung für fast sämtliche Waren wurde die Zahl der Güter, die nach diesem Maßstab als Kostbarkeiten galten, ständig größer; ein Umstand, der zu lebhaften Beschwerden und Anträgen auf Änderung der bestehenden Bestimmungen Anlaß gab. Angeregt wurde teils die Wiedereinführung des früheren Zustandes, teils die Erhöhung der Wertgrenze. Erstere Regelung würde wieder die frühere Ungewißheit hervorrufen, wann und inwieweit eine Haftpflicht der Eisenbahn besteht, und die Entscheidung hierüber dem freien Ermessen des Richters überlassen, ein Zustand, dessen Beseitigung von den Verkehrstreibenden selbst gewünscht wurde. Die Erhöhung der Wertgrenze anderseits verbot die Finanzlage der Eisenbahnen, deren Haftpflicht hierdurch noch insofern erweitert worden wäre, als sie auch für die Güter vollen Schadensersatz hätte leisten müssen, für die nach ständiger reichsgerichtlicher Entscheidung eine Haftpflicht nicht anzuerkennen war. Vielmehr machten die ständige Zunahme der Unregelmäßigkeiten im Eisenbahnverkehr, die trotz aller Maßnahmen nicht wirksam verhindert werden konnten, und die infolge der dauernden Preissteigerung aller Waren stets anwachsenden Schadensforderungen eine Herabsetzung der Haftpflicht zur gebieterischen Pflicht. In welchem Umfange der Haushalt der Eisenbahnverwaltung durch Ersatzleistungen belastet wird, ergibt nachstehende Zusammenstellung, die nur die im Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld gezahlten Ersatzleistungen enthält:

Jahr	Zahl der Entschädigungsanträge	Summe der gezahlten Entschädigungen in Mark
1910	5 245	348 946
1911	7 128	527 424
1912	8 898	667 364
1913	8 000	705 577
1914	5 933	460 533
1915	7 683	728 776
1916	9 053	1 538 858
1917	15 311	7 808 907
1918	15 651	11 624 223
1919	26 566	21 499 836

Das Jahr 1919 zeigt also gegen 1918 eine Steigerung der gezahlten Entschädigungen um rund 100 %. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß gerade über besonders hohe, in die Millionen gehende Beträge, Rechtsstreite aus diesem Jahre anhängig sind, die die Gesamtsumme für das Jahr 1919 noch erheblich erhöhen werden. Selbstverständlich hat die Eisenbahnverwaltung kein Mittel unversucht gelassen, um der zunehmenden Unregelmäßigkeiten Herr zu werden. So wurden auf den größeren Bahnhöfen besondere Überwachungskommandos eingestellt; aus den Kreisen der Eisenbahnbeamten wurden Kriminalbeamte ausgebildet, bei den Eisenbahndirektionen besondere Diebstahls-Überwachungs- und Kriminalabteilungen mit Zweigstellen auf den größeren Bahnhöfen eingerichtet. Mit rücksichtsloser Schärfe und sofortiger Entlassung wurde gegen alle Bedienstete vorgegangen, die sich an Eisenbahndiebstählen beteiligt hatten. Allen diesen Maßnahmen blieb jedoch bei der allgemein gesunkenen Moral, unter deren Auswirkungen die Eisenbahnverwaltung bei ihrem weitverzweigten Betriebe und ihrem vieltausendköpfigen Personal nicht weniger als jeder andere Betrieb zu leiden hatte, ein durchschlagender Erfolg versagt. Wenn auch die Zahl der Unregelmäßigkeiten abnahm, so wuchsen die Beträge der Ersatzforderungen durch die Preissteigerung immer weiter. Die vorgenommenen Tariferhöhungen konnten die Mittel für diese gesteigerten Aufwendungen nicht liefern, da die Mehreinnahmen durch vermehrte Betriebsausgaben mehr als aufgezehrt wurden. Es blieb somit nur übrig, da man die Steuerzahler hierfür nicht heranziehen kann, vielmehr der eigene Betrieb die erforderlichen Mittel schaffen muß, eine allgemeine Tariferhöhung aus diesem Anlaß vorzunehmen oder die Haftpflicht der Eisenbahn herabzusetzen. Eine erneute Belastung der Gesamtheit der Verfrachter aus diesem Grunde durch eine allgemeine Tariferhöhung wäre unbillig gewesen. Weit gerechter ist das zweite Mittel, die Herabsetzung der Haftpflicht. Hierdurch tritt zwar für gewisse höherwertige Güter infolge der notwendig werdenden Versicherung ebenfalls eine Verteuerung in der Beförderung ein. Sie beschränkt sich jedoch auf diejenigen Güter, deren Wert eine bestimmte Grenze übersteigt, und die infolge ihrer hohen Beraubungsgefahr die hohen Schadensersatzleistungen erforderlich machen. Sie trifft also leistungsfähige Schultern, und zwar gerade diejenigen Güter, zu deren Gunsten sie notwendig ist. Maßgebend hierbei mußte der Grundsatz bleiben, die hauptsächlichsten Nahrungsmittel keinesfalls zu verteuern und auch Massengüter von jeder Frachtverteuerung freizulassen.

Aus diesen Erwägungen heraus ist in Aussicht genommen, die Haftpflicht der Eisenbahn entsprechend der der Reichspost auf 20 ℳ für 1 kg Rohgewicht zu beschränken. Hierbei wird also für Lebensmittel, Massengüter usw. in gleichem Umfange wie bisher *ohne jede Frachtverteuerung* gehaftet. Für höherwertige Güter tritt eine weitergehende Haftung nur dann ein, wenn der Wert des Gutes versichert wird. Die Versicherung soll eine freiwillige sein. Dem Versender bleibt es unbenommen, das Gut zu versichern oder das Risiko selbst zu tragen. Die Versicherung kann, um die Verfrachter nicht zu zwingen, umständliche und vielleicht auch teure Preisversicherungen eingehen zu müssen, in einfachster Form unmittelbar bei Aufgabe des Gutes zu billigen Versicherungssätzen genommen werden. Bei Bemessung der durch die Versicherung eintretenden Verteuerung ist ferner zu berücksichtigen, daß auch jetzt bereits für viele Güter wegen der zweifelhaften Haftpflicht der Eisenbahn die private Versicherung üblich geworden ist.

Es ist billig zu sagen, „die Eisenbahnverwaltung wolle sich ihrer Verpflichtungen entziehen" oder „sie begünstige oder verewige die Unmoral". Schöne Worte über die Hebung der Moral tun es hier nicht. Die Geschädigten verlangen Geld und nicht Worte; dieses muß beschafft werden. Ernstlich wird wohl niemand glauben, daß wegen der herabgeminderten Haftung die Eisenbahnen nicht nach wie vor mit allen Mitteln be-

strebt sein wird, ihren früheren guten Ruf unbedingter Zuverlässigkeit wiederherzustellen. Gegenüber der bitteren Notwendigkeit, das Geld zur Bezahlung der Ersatzleistungen aufzubringen, muß jede Kritik verstummen, solange kein anderer Weg gewiesen wird, die Ersatzleistungen für Verlust usw. von Gütern in ein Verhältnis zu den Frachteinnahmen zu bringen, das dem früheren Friedensverhältnis entspricht.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zur Eisenbahnbeamtenbewegung** (vgl. Nr. 1, S. 13 d. Ztg.). Die Verhandlungen zwischen dem 16er Ausschuß der Eisenbahnerverbände und der Reichsregierung haben nach sehr schwierigen, unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Stieler gepflogenen Besprechungen zu einer Verständigung geführt. Den Eisenbahnbeamten ist entsprechend der Ortsklasseneinteilung eine Erhöhung ihrer Bezüge in der Weise zugebilligt worden, daß der Teuerungszuschlag in Ortsklasse A auf 70 %, in B auf 65 %, in C auf 60 %, in D und E auf 55 % erhöht worden ist. Eine in der Presse verbreitete Nachricht, daß diese Verständigung unter Überstimmung eines Teiles der Eisenbahnervertreter durchgesetzt worden sei, ist nicht zutreffend, vielmehr wird amtlich mitgeteilt, daß sich die vier Eisenbahnerorganisationen in allen Fragen verständigt haben und für das Zustandekommen der Vereinbarung gleichmäßig die Verantwortung tragen. Allerdings erklären gewisse radikale Gruppen die Zugeständnisse für ungenügend, so der erweiterte Vorstand des Deutschen Eisenbahnerverbandes und der Aktionsausschuß der vier großen Organisationen der Eisenbahner des Westens, die das Ergebnis der mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen ablehnen und im Fall einer Annahme eine „Sonderaktion“ ankündigen. Trotzdem darf man hoffen, daß durch das sehr entgegenkommende Zugeständnis der Regierung die Bewegung und die Unzufriedenheit zum Stillstand kommen werden. Die für die deutsche Finanzwirtschaft verantwortlichen Organe werden nur unter den allerschwersten Bedenken diese erneute große Ausgabe auf sich genommen haben, zu deren Deckung es an Mitteln fehlt. Die Regierung wird die Vereinbarung zunächst noch den gesetzgebenden Körperschaften zur Stellungnahme vorlegen.

— **Güterverkehr zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg und Deutschland einschließlich des Saargebiets.** Für den Güterverkehr zwischen den genannten Staaten sind die reglementarischen Bestimmungen für den Eil- und Frachtgutverkehr mit lebenden Tieren, Fahrzeugen und Leichen herausgegeben worden. Danach treten zu dem bisherigen Internationalen Übereinkommen die wichtigen Bestimmungen, nach denen Stückgüter und Wagenladungen nach und von Frankreich mit der genauen Anschrift des Empfängers versehen sein müssen. In bezug auf die Frachtberechnung werden die in Mark berechneten Sätze in Frankreich, Belgien usw. in Frankenwährung umgerechnet, wobei die umrechnende Eisenbahnverwaltung den Kurs feststellt. Die Beträge von Nachnahmesendungen müssen in Zukunft in der Währung des Versandlandes angegeben werden, den Umrechnungskurs gibt jedoch die umrechnende Verwaltung und nicht das Versandland an. Die Lieferfristen werden für Belgien für Eilgut um 2 und für Frachtgut um 4 Tage verlängert, die sich ohne weiteres um 24 Stunden vermehren, wenn ein gesetzlicher Feiertag in die Lieferfrist fällt. In Deutschland und im Saargebiet ist bis auf weiteres eine 10tägige Zuschlagsfrist festgesetzt worden. Weiterhin werden noch genauere Anweisungen bezüglich des Verfügungsrechts des Absenders und der Interessendeklaration als Zusatzbestimmungen zu dem Internationalen Übereinkommen aufgenommen.

— **Erhebung einer Verkehrssonderabgabe im Memelgebiet.** Auf Verordnung des Gouverneurs des Memelgebiets wird mit Wirkung vom 1. Januar 1921 bei allen auf den Eisenbahnen des Memelgebiets auf Frachtbrief oder ähnlichen Urkunden beförderten Gütern eine Sonderabgabe erhoben. Sie beträgt bei allen als Stückgut auf den Eisenbahnen und Wasserwegen des Memelgebiets oder über See einkommenden oder ausgehenden Gütern 5 ₰ für jedes Kilogramm; bei Lebensmitteln 1 ₰. Für Massengüter wird eine Gebühr von 50 ℳ für den Wagen erhoben; Ermäßigungen sind für einzelne Güter (Baumaterialien, Lebensmittel, Düngemittel, Holz u. dgl.) zugelassen. Die Mindestgebühr beträgt 50 ₰.

— **Unternehmerfahrscheine.** Dem bekannten Reisebüro Cook & Son in London, das schon vor dem Kriege internationale Reisen veranstaltete, sind, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ mitteilt, von der Eisenbahnverwaltung durch Vermittlung des Mitteleuropäischen Reisebüros für Strecken der deutschen Eisenbahnen besondere Fahrscheine überlassen worden, die im Kopf den Aufdruck „Cooks Touren“ und darunter die Firma des Mitteleuropäischen Reisebüros tragen. Diese Fahrscheine haben auf der Rückseite die Wegevorschrift und den Wortlaut der Fahrscheine in englischer Sprache. Den Vertretungen des Mitteleuropäischen Reisebüros, die Fahrscheine für ausländische Strecken unter eigner Firma ausgeben, ist gestattet worden, auch die deutschen Fahrscheine in ihre Heftumschläge einzuheften, ohne daß es der Verwendung des Heftumschlages des M. E. R. bedarf, und zwar werden sich die einzelnen Büros durch folgende Farben unterscheiden: Reisebüro Cook & Son, grüner Heftumschlag, Nordisches Reisebüro, Bennet-Reisebüro, Schwedisches Reisebüro und Verkehrsbüro „Norden“, die beiden letzten in Berlin, rote Heftumschläge, Amtliches Reisebüro für Norwegen in Berlin, grauer Heftumschlag.

— **Winterzuschlag bei bahnamtlichen Rollfuhren.** Wie die Eisenbahnverwaltung der Handelskammer zu Berlin mitteilt, hat sie sich entschlossen, auch den Bahnspediteuren zu gestatten, infolge von Schnee und Glätte einen Zuschlag zu den Rollgebühren zu erheben. Der Zuschlag beträgt 50 % des Rollgeldes.

— **Die Neubestellungen auf die Niederschriften der ständigen Tarifkommission** der Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1921 sind bis spätestens zum 15. Februar d. J. bei dem Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Berlin anzumelden. Der Jahresbezugspreis beträgt 100 ℳ, dieser Betrag würde bis zum vorgenannten Zeitpunkt gebührenfrei bei der Hauptkasse, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzuzahlen sein. Die Zahlung kann auch geleistet werden: 1. an jede Reichsbankstelle auf das Girokonto der Eisenbahn-Hauptkasse Berlin unter gleichzeitiger Benachrichtigung der letzteren; 2. an jedes Postamt durch Zahlkarte oder an das Postscheckamt Berlin durch Überweisung auf das Postscheckkonto Berlin Nr. 2909 der Eisenbahn-Hauptkasse. Dabei würde in jedem Falle zur Vermeidung von Rückfragen genau der Name und Wohnort des Einzahlers und der Grund der Zahlung anzugeben sein.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Es sind planmäßige Stellen verliehen worden: a) für Mitglieder der Eisenbahndirektionen und des Eisenbahn-Zentralamts den Regierungs- und Bauräten Claus in Frankfurt (Main), Fatken in Königsberg (Pr.), Schmelzer und Wilhelm Neumann in Berlin; b) für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Borchert in Schweidnitz, Dr.-Ing. Schütz in Meseritz und Rosien in Schwiebus sowie den Eisenbahninspektoren Maschke in Insterburg, Thiersch in Frankenberg (Eder) und Robert Köhler in Ortelsburg; c) für Vorstände der Eisenbahn-Maschinen-, Werkstätten- usw. Ämter: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Erwin Rosenthal in Gleiwitz und Oberbeck in Witten sowie den Eisenbahninspektoren Gräfe in Jena, Heydemann in Schneidemühl und Bückart in Opladen; d) für Regierungsbaumeister: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Georg Neumann in Beuthen (Oberschl.), Seib in Trier und Frings in Ahrweiler, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Karl Fröhlich in Berlin, Gerteis in Frankfurt (Main) und Vogeler in Weißenfels sowie dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Dähnick, z. Zt. in Berlin. — Versetzt sind: der Regierungsrat Dr. jur. Calmberg, bisher in Hannover, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Mainz und der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Seib, bisher in Saarbrücken, zur Eisenbahndirektion nach Trier. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt worden: die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Dietrich Hacke aus Trier und Dr.-Ing. Heinrich Meyer aus Loxstedt, Kreis Geestemünde.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind folgende Änderungen eingetreten: Am 1. Januar d. J. ist der mit dem Titel und Rang eines Geheimen Rates bekleidete Ministerialrat Eduard Ritter v. Weiß auf sein Ansuchen auf Grund des § 29 des Staatsvertrages wegen Überganges der einzelstaatlichen Eisenbahnen auf das Reich unter

Anerkennung seiner vorzüglichen Dienstleistung in den dauernden Ruhestand versetzt. — Befördert sind zu Regierungsräten in etatsmäßiger Weise und zwar a) mit Wirkung vom 1. April 1920 an: der Direktionsrat des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Karl Schneider, der Vorstand der Bauinspektion I Schweinfurt Direktionsrat Joseph Bleibinhaus, der Vorstand der Bauinspektion Ansbach Direktionsrat Max Wild, der Direktionsrat des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Johann Hellenthal, der Vorstand der Betriebsinspektion Schwandorf Direktionsrat Otto Semmelmann, der Vorstand der Bauinspektion II Kaiserslautern Direktionsrat Johann Kohl, der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Nördlingen Direktionsrat Friedrich Will, der Vorstand der Werkstätteninspektion Regensburg Direktionsrat Ludwig Fischer, der Vorstand der Maschineninspektion Rosenheim Direktionsrat August Rauch beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, der Vorstand der Werkstätteninspektion I Kaiserslautern Direktionsrat Ernst Bühler, der Vorstand der Maschineninspektion Weiden Direktionsrat Eugen Konrad, der Direktionsrat des Maschinenkonstruktionsamtes beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Friedrich Hörmann, der Vorstand der Werkstätteinspektion I Weiden Direktionsrat Richard Aldinger, der Vorstand der Werkstätteinspektion II Regensburg Direktionsrat Johann Hübner, der Vorstand der Werkstätteinspektion Augsburg Direktionsrat Friedrich Fettinger, der Vorstand der Betriebsinspektion Schweinfurt Direktionsrat Wilhelm Völcker, der Vorstand der Maschineninspektion I München Direktionsrat Johann Mühl, der Vorstand der Neubauinspektion München für den elektrischen Eisenbahnbetrieb Direktionsrat Georg Naderer, der Vorstand der Neubauinspektion Tutzing für den elektrischen Eisenbahnbetrieb Direktionsrat Karl Knie, der Vorstand der Maschineninspektion Bamberg Direktionsrat Leo Schlosser, der Vorstand der Werkstätteinspektion I München Direktionsrat Georg Rau, der Vorstand der Werkstätteinspektion II München Direktionsrat Hermann Angerer; b) mit Wirkung vom 1. September 1920 an: der Vorstand der Bauinspektion II Schweinfurt Direktionsrat Joseph Schelbert, der Vorstand der Werkstätteinspektion Ludwigshafen Direktionsrat Adolf Kummer; c) mit Wirkung vom 1 Dezember 1920: der Direktionsrat des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Max Völcker und der Vorstand der Bauinspektion Bamberg Direktionsrat Karl Horbelt; d) mit Wirkung vom 1. Januar 1921 an: der Direktionsrat des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, Dr. Emil Wehrmann und der Vorstand der Maschineninspektion Regensburg Direktionsrat August Fried. — Gestorben ist der Regierungsrat Otto Rathmayer in Regensburg.

Bei der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden ist der Vorstand des Bureaus für Arbeiterversicherung, Eisenbahndirektor Schöne, zum Regierungsamtmann befördert worden. — Der Bauamtmann Hofmann beim Bauamt Döbeln II ist zum Neubauamt Bad Lausick versetzt worden.

Österreich.

— Die Wagenzählungen in den Nationalstaaten. Auf Veranlassung einer hierfür eigens gebildeten Ententekommission wurde, wie wir der „Neuen Freien Presse“ entnehmen, eine Zählung der Wagen in den mitteleuropäischen Staaten vorgenommen. Diese Zählung hatte auch den Zweck, Ordnung in die Fahrbetriebsmittelverhältnisse zu bringen und die Rückgabe von Wagen, die sich nicht rechtmäßig auf einem Gebiete befinden, einzuleiten. Von den Nationalstaaten ist die Tschechoslowakei fast die einzige, die sich mit den rechtmäßigen Eigentümern der Wagen ins Einvernehmen gesetzt hat und sie für deren weitere Inanspruchnahme entschädigte. Österreichische Eigentümer von Wagen, die sich in Polen und Südslawien befinden, waren bisher noch nicht in der Lage, ihre Wagen aus diesen Ländern zurückzubekommen oder Pachtverträge, die ihnen eine Entschädigung für die weitere Benutzung der Wagen gewähren, abzuschließen. Auch in Rumänien befindet sich noch immer eine erhebliche Zahl österreichischer Fahrbetriebsmittel, die zum Teil in hohem Maße reparaturbedürftig sind und die Stationen verstopfen. Wie wichtig die Rückgabe von Wagen für die österreichischen Besitzer ist, geht auch aus der starken Steigerung der Wagenpreise hervor, die sich bis in die letzten Wochen fortgesetzt hat. Ein Kesselwagen, der zum Beispiel im Jahre 1914 für 6500 K. gebaut werden konnte, bedingt jetzt einen Aufwand von 700 000 K. Im gleichen Verhältnis sind auch die Kosten der Güter- und Personenwagen gestiegen.

— Erleichterte Abfertigung im Eisenbahnverkehre zwischen Österreich und Ungarn. In dem kürzlich abgeschlossenen Verkehrsübereinkommen zwischen Österreich und Ungarn, das einen Bestandteil des neuen österreichisch-ungarischen Wirtschaftsabkommens bildet, ist eine Bestimmung enthalten, derzufolge für den Personen- und Güterverkehr zwischen den beiden Staatsgebieten sowie zwischen dem Gebiete des einen Teiles und dritten Staaten über das Gebiet des anderen Teiles nach Maßgabe des bestehenden Bedürfnisses und soweit es die Währungsverhältnisse zulassen, direkte Tarife erstellt werden sollen. Bis zur Einführung solcher direkter Tarife wird durch Schaffung entsprechender Tarifbehelfe für eine Erleichterung in der Frachtberechnung vorgesorgt werden. Wie verlautet, werden bereits in der nächsten Zeit die österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen zusammentreten, um zunächst solche vorläufige Tarifbehelfe für die wichtigsten österreichisch-ungarischen Verkehrsverbindungen auszuarbeiten. Diese Tarifbehelfe dürften in Schnittform, und zwar dergestalt angelegt werden, daß die Teilfrachtsätze für die österreichische Strecke in österreichischer, die für die ungarische Strecke in ungarischer Währung zur Verlautbarung gelangen. Hierbei soll es jedoch freigestellt werden, die Gesamtbeförderungsgebühren auch in der Währung des die Einhebung besorgenden Staates zu entrichten. Durch diese Neueinführung wird die Möglichkeit für eine vorgängige Ermittelung der Beförderungsgebühren auch rücksichtlich der ausländischen Strecke gegeben sein. Überdies wird infolge der wieder ermöglichten durchgehenden Abfertigung zweifellos eine Verkürzung der Beförderungsdauer erreicht werden.

— Der Verkehr über Aßling. Die in jüngster Zeit zwischen der Staatsbahndirektion Villach und der südslawischen Direktion in Agram wegen Freimachung des Schienenweges über Aßling geführten Verhandlungen haben zu einem befriedigenden Ergebnis geführt. Dadurch, daß der Verkehr über Aßling und damit auch auf der Wocheiner Linie nunmehr wieder zur Eröffnung gelangen kann, wird nicht nur eine bedeutende Verkehrserleichterung auf der sehr stark überlasteten Staatsbahnstrecke über Tarvis, sondern auch auf der ebenfalls übermäßig in Anspruch genommenen Südbahnstrecke nach Triest erzielt werden.

— Ernennungsbefugnis des Bundesministers für Verkehrswesen. Auf Grund des Artikels 66, Absatz 1, des Gesetzes vom 1. Oktober 1920 (Bundes-Verfassungsgesetz) wurde zufolge Entschließung des Bundespräsidenten vom 20. Dezember 1920 bis auf Widerruf den Mitgliedern der Bundesregierung das Recht, in ihrem Ressort die Bundesbeamten von der siebenten Rangklasse — diese eingeschlossen — abwärts sowie alle sonstigen Bundesangestellten mit Ausnahme der fachtechnischen und rechtskundigen Mitglieder des Patentgerichtshofes und der Hochschulprofessoren unter Beobachtung der bestehenden allgemeinen Vorschriften zu ernennen. Im Ressortbereiche des Bundesministeriums für Verkehrswesen erstreckt sich diese Übertragung des Ernennungsrechtes auch auf die unter die Besoldungsordnung der Staatseisenbahnverwaltung (vgl. Nr. 74/1920 S. 803 d. Ztg.) sowie auf die unter die Besoldungsordnung der Postverwaltung fallenden Bediensteten der ersten 18 Verwendungsgruppen mit Ausnahme der Vorstände der Staatsbahndirektionen und der Postdirektionen.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— Verstaatlichung der Privatbahnen. Die Reichenberger Handels- und Gewerbekammer hat zur Frage der Übernahme der Verwaltung der Privatbahnen durch den Staat (vgl. Nr. 94, Jahrg. 1920, S. 1029) folgende Ausführungen gemacht: Wie bekannt, hat die Regierung vor einiger Zeit im Abgeordnetenhause eine Gesetzesvorlage betreffend die Übernahme der Privatbahnen durch den Staat auf Rechnung der Konzessionäre eingebracht, ohne daß diese Vorlage den wirtschaftlichen Interessenvertretungen vorher zur Begutachtung übermittelt worden ist. Der Verkehrsausschuß der Reichenberger Handelskammer hat in seiner gestrigen Sitzung gegen diese Gesetzesvorlage Stellung genommen und beschlossen, eine Petition an die beiden Häuser der Nationalversammlung zu richten, worin die Ablehnung der Vorlage gefordert wird. Die tschechischen Mitglieder des Ausschusses stimmten dem Beschlusse insofern zu, als sie wohl die Verstaatlichung, d. h. die volle Einlösung der Privatbahnen forderten, die in dem Gesetzentwurfe vorgesehene Sequestration jedoch ebenfalls ablehnten.

Der Bericht des Verkehrsausschusses bemerkt einleitend, daß die im Motivenberichte zur Gesetzesvorlage angeführten Gründe für die Sequestration — und einer solchen komme die in der Vorlage vorgesehene Übernahme der Verwaltung gleich — nicht stichhaltig sind. Für eine so einschneidende Entziehung des Verfügungsrechtes über das Privateigentum

liegen weder rechtliche noch wirtschaftliche Gründe vor. Die Sequestration sei in der Eisenbahnbetriebsordnung als die schärfste Strafe gegen eine Privatbahn gedacht, welche ihren Verpflichtungen nicht nachkomme; hierzu habe aber keine der noch bestehenden Privatbahnen Anlaß gegeben. Andererseits werden in dem Momente, in dem die Vorlage Gesetz wird, die Aktien und Prioritäts-Obligationen der Privatbahnen schon aus dem Grunde eine empfindliche Entwertung erfahren, weil den Aktionären jeder Einfluß auf den Ertrag und die Bilanz der Bahnen entzogen wird und nach diesen Erfahrungen kein Vertrauen zu der staatlichen Verwaltung bestehen kann. Keine Privatbahn werde mehr für Investitionen in größerem Umfange, die sie nicht aus eigenen Mitteln bestreiten kann, einen Kreditgeber finden, und die Entwertung der Aktien werde insbesondere bei den im Auslande ansässigen Aktionären lebhafte Beunruhigung hervorrufen, und es ist keine übertriebene Befürchtung, wenn man annimmt, daß eine solche Maßnahme der Regierung, die sich über das, was bisher Recht und Gesetz war, hinwegsetzt, den Kredit des Staates im Auslande empfindlich berühren wird. Die Folge davon wird aber die Allgemeinheit in der Zurückhaltung des Auslandes bei der Gewährung von Krediten, in der Verschlechterung des Kronenkurses und infolgedessen in einer Verteuerung der Auslandsbezüge zu spüren bekommen.

Wenn der Staat die Absicht habe, zum reinen Staatsbahnsystem überzugehen, dann solle er die Privatbahnen gleich voll einlösen und ihr Anlagekapital nicht erst durch eine Maßnahme entwerten, die mit allen bestehenden Rechtsgrundsätzen in krassem Widerspruche steht. Im übrigen habe sich der Staatsbetrieb gegenüber dem Privatbetriebe bisher nicht bewährt. Der Bericht fordert somit die gänzliche Ablehnung der Vorlage und für den Fall, als es zu dieser nicht kommen sollte, ihre Abänderung in mehreren Anträgen, von denen der wichtigste der ist, daß die endgültige Entscheidung der allfälligen Differenzen zwischen den Konzessionären und der Staatseisenbahnverwaltung nicht dem Eisenbahnministerium, das in diesem Falle Partei ist, sondern einem Schiedsgerichte übertragen werde, was übrigens kein Novum bedeute. Schließlich fordert der Bericht für den Fall der Übernahme der Aussig-Teplitzer Eisenbahn die Errichtung einer Staatsbahndirektion in Teplitz.

Ungarn.

— Dr. Ludwig v. Hegyeshalmy — Handelsminister. Der Reichsverweser hat Dr. Ludwig Hegyeshalmy zum Handelsminister ernannt, der nunmehr zum zweiten Male in dieser Eigenschaft sein Amt antritt. Der neue Handelsminister hat schon seit längerer Zeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens eine ersprießliche Tätigkeit entfaltet; er bekleidete im Jahre 1910 die Stelle des Präsidentenstellvertreters der ungarischen Staatsbahnen und war im verflossenen Jahre kurze Zeit hindurch Handelsminister. Durch seine umfassende Bildung, seine Fachkenntnisse und sein starkes Organisationstalent wird er in seiner neuen Stellung dankenswerte Dienste leisten können.

— Schlafwagenverkehr auf den Staatsbahnen. Zwischen der Station Budapest-Westbahnhof und Szeged wurden — mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage — mit den täglich verkehrenden Zügen 716 und 717/a, und mit den zwischen Budapest-Ostbahnhof und Sátoraljaujhely, gleichfalls mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, täglich verkehrenden Zügen 428/a und 429 vom 15. Dezember v. J. ab je ein Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Verkehr gesetzt. Die Schlafwagen stehen Reisenden der I. und II. Klasse zur Verfügung, die eine direkte Fahrkarte I. oder II. Klasse für die ganze Linie Budapest-Szeged bzw. Budapest-Sátoraljaujhely lösen, auch wenn sie unterwegs ein- oder aussteigen. Der Preis der Bettkarten beträgt nach Szeged I. Klasse 9,60, II. Klasse 7,60, nach Sátoraljaujhely I. Klasse 13,50, II. Klasse 10,80 französische Franken, die auch nach dem Tageskurse in ungarischen Kronen entrichtet werden können.

— Einstellung und Wiederaufnahme des Personenverkehrs. Nach einer Verordnung der Direktion der Königl. ungarischen Staatsbahnen wurde mit Rücksicht auf die schwierige Kohlenlage, insbesondere aber wegen der während der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage sich verringernden Kohlenförderung, vom 23. Dezember 1920 bis 3. Januar 1921 auf sämtlichen Linien der Staatsbahnen — die D- und Eilzüge ausgenommen — der Fernpersonenverkehr vollständig eingestellt. In dieser Zeit blieben am 25. und 26. Dezember, ferner am 1. und 2. Januar die für die Sonntage, an den übrigen Tagen aber die für die Sonnabende festgesetzten Beschränkungen bestehen. Am 4. Januar wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen. Die für den Sonnabend und Sonntag festgestellten Einschränkungen bleiben auch weiter in Gültigkeit. An Sonnabenden werden infolgedessen nur die Lokalzüge, an Sonntagen diese Züge nur in beschränkter Zahl verkehren. Die Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft hatte vom 25. Dezember bis zum 2. Januar 1921 auf ihren Linien gleichfalls den Personenverkehr mit Ausnahme des Nachbarverkehrs eingestellt. Am 3. Januar wurde der Personenverkehr im bisherigen Umfange wieder aufgenommen.

— Fahrpreisermäßigungen für Schüler. Die Gültigkeitsgrenze der Schülerabonnementskarten wurde nach einer Verordnung des Handelsministers von 80 Kilometer auf 120 Kilometer ausgedehnt. Außerdem können die Schüler und deren Eltern, die nicht am Sitze der betreffenden Lehranstalt wohnen, behufs Versorgung ihres Bedarfes an Lebensmitteln und Kleidern monatlich zweimal mit einer halben Fahrkarte der betreffenden niedrigeren Wagenklasse von ihrem Wohnorte nach dem Sitze der Lehranstalt reisen. Diese Begünstigung kann von den Schülern auch während der Schulferien in Anspruch genommen werden. Es ist eine mit Photographie versehene Legitimation erforderlich, die von der Direktion der Staatsbahnen ausgestellt wird.

— Handelsminister Hegyeshalmy über den freien Verkehr. Der jüngst ernannte Handelsminister Dr. Ludwig v. Hegyeshalmy hat sich über den freien Handel folgendermaßen geäußert: Ich bin davon überzeugt, daß der Handel nur dann den ihm gebührenden Platz vollkommen ausfüllen kann, wenn er seinen Beruf auf Grund des freien Wettbewerbes erfüllen kann. Dieser Grundsatz kann jedoch plötzlich, ohne jeden Übergang nicht verwirklicht werden, nachdem die Kriegswirtschaft den Handel notwendigermaßen in Fesseln geschlagen hat. Diese können nur stufenweise gelöst werden. Alles muß aufgeboten werden, um den freien Handel auf der ganzen Linie wieder ins Leben zu rufen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß dieses Ziel wird erreicht werden können. Auch die Aufnahme des wirtschaftlichen Verkehrs mit den Nachfolgestaaten halte ich für dringend notwendig. Daran, daß dies bisher nicht erfolgt ist, sind nicht wir, sondern die betreffenden Staaten schuld, die — gewiß aus politischen Gründen — einen ziemlich zurückhaltenden Standpunkt eingenommen haben. Da aber auch diese Staaten unberechenbare Schäden erleiden und sie von unserer Seite bezüglich der Aufnahme des Verkehrs im wohlaufgefaßten Interesse unseres Vaterlandes das weitestgehende Entgegenkommen finden werden, ist kaum daran zu zweifeln, daß der Verkehr in kurzer Zeit eröffnet werden wird und die normalen Zustände des Wirtschaftslebens auch auf diesem Gebiete wiederkehren werden.

— Wiederherstellung der Tokajer Eisenbahnbrücke. Die Tokajer Eisenbahnbrücke wurde wieder in betriebsfähigen Zustand gebracht und dem Verkehr übergeben, so daß der direkte Eisenbahnverkehr mit Debreczen wieder hergestellt worden ist.

— Materialbestellungen in Deutschland. Die ungarischen Staatsbahnen haben in Deutschland behufs Herstellung von Fahrbetriebsmitteln sowie Halbfabrikaten Räder im Werte von vierhundert Millionen Kronen angekauft. Den Gegenwert hat ein holländisches Finanzkonsortium den ungarischen Staatsbahnen auf zwei Jahre vorgestreckt. Dieses Geschäft wurde durch ein Wiener Bankhaus vermittelt.

— Aufnahme des Güterverkehrs zwischen Ungarn und Rumänien. Im Verlaufe der von ungarischer, österreichischer und rumänischer Seite in Angelegenheit der Aufnahme des Eisenbahnverkehrs gepflogenen Verhandlungen (vgl. Nr. 1, S. 14 d. Ztg.) wurden mehrere wichtige Vereinbarungen getroffen. Es wurde beschlossen, daß die zwischen Ungarn und Rumänien über die Aufnahme des Güterverkehrs abgeschlossene Vereinbarung am 1. Januar 1921 in Kraft treten soll. Der Güterverkehr wird vorläufig über Lökösháza und Biharkeresztes abgewickelt. Es wurde ferner zu dem aus Paris-Ostende bis Wien verkehrenden Expreßzug durch Einstellung eines aus Wien nach Bukarest fahrenden D-Zuges, der zum ersten Male am 16. Januar von Wien abgeht, ein Anschluß hergestellt. Geregelt wurde außerdem auch die Frage der Durchfuhr der Güterwagen zwischen Ungarn und Rumänien, die Frage, wie die bisherigen Wagenschulden der Rumänen getilgt werden sollen. Im Anschluß an die Verhandlungen ist auch zwischen Ungarn und Österreich eine Vereinbarung zustande gekommen bezüglich der aus Südslawien über Szabadka nach Österreich gehenden Getreide- und Mehlsendungen.

Die Entwürfe der formellen Übereinkommen sind bereits

bis zu den kleinsten Einzelheiten ausführlich ausgearbeitet und durch die bei den Beratungen persönlich anwesenden Bevollmächtigten der beteiligten Regierungen unterzeichnet worden. Demzufolge brauchen die betreffenden Übereinkommen nur noch gehörig verlautbart zu werden, um nach Ablauf der gesetzlich festgesetzten Frist sofort in Kraft zu treten.

— **Zusammensetzung des in Budapest sitzenden Generalsekretariats der Donaukommission.** In der in Wien abgehaltenen Vollversammlung der Internationalen Donaukommission wurde unter anderem der Personalbestand des in Budapest eingerichteten Generalsekretariats festgestellt. Danach werden neben dem Generalsekretär, dem französischen Korvettenkapitän Alexis Baule, vier Abteilungschefs, vier Beamte I. Klasse, zwei Beamte II. Klasse und fünf Beamte III. Klasse ihr Amt versehen. Zum Chef der Verwaltungsabteilung wurde Linienschiffsleutnant Graf Henri Augustin Millmann, zum Chef der Schiffahrtsabteilung Ingenieur Otto Popper bestellt.

— **Betriebseinstellung der Eisen- und Maschinenfabriken.** Die Eisen- und Maschinenfabriken sind gezwungen worden, ihren Betrieb infolge Kohlenmangels vom 20. Dezember bis zum 10. Januar 1921 einzustellen. Die Einstellung des Betriebes berührt am empfindlichsten die Maschinenindustrie, in der — die staatlichen Werkstätten mitinbegriffen — etwa 40 000 Arbeiter angestellt sind.

— **Verlängerung der Güterverkehrseinschränkung.** Nach einer Verordnung der Direktion der Königl. ungarischen Staatsbahnen wurde die Einschränkung (vgl. Nr. 93/1920, S. 1020 d. Ztg.) des Güterverkehrs — mit Ausnahme der Lebensmittelsendungen und Brennstoffe — infolge des Kohlenmangels auf unbestimmte Zeit verlängert.

— **Personalnachrichten.** Der Direktorstellvertreter der kommerziellen Hauptabteilung der ungarischen Staatsbahnen, Ignaz Feleki, wurde auf eigenes Verlangen in den Ruhestand versetzt. Feleki hat Jahrzehnte hindurch eine besonders ersprießliche Tätigkeit entfaltet. Mit ihm scheidet einer der tüchtigsten Beamten aus dem Dienst. — Ernannt wurden Oberinspektor Desider Garda zum Debreczener Betriebsleiter und Oberinspektor Arpád Kubányi zum Betriebsleiter-Stellvertreter derselben Betriebsleitung, ferner Oberinspektor Eduard Wolter, Leiter der Verkehrsabteilung Fla, zum Stationschef des Budapester Westbahnhofes. — Der pensionierte Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Johann Zucker ist am 21. Dezember im 84. Lebensjahre gestorben.

Die Generaldirektion der Ersten Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft hat in ihrer jüngst abgehaltenen Sitzung den Generalstabsobersten Géza v. Dormándy zum Direktionsstellvertreter bei der Verkehrsdirektion für Ungarn ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Neue Gütertarife bei den schwedischen Staatsbahnen. Gothenburger Hafenbahn.** Die Eisenbahndirektion lehnt in einem an das Verkehrsministerium erstatteten Bericht den von der Handelskammer eingebrachten Vorschlag einer vorläufigen Regelung der Frachttarife für verschiedene Verkehrszweige und verschiedene Waren, wobei die infolge der letzten Frachterhöhungen eingetretenen Schwierigkeiten in der Landesernährung beachtet werden sollten, ab. In diesem Bericht wird hervorgehoben, daß die Frage der Einführung einer neuen Tarifierung von der Direktion aufgegriffen sei, und daß der Vorschlag des Tarifierungsausschusses daher augenblicklich der Prüfung bei der Direktion unterliege. Auf Grund der vollständig geänderten Preisverhältnisse müssen die vom Tarifierungsausschuß vorgeschlagenen Sätze einer durchgreifenden Umarbeitung unterzogen werden. Bei dieser Umarbeitung wird die Direktion natürlich die vom Tarifierungsausschuß entwickelten Gesichtspunkte der Staffelung auf größere Entfernungen und der geeigneten Anpassung der Tarifsätze an die verschiedenen Güter möglichst berücksichtigen. Es soll hierbei auch geprüft werden, inwieweit Verschiebungen in der vom Ausschuß vorgeschlagenen Gütereinteilung auf Grund der geänderten Verhältnisse vorgenommen werden müssen. Die Eisenbahndirektion beabsichtigt, diese Prüfung schleunigst durchzuführen. Die Forderung einer vorläufigen Regelung der Frachtsätze sei unter diesen Umständen nicht vertretbar, da ja mit einer längeren Dauer einer solchen vorläufigen Regelung doch nicht zu rechnen sei. Was die hervorgehobenen Schwierigkeiten der Ernährung des Landes als Folgen der letzten Frachterhöhungen betreffe, so erklärt sich die Direktion bereit, die Gründe des Tarifierungsausschusses in dem Maße zu beachten, wie dies mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Staatsbahnen vereinbar sei.

Bezeichnend für den grundsätzlichen Standpunkt, den die schwedischen Staatsbahnen bei der Notwendigkeit, auch entgegen den dringenden Wünschen und Anforderungen der Beteiligten die Tarife und Abgaben hochzuhalten, einnimmt, ist ihre Stellungnahme in der Frage der Gothenburger Hafenbahnen. Mit Rücksicht auf die hohen Betriebskosten dieser Hafenbahnen hat die Eisenbahndirektion ab 1. Januar 1921 die besonderen hierfür geltenden Sätze bedeutend erhöht. In ihrer Begründung hebt die Eisenbahndirektion hervor, daß sie bei der allgemein gegenwärtig hervortretenden Betonung der Erwerbsinteressen darauf sehen müsse, daß die Staatsbahnen mindestens ihre Selbstkosten im Hafenverkehr gedeckt bekommen.

Dr. S.

— **Personalentlassungen bei den schwedischen Staatsbahnen.** Die Bezirksverwaltungsbehörden haben der Eisenbahndirektion angezeigt, daß infolge Verkehrsrückganges bei den Bezirken nunmehr „außerordentliches“ Personal überflüssig sei. Zum Ausgleich dieses Überschusses könne man die entsprechende Anzahl Aspiranten entlassen. Die Eisenbahndirektion hat daraufhin den Linienverwaltungen mitgeteilt, daß aus wirtschaftlichen Rücksichten auch Entlassungen außerordentlichen Personals nicht zu vermeiden seien. Doch sollen Familienväter und versorgungspflichtiges Personal in letzter Linie daran kommen, und es soll durch Benehmen zwischen den Bezirken und durch entsprechende Personalverschiebungen dafür gesorgt werden, daß die jüngeren vor den älteren entlassen werden. Nichtannahme einer Versetzung gilt als Kündigungsgrund.

Dr. S.

— **Einschränkung der Freifahrtvergünstigungen auf den schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat nunmehr bei der Regierung ihren schon länger angekündigten Antrag auf Einschränkung der Freifahrtvergünstigungen eingebracht. Die Regierung schlägt teilweise die Aufhebung des Rechtes von nicht am Dienstorte wohnhaften Bediensteten auf ständige Freifahrt zwischen Wohn- und Dienstort vor, teils die Herabsetzung der jetzt vorgeschriebenen Altersgrenze für die Ausfolgung von Haushaltfreischeinen an nicht selbstversorgende, zu Hause befindliche Kinder von 20 auf 18 Jahre, teils endlich eine Einschränkung der Vergünstigung, Haushaltfreischeine für weibliche Bedienstete zu erhalten, für den Fall, daß es sich um eine Haushaltvorsteherin in einer Familie mit Kindern unter 18 Jahren handelt. Weiter hat die Eisenbahndirektion in ihrem Schreiben an den Chef des Verkehrsdepartements angeregt, daß die Ausfertigung von Jahreskarten der Staatsbahnen an die Mitglieder gewisser Ausschüsse und an Beisitzer ganz eingestellt werden möchte, und daß Freifahrtvergünstigungen, die verschiedenen, in mehreren Staatsverwaltungszweigen angestellten (sich an Zahl auf über 300 belaufenden) Personen, wie Landeshauptleuten, Bischöfen, Landesvögten und Provinzialstaatsanwälten zukommen, in größtem Umfange abgestellt werden müssen. Daß von seiten des Personals sich bereits Äußerungen des Protestes bemerkbar machten, bevor nur der Antrag erschien, kann nicht überraschen.

Dr. S.

— **Erhöhung der Gütertarife in Polen.** Die Frachtsätze und Gebühren des Gütertarifes für Polen, die seit 1. Juli 1920 bereits einmal erhöht wurden, sind, wie wir dem Allg. Tarif-Anzeiger entnehmen, mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1920 neuerlich, und zwar um 100 %, erhöht, somit verdoppelt worden. Eine Ausnahme bilden nur die Frachtsätze für Wagenladungen von Stein- und Braunkohlen, Koks und Briketts sowie von Holz und Hölzern, als Scheit- und Rundholz, unter 2,5 m lang. Für diese Artikel gelangt bei Frachtzahlung für ganze Wagenladungen eine neue Spezialklasse A zur Anwendung, die nichts anderes ist, als die um 50 % erhöhte allgemeine Tarifklasse VI. Ebenfalls mit 1. Dezember 1920 ist auch eine Erhöhung der Nebengebühren, und zwar um 50 %, eingetreten; nur die „Ver-, Aus- und Überladegebühr“ sowie die „Gebühren für die Aufbewahrung der Sendungen“ erfuhren eine Erhöhung um 100 %.

— **Instandsetzung der rumänischen Betriebsmittel** (vgl. auch die aus anderer Quelle stammende Mitteilung in Nr. 1, S. 14 d. Ztg., die mit nachstehender Nachricht im Widerspruch steht). Der Betriebsmittelpark der rumänischen Staatsbahnen, sowohl Lokomotiven wie Wagen, war infolge des Krieges in sehr schlechten Zustand geraten, und die Aufgabe, ihn wieder instand zu setzen, übertrifft die Leistungsfähigkeit der rumänischen Eisenbahnwerkstätten, obgleich diesen, namentlich denjenigen in Bukarest (Grivita) das Lob nicht versagt werden kann, daß sie geräumig und mit allen neuzeitlichen Einrichtungen versehen sind, wie sie zur Instandhaltung eines Betriebsmittelparks vom Umfange des rumänischen erforder-

lich sind. Die rumänische Regierung hat daher schon seit längerer Zeit mit dem Ausland, natürlich nur dem auf Seite der Entente stehenden, wegen der Auffrischung ihres Betriebsmittelparks verhandelt, und diese Verhandlungen haben nunmehr zu dem Ergebnis geführt, daß die Arbeiten an vier englische Firmen, unter denen merkwürdigerweise die an erster Stelle stehenden dieses Fachgebiets nicht vertreten sind, und an eine Anzahl französische Firmen, darunter Schneider und Batignolles, sowie an eine Bukarester Maschinenfabrik übertragen worden sind. Es handelt sich dabei um die Instandsetzung von 5000 Lokomotiven, 30 000 Güter- und 3000 Personenwagen, einschließlich Lieferung der Ersatzteile und Rohstoffe und Stellung der nötigen Maschinen und sonstigen Anlagen. Die Arbeiten werden der Bescheunigung halber in rumänischen Werkstätten ausgeführt, und zwar hat die Regierung den englischen Unternehmern acht und den französischen vier Werkstätten zur Verfügung gestellt. Man erwartet mit Bestimmtheit, daß auf diese Art die Eisenbahnen Rumäniens alsbald wieder zu voller Leistungsfähigkeit gebracht werden können, und sieht dies als den ersten Schritt zum Wiederaufbau des rumänischen Wirtschaftslebens an, das unter dem Kriege schwer gelitten hat, aber bei dem natürlichen Reichtum des Landes alle Möglichkeiten einer günstigen Entwicklung bietet. Nur ist der Rumäne selbst nicht imstande, diese Entwickelung herbeizuführen. Der Engländer, der die rumänischen Wirtschaftsangelegenheiten in die Hand genommen zu haben scheint, wird dies schon eher fertig bringen, doch sollte sich Rumänien darüber klar sein, daß es selbst davon keinen Nutzen haben wird, sondern daß England bei seiner bekannten eigennützigen Politik nur zu gern Rumänien zu seinem eigenen Vorteil ausbeuten wird.

— **Tariferhöhung in Rumänien.** Die rumänische Regierung hat, wie wir dem Allg. Tarif-Anz. entnehmen, am 8. Dezember v. J. folgende Verfügung erlassen: „Hierdurch wird die Genehmigung erteilt, daß die gegenwärtig in Kraft stehenden Lokaltarife der rumänischen Eisenbahnen für Reisende, Gepäck, Hunde und Güter um 100 % erhöht werden, mithin von dem unten angegebenen Tage angefangen die Gebühren doppelt anzuwenden sind. Ausgenommen von dieser Erhöhung werden die Artikel Brennholz und Lebensmittel, für welche besondere Vorschriften gelten. Die gleiche Erhöhung wird auch auf alle Regietaxen, Nebengebühren, Frachtzuschläge, Manipulationsgebühren, Ein- und Ausladekosten, Wagenstandgelder, Wägegebühren sowie auf alle anderen Gebühren, welche in den gegenwärtig in Kraft befindlichen Eisenbahntarifen für Reisende usw. und Güter enthalten sind, angewendet. Die Erhöhung gilt auch für jene Vereinbarungen, die in den verschiedenen Konventionen mit den rumänischen Staatsbahnen getroffen wurden. Schließlich werden auch die ermäßigten Fahrkarten für Reisen auf den Linien der Staatsbahnen, die den Beamten verschiedener Behörden im Interesse des Dienstes ausgefolgt wurden, auf das Doppelte erhöht. Ebenso die Preise für Wochen-, Arbeiter- und Schülerkarten. Diese Maßnahme tritt am 15. Dezember 1920 in Kraft."

— **Personen- und Güterverkehr zwischen Finnland und Rußland.** Nach Artikel 37 des Friedensvertrages zwischen Finnland und Rußland ist ein gemischter Ausschuß für die Ordnung besonderer wirtschaftlicher Fragen einzusetzen. Infolgedessen kann vorderhand kein Handelsaustausch zwischen Finnland und Rußland in Frage kommen, so lange die betreffenden Fragen im Ausschuß nicht behandelt sind. Der Ausschuß soll nach Inkrafttreten des Friedens so schnell wie möglich eingesetzt werden.

Die finnische Eisenbahndirektion schlägt in einem Schreiben an den Staatsrat vor, daß bei dem kommenden Wechselverkehr mit Rußland die Reisenden in Station Rajakoki umsteigen sollen. Auch Güter sollen hier umgeladen werden, doch sollen unter gewissen Bedingungen und nach Übereinkommen mit den Zoll- und Grenzbehörden Güter auch in direkten finnischen Eisenbahnwagen gegen Miete und Sicherheit die Grenze nach Rußland überschreiten können. Wenn der Wagen nicht innerhalb 15 Tagen zurückkehrt, verfällt die Sicherheit zugunsten des finnischen Staates. Dagegen können Güter von Rußland nach Finnland vorderhand nicht unmittelbar verschickt, sondern müssen in Rajajoki umgeladen werden.

Dr. S.

— **Lokomotivbestellungen der Wladikawkaser Bahn.** Wie das „Handelsmuseum" meldet, hat die Verwaltung der Wladikawkaser Bahn mit schwedischen Fabriken einen Vertrag über Lieferung von 1000 Lokomotiven geschlossen; die ersten 150 Lokomotiven dieser Lieferung sollen schon Anfang 1921 in Rußland eintreffen.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen von Südwestafrika.** Ein Bericht des Britischen Handelsbevollmächtigten in Kapstadt beschäftigt sich eingehend mit den Bahnen des Südwestafrikanischen Schutzgebiets, des ehemalien Deutsch-Südwestafrika. Er gibt zunächst eine kurze Beschreibung der Entstehung dieser Bahnen, deren von Haus aus militärischen Charakter er betont, unter der deutschen Herrschaft und schildert dann die Veränderungen während des Krieges. 1915 erbauten die Engländer die 503 km lange Bahn Prieska-Upington-Kalkfontein in Kapspur und stellten so eine Verbindung zwischen den Bahnen von Süd- und Südwestafrika her. In demselben Jahre legten sie die 193 km lange Strecke Karibib-Swakopmund in Kapspur um. Auch von der Walfischbucht bis Swakopmund bauten sie eine 37 km lange Eisenbahn in der gleichen Spurweite. Die Leitung des Eisenbahnwesens im Schutzgebiet Südwestafrika ist der Verwaltung der Eisenbahnen von Südafrika übertragen. Seitdem die Feindseligkeiten eingestellt worden sind und das Besatzungsheer zurückgezogen ist, hat sich Handel und Wandel wieder gehoben, und der Verkehr auf den Eisenbahnen nähert sich wieder früheren Verhältnissen. Sowohl der Personen- wie der Güterverkehr nimmt zu, nachdem er zunächst, namentlich als Folge der Verringerung der Stärke des Heeres, der einen lebhaften Verkehr hervorgerufen hatte, auf allen Gebieten zurückgegangen war. Die vor dem Kriege, also von Deutschland erbauten Eisenbahnen in Südwestafrika sind nach englischem Urteil die Verkörperung einer baulichen Höchstleistung, die Betriebsmittel lassen jedoch zu wünschen übrig, wahrscheinlich weil sie während des Krieges heruntergewirtschaftet worden sind und nichts zu ihrer Auffrischung geschehen ist. Damit ist es auch begründet, daß die Lokomotiven häufig die Werkstätten zu Instandsetzungsarbeiten aufsuchen müssen. Die Werkstätten in Usakos sind in gutem Zustande und sind in den letzten zwei Jahren ausgebaut worden. In ihnen sind fünf Vollspurlokomotiven aus Überbleibseln von Maschinen, die im Kriege zerstört worden sind, zusammengebaut worden. Nach einem Bericht des Generaldirektors der Südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen, der, wie schon erwähnt, auch die Bahnen von Südwestafrika leitet, hat das Schutzgebiet ein Eisenbahnnetz von 2281 km, von denen 158 Kilometer Privatbahnen, die übrigen Staatsbahnen sind. Von letzteren waren Ende März 1919, dem letzten Zeitpunkt, für den ein Bericht vorliegt, 11 km in Kapspur und 45 km in 60-cm-Spur außer Betrieb; von den verbleibenden 2067 km Staatsbahnen waren 1558 km Kapspur-, 509 km 60-cm-Spurbahnen. Die Unterhaltung der Eisenbahnen machte in der Dünenstrecke wegen der Wanderdünen besondere Schwierigkeiten; neuerdings ist es gelungen, diese — wenigstens zum Teil — zu beseitigen, indem die Dünen mit schwerem Kies bedeckt worden sind. Das Wandern ist dadurch sehr herabgesetzt worden, und man will dieses Verfahren daher fortsetzen. Ehe berichtet werden kann, daß geordnete Verhältnisse eingetreten sind, müssen noch sehr umfangreiche Wiederherstellungsarbeiten ausgeführt werden; aber erst wenn der Verkehr sich sehr wesentlich wieder gehoben haben wird, werden die sehr erheblichen Anforderungen gerechtfertigt erscheinen, die hierfür nötig sind. Bei zunehmendem Verkehr wird es auch erforderlich werden, die einstweiligen Brücken und Durchlässe, die die Stelle der im Kriege zerstörten Bauwerke einnehmen, durch Dauerbauten zu ersetzen. Um den Verkehr der Eisenbahnen von Süd- und Südwestafrika zu heben und um mit der Küstenschiffahrt in Wettbewerb treten zu können, hat man seit 1916 Sondertarife für den Übergangsverkehr von den südafrikanischen Bahnen nach gewissen Orten des Schutzgebiets eingeführt. Trotzdem beförderte die Küstenschiffahrt in dem am 30. Juni 1919 zu Ende gegangenen Betriebsjahr 4080 t Güter nach Lüderitzbucht und 4330 t nach Walfischbucht. Ein kleiner Teil dieser Güter, der aus Durban und Algoa kam, wurde in Kapstadt umgeladen und setzte den Weg über Land fort. Die Küstenschiffahrt wird ohne festen Fahrplan von kleinen Dampfern von 600 bis 700 t bedient, die nach Bedarf alle zwei bis drei Wochen verkehren.

— **Kamerun-Eisenbahngesellschaft.** Die Verwaltung teilt über den Stand der Entschädigungsfrage folgendes mit: In Sachen der Schadenanmeldung für die Industriebetriebe der Kamerunbahn, zu denen der umfangreiche Waldbesitz, wertvolle Ölpalmenpflanzungen und große Waldbestände gehörten, ist im Wege der Vorentscheidung von der zuständigen Spruchkommission der Kolonialzentralverwaltung des Wiederaufbauministeriums der Gesellschaft eine Teilzahlung von annähernd 2 Millionen Mark zugesprochen worden, deren baldiger Überweisung entgegengesehen wird. Weitere Teilzahlungen sind zu erwarten, sobald eine entsprechende Entscheidung in Sachen der Schadenanmeldung für den eigentlichen Bahnbesitz getroffen ist. Auf welche Summe die der Gesellschaft schließ-

lich zufließende Entschädigung sich belaufen wird, und wann darüber verfügt werden kann, läßt sich zurzeit noch in keiner Weise übersehen. Da auch in anderer Hinsicht besondere Mitteilungen nicht gemacht werden können, glaubt die Verwaltung vorerst keinen Anlaß zur Einberufung einer Generalversammlung zu haben. Sie hat die vor einiger Zeit ins Leben getretene Interessengemeinschaft der Aktionäre entsprechend unterrichtet, und diese wird, da sich ihre Vertreter von der Zweckmäßigkeit der Stellungnahme der Verwaltung überzeugt haben, ihre Tätigkeit nunmehr einstellen.

Bücherschau.

— **Ein einheitliches zeichnerisches Verfahren zur Ermittelung der Fahrzeiten, der Zugförderungsarbeit sowie des Kohlen- und Stromverbrauchs.** Ein Beitrag zur graphischen Dynamik des Eisenbahnbetriebes. Hierzu 17 Tafeln. Von Dr.-Ing. W. Müller, Regierungsbaumeister in Wiesbaden. Verlag von H. Prickarts, Mainz. 1920. Preis 20 ℳ.

Mit der vorliegenden, von gründlichem Eingehen auf den Stoff zeugenden Arbeit, die der Verfasser bei der Technischen Hochschule zu Darmstadt zur Erlangung des Lehrrechts eingereicht hat, sollten sich vor allem diejenigen Verkehrsleute vertraut machen, deren Aufgabe es ist, genaue Fahrpläne für die Praxis aufzustellen und die Zugförderungsarbeit der Dampf- oder elektrischen Bahnen zu ermitteln. Da das vorzüglich diesen Zwecken dienende, mit großer Sachkenntnis vorgeführte zeichnerische Verfahren zu seinem Vorteil viele Ähnlichkeiten mit der graphischen Statik der Baukonstruktionen aufweist, dürfte es dem technisch vorgebildeten Eisenbahnfachmann ein leichtes sein, sich die vom Verfasser aufgestellten Richtlinien zur Beherrschung der Bildrechnung zu eigen zu machen und demzufolge die zeichnerische Rechnung überall dort nutzbringend für die Praxis zu verwenden, wo die Zahlenrechnung zu zeitraubend ist und schließlich auch nicht mehr die genügende Sicherheit verbürgt. Mit Recht wird in dem Buche als besonderer Vorzug der Bildrechnung hervorgehoben, daß sich diese dem tatsächlichen Kräftespiel der Zugbewegung besser anpaßt als die rein zahlenmäßige Rechnung.

Als hervorstechendes Merkmal der Schrift mag hervorgehoben werden, daß der Verfasser für die genaue Ermittelung der so außerordentlich wichtigen Fahrplanlinie — der Zeitwegelinie — ein selbständiges, recht zeitersparendes zeichnerisches Verfahren ersonnen hat, nach dem die Zeitwegelinie unmittelbar aus der Linie der Beschleunigungskräfte für Dampf- oder elektrische Fahrzeuge aufgetragen werden kann.

Die Zuverlässigkeit des Verfahrens ist verbürgt. Auf der Odenwaldbahn wurden für die Personenzüge 453 und 462 zwischen Wiebelsbach-Heubach und Eberbach die Fahrzeiten für alle Stationsabstände nach dem zeichnerischen Verfahren des Verfassers ermittelt und am 19. Februar 1920 durch fachmännische Begleitung dieser Züge festgestellt, daß die Ergebnisse der Versuchsfahrten mit denen der Bildrechnung genau übereinstimmten. In welcher Weise sich auf das Verfahren zur Ermittelung der Fahrzeiten in einheitlicher Weise weitere zeichnerische Verfahren zur Bestimmung der Zugförderungsarbeit, der lebendigen Kraft sowie des Kohlen-, Wasser- oder Stromverbrauchs aufbauen, ist in dem Werke angegeben, so daß schließlich auch die von der Zugkraft abhängigen Selbstkosten des Zug- und Rangierbetriebes ermittelt werden können. Die auf 17 Tafeln gebrachten zahlreichen Berechnungsbeispiele sind mit den für die jeweiligen Rechnungen erforderlichen Angaben versehen; ganz ausführlich ist hierbei der Dampfzugbetrieb behandelt.

Für eine zu erwartende Neuauflage des Werkes wäre anzuregen, den elektrischen Zugbetrieb etwas eingehender zu behandeln. Nebenher sei bemerkt, daß im Inhaltsverzeichnis leider nicht angegeben ist, auf welchen Seiten die aufgeführten Abschnitte zu finden sind; auch dies wäre beim Neudruck nachzuholen. Alles in allem gibt das Buch wertvolle Anregungen, die dem Studierenden und dem im Betriebe stehenden Fachmann viel Nutzen bringen können. M.

— **Santz-Multiplikator.** D. R. G. M. Rechentafel von Adolf Santz, Oberingenieur in Berlin. 1920. Verlag von Julius Springer in Berlin W 9. Preis geb. 30 ℳ, zuzüglich Teuerungszuschlag.

Die das gesamte Zahlenreich umfassende Rechentafel ermöglicht das unmittelbare Ablesen des Ergebnisses aller Längen-, Flächen-, Inhalts-, Gewichts- und Preisberechnungen, wie überhaupt der Multiplikation und Division beliebig vieler Zahlen. Bemerkenswert ist, daß die vorhandenen 2015 Einheitszahlen nicht in arithmetischer Reihe 1 — 2 — 3 — 4 — 5 usw.) steigen, sondern in geometrischer Reihe, bei der jede folgende Einheit gegenüber der vorhergehenden immer um den gleichen prozentualen Betrag wächst. Durch diese Maßnahme ist gegenüber den arithmetisch angeordneten Rechentafeln der Vorteil genaueren Ablesens des Ergebnisses erreicht worden. Findet man in Rechentafeln eine Einheit nicht unmittelbar zur Ablesung vor, so muß entweder interpoliert werden, oder man begnügt sich damit, das Ergebnis bei der nächst höheren oder tieferen vorhandenen Einheit abzulesen. Dabei ist man bei arithmetisch angeordneten Tafeln über die Größe des Fehlers im Zweifel, denn dieser ist an den einzelnen Stellen der arithmetischen Reihe verschieden groß, weil der Unterschied z. B. von 1 auf 2 100 %, von 2 auf 3 50 %, von 3 auf 4 33⅓ %, von 4 auf 5 25 %, von 10 auf 11 10 % usw. beträgt. Im Gegensatze hierzu kann bei der im „Santz-Multiplikator“ gewählten geometrischen Reihe, wo auch immer ein Zwischenwert aus der nächst höheren oder tieferen vorhandenen Einheit abgelesen wird, der Fehler eine gewisse gleichbleibende prozentuale Größe nicht übersteigen, die für den vorliegenden Zweck nach den Darlegungen des Urhebers so gewählt ist, daß der Unterschied zwischen aufeinanderfolgenden Einheiten nur rund 0,6 % beträgt. Sollte in besonderen Fällen diese Genauigkeit nicht genügen, so läßt sich auch der genaue Wert aus der Rechentafel ermitteln.

Die nach einiger Übung erreichbare sachgemäße Benutzung der aus der Praxis entstandenen 202 Seiten umfassenden handlichen Rechentafel dürfte besonders bei Bestandsaufnahmen, Kalkulationen und Kontrollen usw. gute Dienste leisten und viel Zeit und Mühe bei solchen Rechnungen ersparen, zu deren Durchführung der Rechenschieber oder die Rechenmaschine nicht benutzt werden können. Für die üblichen Lohnberechnungstafeln bietet die vorliegende Rechentafel allerdings nicht vollwertigen Ersatz. Der Preis darf in Anbetracht der hohen Herstellungskosten, die bei Anfertigung eines so umfangreichen und schwierigen Tabellenwerkes naturgemäß entstehen müssen, niedrig genannt werden, zumal das Werk nach allen Richtungen in einwandfreier Aufmachung erscheint.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Gebühren.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 wird die Überfuhrgebühr zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Süd und der Ladestelle Aschhof auf 35,90 ℳ (33,50 Mark ohne Verkehrssteuer) erhöht. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (30)

Königsberg (Pr.), den 3. Januar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Februar 1921 werden die badischen Stationen Neuenburg und Wintersdorf in den Tarif aufgenommen. Ferner wird die Station Salzungen in gleicher Weise wie die Kaliversandstationen mit besonderen Entfernungen nach badischen Nichtverbandsstationen ausgerüstet. Auch werden die im Verkehr nach diesen Stationen bestehenden Beschränkungen in der Abfertigungsbefugnis aufgehoben. (33)

Erfurt, den 4. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II. Bayerisch-Sächsischer Tiertarif, Teil II. Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält unter „B. Besondere Tarifvorschriften. I. Grundsätze für die Frachtberechnung“ der erste Satz der Ziff. 2 folgende neue Fassung: „Die Beförderung von lebenden Tieren in bahneigenen Käfigen ändert nichts an der Frachtberechnung nach § 26 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.“ Außerdem treten im Sächsisch-Südwestdeutschen Tiertarif verschiedene Änderungen und Ergänzungen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarifanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch geben unsere Stationen Auskunft. (34)

Dresden, am 4. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Nachrufe.

Am 6. Januar 1921 starb nach langer schwerer Krankheit

der Regierungs- und Baurat

Herr Paul Kiehl,

Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamtes Harburg

im fast vollendeten 62. Lebensjahre.

Über 25 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und im Reichseisenbahndienst gestanden und seit dem 1. April 1905 der Eisenbahndirektion Altona angehört. Reiche Sachkenntnis und strenge Pflichterfüllung zeichneten ihn aus. Mit ihm ist ein gerader, aufrechter Mann dahingegangen.

Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Altona, den 7. Januar 1921. (31)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion.

Am 31. Dezember 1920 verstarb in Wernigerode im 70. Lebensjahre

der Geheime Baurat a. D.

Herr Gustav Wegner.

Der Verstorbene ist über 40 Jahre im Staatseisenbahndienste und über 13 Jahre als Mitglied der Eisenbahndirektion Breslau tätig gewesen. Am 1. Oktober 1916 trat er in den Ruhestand. Er hat sich in langjähriger, treuer Pflichterfüllung große Verdienste um die Staatseisenbahnverwaltung erworben. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm bei seinen früheren Amtsgenossen und Untergebenen ein dauerndes ehrendes Gedenken.

Breslau, den 6. Januar 1921. (32)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Direktionsbezirks Breslau.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Auf den Seiten 27—31 des Tarifs sind in der Spalte „Raddrücke" die Vorträge, welche auf 5000, 5500, 5600 oder 6000 lauten, abzuändern auf 6250 kg. Nicht abzuändern sind jedoch die Raddruckvorträge bei den Anschlußstationen Bayreuth Hbf., Cham, Erlangen, Forchheim, Roth, Traunstein und Vilshofen.

II. Zu ergänzen ist auf Seite 21 des Tarifs nach Wachenroth:
Waffenbrunn [O R, W] | Cham | 8.

III. Nachzutragen ist auf Seite 26 des Tarifs nach dem Absatz Bayreuth-Kulmbach: Deggendorf - Kalteneck: Außernzell, Deggendorf Hafen, Eging, Fürstenstein, Hengersberg, Iggensbach, Nammering, Schöllnach, Schwanenkirchen, Seebach (Ndb.) und Tittling Bhf.

IV. Seite 3 des Nachtrags II ist unter 2. Ausnahmetarife zu ergänzen:

c) Für Steinkohlen usw. siehe „Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6, gültig vom 1. Oktober 1919 und „Absatz a) des Abschnitts „2. Ausnahmetarife" im Nachtrag II, Seite 3 des Lokalbahn-Schnittarifs."

München, 7. Januar 1921. (36)
Tarifamt des R. V. M., Z. B.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 werden die Überführungs-Gebühren zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Lizent und der Ladestelle Lastadie auf 19 ₰ für 100 kg, mindestens 8 ℳ für den Wagen erhöht.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (28)

Königsberg (Pr.), den 3. Januar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gelangen **ab 15. Januar d. J.** im Binnen- und direkten Güter-Verkehr neue Umlade- und Rollbockgebühren zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (29)

Wernigerode, den 4. Januar 1921.
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Badischer Gütertarif. Wechselgütertarife.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1921 werden Eilstückgutsendungen nach Kleinlaufenburg ohne Bahnhofbeziehung im Frachtbrief auf Kleinlaufenburg Gbf. abgefertigt. (35)

Karlsruhe, den 3. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). Tfv. 200.

Vom 1. Januar 1921 ab wird im Verkehr mit Brandenburg Altstadt (Station der Brandenburgischen Städtebahn) kein Frachtzuschlag mehr erhoben. Näheres enthält die am 3. 1. 21 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Dezember 1920. (23)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Februar 1921 ab wird die Station Hartlieb des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in die Tarifhefte 1, 2 und 4 aufgenommen. Ferner werden vom 1. Januar 1921 ab die badischen Stationen Neuenburg und Wintersdorf in das Tarifheft 1 einbezogen und gleichzeitig die Entfernungen für die Stationen Kehl, Kehl Grenze, Neuenburg Grenze, Weil-Leopoldshöhe Grenze und Wintersdorf Grenze geändert. Für den Tarifpunkt Breisach Grenze treten neue Entfernungen ab 1. Februar 1921 in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen. (26)

Breslau, den 29. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1921 werden einige Tarifpunkte für die Umbehandlung von Sendungen nach und von Belgien und Frankreich in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, auch gibt unser Verkehrsbüro, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 4. Januar 1921. (25)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 tritt der Ausnahmetarif 6 für Gaskoks — im Nachtrag 3 Seite 9 — außer Kraft und wird durch folgenden neuen Ausnahmetarif 6 ersetzt:

Ausnahmetarif 6
für folgende Brennstoffe:

A. Steinkohlen;
Steinkohlenbriketts;
Steinkohlenkoks;
Braunkohlen, auch pulverisiert;
Braunkohlenbriketts (auch Darrstein und Naßpreßsteine);
Braunkohlenkoks (Grudekoks)*);

B. Gaskoks.

Anwendungsbedingungen:

1. Frachtzahlung
a) bei Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, bei Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht für mindestens 10 t,
b) bei Steinkohlenkoks und Gaskoks für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, jedoch wird
für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t aber weniger als 15 t das Ladegewicht nur für 10 t,
für Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr das Ladegewicht nur für 15 t gerechnet,
c) bei Braunkohlenkoks für das wirklich verladene Gewicht min-

*) Anmerkung: Unter den Begriff Steinkohlen, Braunkohlen, Stein- und Braunkohlenkoks des Ausnahmetarifs 6 fallen auch Kohlenschlamm und Schlammkohle, ferner Feinkoks, Generatorkoks, Kleinkoks, Koksgrieß, Koksgrus, Koksklein, Kohlenlösche, Koksstaub, Kohlenstaub usw., sofern diese Stoffe zu Heiz- und Brennzwecken verwendet werden. Bei Verwendung solcher Sendungen zu andern gewerblichen (z. B. zum Ausstreuen von Gießereiformen) Zwecken, die im Gegensatz zu den eigentlichen Brennstoffen verpackt zur Beförderung aufgeliefert werden, ist die Tarifklasse D (Abteilung A des Allgemeinen Frachtsatzzeigers) anzuwenden.

destens für 10 t für den Frachtbrief und Wagen.

2. Die Frachtsätze werden nur gewährt für Sendungen, die im Inland verbraucht werden, und zwar:
   a) sogleich bei der Abfertigung, wenn der Frachtbrief den Vermerk „zur Verwendung im Inland“, oder bei Sendungen, die aus dem Ausland eingehen, den Vermerk „zur Verwendung im Deutschen Reich“ trägt, oder
   b) nachträglich im Erstattungswege, wenn der Empfänger innerhalb drei Monaten nach Ablauf des Versandmonats die Verwendung im Inland nachweist;
   c) für Sendungen von den Wasserumschlagstellen (zu vergl. Ziff. Ib des Geltungsbereichs) nur dann, wenn die Kohlen- und Kokssendungen auf dem Wasserwege angebracht sind und die abgehenden Sendungen im Frachtbrief zusätzlich als „Wasserumschlagsgut“ bezeichnet sind. Außerdem finden sie Anwendung auf Briketts, welche in den Hafenstationen aus zu Schiff angekommenen Stein- und Braunkohlen hergestellt sind und ab da mit der Eisenbahn weitergehen. Ist es versehentlich unterblieben, den Vermerk „Wasserumschlagsgut“ im Frachtbrief anzubringen, so finden diese Frachtsätze des Ausnahmetarifs nachträglich im Erstattungswege Anwendung, wenn der Empfänger innerhalb drei Monaten nach Ablauf des Versandmonats die Ankunft der Kohlen usw. auf dem Wasserwege nachweist.

   Die Eisenbahn behält sich das Recht vor, einen Nachweis über den Verbleib und die Herkunft des Gutes zu fordern. Als Inland gilt das Gebiet des Deutschen Reiches.

3. Für Sendungen nach deutschen Stationen, die nicht auf deutschem Gebiet liegen und für Sendungen nach Stationen auf deutschem Gebiet, die ausgeführt werden sollen, gilt der Ausnahmetarif nicht. Im Verkehr nach diesen Stationen ist die Fracht nach Tarifklasse D (der Spalte B Frachtsätze für Steinkohlen usw.) zu berechnen.

Frachtberechnung.

Die Fracht wird nach den Entfernungen des Kilometerzeigers und den Frachtsätzen des nachstehenden Frachtsatzzeigers berechnet.

Geltungsbereich:

Der Ausnahmetarif gilt

I. für die unter A genannten Brennstoffe:
   a) von den Gewinnungsstätten: Eichhofen (Opf.), Gundelsdorf, Haidhof, Hausham, Peißenberg, Penzberg Gbf., Ponholz, Schaftlach, Schirnding, Schliersee, Schwandorf, Schwarzenfeld und Stockheim (Ofr.),
   b) von den Wasserumschlagstellen, soweit die Kohlen usw. auf dem Wasserwege eingegangen sind: Aschaffenburg Süd, Bamberg, Kitzingen, Marktbreit, Ochsenfurt, Schweinfurt Stadt und Würzburg Hbf. sowie Maximiliansau und Speyer Hafen,
   c) von den Grenzstationen: Eger, Eisenstein, Franzensbad, Furth i. Wald, Passau, Salzburg und Simbach (Inn), nach sämtlichen Stationen mit Wagenladungsverkehr.

II. für Gaskoks von und nach allen Stationen mit Wagenladungsverkehr.

Frachtsatzzeiger.

1. Der Frachtsatzzeiger — seither „Kilometertariftafel“ im Nachtrag 3, Seite 9 bleibt unverändert. Die Frachtsätze sind nach wie vor zu verdoppeln.

München, den 27. Dezember 1920. (27)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II. Tfv. 200. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1921 wird in dem Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken unter c als Erzgrubenanschlußstation Bingerbrück nachgetragen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (39)

Berlin, den 8. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A, Anhang 4, Stationstarif — Tfv. 200 —.

Am 15. Januar 1921 erscheint der Nachtrag 5. Preis für 1 Stück 120 ₰. Der Nachtrag enthält außer den bereits veröffentlichten noch die aus den Gebietsabtretungen sich ergebenden Änderungen. (Ein Verzeichnis der Stationen, im Verkehr mit denen nach dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B v. 1. 12. 20, Abschnitt „A. Allgemeine Tarifvorschriften“ § 9c ein Ladegewicht von mehr als 10 t wegen des geringeren Raddruckes nicht ausgenutzt werden kann, wird in dem in nächster Zeit erscheinenden Nachtrag 6 bekanntgegeben werden.) Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (40)

Berlin, den 7. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5 —.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Königin Luisegrube Ostfeld zu 110, Königin Luisegrube Südfeld zu 110 und Koksanstalt Glückauf bei Königin Luisegrube Südfeld zu 110 des Direktionsbezirks Kattowitz in den oben genannten Verkehr aufgenommen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Januar 1921. (43)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1921 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn die Gebühren für die in Nordhausen oder Wernigerode erforderliche Umladung aus den Vollspurwagen in die Schmalspurwagen oder umgekehrt sowie für die Gestellung von Rollböcken erhöht.

Näheres enthält die am 17. Januar 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (41)

Berlin, den 10. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Zu Nr. 283 v. 13. 12. 20 des deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers, vierte Beilage, letzte Seite, Abschnitt 12. — Die unter der Überschrift „Reinickendorf - Liebenwalde - Groß Schönebecker Eisenbahn“ bekanntgegebene Einführung von Frachtzuschlägen für Wagenladungen ist zum 1. Januar 1921 genehmigt worden. Näheres enthält die am 10. Januar 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (42)

Berlin, den 6. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Wirksamkeit vom 1. Februar d. J. für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut 40 ₰ Abfertigungsgebühren erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (44)

Die Direktion
Ruppiner Eisenbahn.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Am 1. Februar d. J. erscheint der Nachtrag V zum Tarif, mit welchem Erhöhungen der Fahrpreise für Monats-, Schüler- und Arbeiterwochenkarten sowie Expreßgut zur Durchführung gelangen.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (37)

Bahngesellschaft Waldhof.

Bekanntmachung.

Am 15. Januar 1921 wird der an der Bahnstrecke Paderborn-Soest gelegene Haltepunkt Elsen für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet. (24)

Cassel, den 31. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif. Teil II der ehemal. preuß.-hess. Staatsbahnen.

Am 1. März 1921 wird der Nachtrag IV herausgegeben. Er enthält eine Erweiterung der Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiterrückfahrkarten und eine Erhöhung der Preise für diese Karten. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (38)

Erfurt, den 4. Januar 1921.
Eisenbahndirektion, namens der ehemal. preuß.-hess. Staatsbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 3. Berlin, den 20. Januar 1921. LXI. Jahrgang

Inhalt:

Ausbau oder Wiederabbau des Reichseisenbahnsystems?

Vom Staatsminister a. D. Wirkl. Geh. Rat W. Hoff.

Die Politiker, die trotz aller Warnungen erfahrener Eisenbahnfachmänner glaubten, das Eisenbahnproblem durch Umwandlung der Staatseisenbahnen in Reichseisenbahnen mit einem Federstrich lösen zu können, haben sich schwer getäuscht. Wie die Entwickelung der Dinge zeigt, ist man an der Lösung der schwierigsten Teile des Problems, vor allem an der Ordnung der Finanzen des neuen Unternehmens vorbeigegangen. Die Verlustwirtschaft der Reichseisenbahnen ist beängstigend groß und gefahrdrohend. Amtlich berufene Stellen und die breite Öffentlichkeit befassen sich mit den Maßnahmen, mit denen man dem Übel beizukommen hofft. Wie überhaupt im gegenwärtigen, inhaltsschweren Abschnitte des Werdeganges Deutschlands, so gehen auch über den Werdegang der deutschen Eisenbahnen die Meinungen auseinander. Auf der einen Seite hofft man durch Ausbau des noch unvollkommenen Eisenbahneinheitswerks bei möglichster Schonung der auf das Reich überkommenen Betriebsformen den noch ungelösten Aufgaben gerecht werden zu können. Auf der anderen Seite hält man als Heilmittel systemändernde Betriebsformen für notwendig, die auf einen Wiederabbau des eben erst neu geschaffenen, gemeinwirtschaftlichen Reichseisenbahnunternehmens und des darin verkörperten bisherigen Staatseisenbahnsystems hinauslaufen würden.

Tatsächlich würde, darüber darf man sich nicht täuschen, eine Fortsetzung der bisherigen Verlustwirtschaft naturnotwendig zum Zusammenbruch des unmittelbaren Reichseisenbahnsystems führen müssen. Ebenso unbestreitbar ist aber auch der Nutzen für Reich und Volk, wenn es gelingt, das große Werk in vollem Umfange lebens- und leistungsfähig zu machen.

I. Der Ausbau des Reichseisenbahnsystems.

Obgleich unsere Zeit namentlich auch auf dem Gebiete der Wirtschaft überreich ist an Plänen umwälzender Art, hat doch der gesunde Grundsatz, mit den einfachsten und natürlichsten Mitteln des Ausbaues des Bestehenden dem Ziele zuzusteuern, seine Zugkraft noch nicht ganz verloren. Er gilt vielen auch heute noch als Richtschnur für die Durchführung der Eisenbahnreformen, die noch der Lösung harren. Auch die von der Reichseisenbahnverwaltung unternommenen Schritte und in jüngster Zeit angestellten Vorarbeiten scheinen von dem gleichen Gedanken eingegeben zu sein.

Im ersten Jahre ihrer Wirksamkeit hat die Reichseisenbahnverwaltung das ernste Bestreben der Staatseisenbahnverwaltungen, in dem durch Krieg und politische Wirren äußerst geschwächten Betriebe der Eisenbahnen — dem Fahr- und Verkehrsdienste — wieder leidliche Ordnung zu schaffen, mit Erfolg fortgesetzt. Es widerspricht den Tatsachen, wenn von einem außerhalb der Eisenbahnverwaltung stehenden Befürworter umwälzender Refor-

men behauptet wird, unsere Eisenbahnen seien „betrieblich zerrüttet“. Vorurteilsfreie und verständige Überlegung muß anerkennen, daß es unserem Eisenbahnverwaltungskörper gelungen ist, den Eisenbahnbetrieb trotz des ungeheuren Verschleißes und Verlusts am technischen Apparat wieder so leistungsfähig zu machen, wie es auch den Eisenbahnverwaltungen anderer vom Kriege kaum so stark betroffener Länder nur eben möglich gewesen ist. Zu diesen betrieblichen Erfolgen haben, wie jeder unbefangene Eisenbahnfachmann anerkennen muß, die einheitlichen Verwaltungseinrichtungen im Betrieb und Verkehr, insbesondere die zentralen Betriebs- und Verkehrsleitungen wesentlich beigetragen. Das gleiche gilt von der bezirklichen Regelung dieser Dienstzweige. Solche Erfolge sind eine deutliche Mahnung, gerade auf diesem wichtigsten Gebiete des Eisenbahnwesens mit schonender Hand auszubauen und zu vervollkommnen, hingegen sich von Umwälzungen fernzuhalten, deren Tragweite nicht abzusehen ist, und die unter allen Umständen Erschütterungen in dem festgefügten Verwaltungskörper zur Folge haben würden, Erschütterungen, unter denen wir bereits mehr als genug gelitten haben.

Überaus betrüblich und besorgniserregend ist hingegen noch immer und mit jedem Tage fühlbarer die Finanzlage der Reichseisenbahnen. Die bisherige Verlustwirtschaft darf nicht fortbestehen, sie fordert gebieterisch Abhilfemaßnahmen. Es versteht sich von selbst, daß eine so ungeheuer große Verlustwirtschaft, wie sie die Eisenbahnverwaltung betreibt, von den übelsten Folgen für die gesamte Geschäftsführung begleitet sein muß. Wo die Geldmittel in solchem Umfange fehlen, wo der tägliche Betrieb nur mit rückzahlbaren Zuschüssen — die Eisenbahnverwaltung macht täglich rund 44 Mill. ℳ Schulden — aufrecht erhalten werden kann, muß es der Verwaltung, und zwar sowohl der obersten Leitung als auch erst recht den Bezirksverwaltungsstellen an der nötigen Bewegungsfreiheit fehlen. Dies ist die Wurzel des Übels, und hier muß das Gesundungswerk beginnen, wenn es von wirklichem Erfolg begleitet sein soll.

Nach Art. 89 und 92 der Reichsverfassung sind die Reichseisenbahnen vom Reiche als eine einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten, und zwar nicht etwa als ein Erwerbsunternehmen derart, daß sie dem Reiche zur Füllung seiner leider leeren Kassen Gewinne eintragen sollen, sondern vielmehr als ein im weitesten Sinne des Wortes gemeinwirtschaftliches Unternehmen, das der Volkswirtschaft dienen und nur seine eigenen Ausgaben aus seinen eigenen Einnahmen bestreiten soll. Diese Verfassungsbestimmungen verschaffen der Reichseisenbahnverwaltung eine große Erleichterung gegenüber den früheren Staatseisenbahnen, die Jahrzehnte lang Überschußverwaltungen waren und alljährlich namhafte Beträge an die allgemeinen Staatskassen abführten. Die Reichseisenbahnen sind danach grundsätzlich ein wirtschaftlich selbständiges Unternehmen und als solches in der Lage, der Gemeinwirtschaft in noch größerem Grade zu dienen als die früheren Staatseisenbahnen. Darin werden sie durch die Reichsverfassung nicht nur nicht behindert, sondern wesentlich begünstigt.

Leider erfüllen aber die Reichseisenbahnen so lange, wie sie eine Verlustwirtschaft betreiben und bei der allgemeinen Reichskasse gewaltig hohe Geldmittel zu ihrer Betriebsführung borgen, die verfassungsmäßige Voraussetzung nicht. Das allein ist der eigentliche Grund der Unzufriedenheit mit unserem Eisenbahnwesen, und Abhilfe ist nur möglich, wenn die Ursachen dieses Borgsystems aus der Welt geschafft werden. Worin diese Ursachen der Hauptsache nach bestehen, ist in dieser Zeitung des öfteren eingehend dargelegt worden. Es sind die Nachwirkungen aus der Kriegszeit und aus der Zeit politischer Wirren, die überhastete und unzureichend vorbereitete Überführung der Staatseisenbahnen auf das Reich, vor allen Dingen aber die damit im Zusammenhang stehende völlige Vernachlässigung des im gesamten Wirtschaftsleben geltenden, überdies in der Reichsverfassung verbrieften Fundamentalgrundgesetzes, daß neue Ausgaben nicht ohne gleichzeitige deckende Einnahmemaßnahmen bewilligt werden dürfen. Es muß immer wieder auf diese Darlegungen verwiesen und immer wieder hervorgehoben werden, daß mit diesen hauptsächlichsten Ursachen des Übels die innere Formung des Eisenbahnverwaltungskörpers nichts zu schaffen hat, daß es sich dabei vielmehr um Aufgaben, Entschließungen, Handlungen und Unterlassungen der Reichsleitung, der Regierung und des Parlaments handelt, und daß es darauf ankommt, an oberster Stelle die Grundsätze gesunder Wirtschaftsgebarung durchzuführen.

Die Maßnahmen, die zu diesem Zwecke von den zuständigen Reichsressorts zu treffen oder zu veranlassen sind, betreffen

erstens die Verminderung der Ausgaben,
zweitens die Erhöhung der Einnahmen und
drittens die genaue Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Reichsfinanzen.

Nach den neuesten Kundgebungen der Reichsleitung ist man sich der Wichtigkeit von durchgreifenden Maßnahmen auf allen diesen Gebieten bewußt, und es sind nunmehr auch unabweisbar nötige Regelungen im Werke, an denen man unter Verkennung ihrer Dringlichkeit leider schon zu lange vorbeigegangen ist.

Die Verminderung der Ausgaben, sowohl der persönlichen als auch der sachlichen, ist eine besonders schwierige, aber keinesfalls unmögliche Aufgabe. Zwar steigen die Bezüge der Beamten und Arbeiter mit der fortschreitenden Geldentwertung immer noch, aber es sollte doch die Frage nicht ununtersucht bleiben, ob man nicht in der Zusammenfassung der Dienstorte in möglichst wenige Besoldungs- und Lohnklassen dem Druck der politischen Parteien allzu sehr nachgegeben hat und zum Nachteil der großen Städte zu weit gegangen ist. Als wirksamer wird sich das nachhaltige Bestreben der Verwaltung erweisen, die Kopfzahl zu vermindern. Von der im Werke befindlichen scharfen Revision der Diensteinteilungen und des immer wieder anschwellenden Geschäftsgebarens bei allen Behörden und den vielen Tausenden von Dienststellen, von der planmäßigen Wiedereinführung eines humanen Arbeitsverdingsystems und von anderen geeigneten Maßnahmen darf man sich beträchtliche Erfolge versprechen, wenn es eine geschickte Disposition versteht, jede Lücke, die durch den natürlichen Abgang entsteht, ohne Heranziehung von neuen Kräften auszufüllen. Gerade hier wird das Aufrücken Tüchtiger aus den unteren in die oberen Stellen von doppeltem Nutzen sein. Zu warnen ist vor Maßnahmen, auch organisatorischer Art, die Mehrarbeit und Personalzuwachs bedingen; ein sparsam eingerichteter Verwaltungsapparat pflegt auch sparsame Anordnungen für die Ausführung zu treffen, während kostspielige Verwaltungsapparate, wie die untrügliche Erfahrung lehrt, den Haushalt nicht nur durch ihren eigenen hohen Aufwand, sondern auch dadurch außerordentlich belasten, daß ihre eigene Unwirtschaftlichkeit sich auf die nachgeordneten Stellen überträgt. — Einer gerechten, aber besonders strengen Nachprüfung bedarf es bei den sachlichen Ausgaben. Sie sind noch ungleich stärker als die persönlichen Ausgaben gewachsen. Das gilt namentlich von den Preisen der ganz überwiegenden Mehrzahl der Lieferungen und Leistungen der Privatwerke. Sie übertreffen die allgemeine Geldentwertung in zahlreichen Fällen um das Vielfache und werfen Konjunkturgewinne ab, die ungerechtfertigt hoch sind. Angesichts solcher Zustände muß die Reichseisenbahnleitung zeigen, daß auch sie des kaufmännischen Geistes, der in erster Linie den Vorteil des eigenen Geschäfts im Auge hat, nicht entbehrt. Sie muß sich bewußt sein, daß sie mächtigen Verkaufsvereinigungen gegenübersteht, denen sie ihre Machtfülle als Verwalterin einer gemeinwirtschaftlichen Ver-

kehrsanstalt entgegenzustellen hat. Sie ist nicht Partei, sondern Vertreterin der gesamten Volkswirtschaft, und sie hat als solche die Pflicht, nicht nur den Nutzen der Eisenbahnverwaltung wahrzunehmen, sondern auch preisregelnd zu wirken. Läßt sich die Eisenbahnverwaltung von diesem Richtwege durch keinerlei politischen Druck abdrängen — wozu sie auch unter dem parlamentarischen Regierungssystem die Kraft besitzen muß —, so wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Der gewichtigste Posten unter den sächlichen Ausgaben ist die Unterhaltung der Eisenbahnfahrzeuge, das Werkstättenwesen. Angesichts des ungeheuer großen Verschleißes des Fuhrparkes, der erstaunlich hohen Materialpreise und der überaus starken Änderungen bei der Belegschaft der Ausbesserungswerke kann es nicht wundernehmen, daß die Schäden unserer Zeit auf diesem Gebiet besonders stark in die Erscheinung getreten und, trotz wesentlicher Besserung, noch immer bemerkbar sind. Besonders kräftige Maßnahmen sind daher hier auch ferner am Platze. Mit der Verstärkung der Aufsicht, dem Weiterausbau eines humanen Arbeitsverdingverfahrens und der Modernisierung aus alter Zeit herrührender Ausbesserungsanlagen muß energisch fortgefahren werden. Als durchaus abwegig aber wird sich ein von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im letzten Jahre ihrer Wirksamkeit unternommener Versuch der Loslösung der Eisenbahnwerkstätten aus dem gesamten übrigen Eisenbahnbetriebe erweisen. Ein solcher Plan ist eine Ungeheuerlichkeit, ein betrieblicher und wirtschaftlicher Fehlgriff. Ein betrieblicher Fehlgriff deshalb, weil die Ausbesserungswerke nur dann für das Ganze gedeihlich wirken können, wenn sie mit dem ausführenden Fahrbetriebe auf das engste verbunden bleiben, und wenn die Werkstättendezernenten der Bezirksverwaltungen die Generaldirektoren der Werkstätten bleiben und — unter der Oberleitung der für die Gesamtverwaltung des Bezirks verantwortlichen Präsidenten — in unmittelbarer, lebendiger Verbindung mit ihren betriebstechnischen und betriebsmaschinentechnischen Fachgenossen das Ausbesserungswesen leiten. Ein wirtschaftlicher Fehlgriff deshalb, weil der Aufwand an Verwaltungspersonal und Verwaltungskosten gewaltig gesteigert wird, ohne daß der eigentliche Unterhaltungsaufwand irgendwelche Einschränkung erfahren würde, die nicht ebensogut, oder gar sicherer bei der bisherigen Betriebsform erzielt werden kann und erzielt werden wird. Man sollte unverweilt von einem Experiment, einen Staat im Staate zu schaffen, Abstand nehmen, bevor sich seine nachteiligen Rückwirkungen auf die anderen Gebiete des Eisenbahndienstes geltend machen. — Recht vorsichtig sollte man auch bei der Beteiligung der Privatindustrie an den Ausbesserungsarbeiten zu Werke gehen. Die unfaßbar hohen Preise aller Lieferungen und Leistungen an Fahrzeugen, Geräten und Materialien ermutigen wahrlich nicht dazu, auf diesem Wege fortzuschreiten. Vom wirtschaftlichen Standpunkte betrachtet wäre im Gegenteil der Gedanke zu empfehlen, ob es nicht möglich sei, ein unmittelbar von der Eisenbahnverwaltung geleitetes Werk zu schaffen, das neue Fahrzeuge, Ersatzteile, Geräte usw. herstellt und den Wettbewerb mit den Privatwerken aufnimmt. Die starken und umfassenden Lieferverbände haben der Eisenbahnverwaltung den Rückgriff auf den Wettbewerb der einzelnen Lieferwerke fast gänzlich unterbunden, und es wäre dringend wünschenswert, daß sie wieder sicherere Unterlagen für die wirklichen Kosten und Gewinne der Privatwerke erhielte. Ein Vorgehen der Eisenbahnverwaltung in dieser Richtung könnte große wirtschaftliche Erfolge versprechen.

Was die Steigerung der Betriebseinnahmen anlangt, so wird von jedem, der klar in die Zukunft schaut und es aufrichtig mit unserem Eisenbahnwesen meint, die neue amtliche Verlautbarung des Beschlusses des vom Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums gebildeten Eisenbahntarifausschusses über die Erhöhung der Eisenbahntarife als Befreiung von einem Alpdruck empfunden werden. Bei voller Würdigung der Nachteile, die der Wirtschaft durch so starke Tariferhöhungen entstehen, kann doch die Erkenntnis nicht abgeschwächt werden, daß es eine Unmöglichkeit ist, ohne diese Maßnahme dem drohenden Zusammenbruch der Eisenbahnfinanzen vorzubeugen. Es ist ein Unding, daß unsere Reichseisenbahnen eine die Finanzen zermürbende Verlustwirtschaft führen und trotzdem geringere Transportsätze erheben als die Eisenbahnen aller anderen großen Länder der Welt. Nicht der Steuerzahler, sondern der Verkehrsinteressent muß die Kosten der Eisenbahnleistungen tragen. Privatverwaltungen schlagen zu diesen Kosten noch ihren Gewinn hinzu. Des Gewinns bedarf es bei dem Reichsunternehmen nicht, aber die Selbstkosten muß auch dies Unternehmen aufbringen, und es wäre ein schwerer Fehler, wollte man bei dem nach schon allzu langem Zögern begonnenen Werke halbe Arbeit machen. Die Verkehrswelt muß sich zu ihrem eigenen Besten mit dem Unabänderlichen abfinden; sie wird, der bitteren Not gehorchend, auch mit dieser Auflage fertig werden, wie sie mit manch anderem fertig geworden ist. — Daß auch die anderen Einnahmequellen der Eisenbahnverwaltung aus den Verträgen über Bahnhofswirtschaften, Bahnhofsbuchhandel, Aushangwesen, Lagerplätze, Privatanschlußgleise, Speise- und Schlafwagenbetriebe den Zeitverhältnissen entsprechend so ergiebig wie möglich zu machen sind, ist selbstverständlich. Die Eisenbahnverwaltung darf in allen diesen Geschäften nicht den Vorwurf auf sich laden, daß ihr der kaufmännische Geist mangelt. Sie darf sich keinesfalls irgendwelchen Luxus auf Kosten der Eisenbahnkasse gestatten.

Zu diesen wichtigen und wirksamen Maßnahmen der Herabminderung der Ausgaben und der Erhöhung der Einnahmen des Eisenbahnbetriebes muß als dritte Maßnahme die genaue Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Reichsfinanzen durch ein zur Ausführung des Art. 92 der Verfassung zu erlassendes Reichseisenbahnfinanzgesetz treten. Eine reinliche Scheidung zwischen beiden Verwaltungen ist mehr denn je zuvor unabweisbar nötig. Nach der noch so kurzen Geschichte der Reichseisenbahnen findet ihre Eigenschaft als gemeinwirtschaftliche Verkehrsanstalt und Dienerin der Volkswirtschaft das größte Verständnis im Volke, in seiner Parlamentsvertretung und seiner Regierung. Leider aber ist die andere Eigenschaft der Eisenbahnverwaltung, nämlich die eines wirtschaftlich selbständigen Unternehmens, das seine Ausgaben aus den eigenen Einnahmen bestreiten muß und nicht auf Kosten der Steuerzahler betrieben werden darf, nicht nur nicht volkstümlich, sondern wird unter dem Druck parteipolitischer Strömungen geflissentlich übersehen und mißachtet. Es ist dringend ratsam, die Verfassungsvorschrift noch einmal mit voller Deutlichkeit der Allgemeinheit in Herz und Sinn einzuprägen. Das neue Reichseisenbahnfinanzgesetz wäre hierfür die geeignete Stelle. Es hätte weiter insbesondere folgende Punkte zu regeln:

1. Die endgültige Festsetzung der Eisenbahnkapitalschuld. Was den Eisenbahnen in der Zeit der schwersten Not abgenommen und an Verlusten aller Art zugefügt ist, muß ihr erstattet werden, wie es bei den freien Unternehmen geschehen ist. Was bei der Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich aus Erwägungen rein politischer Art vom Reiche über die Eisenbahnschuld hinaus übernommen ist, wird dem Unternehmen nicht zur Last gesetzt werden können. Dagegen wird die Eisenbahnverwaltung die zur Betriebsführung vom Reiche geleisteten Zuschüsse als eine Art Kapitalserhöhung übernehmen müssen.

2. Die Festsetzung genauer Richtlinien für die finanzielle Behandlung gemeinsamer Reichsaufgaben. Das Reich wird auch künftig genötigt sein, die Eisenbahnverwaltung in gewissen Fällen an der Erfüllung seiner Aufgaben zu beteiligen. Nur dürfen ihr dabei von Reichswegen keine Lasten aufgebürdet werden, die sie als eine wirtschaftlich selbständige Verkehrsanstalt nicht auf sich

nehmen kann. Dahin werden gehören: Bau und Betrieb von Eisenbahnen aus anderen als gemeinwirtschaftlich-verkehrspolitischen Gründen, Freifahrtbewilligungen an Nichtangehörige der Eisenbahnverwaltung, Beschäftigung von überzähligem Personal aus Erwägungen allgemein politischer Art und andere aus Staatsnotwendigkeiten entspringende Auflagen. Um nur ein Beispiel anzuführen, sei auf das Dankschreiben des Reichsverkehrsministers Gröner vom 12. November v. J. verwiesen. Wenn darin ausgesprochen wird, daß ein Überschuß von Menschen, der auf die Demobilmachungsmaßnahmen zurückzuführen sei, noch nicht habe abgestoßen werden können, so ist der Einwand berechtigt, daß der Aufwand für diesen Menschenüberfluß nicht in den Rahmen dessen fällt, was Art. 92 der Reichsverfassung der Eisenbahnverwaltung auferlegt.

Voraussichtlich wird durch das Aufstellen solcher Richtlinien eine beträchtliche Entlastung der Eisenbahnen erzielt werden.

3. Die Begrenzung des Zinsen- und Schuldentilgungsdienstes der Eisenbahnverwaltung. Es wird anzustreben sein, die Eisenbahnschuld auch äußerlich dadurch zu kennzeichnen, daß nach dem Vorgange anderer Länder „Reichseisenbahnanleihen" aufgenommen werden. Ist die Wirtschaftsgebarung der Reichseisenbahnen durch besonderes Gesetz mit dem Art. 92 der Verfassung in Übereinstimmung gebracht, so bietet das Reichseisenbahnunternehmen eine geeignete, vertrauenerweckende Grundlage für Kapitalsanlagen. An dem Erfolge von Aufnahmen von Reichseisenbahnanleihen dürfte nach einer solchen gesetzlichen Ordnung angesichts des Vertrauens, das unsere Staatseisenbahnen, die Bestandteile der Reichseisenbahnen, seit Jahrzehnten genossen haben, nicht zu zweifeln sein, namentlich dann nicht, wenn außer einer angemessenen Verzinsung ein fester Tilgungsplan, vielleicht mit mäßig hohen Prämien, vorgesehen würde. Die allgemeine Reichsschuld würde beträchtlich vermindert und die Reichskasse von dem neuen lästigen, ja gefahrdrohenden Kostgänger befreit werden, was auch zur Wiederbelebung des allgemeinen Reichskredits beitragen würde.

4. Die Ansammlung und Zweckbestimmung der Eisenbahnreserve sowie die Verwendung der Jahresüberschüsse des Betriebes. Ist auch noch so großer Wert darauf zu legen, die Eisenbahnverwaltung vorerst von beträchtlichen Ansammlungen für die Zukunft frei zu halten, so wird schon zum Zwecke der Stärkung des Kredits eine mäßige Reserve unentbehrlich sein. Es wäre ferner zu erwägen, ob nicht eine Gewinnbeteiligung des Eisenbahnpersonals am Betriebsüberschuß ermöglicht werden könnte. Vielleicht könnte ein Teil des Betriebsüberschusses ein für allemal als Anteilsgewinn des Eisenbahnpersonals bezeichnet und etwa derart zur Verteilung gebracht werden, daß jeder Beamte und Arbeiter nach einer bestimmten Beschäftigungsdauer — z. B. nach 5 oder 10 Jahren — seinen Anteil erhält. Wäre die Gewinnbeteiligung, — wie überhaupt jede Art solcher sozialen Einrichtungen — auch aller Voraussicht nach für den einzelnen nicht sehr erheblich, so würde sie doch gerade bei der großen Masse des Personals wirksam, dabei einfach und klar, verursachte keinerlei nennenswerte Verwaltungskosten und vermiede außerdem auch andere Nachteile, wie Mißgunst und Argwohn, die anderen Gewinnbeteiligungsarten nur zu sehr anhaften.

5. Die Art der Einfügung des Haushalts und der Rechnung der Eisenbahnen in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung. Dieser Regelung wird allem Anschein nach eine übertrieben große Bedeutung beigelegt. Insbesondere glaubt man in der haushaltsmäßigen Behandlung die Grenzen der Zuständigkeit des Reichsfinanzministers für seine Mitwirkung in Eisenbahnangelegenheiten zu finden. Tatsächlich wird in der Gegenwart diese Zuständigkeit durch die Defizitwirtschaft der Eisenbahnverwaltung gefordert und bestimmt. Solange die Eisenbahnen zu ihrer Betriebsführung Zuschüsse des Reichs in Anspruch nehmen, hat der Finanzminister die Pflicht der eingehenden Mitwirkung bei der Eisenbahnfinanzgebarung und des Einspruchs gegen Maßnahmen und Anordnungen, die nach seiner Meinung unwirtschaftlich sind und die Zuschußleistung des Reichs ungünstig beeinflussen oder gar zum Zusammenbruch der Finanzen führen könnten. Bedarf aber die Eisenbahnverwaltung nach ihrer Wiedergesundung solcher Zuschüsse nicht mehr, erfüllt sie die Vorschrift im Art. 92 der Reichsverfassung, so entfällt die Notwendigkeit jener intensiven Mitwirkung des Finanzministers; seine Mitarbeit wird auf die Überwachung der finanziellen Rückwirkungen der Handlungen der Eisenbahnverwaltung auf die Finanzen der übrigen Reichsressorts eingeschränkt, wie er andererseits bei seinen Handlungen die Rückwirkungen auf das Eisenbahnressort nicht außer acht lassen darf. Es liegt also bei der Eisenbahnverwaltung selbst, sich und ihren Verwaltungskörper wirtschaftlich selbständig zu machen; es kommt nur auf die Wirtschaftsgebarung, weniger auf die Form des Haushalts an; nur darf diese Form die Eigenwirtschaft einer sich selbst unterhaltenden Eisenbahnverwaltung nicht unterbinden oder beschränken.

6. Die Einsetzung eines Reichseisenbahnaufsichtsrats. Die Leitung des Riesenbetriebs der Eisenbahnen bedarf, wie in dieser Zeitung (Nr. 72 vom 23. Oktober v. J.) ausführlich dargelegt ist, genau so wie die Leitung jedes anderen Großbetriebes einer dauernden wirksamen Überwachung durch ein sachverständiges Organ, dem zugleich die Aufgabe obliegt, jeder Vernachlässigung des Art. 92 der Reichsverfassung rechtzeitig durch Abhilfemaßnahmen vorzubeugen und so den nachteiligen Folgen parteipolitischer Strömungen zu begegnen. Wie die Dinge liegen, ist ein wirtschaftliches Gedeihen der Reichseisenbahnen nur möglich, wenn Vertreter der am Fortbestehen einer leistungsfähigen Eisenbahnverwaltung zumeist beteiligten Volkskreise, nämlich der Verkehrsinteressenten, des Eisenbahnberufs und der Lieferwerke, an der Wirtschaftsführung der Eisenbahnen in einer als Arbeitsgemeinschaft eingerichteten Beratungs- und Aufsichtsstelle tätig mitwirken. Der Ausgleich der einander widersprechenden Forderungen dieser Volkskreise ist der Boden gedeihlicher Wirtschaftsführung und letzten Endes des Fortbestandes des Reichseisenbahnunternehmens. An der dazu gesetzlich berufenen Stelle wird ein Spiel der Kräfte unter der ausgleichenden Leitung des für die gesamte Betriebsführung verantwortlichen Ministers jeder Teil nur das an Forderungen durchsetzen, was das Ganze tragen kann.

Eine so geartete gesetzliche Regelung der finanzpolitischen Geschäfte der Eisenbahnverwaltung würde auch die ebenfalls noch ausstehende Neuordnung des Verwaltungskörpers, m. a. W. die einheitliche Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen wesentlich erleichtern.

Als oberster Grundsatz dieses neuen Verwaltungswerks sollte gelten, daß ein Überzentralismus und ein Überdezentralismus gleich gefährlich sind. Geräuschvoll ist freilich der Ruf nach Dezentralisation, aber es darf nicht übersehen werden, daß die freie Wirtschaft, aus der dieser Ruf, soweit er das Eisenbahnwesen betrifft, besonders laut erschallt, bei sich selbst immer stärkere und mächtigere Einheitsverbände aller Art schafft. Solchen Vorgängen gegenüber Einheitseinrichtungen im Eisenbahnwesen aufzugeben, wäre geradezu töricht, unkaufmännisch. Ebensowenig darf der Ruf nach Dezentralisation überspanntem Partikularismus, vor dem in einem neueren Aufsatze der Wirkl. Geh. Rat Dr. Kirchhoff nachdrücklichst warnt, Vorschub leisten. In der Eisenbahnverwaltung kann zwischen Zentralisation und Dezentralisation nur der mittlere Weg zum Ziele führen. Einheitserrungenschaften, die sich bewährt haben, wären beizubehalten, wobei indessen

sehr wohl erwogen werden könnte, ob es notwendig ist, alle Einrichtungen solcher Art bei der Zentralleitung zu vereinigen, oder ob nicht auch außerhalb des größten Bestandteils der Reichseisenbahnen, der preußischen Staatsbahnen, bestehende Einheitseinrichtungen für das Ganze nutzbar gemacht werden können, ob beispielsweise nicht die bayerischen Konstruktionsämter unter Entlastung des Eisenbahnzentralamts als Konstruktionsämter für das ganze Reichsgebiet auszubauen wären. Auf der anderen Seite wäre dem Drange der Bezirksverwaltungen nach Selbstbetätigung und Bewegungsfreiheit soweit irgend möglich Rechnung zu tragen. Eine solche in der neuen Verwaltungsordnung zum Ausdruck gebrachte Absicht würde zur vollen Wirklichkeit werden, wenn erst einmal der schwerste Stein des Anstoßes, die wirtschaftliche Unselbständigkeit und Gebundenheit der Zentralleitung und die zwangläufig noch stärkere Unselbständigkeit der Bezirksverwaltungen mit dem Aufhören der Defizitwirtschaft und der Zuschußleistungen aus der allgemeinen Reichskasse aus dem Wege geräumt sein wird.

Die gesamte Organisationsarbeit aber müßte von der Erkenntnis getragen sein, daß noch auf lange Zeit weise und ernste Sparsamkeit, harte Beschränkung auf das Allerdringlichste die Richtlinie der Eisenbahnverwaltung sein muß. Die Neuordnung darf weder eine Erhöhung des Verwaltungsaufwandes verursachen, noch darf die Selbstbetätigung irgendeiner Verwaltungsstelle dem Ergebnisse des Gesamtunternehmens abträglich sein. Wenn die berufenen Organisationen sich diese bitteren Wahrheiten vor Augen halten, und wenn sie die reichen Erfahrungen, die unsere früheren Staatseisenbahnen, die größeren wie die mindergroßen, mit Verwaltungsgebilden der verschiedensten Art gemacht haben, richtig bewerten, werden sie über manche Meinungsverschiedenheiten, bei denen nicht selten der Verwaltungsformung größere Bedeutung beigelegt wird, als ihr tatsächlich zukommt, hinwegkommen und eine Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen schaffen, die für das Ganze und für die einzelnen Gebiete gute Früchte tragen wird.

II. Der Wiederabbau des Reichseisenbahnsystems.

Nicht den Weg des Ausbaues der in der Reichsverfassung verbrieften unmittelbaren Verwaltung der Eisenbahnen als einer einheitlichen Verkehrsanstalt durch das Reich gehen verschiedene in der Öffentlichkeit bekannt gewordene Reformpläne, wozu insbesondere die Vorschläge von R. Melchior, vom Geheimen Rat v. Völcker und von Zeis zu rechnen sind. Mögen die Ausgangspunkte der Vorschläge verschiedener Art sein, im Endergebnis sind alle diese Pläne systemändernd, die Gemeinwirtschaftlichkeit des Reichseisenbahnunternehmens mehr oder minder einschränkend. Die empfohlenen neuen Betriebsformen bedeuten, daran kann keine Darstellungsart, sei sie auch noch so geschickt, etwas ändern, den ersten Schritt des Wiederabbaues des eben erst geschaffenen Reichseisenbahnsystems.

Die überwiegende Mehrheit unserer Volksgenossen wird darin einer Meinung sein, daß ein Wiederabbau des Reichseisenbahnsystems, an dessen Erstehen so viele Hoffnungen geknüpft waren, nur in Frage kommen könnte, wenn das jetzige System an sich unhaltbar wäre, oder wenn die vorgeschlagenen neuen Systeme die Wiedergesundung der Reichseisenbahnen mit sich brächten oder wenigstens ganz außerordentlich erleichtern würden.

Daß die erstere Voraussetzung nicht gegeben ist, erweisen die Betrachtungen im ersten Teile dieser Arbeit. Die Betriebsführung der Reichseisenbahnen ist in leidlicher Ordnung, und die Wirtschaftsführung kann in gesunde Bahnen gelenkt werden, wenn die Reichsleitung sich von politischem Druck freimacht und in der Finanzgebarung der Eisenbahnen die entwickelten Grundsätze anwendet. Wenn man aber einmal annehmen würde, das bisherige System sei unhaltbar oder mache die Lösung unmöglich, würden alsdann die Reformpläne eine denkbare Lösung bedeuten oder ermöglichen? Man wird die Frage verneinen müssen, wenn man sich die Reformpläne in ihren Grundzügen vergegenwärtigt.

Unmittelbare Träger der Eisenbahnverwaltung wären nach dem Vorschlage Völckers fünf bis sieben regionale, gemischtwirtschaftliche, finanziell selbständige Eisenbahngesellschaften, von deren Stammkapital das Reich, um wenigstens scheinbar dem Art. 89 der Reichsverfassung zu genügen, mit 51 % beteiligt wäre. Diesen Gesellschaften hätte das Reich seine Eisenbahnen gegen Pachtzins zur Verfügung zu stellen. Die Generaldirektionen der Eisenbahngesellschaften wären mit ihren Aufsichtsräten die eigentlichen Betriebsführer und Verwalter. Einer Spitzengesellschaft wären gemeinsame Regelungen vorzubehalten. Dem Reichsverkehrsminister würde die Beteiligung an der laufenden Betriebsverwaltung abgenommen, er hätte die obersten Richtlinien der Verkehrs- und Personalpolitik festzusetzen, die Aufsicht zu führen und das Eisenbahnwesen im Parlament zu vertreten. Eine ähnliche Betriebsform scheint Zeis im Auge zu haben. Auch die Reformpläne Melchiors sind ähnlich geartet. Er will außer einer Reichseisenbahngesellschaft sieben gebietliche Eisenbahngesellschaften — je eine für etwa 8000 km Bahnlänge — bilden, fügt aber sogleich noch ebensoviele Betriebswerkstättengesellschaften hinzu, richtet außer einer Zentraldirektion mit ihrem Aufsichtsrat 14 Generaldirektionen mit ebensovielen Aufsichtsräten ein und überträgt den Generaldirektionen im wesentlichen die Befugnisse, die bisher dem Minister zustanden, will die leitenden Posten in der Zentralverwaltung und den Generaldirektionen mit erstklassigen Kaufleuten und Organisatoren besetzen und nimmt für diese Persönlichkeiten die Anstellung auf Privatdienstvertrag mit ähnlichen Bezügen (Gehalt und Tantiemen), wie sie die Privatindustrie gewährt, in Aussicht. Den Reformplänen ist gemeinsam die Beseitigung einer straffen Oberleitung durch den Minister, die Bestellung von Generaldirektionen als finanziell selbständigen Verwaltern von Teilgebieten und die Beibehaltung der bis jetzt unmittelbar unter dem Minister als tragfähige Verwaltungskörper wirkenden Bezirksverwaltungen (Eisenbahndirektionen) als künftig den Generaldirektionen nachgeordnete Ausführungsorgane.

Dies sind die Grundzüge der Reformpläne. Sie können gerade unter den heutigen Zeitverhältnissen bei einsichtigen Eisenbahnfachmänern und Wirtschaftspolitikern nur die allerschwersten Bedenken auslösen.

1. Der gemeinwirtschaftliche Charakter der Reichseisenbahnen würde mit der Aufteilung des Unternehmens in wirtschaftlich-finanziell autonome Betriebe aufgegeben; er entfiele mit dem ersten Schritt der mehr oder minder starken Gewinnbeteiligung des Privatkapitals. Hinweise auf eine denkbare Art von Sozialisierungsplänen anderer Betriebe, z. B. der Kohlenbergbaubewirtschaftung, sind abwegig; was bei heutigen Privatbetrieben einen Aufbau beschränkter Gemeinbewirtschaftung bedeuten würde, wäre bei dem gemeinwirtschaftlichen Reichseisenbahnbetriebe ein starker Abbau und würde der Zeitströmung zuwiderlaufen.

2. Mit der Aufteilung der Reichseisenbahnen in gebietlich abgegrenzte, selbständige Gesellschaften würde das immer noch ihren Hauptbestandteil bildende preußische Staatsbahnsystem, das Werk Bismarcks und Maybachs, zerschlagen; die Einheitlichkeit des Betriebs- und Verkehrsdienstes, der Seele des Transportgeschäfts, würde durch die Neubildung hemmender Gebietsgrenzen auf das schwerste beeinträchtigt, die gleichmäßige Berücksichtigung der Forderungen des Wirtschaftslebens in den einzelnen Gebieten würde unmöglich gemacht. Die Stärke und Nachdrücklichkeit des Verlangens nach solch gleichmäßiger Behandlung in allen preußischen Provinzen und allen bisher unterschiedslos bedachten anderen Gebieten wird namentlich von Völcker ver-

kannt und unterschätzt. Tatsächlich aber wären große Ungleichheiten zu befürchten, weil die Betriebsunternehmen der verschiedenen Gebiete niemals gleichwertig und gleich leistungsfähig sein könnten, und weil überdies die ausgleichend anordnende Oberleitung fehlen würde und, selbst wenn man sie schaffen wollte, ihre Anordnungsbefugnis gegenüber der geldlichen Selbständigkeit der Teilunternehmen wenig Bedeutung hätte. Ein Rückfall in Zustände, die man mit der Verstaatlichung der Privatbahnen für überwunden hielt, wäre unvermeidbar. Selbst der so schädliche und immer wieder in breitester Öffentlichkeit beklagte Wettbewerb des Umfahrens und der Umleitungen und der so nachteilige Widerstand der einzelnen Gebiete gegen die von jedem geldlichen Interesse freizuhaltende gegenseitige Betriebsaushilfe in Zeiten der großen Wellenbewegungen des Verkehrs würde wieder aufleben. Wie groß diese unserer Wirtschaft drohenden Nachteile wären, kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß Zeis dem von mir aus anderen Gründen empfohlenen Eisenbahnaufsichtsrate als hauptsächlichste Aufgabe die Überwachung der vorgeschlagenen Gesellschaften nach der Richtung übertragen will, „daß aus gegenseitigen Wettbewerbsabsichten keine Schädigungen der am Verkehr beteiligten Volkskreise entstehen". Aber auch eine solche Überwachung würde das Übel nicht hintanhalten können. Schwere Schädigungen des Betriebs- und Verkehrsdienstes wären nicht abzuwenden, die mühsamst wieder geschaffene Ordnung wäre aufs neue gefährdet.

3. Jeder Erfahrung und jedes Überblicks ermangelnd ist der Gedanke und Vorschlag Melchiors, außer den sieben Eisenbahnbetriebsgesellschaften noch ebenso viele Werkstättenbetriebsgesellschaften mit der gleichen Anzahl von Generaldirektionen und Aufsichtsräten einzurichten. Es ist dies ein im wahrsten Sinne des Wortes bürokratischer Schematismus, der nur Geldvergeudung und schwere Unzuträglichkeiten im Gesamtbetriebe der Eisenbahnen zur Folge haben würde. Daß aber ein solcher Plan überhaupt gemacht werden konnte, ist bezeichnend für die Strömungen unserer Zeit. Ein jeder will ändern, ohne sich der Tragweite seiner Vorschläge auch nur entfernt bewußt zu sein.

4. Einfach und durchsichtig, auf das sparsamste eingerichtet soll nach den Regeln der Verwaltungskunst das innere Gefüge eines Betriebsunternehmens sein. Das gerade Gegenteil ist bei den Reformplänen der Fall. Das vorgeschlagene Verwaltungsgefüge ist so verwickelt und undurchsichtig wie nur denkbar. An der Spitze eine ganz unmögliche Zweiteilung, die auch der Staatsminister Oeser, nachdem diesem Nichtfachmann, aber tüchtigem Wirtschaftspolitiker über ein Jahr ein Einblick in das Getriebe der preußischen Staatsbahnen wie keinem vordem verstattet war, mit der abfälligsten Beurteilung verwirft (Frankfurter Zeitung vom 27. Juli v. J.). Zwischen unförmigen Zentralstellen und den Generaldirektionen keine klare Scheidung der Zuständigkeit, ohne die eine gedeihliche Betriebsführung unmöglich ist. Ein Wust von nebeneinander wirkenden Organen, die einen ungeheuerlichen Ballast von Vielkonferenzerei und Vielschreiberei verursachen würden. Daneben ein unvermeidbar gewaltig großes Abrechnungswesen bei jeder einzelnen Gesellschaft, ohne das nach der Natur des Eisenbahnverkehrs ein wirtschaftlich selbständiger Eisenbahnbetrieb nun einmal nicht geführt werden kann. Endlich als ausführende Bezirksverwaltungsstellen Eisenbahndirektionen, die an Selbständigkeit wesentliche Einbuße erleiden, dafür aber infolge der Aufteilung des bisherigen Einheitsgebiets in Teilgebiete eine Unmasse von neuen Geschäften der Auseinandersetzung im Nahverkehr zugewiesen erhalten würden. Das ist keine Klarheit, sondern größte Unklarheit.

Ferner wird heutzutage über Unfähigkeit und Hilflosigkeit des bisherigen Eisenbahnverwaltungskörpers, obgleich er große Erfolge durch mehrere Jahrzehnte aufweist, über plötzlich über ihn gekommene bürokratische Engherzigkeit und Unbeholfenheit außerordentlich viel gesprochen und geschrieben, daneben aber mit dem billigen Schlagworte von „kaufmännischer Geschäftsführung" nichts gegeizt; aber soviel steht fest: die Reformpläne würden die Masse der Geschäfte außerordentlich vergrößern und die Geschäftshandhabung ungemein verweitläufigen. Dies gilt namentlich auch von dem Vorschlage Melchiors. Der Verfasser dieser kritischen Betrachtung des Reformwerks kann deshalb, so ungern er von seiner Person spricht, nicht zu bemerken unterlassen, daß er in amtlichem Auftrage häufig durch Augenschein untersucht hat, wo und wie bei anderen Erwerbsunternehmen, freien und staatlichen, der Geschäftsapparat einfacher sei als bei unseren Eisenbahnen. Mit der Geschäftsführung früherer Privatbahnen starken kaufmännischen Einschlags vertraut, in organisatorischen Arbeiten nicht ungeübt, hat er bei einer großen Zahl anerkannt bestgeleiteter Privatwerke aller Zweige und Gebiete Deutschlands, bei manchen Betriebsverwaltungen des Reiches und der Bundesstaaten und bei vielen Eisenbahnverwaltungen des Auslandes, namentlich Englands und Nordamerikas, Studien der erwähnten Art in der ernsten Absicht vorgenommen, zu lernen, um bei uns die bessernde Hand anlegen zu helfen. Manches Gesehene war gut, besser als bei uns, und ist in unsere Geschäftsführung eingeführt worden; vieles hätte er getadelt, wenn er dafür zuständig gewesen wäre. Das Gesamturteil aber ist dies: in allen Geschäftsleitungen zeigt sich störend ein Bürokratismus, und der kaufmännische gleicht dem Verwaltungsbürokratismus wie eine Unke der andern. Beide, Kaufmann und Eisenbahnfachmann, haben allen Grund, jeder vor seiner Tür von Zeit zu Zeit gründlich zu kehren. Nur tritt das Ungetüm bei dem Geschäftsmann nicht an das grelle Licht der Öffentlichkeit, er schlägt die Kosten auf seine Preise; die Erhöhung der Eisenbahnpreise, der Tarife, ist vor aller Welt zu begründen.

Nach diesem Befunde wäre ein großer Erfolg kaufmännischer Elemente in der Eisenbahnverwaltung kaum zu erwarten. Freilich geht Melchior davon aus, daß der Kaufmann die ihm zugedachten Aufgaben mit größerem Erfolge als der Eisenbahnberufsmann lösen würde, wenn er am Überschuß und selbst am Minderverlust geldlich interessiert und um das Vielfache besser gestellt würde, als dieser. Wie aber der Eisenbahnfachmann, sei er Verwaltungsmann, Techniker oder Eisenbahnpraktiker, noch nicht der erfolgreiche Organisator und Leiter einer Großbank wäre, wenn er mit gleichartigem, hohem Einkommen an ihre Spitze träte, ebensowenig wird der denkende Kaufmann sich zutrauen, ohne Fachkenntnisse und Erfahrungen einen Eisenbahngroßbetrieb zu formen und zu leiten. Beide Männer würden nach aller Wahrscheinlichkeit mit ihren Reformen und Verwaltungskünsten Schiffbruch leiden. Die Eisenbahnverwaltung hat heute noch keinen Mangel an Männern der Verwaltung, Technik und Praxis, die auch den allerschwierigsten Posten vollauf gewachsen sind. Es wäre ein schwerer Fehler, durch Fernhalten tüchtiger Eisenbahnfachmänner von den leitenden Posten gerade bei diesen Männern das berechtigte Streben, in der Laufbahn bis zu den obersten Stellen aufzurücken, zu unterbinden und ihre Dienstfreudigkeit durch ungerechte Behandlung auf eine harte Probe zu stellen. Mit dem Vorschlage Melchiors würde vielleicht die Zahl der sog. neuen reichen Leute durch eine Anzahl von Eisenbahnmagnaten vermehrt werden, aber die Autorität der leitenden Stellen würde infolge des geldlichen Interesses der entscheidenden Persönlichkeiten nicht nur nicht gestärkt, sondern — schon angesichts der Masse an Beamten und Arbeitern und deren nicht immer erfüllbaren Wünsche — völlig untergraben werden. Die Größe einer solchen Gefahr wäre nicht auszudenken.

5. Nicht zu unterschätzen ist auch der Mehrbedarf an Verwaltungspersonal und die Steigerung der

Verwaltungsausgaben, die mit der Einführung der Reformpläne verbunden sein würden. Völcker meint, mit einer Neuordnung der inneren Verwaltungsordnung könnten nicht unmittelbar Milliarden gespart werden. Durchaus richtig! Aber mit diesen Reformplänen würde unmittelbar überhaupt nichts gespart, wohl aber würden sie einmalig und dauernd den Verwaltungsaufwand um ungezählte Millionen steigern. Wenn nach genauer Durcharbeitung solcher Pläne ein Kostenüberschlag von den berufenen Eisenbahnfinanzmännern aufgestellt würde — was keinesfalls unterlassen werden dürfte —, würden vielen die Augen weit geöffnet werden. Das Gesundungswerk der Eisenbahnen würde eine neue hohe Summe auf der Ausgabenseite finden, für die es dann auch noch Deckung schaffen müßte.

6. Dies Gesundungswerk der Finanzen, der Kernpunkt der Eisenbahnfrage, kommt bei den Reformplänen nicht auf seine Rechnung. Die Wurzel des Übels bleibt unberührt, die Kostspieligkeit der eigenen Vorschläge trägt nur noch zur Erschwerung des schwierigen Werkes bei. Nirgends ist den vorgeschlagenen Betriebsformen eine nicht auch bei dem bestehenden Verwaltungssystem vorhandene Einrichtung der Möglichkeit eigentümlich, die zur Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnverwaltung führen würde. Es sei denn, daß man der Meinung wäre, eine nicht mehr reichsunmittelbare Verwaltung der Eisenbahnen würde den Forderungen des Personals und der Lieferwerke auf der einen Seite und der Abneigung der Verkehrsinteressenten gegen Tariferhöhungen auf der anderen Seite schärfer und mit mehr Erfolg entgegentreten können als die unmittelbare Reichseisenbahnverwaltung. Zuzugeben wäre für diesen Fall, daß allerdings die ehemaligen Privatbahnen — abgesehen von einer dünnen Schicht überreich bezahlter leitender Personen — die große Masse der Angestellten und Arbeiter erheblich ungünstiger gestellt hatten als die Staatsbahnen; aber es wäre sehr fraglich, ob bei der heutigen Lage der Dinge — man denke nur an die allgemeinen Besoldungsregelungen und an die allgemeinen Lohntarifverträge — die Verwirklichung gleicher Absichten überhaupt noch möglich sein könnte. Ebenso mag zugestanden werden, daß die Eisenbahntarife der Privatbahnen fast durchweg höher waren als die der Staatsbahnen; führten doch, wie ein Einblick in die kurze aber inhaltsreiche Abhandlung im Archiv für Eisenbahnwesen von 1905, S. 80 f. ergibt, selbst Privatbahnverwaltungen, die über 17 % Dividende verteilten, ihren Aktionären gegenüber bittere Klage, daß sie durch die Tarifpolitik der Staatsbahnen leider zu Tarifermäßigungen genötigt seien; aber auch für diesen Fall wäre die Frage aufzuwerfen, ob nicht unsere freie Wirtschaft, seit Einführung des Staatsbahnsystems an die Stetigkeit mäßig hoher Tarife gewöhnt, die Gemeinbewirtschaftung durch das Reich noch immer als erträglicher bevorzugen würde.

Nach alledem darf man sich darüber keiner Täuschung hingeben, daß das ungeheuer große Betriebsdefizit der Reichseisenbahnen durch die Reformpläne an sich in keiner Weise gemindert, sondern vielmehr noch beträchtlich erhöht würde, und daß daher das eigentliche Gesundungswerk unentwegt seinen Fortgang nehmen müßte.

7. Ernste Sorge würden endlich die Reformpläne angesichts der Notwendigkeit verursachen, die Eisenbahnschuld zu ordnen und neue Geldmittel zu beschaffen, um werbende und dort, wo es nottut, auch nicht voll einträgliche Erweiterungs- und Neuanlagen zu schaffen. Ein in ungleichwertige und ungleich leistungsfähige Teile zerstückeltes Eisenbahnwesen würde aber selbst im Falle eines nicht gänzlichen Mißlingens der Pläne auf lange Zeit keine vertrauenerweckende Betriebsform bilden, um darauf Kapitalsaufnahmen von nennenswerter Höhe zu bewerkstelligen. Das Reich würde auch weiterhin die Kapitalschuld tragen müssen, die bereits geleisteten Betriebszuschüsse nicht zurückerhalten und noch vor neue Hilfsleistungen an die notleidenden Teile gestellt werden, sofern es dazu überhaupt noch imstande sein sollte.

Schlußwort.

Vergegenwärtige man sich an der Hand vorstehender Betrachtungen die ungeheuer großen Nachteile systemändernder Reformpläne und die gefahrvollen Folgen eines Experimentierens auf einem so gewaltigen Wirtschaftsgebiete, so wird einsichtigen Eisenbahnfachmännern und Kennern des Wirtschaftslebens kein Zweifel darüber aufkommen können, daß die Wiedergesundung unserer Reichseisenbahnen nicht in der Zerstückelung, sondern allein in dem Ausbau des bestehenden Systems gesucht werden muß. Dieser Aufbau ist auf dem durch die Reichsverfassung geschaffenen Boden keine Unmöglichkeit. Er ist, wie in unseren Betrachtungen nicht verkannt wird, äußerst schwierig, aber er stellt auf keinen Fall größere Forderungen an weite Volkskreise, als Lösungen durch andersgeartete Betriebsformen, und er vermeidet neue, gefährliche Erschütterungen. Je eher die berufenen Stellen an diese dringlichste Aufgabe der Eisenbahnpolitik herantreten, und je restloser sie durchgeführt wird, desto größer ist die Aussicht auf den Erfolg. Darum gilt es, nicht noch länger zu zögern, sondern zu handeln! Das ist, wie wohl außer Zweifel steht, der Wunsch der großen Mehrheit des Volkes, dem einer der ältesten Befürworter des Reichseisenbahngedankens Wirkl. Geh. Rat Dr. v. d. Leyen noch kürzlich mit den Worten Ausdruck gegeben hat, daß es der Reichseisenbahnverwaltung gelingen möge: „das deutsche Eisenbahnwesen, dieses von der ganzen Welt bewunderte Unternehmen, wieder auf feste Füße zu stellen und neuem Blühen und Gedeihen zuzuführen“.

Führung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn durch bebaute Viertel *).

Der ersten Berliner Schnellbahn, der in den Jahren 1872 und 1882 in Betrieb genommenen Stadt- und Ringbahn, war, abgesehen von der durch besondere Umstände erleichterten Durchquerung, eine weitere Durchdringung der Innenstadt versagt. Der Bau weiterer Dampfschnellbahnen innerhalb der eng bebauten Stadtteile hätte, da man doch nur Viaduktbahnen, nicht aber Tunnelbahnen hätte zur Ausführung bringen dürfen, allzu große Zerstörungen angerichtet. Erst die Einführung des elektrischen Betriebes, der auch die Unannehmlichkeiten des Lokomotivbetriebes beseitigte, machte das Vordringen der Schnellbahnen in die Innenstadt möglich. Die elektrischen Bahnen beanspruchen wegen ihrer Bauart weniger Geviertraum für ihren Weg als die Dampfbahnen, die die von ihnen durchfahrenen Flächenräume des Stadtgebietes in der Regel auch der Höhe nach völlig für sich in Anspruch nehmen. Für das neue Verkehrsmittel braucht lediglich eine Durchfahrt mit dem erforderlichen lichten Bahnprofil über oder unter der Erde freigelegt zu werden. Freilich sind auch diese bescheideneren Ansprüche bei den verwickelten Verhältnissen einer Millionenstadt nicht leicht zu erfüllen. Dies gilt insbesondere auch für Berlin, wo bei dem Bau der Hoch- und Untergrundbahn immer wieder neue technische Aufgaben gelöst werden mußten. Es ist nun außerordentlich lehrreich und anziehend, neben den bis in ihre Einzelheiten schon oft geschilderten technischen Wesenszügen der Hoch- und Untergrundbahn einmal in einem freien Überblick unter so sachverständiger Führung, wie sie das vor kurzem erschienene Buch Wittigs bietet, ihren Werdegang mehr vom Standpunkt des Städtebauers zu betrachten und hier zu erkennen, wie nicht immer die reine Zweckmäßigkeit oder auch der Zufall, sondern in großem Umfange die bis in das frühe Mittelalter zurückreichende baugeschichtliche Entwicklung Berlins die Linienführung der Bahn entscheidend beeinflußt haben. Umgekehrt sind vom Standpunkt des Städtebauers die tiefgreifenden Umgestaltun-

*) Vom technischen und städtebaulichen Standpunkt. Von P. Wittig, Geh. Baurat, Direktor der Hochbahngesellschaft. Der Zirkel, Architekturverlag. Berlin.

gen bedeutungsvoll, die das Städtebild nicht nur durch die Bahnbauten selbst, sondern vornehmlich auch durch die Wiederbebauung der der Bahn zunächst geopferten Grundstücke erfahren hat, und bei denen sich das Unternehmen um die künstlerische Neugestaltung der Stadtteile — oft unter erheblichen Opfern — unbestreitbare Verdienste erwarb.

Bekanntlich ist der Mangel an durchgehenden breiten Straßenzügen im Innern Berlins die Ursache, daß der Schöpfer des elektrischen Bahnbetriebes, Werner von Siemens, seine — im Buche nachgebildeten — ersten Schnellbahnentwürfe für die Friedrichstraße und die Leipziger Straße nicht schon im Anfang der achtziger Jahre verwirklichen und Berlin mit der ersten Schnellbahn der Welt ausstatten konnte. So entstand die erste Hochbahn erst zwei Jahrzehnte später und zwar, wie die dem Buche beigegebenen Pläne dartun, ziemlich weit vom Stadtinnern entfernt im Zuge der bis auf geringe Reste verschwundenen Stadtmauer des 18. Jahrhunderts, vom Stralauer Tor im Osten bis zum Halleschen Tor, wo die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung offene Wege fand. Die weithin sichtbaren Viadukte, Brücken und Bahnhöfe der Hochbahn boten eine neue Bereicherung des Stadtbildes. Bei der Weiterführung der Linie nach dem Westen und mehr noch bei ihrem Vordringen in die Innenstadt wurden an zahlreichen Stellen Eingriffe in das Privateigentum erforderlich. Das Buch zeigt an einer Reihe von Beispielen, wie Häuser durchfahren werden mußten, die dann als Torhäuser ausgestaltet ihren ursprünglichen Wohnzwecken erhalten bleiben konnten, da die störenden Einflüsse des Bahnbetriebes, Geräusche und Erschütterungen, durch Trennung der Viadukte von den Grundmauern der Häuser ferngehalten wurden. An anderen Beispielen ist dargetan, wie ganze Häuserreihen von den Übergangsrampen der Hochbahn zur Tiefbahn durchbrochen werden mußten, so die Hinterhäuser der Köthener Straße und ein mächtiger Block von Wohnhäusern an der Kurfürstenstraße.

Bei der Einführung der Bahn in die Innenstadt unter dem Leipziger Platz hindurch ergab sich, wie Wittig ausführt, nur durch zwei zufällige Bauereignisse, den Neubau des Hotels Fürstenhof und die Erweiterung des Warenhauses Wertheim, die Möglichkeit der Linienführung unter diesen Gebäuden hindurch in die Voßstraße. Ohne diese zufälligen Begebenheiten wäre ein recht unbequemer und kostspieliger Umweg über den Potsdamer Platz unvermeidlich gewesen. Der Bau einer Untergrundbahn in der 22 m breiten Leipziger Straße wurde noch 1903 von den Behörden nach dem damaligen Stande der Technik nicht für angängig erachtet. Heute haben sich die Baumethoden derart vervollkommnet, daß die Tiefbauer auch in den engsten Straßen und unter den schwierigsten Verhältnissen — wie die im Buche gegebenen Beispiele beweisen — mit voller Sicherheit an derartige Aufgaben herantreten. Bei der Unterfahrung der genannten Großbauten wurden mit ausgezeichnetem Erfolg neuartige Bauverfahren zur Anwendung gebracht, die, in dem Buche zusammen mit fesselnden Bildern und Skizzen anschaulich erläutert, einen lebendigen Eindruck von der Größe der Aufgaben und der Mächtigkeit dieser unterirdischen Tunnel und Bahnhofsanlagen gewähren. Daß es hier durch geschickte Baukonstruktionen gelungen ist, die Übertragung von Bahngeräuschen auf die Hotel- und Geschäftsräume gänzlich hintanzuhalten, befreite nicht nur die Bahngesellschaft von der Zahlung beträchtlicher Entschädigungssummen, sondern bedeutete einen dauernden, wichtigen Fortschritt für die Ausführung von Schnellbahntunneln im bebauten Stadtgebiet.

Die zahlreichen Hausdurchfahrungen und sonstigen Eingriffe in das Privateigentum, die — zum Teil in teuerster Stadtgegend — vorgenommen werden mußten, spielten natürlich bei der Feststellung des Bauprogramms eine gewichtige, oft ausschlaggebende Rolle; entschied doch die Belastung mit den hohen Grunderwerbskosten, um die es sich handelte, unter Umständen über die Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens. Die rechtliche Lage war dabei für das Unternehmen trotz des Enteignungsrechts schwierig genug. Meist gelang es im Wege freier Verständigung in den durchfahrenen Häusern ein Gast- oder Mietrecht zu erlangen; in anderen Fällen wurden die angekauften Häuser nach Ausführung der Untertunnelung wieder verkauft mit dem grundbuchlich eingetragenen Recht, in dem Tunnel die Bahn dauernd zu betreiben. Die hier geltenden Hauptgesichtspunkte sind in dem Buche in einem besonderen Abschnitte kurz erläutert.

Die Schwierigkeiten, die bei der Fortsetzung der Bahn in den inneren Kern der Altstadt zu überwinden waren, sind aus einem farbigen Plan, der die heutige Stadtbebauung mit Eintragung der Stadtbefestigung zur Zeit des großen Kurfürsten wiedergibt, mit besonderer Deutlichkeit zu erkennen. Hier ist gezeigt, wie die Linie der Untergrundbahn — eigentlich unbewußt — in den Ring der alten Wallstraßen gelangt, und wie die Bahn damit in ein von alters her bestehendes Verkehrsbett der alten Festung hineingelenkt wurde, die auch schon die Linienführung der Stadtbahn in ihren Bann gezogen hatte. Daß der Bahnbau in den engen Straßen des älteren Berlins bei dem wasserführenden Untergrund besondere Ingenieurkunst erforderte, führen die Beispiele des Buches klar vor Augen. Größere Eingriffe in vorhandene Bebauungen machte die Untertunnelung der Spree zwischen den Bahnhöfen Inselbrücke und Klosterstraße notwendig. Das Wittigsche Buch zeigt u. a. einen Vorschlag für die Neubebauung eines von der Schnellbahn unterfahrenen umfangreichen Baublocks, der das Stadtbild an weithin sichtbarer Stelle neben der Spree einmal neu gestalten wird. Noch stärkere städtebauliche Umgestaltungen wird die unterirdische Verzweigung der Bahn in der Klosterstraße im Gefolge haben, wo die Zusammenfassung der an der Stelle der ehemaligen Kunstschule, des Staatsarchivs und des Lagerhauses zu errichtenden Baulichkeiten zu einem gewaltigen einheitlichen Bau bereits in die Wege geleitet ist. Die wichtigsten Vorschläge für die Bebauung sind durch Wiedergabe von Skizzen namhaftester Architekten erläutert.

Bemerkt man, welche Schwierigkeiten die Linienführung einer Schnellbahn in der Innenstadt neben den schon geschilderten noch durch das Eindringen der Bahntunnel in den Bereich der Rohrleitungen und Kanäle der großstädtischen Versorgungsnetze fand, die in weiter Ausdehnung umgelegt werden mußten, so ist leicht zu verstehen, daß der Schnellbahnbau außerhalb der Stadt zur Erschließung von Siedlungsgebieten nur etwa den vierten Teil der im Stadtinnern aufzuwendenden Kosten erfordert. An den Beispielen von Neu-Westend und Südwilmersdorf-Dahlem macht das Buch, unterstützt durch interessante Übersichtspläne, auch die Bedeutung der Schnellbahnen für die Erweiterungen der Siedlungsgebiete klar.

Eine bedeutende Fülle von Stoff ist auf engstem Raum in dem Buche verarbeitet, das sich nicht auf die Bauten der eigenen Bahnunternehmung beschränkt, sondern auch die wichtigeren Ausführungsweisen der übrigen Berliner Schnellbahnunternehmungen, sodann auch die charakteristischen Merkmale anderer in- und ausländischer Schnellbahnen berührt. In vorbildlicher Weise ist überall in Wort und Bild das wirklich Wesentliche herausgegriffen und zum Verständnis gebracht. Nur so konnte der starke Eindruck eines geschlossenen Überblicks über das weite Gebiet erreicht werden. Besondere Freude werden dem Leser die trefflich ausgewählten zahlreichen Bilder und Zeichnungen machen, mit denen das Buch geschmückt ist. Bei den vielen Berührungspunkten, die sein Inhalt mit den Aufgaben des großstädtischen Eisenbahnwesens überhaupt hat, wird es in den Fachkreisen hochwillkommen sein.

Staatliche Förderung der fachlichen Ausbildung von Handwerkslehrlingen und jugendlichen Facharbeitern in Berufsschulen durch Eisenbahn- und Bergverwaltung.

Von **Bonewald**, Eisenbahn-Inspektor im Reichsverkehrsministerium.

Die sich in allen Kreisen der Bediensteten und Arbeiter in Staats- und Privatbetrieben mehr und mehr Geltung verschaffende Einsicht, daß nur ein praktisch und theoretisch planmäßig ausgebildeter Arbeitnehmer in seinem Fache Tüchtiges leisten kann, stellt Arbeitgeber und -nehmer vor neue Aufgaben. Eine gute Fachausbildung kann nur nach bestimmten und einheitlich aufgebauten Lehrplänen erfolgen und erfordert Geldmittel, die der Arbeitnehmer trotz seines höheren Einkommens nicht allein aufbringen kann. Hat die Reichseisenbahnverwaltung die Verpflichtung, die Kosten für die theoretische Ausbildung ihrer Handwerkslehrlinge allein zu tragen, so schlägt die Preußische Bergverwaltung hierbei einen anderen Weg ein. Es erscheint daher lehrreich, das von der Bergbehörde für die Einrichtung besonderer Fachschulen und das für die Aufbringung der hierfür erforderlichen Mitel beabsichtigte Verfahren kurz darzustellen *).

*) Vgl. „Das bergmännische Bildungswesen“ von Heinrich Rürup, Essen 1920 —, Verlag des Gewerkvereins christlicher Bergarbeiter Deutschlands, Essen, Schützenbahn 64.

Die von der Eisenbahnverwaltung anerkannte Notwendigkeit, ihre Handwerkslehrlinge außer in den allgemeinen Wissensfächern theoretisch-fachlich für ihren späteren Eisenbahnberuf in eigenen Werkschulen vorzubereiten, hat auch die Preußische Bergverwaltung aus der gleichen Erwägung heraus veranlaßt, für die jugendlichen Bergarbeiter und die gewerblichen Arbeiter der Bergwerkbetriebe des rheinisch-westfälischen Industriegebietes eigene bergmännische Fortbildungsschulen einzurichten. Diese gleichen Zwecken dienenden bergmännischen Fortbildungsschulen sollen nach den von den Bergbehörden in besonderen Ausschüssen aufgestellten Richtlinien und Lehrplänen arbeiten. Das Ziel dieser Schulen ist die sachgemäße Weiterbildung der bergmännischen Jugend nach einem Lehrplan, der in allen Stufen den Beruf des Bergmannes als Mittelpunkt hat und dessen Aufgaben gründlich behandeln und vertiefen soll. Diese eingehende Schulung für den Beruf soll die Arbeitsfreude und das Verantwortlichkeitsgefühl des Schülers wecken und ihn verständnisvoll darauf hinleiten, seine Arbeitskraft und besondere Geschicklichkeit in den Dienst der Volksgesamtheit zu stellen. Sie soll den Jungen ferner durch Einführung in das Wesen der Staatsgemeinschaft lehren, seine persönliche Wünsche den Forderungen des allgemeinen Wohls anzupassen und unterzuordnen.

Als Trägerin der Schuleinrichtungen ist die Berggewerkschaftskasse**) vorgesehen, welche alle zu errichtenden bergmännischen Fortbildungsschulen unterhält und hierdurch auch an der Verwaltung paritätisch beteiligt wird. Aus Zweckmäßigkeitsgründen tritt für die am linken Niederrhein zu errichtenden Schulen der niederrheinische Bergschulverein ein. Zur Regelung der äußeren Schulverhältnisse werden besondere örtliche Schulvorstände unter Zuziehung auch der Ortsgemeindevertreter gebildet, da auf die Mithilfe der Gemeinden durch möglichst kostenfreie Bereitstellung der Schulräume usw. nicht verzichtet werden kann.

Die jugendlichen Bergarbeiter werden unter Berücksichtigung der besonderen für den Bergbau vorliegenden Arbeitsverhältnisse möglichst jährlich nur in 20 Unterrichtswochen zu je 6 Stunden unterrichtet werden können, um so mehr als die Unterernährung gerade der Jugend im Industriegebiet und der Mangel an Schulräumen und Lehrkräften diese Einschränkung zunächst gebieterisch fordern.

Der Unterricht soll außerhalb der Arbeitszeit erteilt und nicht als solche bezahlt werden, da von Arbeitgeberseite die Übernahme dieser Lasten mit Rücksicht auf die freiwillige Übernahme der sonstigen allgemein hohen Kosten für die Schuleinrichtung abgelehnt worden ist.

Soweit es nach den gesetzlichen und ortsstatutarischen Verordnungen durchführbar ist, sollen alle jugendlichen Bergarbeiter zwangsläufig zum Besuch der Fachschule verpflichtet werden. Im Interesse der Jugendlichen soll, um ihnen weite und öfters nicht pünktlich zurückzulegende Wege zur Schule zu ersparen, abweichend von dem allgemein gültigen Grundsatz des Schulbesuchs am Beschäftigungsort, die Teilnahme am Unterricht in der Schule des Wohnorts gestattet werden.

Die für die Schule und die Schüler erforderlichen Lehr- und Lernmittel werden von der Berggewerkschaftskasse auf eigene Kosten beschafft und kostenlos an die Schüler abgegeben. Die Schulen sollen mit Ostern des Jahres beginnend drei aufsteigende Klassen — Unter-, Mittel- und Oberstufe — erhalten, in die der Schüler nur nach Erreichung des Klassenziels aufrückt, andernfalls er bis zur erlangten Reife in der von ihm besuchten Klasse bleibt. Der Schule wird noch eine Vorschule — besondere Klasse — angegliedert, um zunächst alle nicht zu Ostern die Volksschule verlassenden Jungen und die für die Unterstufe nicht reifen Schüler auf diese vorzubereiten.

Unterricht wird in allgemeiner Berufskunde, verbunden mit Bürgerkunde, und besonders in der Bergbaukunde, verbunden mit Skizzieren, in der deutschen Sprache und im Rechnen erteilt werden. Zur Erweiterung des Gesichtskreises der Schüler sind Besichtigungen industrieller Werke, von Sammlungen und Museen vorgesehen. Spiel und Sport sollen Anregung und Abwechslung für die Schüler bringen.

Zur Erteilung der bergbaulichen Berufskunde sollen erfahrene und Lehrbegabung besitzende Betriebsbeamte herangezogen werden, während für die weitere Lehrtätigkeit Berufslehrer nebenamtlich verpflichtet werden.

**) „Berggewerkschafts- oder Bergbauhilfskassen sind gemeinnützige Fonds, die durch Abgaben von der Produktion der Bergwerke begründet sind und dazu dienen, u. a. gemeinnützige Anstalten zur Förderung des Bergbaues, z. B. Bergschulen, zu unterhalten.

Die Bergbauhilfskassen haben juristische Persönlichkeit und werden von den beteiligten Bergwerken besonders nach Maßgabe eines vom Handelsminister genehmigten Statuts verwaltet. Die Aufsicht führt ein vom Oberbergamt ernannter Kommissar.

Die Verhältnisse der Kassen sind durch Gesetz vom 5. Juni 1863 geregelt.“ (v. Bitter, Handwörterbuch der Preußischen Verwaltung, 1911, S. 244.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 3. Januar einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 5 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Bildung einer Elektrizitätsabteilung und einer Bauabteilung im Reichsverkehrsministerium** (vgl. Nr. 78/1920, S. 847 d. Ztg.). Unter Aufhebung des Erlasses vom 15. September 1920 ist mit Wirkung vom 1. Januar 1921 im Reichsverkehrsministerium (Hauptstelle) eine Elektrizitätsabteilung eingerichtet worden, welche die Bezeichnung W I a erhalten hat und der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums angegliedert worden ist. Ihr obliegt der Bau der Wasser- und Dampfkraftwerke, die weitere Ausgestaltung der Brennstoffwirtschaft und die Verwertung der gewonnenen Kraftmengen einschließlich der Stromlieferungen an die Reichseisenbahnverwaltung. Die Frage des Baues und des Betriebes der elektrischen Bahnen ist von der Abteilung E VII (Maschinentechnische Abteilung) zu behandeln. Zur Bearbeitung der dem Reichsverkehrsminister nach D. 2 der Anlage zur vorläufigen Verwaltungsordnung vorbehaltenen Aufgaben ist eine Bauabteilung gebildet worden, die die Bezeichnung E VIII erhalten hat.

— **Zur Eisenbahnbeamtenbewegung** (vgl. Nr. 2, Seite 33 d. Ztg.). Der Widerstand gegen die von dem Sechzehnerausschuß der Eisenbahnerverbände und der Reichsregierung abgeschlossenen Vereinbarung hat sich nicht beseitigen lassen, und es sind neue Verhandlungen und neue Zugeständnisse der Regierung notwendig geworden. Die Teuerungszuschüsse sind nach den am 14. Januar in der Reichskanzlei zum Abschluß gebrachten langwierigen Verhandlungen in den unteren Klassen weiter erhöht worden. Die Erhöhung soll betragen: in der Ortsklasse A 70 %, in B 67 %, in C 65 %, in D 60 % und in E 55 %. Für die Arbeiter sind die Teuerungszuschüsse für die Stunde erhöht worden: in Ortsklasse A um 60 ₰, in B um 50, in C um 40, in D um 30 und in E um 20 ₰. Der Sechzehnerausschuß hat im Verein mit dem Deutschen Eisenbahnerverband, der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter und dem Allgemeinen Eisenbahnerverband einen Aufruf erlassen, in dem die Eisenbahner zur Ruhe und Besonnenheit ermahnt werden. Das Ergebnis der Vereinbarungen wird zur Annahme empfohlen. In gewerkschaftlichen Kreisen ist man sich darüber klar, daß es gänzlich ausgeschlossen wäre, etwa zum dritten Male neue Verhandlungen unter Ablehnung der bereits getroffenen Abmachungen zu erzwingen, daß also die Verwerfung der Vereinbarungen einem Streik gleichkäme, der sich angesichts der Größe des bisher Erreichten nicht mehr rechtfertigen lassen würde, und dessen Erfolg sehr unsicher wäre. Die Vertreter der Länder haben über das Ergebnis der Verhandlungen beraten: sie haben gegen die in diesen Verhandlungen getroffene Verabredung, die für die Länder von schwerwiegenden Folgen begleitet ist, ernste Bedenken. Wenn sie gleichwohl bereit waren, ihr zuzustimmen, dann geschah das unter folgenden Bedingungen:

1. Die durch die bisherige Verabredung veranlaßte Mehrbelastung ist eine Obergrenze, über die unter keinen Umständen hinausgegangen werden darf;
2. die Deckung der durch die Erhöhung der Teuerungszuschläge dem Reich, den Ländern und den Gemeinden erwachsenden Ausgaben erfolgt durch den Ertrag neuer Steuern und sonstiger neuer Einnahmen. Diese Steuern und Einnahmen sind in demselben Gesetz festzulegen, durch das die Ausgabe bewilligt wird. Bis zum Fließen der neuen Einnahmen sind die den Ländern und Gemeinden durch die Erhöhung der Teuerungszuschläge erwachsenden Ausgaben durch das Reich zu erstatten.

— **Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Tarifvertrage.** Der Reichsverkehrsminister hat die für die Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Tarifvertrage mit Ausnahme des Ge-

dingeverfahrens in den Werkstätten vereinbarten Bestimmungen den nachgeordneten Stellen jetzt bekanntgegeben und sie beauftragt, sie im Einverständnis mit den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen schleunigst in Vollzug zu setzen. Zur Schlichtung der genannten Streitigkeiten werden folgende Ausschüsse errichtet:

I. Tarifausschüsse bei den Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen,

II. ein Haupttarifausschuß beim Reichsverkehrsminister in Berlin.

A.

1. Der Tarifausschuß besteht aus einem unparteiischen Vorsitzenden, aus drei von der Verwaltung berufenen Beamten und aus drei Vertretern der für die Eisenbahndirektion oder Eisenbahn-Generaldirektion zuständigen vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen. Der unparteiische Vorsitzende wird auf Anfordern des Präsidenten der Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion von einem vom Reichsverkehrsminister zu bestimmenden Regierungspräsidenten, in dessen Bezirk Teile des Direktionsbezirks liegen, aus der Zahl derjenigen Beamten der Regierung bestellt, die die Befähigung für das Richteramt oder den höheren Verwaltungsdienst haben. An Stelle der Regierungspräsidenten kann, wenn am Sitze der Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion ein Verwaltungsgerichtshof besteht, dessen Präsident um Bestellung des Vorsitzenden aus der Zahl derjenigen ihm unterstellten Beamten, die die Befähigung für das Richteramt oder den höheren Verwaltungsdienst haben, ersucht werden.

2. Der Tarifausschuß hat die Aufgabe, Streitigkeiten in den Angelegenheiten des § 1, § 2 Ziffer 1, § 3 Ziffer 4, § 4[1]) Ziffer 1, 2, 3, § 6, § 7, § 8, § 9, § 10, § 11 Ziffer 1, 2, 3, 4, § 12 Ziffer 1, 4, 5, 6, § 13 Ziffer 2, 3, 4, § 14 Ziffer 2, 3, 4, § 15, § 17, § 19, § 21 endgültig zu entscheiden, wenn sie nicht über den Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion hinaus von Bedeutung sind.

B.

1. Der Haupttarifausschuß besteht aus einem unparteiischen Vorsitzenden, aus drei vom Reichsverkehrsminister ernannten Beamten und aus drei von den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen bezeichneten Vertretern.

Der unparteiische Vorsitzende wird auf Anfordern des Reichsverkehrsministers vom Präsidenten des Oberverwaltungsgerichts in Berlin aus der Zahl derjenigen Beamten dieses Gerichts bestellt, die die Befähigung für das Richteramt oder den höheren Verwaltungsdienst haben.

2. Der Haupttarifausschuß hat die Aufgabe:

a) Streitigkeiten der unter A Ziffer 2 bezeichneten Art endgültig zu entscheiden, wenn sie über den Bereich einer Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion hinaus von Bedeutung sind,

b) bei gemeinsamem Antrag des Reichsverkehrsministers und der vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen, falls Entscheidungen eines Tarifausschusses in offenbarem Widerspruch zu Bestimmungen des Tarifvertrags stehen, diese Entscheidungen einer Nachprüfung zu unterziehen mit dem Rechte, sie mit Rückwirkung aufzuheben oder abzuändern,

c) dem Reichsverkehrsminister Entscheidungen grundsätzlicher Art, deren Veröffentlichung ihm angezeigt erscheint, zu diesem Zweck zu übermitteln,

d) Anregungen auf Fortbildung des Tarifvertrags zu geben.

Soweit Streitigkeiten der unter 2a bezeichneten Art dem Haupttarifausschuß nicht unmittelbar zugeleitet werden, ist der Tarifausschuß verpflichtet, die bei ihm anhängigen Streitigkeiten dieser Art vor einer endgültigen Entscheidung dem Haupttarifausschuß zu unterbreiten, wenn eine der Parteien oder einer der Beisitzer dies mit der Begründung beantragt, daß die Erledigung der Angelegenheit über den Bereich einer Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion hinaus von Bedeutung ist. Hält sich der Haupttarifausschuß bei einer ihm vorliegenden Streitigkeit nicht für zuständig, so hat er die Angelegenheit an den Tarifausschuß zur endgültigen Entscheidung abzutreten.

C.

Für jedes Mitglied der Ausschüsse ist gleichzeitig ein erster und zweiter Stellvertreter zu bestellen.

D.

1. Die Ausschüsse haben stets unter Leitung des unparteiischen Vorsitzenden zu verhandeln und abzustimmen. Der Ausschuß ist befugt, zur Aufklärung der in Betracht kommenden Verhältnisse Auskunftspersonen vorzuladen und zu vernehmen. Ein gültiger Beschluß kann nur gefaßt werden, wenn die Mitglieder oder Stellvertreter vollzählig erschienen sind.

2. Der Vorsitzende vertritt den Ausschuß nach außen, führt die laufenden Geschäfte und beraumt die Sitzungen an. Er hat gleiche Stimme wie jedes andere Mitglied.

3. Die Verwaltung stellt die erforderlichen Geschäftsräume unentgeltlich zur Verfügung und trägt die für den unparteiischen Vorsitzenden entstehenden Kosten. Sonstige notwendige Kosten der Geschäftsführung werden je hälftig von der Verwaltung und den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen, von letzteren zu gleichen Teilen, getragen. Aufwandsentschädigungen und Reisekosten behält jede Partei für ihre Vertreter auf sich.

4. Die Ausschüsse können von jeder Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion, von der für sie zuständigen beteiligten vertragschließenden Arbeitnehmervereinigung und von jedem einzelnen beteiligten Arbeiter angerufen werden.

E.

Die vorbezeichneten Ausschüsse sind für die ihnen zugewiesenen Streitigkeiten ausschließlich zuständig. Für Streitigkeiten aus § 20 finden die Bestimmungen der Betriebsräteverordnungen Anwendung. Streitigkeiten anderer Art sind Verwaltungsangelegenheiten, für die die Anrufung einer Schlichtungsstelle unzulässig ist. Soweit sich jedoch aus den nicht den Ausschüssen zugewiesenen Vertragsbestimmungen Streitigkeiten ergeben, die ihrem Wesen oder Inhalt nach nicht lediglich Verwaltungsangelegenheiten sind, sollen sie durch besondere Einigung zwischen dem Reichsverkehrsminister und den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen dem zuständigen Tarifausschuß zur endgültigen Entscheidung überwiesen werden.

F.

Im Falle der Aufhebung des Tarifvertrags werden die Befugnisse der Ausschüsse durch besondere Vereinbarung zwischen den vertragschließenden Parteien geregelt. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so sind die Tarifausschüsse nur zur Erledigung derjenigen Streitigkeiten zuständig, die während der Gültigkeitsdauer des Tarifvertrags entstanden sind.

[1]) Streitigkeiten aus § 4 Ziffer 5 werden durch Vereinbarung des Reichsverkehrsministers mit den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen erledigt.

— **Anregungen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat folgenden Erlaß an die nachgeordneten Stellen gerichtet: Bei den Bestrebungen, das Milliardendefizit der Reichseisenbahnen durch Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes herabzumindern, ist mir, wie ich schon in wiederholten Erlassen zum Ausdruck gebracht habe, die Mitarbeit jedes einzelnen Bediensteten erwünscht, mag diese in Anträgen auf Besserung unzweckmäßiger Anordnungen und Einrichtungen oder in der Anzeige von Unregelmäßigkeiten bestehen.

Wie die Kommissionen zur Nachprüfung der Wirtschaftlichkeit festgestellt haben, werden derartige Anregungen aus den Reihen des Personals von den Stellen, an die sie gerichtet werden, nicht immer mit der ihnen gebührenden Beachtung behandelt, oft sogar als unbefugte Einmischung in den Geschäftsgang beanstandet. Da eine solche Nichtachtung der Mitarbeit des Personals dazu führen kann, daß Besserungsvorschläge überhaupt nicht mehr gemacht werden, was ich im Interesse der Hebung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes äußerst bedauern würde, mache ich es allen Dienststellen, Ämtern und Direktionen ausdrücklich zur Pflicht, solchen Anträgen die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken und den Bediensteten, die eine Anregung gegeben oder Unregelmäßigkeiten zur Anzeige gebracht haben, in jedem Falle eine Antwort zu erteilen.

— **Wochenfeiertage.** Die Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrsministeriums hat folgenden Erlaß an die nachgeordneten Stellen gerichtet: Wie aus den auf den Erlaß vom 22. Oktober 1920 — IV. 48. 143 — erstatteten Berichten hervorgeht, liegen die örtlichen und konfessionellen Verhältnisse in den Direktionsbezirken so verschieden, daß eine einheitliche Festsetzung der Wochenfeiertage kaum für einen einzelnen Bezirk, geschweige denn für eine größere Zahl von Direktionsbezirken möglich erscheint. Infolgedessen ist mit den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen eine Vereinbarung getroffen worden, nach der als allgemein gültige Wochenfeiertage Oster- und Pfingstmontag, Himmelfahrtstag, Buß- und Bettag, wo er gesetzlicher Feiertag ist, und, wenn sie auf Wochentage fallen, die beiden Weihnachtsfeiertage sowie der Neujahrstag zu gelten haben. Den Eisenbahndirektionen soll es überlassen bleiben, im Benehmen mit der Arbeitervertretung für ihren Bezirk oder Teile davon, daneben noch höchstens zwei weitere Wochenfeiertage für das Jahr nach den besonderen Bedürfnissen ihres Geschäftsbereichs festzusetzen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß die gewählten Wochenfeiertage an den betreffenden Dienst-

orten schon vor 1. August 1914, wie die übrigen gesetzlichen Feiertage gefeiert wurden. Wegen der politischen Feiertage bleibt weitere Entschließung vorbehalten.

Hiernach ist es angängig, daß z. B. im Bezirk der Eisenbahndirektion Köln, soweit dort der Karfreitag nicht als gesetzlicher Feiertag galt, auf die Feier dieses Tages verzichtet und dafür neben dem Fronleichnamstag noch das Allerheiligenfest als Feiertag im Sinne des § 13 Ziffer 4 des Reichslohntarifvertrags angesehen wird, während in einem anderen Bezirk außer dem Karfreitag noch der Fronleichnamstag oder an dessen Stelle ein anderer katholischer Feiertag als Wochenfeiertag gilt. In Bezirken oder an Orten, in denen bisher katholische Feiertage nicht gefeiert wurden, verbleibt es hierbei; für sie würde demnach nur die Festlegung des Karfreitags als Wochenfeiertags in Betracht kommen.

— **Betriebsräte.** Der Reichsverkehrsminister hat folgenden Erlaß an alle Dienststellen gerichtet: Geleitet von dem Bestreben, eine Beteiligung der Arbeiterschaft in Angelegenheiten, die zum gesetzlichen Aufgabenkreis der Betriebsvertretungen gehören, auch bei den Ämtern (Inspektionen), denen Betriebsräte für den Bezirk nicht zur Seite stehen, zu gewährleisten, ordne ich nach Verhandlung mit den wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeitnehmer zum sofortigen Vollzuge nachstehendes an: Will ein Amt (Inspektion) in Angelegenheiten, die zum gesetzlichen Aufgabenkreis der Betriebsvertretungen gehören und über den Bereich seines Bezirks hinaus von Bedeutung sein können, eine einheitliche Anordnung treffen, so muß es die Angelegenheit der Direktion vorlegen. Ist eine Angelegenheit jedoch nur für seinen Bezirk oder für Teile desselben von Bedeutung, und handelt es sich nicht lediglich um die Weitergabe von Verfügungen vorgesetzter Stellen, so ist der Amts- oder Inspektionsvorstand verpflichtet, mit den in Betracht kommenden örtlichen Betriebsvertretungen vorher in Verbindung zu treten, z. B. durch Einberufung der Vorsitzenden (Betriebsobmänner) zu gemeinsamer Verhandlung, durch Besprechung in Sitzungen der örtlichen Betriebsvertretungen oder der Betriebsausschüsse oder durch Besprechung nur mit den Vorsitzenden. Sollte in Ausnahmefällen eine Beteiligung aller in Betracht kommenden örtlichen Betriebsvertretungen nicht möglich sein, so ist mindestens mit den hauptsächlich in Betracht kommenden Betriebsvertretungen in Verbindung zu treten.

— **Eisenbahndirektion in Trier.** Der bisherigen Stammeisenbahndirektion Saarbrücken in Trier ist von dem Reichsverkehrsminister durch Erlaß vom 24. Dezember 1920 die Amtsbezeichnung Eisenbahndirektion in Trier beigelegt worden.

— **Güterverkehr nach Ungarn, Südslawien und Rumänien.** Der Güterverkehr mit Ungarn kann, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz schreibt, nunmehr in vollem Umfange wieder aufgenommen werden, da die Wagengestellung für die Sendungen nach Ungarn keiner Einschränkung mehr unterliegt. Der Verkehr nach Südslawien ist über die Strecken der Südbahn und über die österreichischen Staatsbahnen in vollem Umfange wieder aufgenommen worden; er unterliegt also im Durchgang über diese Bahnen keinen Einschränkungen mehr. Sendungen nach Südslawien über Strecken der ungarischen Eisenbahnen dürfen noch nicht angenommen werden, weil die Gleisverbindungen zwischen Ungarn und Südslawien immer noch unterbrochen sind. Die ungarischen Staatseisenbahnen weisen solche Sendungen bereits an ihren Grenzstationen zurück. Der Güterverkehr mit Rumänien ist noch nicht aufgenommen worden, und es können daher unter keinen Umständen deutsche oder fremde Wagen für Sendungen nach Rumänien gestellt werden. Alle dahingehenden Anträge der Verkehrstreibenden werden daher abgelehnt.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrrevier** wird unterm 13. d. M. aus Essen berichtet: Da an den Feiertagen die Bedienung der Zechenanschlüsse größtenteils durchgeführt wurde, gestaltete sich der Kohlen- und Koksversand etwas günstiger. Die Eisenbahnbetriebsverhältnisse bleiben aber nach wie vor äußerst gespannt, so daß in den letzten Tagen wieder umfangreiche Sperren verhängt werden mußten. Durch die verschiedenen örtlichen Streiks wurden Ausfälle verursacht. Die Wagengestellung bezifferte sich werktäglich (d. h. ohne Berücksichtigung des Feiertages am 6. Januar) auf 20 187 (18 835) Wagen, die Fehlziffer auf 3368 (6514) Wagen. Die Lagerbestände steigerten sich um etwa 20 000 t auf 903 475 t am 8. Januar. Der Rheinwasserstand war seit dem niedrigsten Stand Ende vorigen Jahres bisher nur um rund 50 cm gestiegen, Kauber Pegel befindet sich also immer noch um etwa 1,20 m unter dem normalen Stand. Die Leistung der Kipper in den Duisburg-Ruhrorter Häfen nahm von 15 643 t auf 18 494 t werktäglich zu. Ebenso konnte der Umschlag in den Kanalzechenhäfen von 13 895 t auf 20 568 t gesteigert werden.

— **Zeitschrift für Kleinbahnen.** Mit dem Schluß des vergangenen Jahres hat die im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter der Schriftleitung von Exzellenz Dr. v. d. Leyen herausgegebene Zeitschrift für Kleinbahnen (Verlag Jul. Springer) ihr Erscheinen eingestellt. Sie ist vor 27 Jahren, also etwa beim Inkrafttreten des preußischen Kleinbahngesetzes, gegründet worden und hat seit dieser Zeit das Kleinbahnwesen des In- und Auslandes in größeren und kleineren Abhandlungen, in Mitteilungen über die Gesetzgebung und Rechtsprechung, in Besprechungen über die Neuerscheinungen der Fachliteratur und in einer sehr wertvollen, lange Jahre hindurch von dem Wirkl. Geh. Oberbaurat Blum bearbeiteten Zeitschriftenschau behandelt. Bis Ende 1919 war die Zeitschrift zugleich Organ des Vereins deutscher Eisenbahn- und Kleinbahnverwaltungen. Dieses Verhältnis wurde aufgelöst, als der Verein in der „Verkehrstechnik“ ein eigenes Organ erhielt. Vom 1. Januar 1921 an hat das Archiv für Eisenbahnwesen es übernommen, zugleich die Fragen zu behandeln, die bisher vorzugsweise in der Zeitschrift für Kleinbahnen erörtert worden sind.

— **Verein für Eisenbahnkunde.** In der am 14. Dezember v. J. unter dem Vorsitz des Geheimen Oberbaurat Hoogen abgehaltenen Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde sprach der Wirkl. Geh. Rat Professor Dr. v. der Leyen über den Einfluß des Weltkrieges auf die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. Das Gebiet der Vereinigten Staaten ist, auch nachdem sie in den Weltkrieg eingetreten sind, von den Kriegsereignissen verschont geblieben. Gleichwohl hat der Krieg auf die dortigen Eisenbahnen nicht nur auf ihre Wirtschaft und ihre Finanzen, sondern auch auf ihre Organisation einen starken Einfluß geübt, und es ist während und infolge des Krieges eine grundsätzliche Reform des Eisenbahnwesens zustandegekommen. Schon vor Ausbruch des Krieges befanden sich die Eisenbahnen in einer Krisis; ihre Finanzlage hatte sich verschlechtert, die Bautätigkeit war zurückgegangen, die Beschaffung neuer Betriebsmittel begegnete Schwierigkeiten. Ein Versuch, durch Erhöhung ihrer Tarife ihre Lage zu verbessern, scheiterte 1911 und zum zweiten Male im Jahre 1914 an dem Widerstand des Bundesverkehrsamtes. Im September 1914 riefen sie die Hilfe des Präsidenten Wilson an, obwohl dieser sich in seinen Wahlreden und seinen ersten beiden Botschaften an den Kongreß als ein entschiedener Gegner der großen Privatbahnen bekannt hatte, deren Macht unter allen Umständen gebrochen werden müsse. Wilson stellte sich jetzt unter den Einfluß der großen Finanzmächte, denen er auch schon bei der Erlaubnis zur Waffenausfuhr und zur finanziellen Unterstützung der Entente willfährig gewesen war, auf die Seite der Eisenbahn, und seinem Eintreten war es zu danken, daß das Bundesverkehrsamt nunmehr die Erhöhung der Tarife genehmigte. Auch weiterhin bewies Wilson den Eisenbahnen seine Gunst und änderte seine Stellung erst, als im August 1916 bei dem Kampfe der Eisenbahnarbeiter um den Achtstundentag diese mit dem Generalstreik drohten. Wilson, dem hauptsächlich daran gelegen war, bei der bevorstehenden Präsidentenwahl etwa 1 800 000 Stimmen zu gewinnen, setzte beim Kongreß das Gesetz vom 3. September 1916 durch, durch das alle Forderungen der Arbeiter genehmigt wurden. Nachdem die Vereinigten Staaten im Frühjahr 1917 in den Weltkrieg eingetreten waren, verschlimmerte sich aufs neue die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Eisenbahnen. Sie erwiesen sich unfähig, den Ansprüchen der Landesverteidigung und des Verkehrs zu genügen, gerieten aufs neue in große finanzielle Schwierigkeiten. Da half ihnen Wilson wiederum, indem er am 26. Dezember 1917 in einer feierlichen Proklamation an das Land verkündete, daß er am 28. Dezember die Eisenbahnen in die Verwaltung des Bundes nehmen werde. Er ernannte seinen Schatzsekretär und Schwiegersohn Mc. Adoo zum Generaldirektor, der durch rücksichtsloses und energisches Vorgehen im Betrieb Ordnung schaffte, die Tarife nochmals erhöhte und die Löhne der Arbeiter steigerte. Die Bundesverwaltung dauerte bis zum 29. Februar 1920, 2 Jahre und 2 Monate. Ein Versuch Mc. Adoos unter Zustimmung seines Schwiegervaters, die Verstaatlichung der Eisenbahnen vorzubereiten, scheiterte am Widerstand des Kongresses, dagegen verabschiedete dieser nach langen Verhandlungen ein die ganzen Eisenbahnverhältnisse neuregelndes Beförderungsgesetz vom 28. Februar 1920, dessen Inhalt der Vortragende erläuterte. Die Eisenbahnen wurden ihren früheren Eigentümern unter sehr vorteilhaften Bedingungen am 1. März 1920 zurückgegeben, ein neues Gesetz über Schlichtung der Arbeitsstreitigkeiten erlassen, und durch eine neue Novelle zum Bundesverkehrsgesetz wurden die Eisenbahntarife geordnet, die Finanzverwaltung der Eisenbahnen einer scharfen Aufsicht des Bundesamtes unterworfen und eine neue organische Gliederung des ganzen Eisenbahnnetzes der

Vereinigten Staaten vorbereitet. Über die Bewährung der neuen gesetzlichen Bestimmungen läßt sich noch nichts sagen. Es sei eine eigenartige Erscheinung, so bemerkte der Vortragende am Schluß, daß die Regierung der beiden großen Länder des Privatbahnsystems, Großbritannien und die Vereinigten Staaten, während des Krieges zur Staatsverwaltung übergegangen seien, ein Zeugnis, daß Deutschland mit seinem Staatsbahnsystem auf dem richtigen Wege sei. Eine Gesundung unserer durch den Krieg und die Revolution darniedergegangenen Eisenbahnen könne nur herbeigeführt werden, wenn der Staat, jetzt das Reich, die Verwaltung in der Hand behalte.

— **Fremdenverkehr.** Im Sinne der Fürsorge für den Fremdenverkehr hat, wie wir dem „Handelsmuseum" entnehmen, die Handelskammer München auf einer kürzlich in Triest abgehaltenen zwischenstaatlichen Beratung über Verkehrswesen zu wirken gesucht. Die Herstellung bequemer und rascher Verbindungen zwischen München und Triest könnte Bayern und das übrige Deutschland zum Durchgangsland für den Fremdenverkehr Nord- und Nordwesteuropas nach den Mittelmeergebieten machen. In diesem Fall würden alle Reisenden, trotz der anders gerichteten Bemühungen Frankreichs und der Schweiz, den Weg über Bayern und den Brenner oder die Tauern der weiteren Fahrt über den Simplon, Mont Cenis und Gotthard vorziehen. Hierzu sei aber vor allem notwendig, daß man die Reisenden in Deutschland, Deutschösterreich und Italien nicht wie bisher durch kleinliche Erschwerungen bezüglich Einreise- und Aufenthaltsbewilligungen, Zollrevisionen usw. belästige. Dies gelte besonders von den fremdenfeindlichen Plackereien der Reisenden an den Grenzen Bayerns, wodurch z. B. Reisende aus den böhmischen Bädern nach der Schweiz oder solche aus Holland nach Oberitalien vom Betreten bayerischen Bodens abgehalten würden.

— **Ausstellung der Wasserstraßen- und Energiewirtschaft München 1921.** Bayerns Volkswirtschaft hat unter der verkehrsgeographischen Lage sowie unter der Kohlenarmut des Landes zu leiden. Die Folgen des Krieges haben diese Nachteile wesentlich verschärft. Mit wachsendem Nachdruck wird daher auf die nationale und internationale Bedeutung des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau hingewiesen und dessen baldiger Ausbau nach den Plänen des Main-Donau-Stromverbandes im bayerischen, deutschen und europäischen Interesse gefordert. Die Verwirklichung dieser Pläne rückt Bayern in den Mittelpunkt des europäischen Wasserstraßenverkehrs und beseitigt die Transportnot. Bayern wird eine Brücke nach dem südöstlichen Europa, insbesondere nach dem Balkan. Eine Wiederaufrichtung des bayerischen Wirtschaftslebens erfordert die restlose Ausnützung der vorhandenen Naturkräfte. Angesichts der Kohlenkrise müssen die wirtschaftlichen Kräfte des Landes durch eine groß angelegte Energiewirtschaft zusammengefaßt und für die Allgemeinheit nutzbar gemacht werden. Ausbau der Wasserstraßen und Wasserkräfte, Verteilung der elektrischen Arbeit über das ganze Land und Einführung einer rationellen Wärmewirtschaft sind die Forderungen des Tages. Es wird beabsichtigt, diese Probleme und deren umfassende Lösung dem ganzen Volke durch eine im Juni 1921 in München stattfindende Ausstellung vor Augen zu führen. Unter Beteiligung der wirtschaftlichen Organisationen der Donauländer soll ferner die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Donauwasserstraße von Ulm bis Sulina durch die Ausstellung veranschaulicht werden. Belehrende Vorträge werden das Geschaute ergänzen. Tägliche Führungen von Vereinen, Gewerkschaften und Schulen, Kinoaufnahmen und Lichtbilder aus den Gebieten der Technik und Schiffahrt sollen alle diese weitschauenden Pläne zum geistigen Eigentum der Allgemeinheit machen.

Die Ausstellungsleitung besteht aus dem Ministerialdirektor Dr. v. Graßmann für den Rhein-Main-Donau-Stromverband und dem Geheimen Oberbaurat Dr.-Ing. Schmick für den bayerischen Energiewirtschaftsverband. Die Geschäftsstelle der Ausstellung befindet sich im Ausstellungspark München.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Beauftragt sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Fichelscher in Bremen mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Eisenbahn-Bauabteilung in Sebaldsbrück, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Heinemann in Leipzig mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts daselbst. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kilian, bisher in Altona, ist zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Hamburg versetzt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Bernhard Nöldeke ist bei der Eisenbahndirektion in Münster (Westf.) zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Rudolf Lavezzari aus Magdeburg und Dr.-Ing. Jakob May aus Mayen, sowie der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Hermann Pabst aus Nordhausen. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Stapelmann, bisher in Duisburg, und dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Lipperheide, bisher in Berlin, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, ist die erbetene Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst zum Zwecke des Übertritts in den Reichspostdienst bewilligt worden: dem Direktionsrat der Direktion München Robert Pöperlein, dem Direktionsrat der Direktion Augsburg Robert Vorhölzer und dem Regierungsrat der Direktion Ludwigshafen Albert Lehr sowie dem Vorstand der Bauinspektion II Kaiserslautern Regierungsrat Johann Kohl.

Österreich.

— **Teuerungszulagen zu Unfallsrenten von Eisenbahnbediensteten und ihren Hinterbliebenen.** Auf Grund des § 8 des Gesetzes vom 16. April 1920, St.-G.-Bl. Nr. 196, wurde im Verordnungswege folgendes angeordnet:

§ 1.

(1) Die als Träger der gesetzlichen Unfallversicherung der Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen wirkende Anstalt ist verpflichtet, beim Zutreffen der in den Absätzen 2 und 3 dieses Paragraphen sowie der im 2. Absatze des § 6 aufgestellten Voraussetzungen zu jeder Rente eines nicht mehr im Heilverfahren stehenden Verletzten, die mehr als die halbe Vollrente beträgt, und zu jeder Rente der im § 3 bezeichneten Hinterbliebenen eine Teuerungszulage zu leisten.

(2) Die Teuerungszulage gebührt, wenn der Rentenempfänger selbst oder, sofern es sich um Hinterbliebenenrenten handelt, der Bedienstete, aus dessen gesetzlicher Unfallversicherung der Rentenanspruch der Hinterbliebenen abgeleitet wird, im Zeitpunkte der Verunglückung oder des späteren Ausscheidens aus dem aktiven Dienste seinen ständigen Dienstort im Gebiete der nunmehrigen Republik Österreich hatte, und wenn der Rentenempfänger die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt.

(3) Der Anspruch auf die Teuerungszulage besteht nicht, wenn der Rentenempfänger seinen vollen Lebensunterhalt aus Arbeits- oder anderweitigem Einkommen bestreitet.

(4) Nach Maßgabe von einschlägigen Vereinbarungen mit Staaten, zu denen Gebietsteile der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie gehören, kann unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit die Teuerungszulage auch solchen Rentenempfängern gewährt werden, bei denen im Absatz 2 angeführte Voraussetzungen nicht zutreffen. Ebenso kann durch Vereinbarungen mit solchen Staaten die Anwendung dieser Verordnung auf solche, den Voraussetzungen des Absatzes 2 entsprechende Rentenempfänger ausgeschlossen werden, die ihren ständigen Wohnsitz im Gebiete des betreffenden ausländischen Staates haben, sofern sichergestellt wird, daß auf diese Personen die Vorschriften dieses ausländischen Staates über Unfallsrenten und Teuerungszulagen zu diesen uneingeschränkt in gleicher Weise angewendet werden wie auf die eigenen Staatsangehörigen des betreffenden Staates, und sofern diese Vorschriften für die Rentenempfänger nicht ungünstiger sind, als die entsprechenden Vorschriften in der Republik Österreich.

§ 2.

(1) Bei den Renten der Verletzten beträgt die Zulage:

a) für Verletzte mit einer Rente von mehr als drei Vierteln der Vollrente jährlich 1200 K., wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als 2400 K. im Jahre betragen darf;

b) für Verletzte mit einer Rente von mehr als zwei Dritteln mit einschließlich drei Vierteln der Vollrente jährlich 900 K., wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als 1800 K. betragen darf;

c) für Verletzte mit einer Rente von mehr als der Hälfte bis einschließlich zwei Dritteln der Vollrente jährlich 600 K., wobei die Jahresrente samt Zulage nicht weniger als 1200 K. betragen darf.

(2) Bei Verletzten, die nach § 6, vorletzter Absatz, des Unfallversicherungsgesetzes die anderthalbfache Vollrente beziehen, wird der Mindestsatz der Zulage nach der einfachen Vollrente bemessen.

§ 3.

(1) Bei Renten der Hinterbliebenen beträgt die Zulage jährlich: a) für Witwen oder Witwer 360 K, b) für Waisen

20 K., c) für Doppelwaisen 360 K., d) für Eltern oder Großeltern 360 K.

(2) Die Jahresrente samt Zulage darf bei einfach verwaisten Kindern nicht weniger als 360 K, bei den übrigen Hinterbliebenen nicht weniger als 720 K betragen, jedoch dürfen die Renten und Zulagen aller Hinterbliebenen zusammen den der Rentenberechnung zugrunde gelegten Jahresarbeitsverdienst der Person nicht übersteigen, aus deren gesetzlicher Unfallversicherung der Rentenanspruch der Hinterbliebenen abgeleitet wird.

§ 4.

Rentenempfängern, die einen gesetzlichen oder statutarischen Ruhe- oder Versorgungsgenuß und zu diesem eine Teuerungszulage beziehen, wird diese auf die Teuerungszulage zur Unfallsrente bis zur Hälfte der letzteren Teuerungszulage angerechnet.

§ 5.

(1) Die Zuerkennung der Teuerungszulagen an die im Inlande wohnhaften anspruchsberechtigten Personen erfolgt durch die Anstalt von Amts wegen.

(2) Den im Auslande wohnenden anspruchsberechtigten Rentenempfängern wird die Teuerungszulage von Amts wegen nur dann, wenn der Anstalt die Anspruchsberechtigung bekannt ist, sonst nur auf Antrag des Rentenempfängers zugesprochen.

(3) Erfolgt die Zulagenzuerkennung auf Antrag, so ist für einen vor Stellung des Antrages gelegenen Zeitraum die Zulage nur im Höchstausmaße von drei Monatsbeträgen zu leisten.

(4) Auf die Teuerungszulage sind die von der Anstalt für den gleichen Zeitraum freiwillig geleisteten Teuerungszuschüsse anzurechnen.

§ 6.

(1) Die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung finden auf solche österreichische Eisenbahnbedienstete die in einem bei einer territorialen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt versicherten Eisenbahnbetriebe verunglückt sind oder verunglücken, und auf ihre Hinterbliebenen keine Anwendung.

(2) Die Bestimmungen dieser Verordnung finden keine Anwendung auf Rentenzahlungen aus Anlaß von Unfällen, die sich erst nach dem 31. Dezember 1920 ereignen werden.

§ 7.

Die tatsächlichen Auslagen, die dem Versicherungsträger aus der Leistung der Teuerungszulagen erwachsen, werden auf die bei ihm versicherten Eisenbahnunternehmungen alljährlich in gleicher Weise umgelegt wie die sonstigen Auslagen der Anstalt.

§ 8.

Hinsichtlich der Teuerungszulagen und des Verfahrens zu ihrer Feststellung sowie hinsichtlich der Leistung der Umlage zu ihrer Bedeckung finden die einschlägigen Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes entsprechend Anwendung.

§ 9.

Diese Verordnung tritt rückwirkend vom 5. Mai 1920 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 1923.

— **Ablehnung einer geldlichen Unterstützung der Wiener Straßenbahnen durch den Staat.** In den letzten Tagen hat eine Abordnung der Gemeinde beim Bundeskanzler vorgesprochen, um zur Deckung der großen Ausfälle bei den Straßenbahnen eine staatliche Beitragsleistung zu erwirken. Die „Staatskorrespondenz“ veröffentlicht über den Verlauf der Besprechungen folgenden Bericht: Der Bundeskanzler erklärte auf die Ausführungen des Bürgermeisters, die Regierung erkenne die soziale Wichtigkeit der städtischen Straßenbahnen und die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung ihres Betriebes zu erschwinglichen Preisen an. Sie bringe gewiß dem Werte dieser Verkehrseinrichtung das vollste Verständnis entgegen, müsse aber darauf verweisen, daß ihre eigenen Verkehrsunternehmungen große Fehlbeträge aufweisen, und daß vielleicht eine neuerliche Steigerung der Tarife der Staatsbahnen notwendig werden dürfte, um die neuen Forderungen der Verkehrsangestellten decken zu können. Die Regierung sehe sich daher gezwungen, in erster Linie für ihre eigenen Betriebsmittel Sorge zu tragen. Wenn aber darauf verwiesen werde, daß die Regierung die Lokalbahnen unterstütze, so handle es sich hierbei um die Einhaltung der durch die Staatsgarantie gesetzlich festgelegten Pflicht des Staates. Sonstige Unterstützungen würden den Lokalbahnen nicht gewährt. Im übrigen gehören die städtischen Straßenbahnen durchaus nicht in den Kreis der Lokalbahnen. Die Folge der Gewährung irgendwelcher staatlichen Zuschüsse an die Wiener Straßenbahnen wäre naturgemäß die gleiche Forderung auch aller übrigen städtischen Straßenbahnunternehmungen in Österreich. Aus diesen Erwägungen heraus habe der Ministerrat den Beschluß gefaßt, daß die Regierung für die Wiener Straßenbahnen keine Zuschüsse bewilligen könne, und daß dies schon aus dem Grunde ganz unmöglich sei, da hierfür kein Kredit ausgeworfen erscheine und keine Deckung vorhanden sei.

— **Erzwungene Weiterbeförderung eines Personenzuges.** Bei dem Personenzuge, der am 4. Januar nachts von Wien nach Graz fuhr, gab es unterwegs aufregende Szenen. Bis Bruck an der Mur ging die Fahrt anstandslos vonstatten. Dort weigerte sich das Lokomotiv- und Fahrpersonal, infolge des auf der Südbahn ausgebrochenen Streikes, den Zug weiterzuleiten. Der Reisenden bemächtigte sich große Aufregung. Sie nahmen gegen die Zugbegleiter eine drohende Haltung ein. Diese zogen sich schließlich in den Dienstwagen zurück. Der Lokomotivführer mußte die Fahrt fortsetzen. In Judendorf wiederholte sich der Vorfall, bis die Zugbegleiter sich entschlossen, weiterzufahren. In Gösting gab es abermals erregte Szenen. Die Reisenden umringten die Streikenden, die nicht weiterfahren wollten, und bedrohten sie mit Revolvern und Stöcken. Der Oberkondukteur erhielt mit einer Handtasche einen Schlag auf den Kopf. Nach einstündigem Aufenthalt mußte sich das Personal dem Willen der Reisenden fügen. Der Zug rollte ohne Auftrag des Beamten ab und traf gegen 9 Uhr früh in Graz ein. Die ausständigen Eisenbahner erwarteten ihn. Bei der Ankunft kam es zu einer Prügelei zwischen den Reisenden und den Eisenbahnern. Schließlich mußte Gendarmerie und Sicherheitswache einschreiten, die vier Verhaftungen vornahmen

— **Wirtschaftliche Annäherung der Mittelmächte.** Über diese Frage hat der frühere österreichische Justizminister Klein, wie wir dem „Handelsmuseum“ entnehmen, folgendes ausgeführt: Der wechselseitige wirtschaftliche und geistige Verkehr Deutschlands und Deutschösterreichs sei eine Lebensnotwendigkeit für beide Staaten. Er müsse ständig besser ausgebaut werden, und zwar könnten dies beide Staaten auch gegenwärtig tun, ohne deshalb von der Zustimmung der Entente abhängig zu sein. Die Angleichung der deutschen und deutsch österreichischen Gesetzgebung auf dem Gebiete des Handels, Verkehrs, Hochschul- und Büchereiwesens sowie der Sozialpolitik gehe Hand in Hand mit der freien Zusammenarbeit der Einzelpersönlichkeiten und privaten Verbände in Wissenschaft, Technik, Literatur und Kunst. Wesentlich wäre aber zur Förderung des Verkehrs eine Erleichterung der Grenzüberschreitung, die an der Grenze beider deutscher Staaten gegenwärtig fast ebenso schwierig sei wie an den anderen Grenzen Deutschösterreichs und im Gegensatz zu den vom Völkerbund geplanten Erleichterungen im Paßwesen stehe. Durch solche nicht zu beanstandende Vorbereitungen werde nach dem Muster des früher geteilten Polen jener leidenschaftliche Anschlußwille aufrechterhalten, der, bei einer etwas günstigeren Lage als der gegenwärtigen, trotz der Friedensverträge zum Ziel führen könnte.

— **Ein vergessenes Kanalprojekt Kaiser Josefs II.** Generalkonsul Max Kutschera schreibt im „N. W.-Tagblatt“ im Anschluß an einen kürzlich abgedruckten Aufsatz „Ein vergessenes Kanalprojekt Kaiser Josefs II. von Ingenieur Otto Böhm“, in welchem die Absicht des Volkskaisers besprochen wird, Budapest durch einen Kanal mit dem Adriatischen Meere zu verbinden, folgendes: „Eines uns viel mehr angehenden Kanalprojektes desselben Schätzers der Menschen wurde aber nicht Erwähnung getan, das zum Teile sogar ausgeführt wurde und uns allen als Wiener-Neustädter Kanal recht gut bekannt ist. Dieser Kanal sollte eine Wasserstraße werden, die, von Wien ausgehend, unter Benutzung verschiedener natürlicher Wasserläufe, darunter auch der Kulpa, bis Porto Ré (in der Bucht von Buccari bei Fiume) führen würde, wo der Umschlagplatz geplant war. Das vollständig ausgearbeitete Projekt, das jedenfalls noch in irgendeinem Staatsarchiv in Gesellschaft vieler andrer, wahrhaft genialer österreichischer Entwürfe schlummert, war geradezu meisterhaft ausgearbeitet. So war beispielsweise zur Überwindung der letzten Wasserscheide hinter Fiume ein Tunnel geplant, ein kühner Gedanke, der, soweit mir bekannt, in der damaligen Zeit noch nirgends ausgeführt war. Aber auch die Ausnutzung der Wasserkräfte war damals schon in Betracht genommen worden, wie die jetzt noch bestehende Betriebsstätte in Wien an der Ecke der Neulinggasse und Bahngasse (früher Am Kanal) beweist, die durch das Wasser des Neustädter Kanals betätigt wird, das noch vor ungefähr 60 Jahren bei seinem Auslaufe in die Wien unter der Stubentorbrücke eine Mühle trieb. Dieser Wien-Neustädter Kanal wurde als erste Teilstrecke des Wien-Fiume-Kanals gebaut und im Jahre 1785 feierlich eröffnet. In den Reden, die dabei gehalten wurden, kamen die weitgehenden Erwartungen zum Ausdruck, die man diesem Schiffahrtswege entgegenbrachte, der unsere Stadt zu einem Welthandelsplatze größter Bedeu-

tung machen sollte. . . . . Kaiser Josef II. starb; dann kamen die napoleonischen Kriege und dann die Eisenbahnen. Geldmangel hatte, wie stets in Österreich, die Ausführung der fruchtbringendsten Gedanken verhindert, und so blieb von diesem großen Plane nur ein stilles Wasser übrig, das sich auf Landschaftsbildern sehr idyllisch ausnimmt und nur Ziegel nach Wien trug. Auch letzteres hörte auf, als vor bald einem halben Jahrhundert die Aspangbahn teilweise im Kanaleinschnitt gebaut wurde, die aber auch insofern sein Schicksal teilte, als auch sie ursprünglich viel weiter führen sollte. Hieß sie doch anfänglich „Bahn Wien-Novi". Sie kam aber auch nur bis in die Neustädter Gegend".

— **Vorläufige 75prozentige Erhöhung der Speditionsgebühren.** In der kürzlich abgehaltenen Vollversammlung des Vereins der Wiener Spediteure wurde über die Maßnahmen beraten, welche durch die in den letzten Tagen eingetretenen Erhöhungen der Beamtengehälter und der Arbeiterlöhne um mehr als 100 % sowie durch die fortschreitende Verteuerung aller Betriebsmittel und Erfordernisse notwendig geworden sind. Die Versammlung faßte einstimmig den Beschluß, den derzeit in Kraft stehenden Mindesttarif für die Wiener Platzspesen den gegenwärtigen Verhältnissen anzupassen. Da jedoch die Neuauflage dieses Tarifes einige Zeit erfordert, kam man dahin überein, bis zum Erscheinen des neuen Tarifes mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 zu den bisherigen Speditionsspesen aller Art einen 75prozentigen Zuschlag in der Weise zu berechnen, daß zu den Gesamtbeträgen aller Spesennoten der vom 1. Januar d. J. ab gültige Zuschlag von 75 % hinzugerechnet wird. Befreit von diesem Zuschlage bleiben alle Fracht- und Zollgebühren, die auf diese bezüglichen Barvorlagen und Kassenabfertigungsgebühren, Versicherungsgebühren aller Art und der bis Ende Februar zu berechnende Witterungszuschlag. Anträge, die eine weitergehende Erhöhung der Speditionssätze forderten, wurden von der Versammlung abgelehnt.

— **Bau eines Kraftwerkes am Achensee.** Die Stadt Innsbruck hat, wie wir dem Verordnungsblatt für Eisenbahnen usw. entnehmen, im vorigen Jahre den Achensee samt allem Zubehör, den Hotels, der Schiffahrt und ausgedehntem Grundbesitz, zu dem Zwecke angekauft, um sich das Wasser des Achensees zur Gewinnung elektrischer Kraft dienstbar zu machen. Die Vorbereitungen hierzu sind nun schon weit fortgeschritten, die Stadt Innsbruck ließ bereits die Pläne für das große Achenseekraftwerk bei der politischen Behörde überreichen. Zuerst soll das eigentliche Seewerk errichtet werden, bestehend aus dem Bau einer Sperre am Seeabfluß bei Scholastika, der Herstellung einer Wasserentnahme am Seespitz in der Gemeinde Eben, dann dem Wasserstollen vom Seende bis zum Wasserschloß und dem Druckschacht, der vom Wasserschloß zum Krafthaus an der linken Lehne des Inntales oberhalb Jenbach hinabführt. Die Nutzhöhe des Druckstollens beträgt 400 m, die Leistung des Seewerkes ergibt also rund 12 000 PS. Der zweite Teil des Achenseewerkes ist die Errichtung eines Pumpwerkes bei Achenkirch, das dem abgezapften Achensee aus einem der Gebirgsbäche neues Wasser zuführen soll, und als dritter und vierter Teil des Baues ist die Errichtung eines neuen kleineren Werkes am Ampelsbach gedacht, durch welches die Leistung des Achenseewerkes auf 20 000 PS gefördert werden soll. Allen Arbeiten geht die Absenkung des Achensees bis auf 5 m voran. Der See wird zirka 10 m unterhalb des derzeitigen Wasserspiegels angebohrt, um im Bedarfsfalle eine noch weitergehende Ausnutzung des Sees erreichen zu können, denn durch sein großes Speichervermögen würde das Achenseewerk in der Lage sein, den übrigen Werken Nordtirols zur wasserarmen Zeit im Winter Kraft zuzuführen. Deshalb wird das Krafthaus des Werkes bei vollem Ausbau mit voller Maschinenleistung ausgestattet werden, so daß Kraftspitzen bis zu 100 000 PS gedeckt werden können. Die Erhebungen im Achentale begannen am 6. Dezember 1920.

— **Zusammenbruch der Schiffahrtspolitik Österreichs als Ursache seiner Nahrungsmittelnot.** Darüber sprach dieser Tage Chefredakteur Max Schloß im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtbeamten und Staatsbeamtenkasino. Er warf der früheren Regierung, insbesondere den österreichischen Delegierten bei den Friedensverhandlungen von St. Germain, nicht nur Unkenntnis über die Wichtigkeit der Seeschiffahrt für den Torso Österreich vor, sondern vor allen dem damaligen Staatssekretär des Äußern, Dr. Ludwig Bauer, daß nur eine verfehlte Spekulation auf enge Freundschaft mit Italien, ihn zum vollständigen Verzicht auf Österreichs Flottenmaterial, und auch auf jede Möglichkeit künftiger Sicherung von Hafenplätzen in Triest, veranlaßt habe. Während Tschechien sich dort die beste Mole für den Verkehr eigener Schiffe gesichert habe, sei dies von österreichischer Seite strafbarerweise unterlassen worden. Dabei seien di[e] früher so geordneten administrativen Verhältnisse im Triest[er] Hafen derart schlecht geworden, daß sie die des Hafens vo[n] Genua noch überträfen, und Schiffe wochenlang vor Tries[t] liegen müßten, bis ihnen endlich ein Platz angewiesen werde. Italien habe es ohne Widerstand der früheren Regierung er[-]reicht, daß es bei den bedeutendsten Schiffahrtgesellschaften bestimmenden Einfluß erlangte und dadurch in die Lage ver[-]setzt wurde, anstatt Triests Venedig zu bevorzugen und e[s] zum Ausgangspunkt der wichtigsten Dampfschiffverbindungen zu machen. Während Deutschland in weiser Erkenntnis de[r] Wichtigkeit seiner Seeschiffahrt den Verkauf von Aktie[n] seiner Schiffahrtgesellschaften an Ausländer untersagt habe, sei dieser von der österreichischen Regierung eher geförder[t] worden, vielleicht in der Voraussetzung, daß der Binnen[-]wasserstraßenweg Rhein-Donau über Rotterdam die Nahrungs[-]mittel- und Rohstoffversorgung gestatten werde. Nun habe es sich aber erwiesen, daß vor Ausbau des Main-Donaukanal[s] dieser Weg für Massengütertransport untauglich sei und di[e] vorgenommene Leitung über Rotterdam dem österreichische[n] Staat viele Millionen gekostet habe. Während die Schweiz in Erkenntnis der Notwendigkeit von direkten Schiffahrtver[-]bindungen nun energisch außer der schon vorgenommene[n] Sicherung einen Seehafen, Basel, als Ausgangspunkt für de[n] Verkehr nach der Nordsee, und eine Kanalverbindung vo[m] Lago Maggiore zum Hafen von Mailand und auf diesem Weg nach Venedig anstrebe, kümmere man sich in Österreich z[u] wenig um die Ausgestaltung der Wasserwege. Der Vortra[-]gende berichtet über den Versuch österreichischer Marine[-]offiziere, entsprechende Förderung durch die österreichisch[e] Regierung zu erlangen, um Österreichs Seetransporte vo[m] Auslande unabhängig zu machen. Man hätte diese Aktion al[s] monarchische bezeichnet und ihr jede Unterstützung versag[t]. Da auch der größte Teil des Donau-Schiffparks Österreic[hs] verloren gegangen sei, sei es leider auch hier vollständig au[f] das wenig wohlwollende Entgegenkommen der Nachbarstaate[n] angewiesen; ein enger Zusammenhang der Nahrungs- un[d] Rohstoffmittelnot mit der Schwierigkeit der Zufuhr auf de[m] Wasserwege sei unleugbar vorhanden.

Bei der an den Vortrag anschließenden Wechselrede wurd[e] betont, daß der Verkauf der Aktien des österreichischen Lloy[d] der beste, wenn nicht einzige Weg gewesen sei, das gesamt[e] Schiffsmaterial nicht, wie es von Deutschland gefordert wor[-]den war, der Entente ausliefern zu müssen. Durch den nu[r] teilweisen Verkauf von Aktien sei Österreich, wenn auc[h] nicht mehr ausschlaggebend, so doch weiterhin an seine[r] ältesten Schiffahrtlinie beteiligt. Zweifellos sei aber Trie[st] mangels eines Hinterlandes und durch die Bevorzugung Ve[-]nedigs gegen früher arg im Nachteil. L. R.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Zukunft der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Dies[e] Eisenbahngesellschaft hielt unter dem Vorsitze des Vizepräsi[-]denten Dr. Alexander Popovics eine außerordentliche Vol[l-]versammlung ab, deren Gegenstand die Neubesetzung der i[n] der Direktion und in dem Aufsichtsrat freigewordenen Stelle[n] bildete. Nach den Ausführungen des Präsidenten ist die gegen[-]wärtige Lage dieser Gesellschaft folgende: Das tschechisch[e] Eisenbahnministerium hat das Personal der Kaschauer B[e-]triebsleitung am 18. März v. J. dem Stande der dortige[n] tschechischen Staatsbahndirektion zugeteilt und die bis z[u] diesem Zeitpunkte durch die genannte Betriebsleitung ve[r-]walteten Strecken der Verwaltung der tschechischen Staat[s-]bahnen unterstellt. Nach der am 27. Juli 1920 erfolgten En[t-]scheidung des Obersten Rates wurde die neue Staatsgrenze [in] dem strittigen Teil Oberschlesiens auf die Weise festgesetz[t,] daß nunmehr nicht nur die östlich von Csacza gelegene[n] Linien, sondern auch die Hauptlinie Oderberg-Csacza u[nd] hiermit das ganze Netz der Eisenbahn in das Gebiet d[er] tschechoslowakischen Republik fallen. Das Bestreben d[er] Direktion, bei den beteiligten Regierungen die Voraussetzung[en] zur Wiederaufnahme des finanziellen Dienstes zu schaffe[n,] scheiterten. In jüngster Zeit wurde bekanntlich (v[gl.] Nr. 73/1920, S. 1019 d. Ztg.) von der tschechischen Regierun[g] der tschechischen Nationalversammlung ein Gesetzentwu[rf] unterbreitet und von ihr angenommen, durch den das Eise[n-]bahnministerium ermächtigt wird, den Betrieb der auf de[m] Gebiete der tschechischen Republik befindlichen Privatbahn[en] auf Rechnung der betreffenden Gesellschaften in staatlic[he] Verwaltung zu übernehmen.

Die Generalversammlung hat die Geheimen Räte Dr. Rud[olf] Sieghart und Dr. Alexander Popovics, den Staatssekretär a. [D.] Kornel v. Tolnay und den Kommerzienrat Isidor Mautner [zu] Mitgliedern der Direktion, Dr. Aladár Szelényi und Dr. Adri[...]

Hausser zu Mitgliedern des Aufsichtsrates einstimmig gewählt. Sodann wurde Geheimer Rat Dr. Rudolf Sieghart zum Präsidenten und Geheimer Rat Dr. Alexander Popovics zum Vizepräsidenten der Direktion wiedergewählt.

— **Vorläufig keine Verstaatlichung der Aussig-Teplitzer und der Buschtiehrader Bahn.** Der Eisenbahnminister hat nach Prager Zeitungsmeldungen gegenüber einer Abordnung von Angestellten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, die unter Führung von deutschen sozialdemokratischen Parlamentariern bei ihm vorsprach, erklärt, daß die Aussig-Teplitzer und die Buschtiehrader Eisenbahn vorderhand nicht in staatliche Verwaltung übernommen werden.

Ungarn.

— **Das deutsch-ungarische Wirtschaftsabkommen.** Der neue deutsch-ungarische Handelsvertrag ist nach langen Verhandlungen zustandegekommen und in Ungarn im Verordnungswege in Kraft gesetzt worden. Die Verordnung enthält sowohl die ungarische wie die deutsche Fassung des Abkommens, in dem der Grundsatz der Meistbegünstigung zum Ausdruck gelangt ist. Der Handelsvertrag enthält Bestimmungen über Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote, über Zölle, Zollförmlichkeiten, Verbrauchsabgaben und andere Steuern, über Erwerb und Besitz von beweglichem und unbeweglichem Vermögen, über Gewerbe und Industrie, landwirtschaftliche Abgaben, Steuern und sonstige Lasten, ferner über Zulassung und Behandlung von Schiffsmannschaften und Ladungen sowie über Beförderung von Personen auf dem Land- und Wasserwege. Ausnahmen von diesen Grundsätzen sollen nur gewährt werden, soweit es sich um Begünstigungen handelt, die von einem der beiden vertragschließenden Teile dem anderen auf Grund einer bestehenden oder in Zukunft vereinbarten Zollvereinigung zugestanden sind. Der Vertrag enthält ferner Bestimmungen über die Regelung des wechselseitigen Verkehrs zwischen beiden Ländern, damit er durch keinerlei Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote gehemmt wird, es sei denn, daß ein besonders ausdrücklich bestimmter Grund hierfür vorliegt. Beide vertragschließenden Teile verpflichten sich grundsätzlich hinsichtlich der Ein- und Ausfuhrbeschränkungen stufenweise Erleichterungen einzuführen und ihren Einfluß geltend zu machen, um nach Tunlichkeit besondere Vergünstigungen an Abnehmer in dritten Staaten auszuschalten und den unmittelbaren Verkehr zwischen Deutschland und Ungarn zu gewährleisten. Schließlich enthält der Anhang zum Abkommen allgemeine Übergangsbestimmungen.

— **Außerkraftsetzung des mit Österreich abgeschlossenen Handels- und Vertragsabkommens.** Die ungarische Regierung hat dem österreichischen Ministerium des Äußern zur Kenntnis gebracht, daß sie nicht in der Lage sei, das Handels- und Verkehrsübereinkommen zwischen Österreich und Ungarn, über das im Laufe des Dezember Verhandlungen zwischen Österreich und Ungarn stattgefunden haben (vgl. Nr. 93, S. 1020, Jahrg. 1920 d. Ztg.), ihrerseits zu ratifizieren und in Kraft treten zu lassen. Ungarischerseits wurden die wirtschaftlichen Verhandlungen in der Voraussetzung geführt, daß Österreich sich bereit erklären würde, über die Erfüllung der sich aus dem Friedensvertrage ergebenden Verpflichtungen freundschaftliche Verhandlungen mit Ungarn zu pflegen, und es wurde darauf Gewicht gelegt, einen möglichst kurzen Kündigungstermin zu vereinbaren, wobei kein Zweifel darüber gelassen wurde, daß Ungarn von diesem Kündigungsrechte Gebrauch machen werde, wenn in der westungarischen Frage eine Lösung anders als durch freundschaftliche Verständigung herbeigeführt werden sollte. Da diese Voraussetzung nicht eingetreten ist, müßte die ungarische Regierung den eben erst abgeschlossenen Vertrag sofort kündigen, weshalb sie es vorzog, von der Ratifizierung abzusehen.

— **Erleichterung bei der Ausstellung der Auslandspässe.** Der Minister des Innern hat gegenüber der bei der Ausstellung der Auslandspässe bisher befolgten Praxis wesentliche Erleichterungen eingeführt, indem er vom 1. Januar 1921 ab das bisher ausschließlich dem Minister des Innern und der Budapester Oberstadthauptmannschaft vorbehaltene Recht zur Ausstellung von Pässen dem Wirkungskreis der Behörden unterer Instanz überlassen hat. Seit 1. d. M. gehört daher die Ausstellung der Pässe nach den europäischen Staaten und den Vereinigten Staaten von Amerika in den Wirkungskreis der Vizegespane und der Polizeistadthauptmannschaften. Die in der Ministerialverordnung ausgeführten Bestimmungen tragen wesentlich zur Erleichterung der Ausstellung der Reisepässe bei.

— **Die amtliche Meldung der nach dem Auslande Reisenden.** Nach einer Verordnung des Handelsministers sind die mit den Expreßzügen nach dem Auslande Reisenden verpflichtet, sich vorher amtlich zu melden. Diese Verpflichtung zur vorherigen Meldung mit den Pässen trägt zur Erleichterung der Reise bei, weil bei dieser Gelegenheit die Pässe schon mit der Austrittsklausel versehen und die Gebühren erhoben werden. Durch diese Verfügung wird an der Grenze größeren Verspätungen, die infolge der während kurzer Dauer an der Grenze vorzunehmenden Kontrolle der zahlreichen Reisepässe entstehen, vorgebeugt. Wenn diese Kontrolle der Reisepässe vor Abgang der Züge erfolgt, müßte das Publikum zumindest drei Stunden vorher am Bahnhofe erscheinen. Nunmehr können sich die Reisenden die Austrittsklausel bereits zwei bis drei Tage vor der Abreise verschaffen. Es ist Vorsorge getroffen, daß die Abfertigung der Pässe rasch erledigt wird.

— **Der ungarische Donauverkehr im ersten Halbjahre 1920.** Obwohl der Donauverkehr im Vergleich mit dem der Friedenszeiten infolge des gedrosselten Wirtschaftslebens in erheblichem Maße eingeschränkt wurde, kann dennoch eine langsame, aber allmähliche Zunahme des Donauschiffsverkehrs verzeichnet werden. Nach den Verkehrsangaben des ersten Halbjahres 1920 verkehrten:

	Tonnen Güter	Reisende
im Februar	19 300	34 610
„ März	23 556	9 828
„ April	25 293	96 400
„ Mai	38 512	71 483
„ Juni	33 792	133 401
„ Juli	15 244	186 047

Anfang des Jahres konnten ungarische Schiffe nur österreichische und deutsche Häfen anlaufen; seit April laden sie aber auch in Preßburg; mit den Häfen der unteren Donau hingegen kann von einem normalen Verkehr kaum die Rede sein. Der ungarische Verkehr gelangte allmählich unter englische Kontrolle, indem vier englische Schiffahrtunternehmungen einen erheblichen Teil der Aktien der meisten Binnenschiffahrtgesellschaften erwarben. Ein Teil der durch Serbien und Rumänien beschlagnahmten Schiffseinheiten wird wieder in den Dienst der ungarischen Volkswirtschaft gestellt werden.

— **Portofreiheit und Eisenbahnbegünstigungen.** Der Ministerrat hat auf Vorschlag des Handelsministers Hegyeshalmy beschlossen, die Portofreiheit zu beseitigen und die Eisenbahnbegünstigungen stufenweise einzustellen. Beide Verfügungen bilden einen bedeutsamen Schritt auf dem Wege zur Regelung der Finanzen des Landes.

— **Aufhebung der Kriegszollbehandlung.** Das Ministerium hat unter Nr. 7423/1914 M. E. eine Verordnung erlassen, wonach die Bestimmungen der erloschenen Handelsverträge mit den gegen die Monarchie Krieg führenden Staaten bei der Zollbehandlung gewisser Waren bis auf weiteres zu berücksichtigen sind. Diese Verordnung hat nun das Ministerium mit der unter Nr. 10 880/1920 M. E. herausgegebenen Verordnung außer Kraft gesetzt. Es sind demnach auch auf die erwähnten Waren die allgemeinen Sätze des autonomen Zolltarifs (G. A. LIII: 1907) anzuwenden.

Die Zollverhältnisse Ungarns. Seitdem Ungarn im Jahre 1918 seine Selbständigkeit erklärte, wurde sowohl das Wirtschaftsbündnis, wie auch die gemeinsamen Zollgrenzen mit Österreich gelöst. Die gemeinsamen Zollgrenzen gegen Österreich und gegen die von den Rumänen, Südslawen und Tschechen besetzten Gebiete wurden aber tatsächlich erst durch die Verordnung des Finanzministers vom 5. Oktober 1919 aufgehoben. Nach dieser Verordnung sind für Waren, die aus dem Gebiete der ehemaligen Monarchie oder aus den besetzten Teilen des Landes eingeführt werden, die allgemeinen Sätze des autonomen Zolltarifs anzuwenden. Der Gesetzartikel 203 vom 4. September 1920 ermächtigt die Regierung, den ehemaligen österreich-ungarischen Zolltarif nötigenfalls abzuändern. Derzeit sind für Ungarn demnach die Bestimmungen des Zolltarifs maßgebend, die früher für die ehemalige Monarchie bestanden haben. Für Waren, die aus Österreich und den übrigen Nachfolgestaaten oder aus den gewesenen feindlichen Staaten eingeführt werden, gelten die Sätze des autonomen Zolltarifs. Als der Friedensvertrag von Trianon ratifiziert wurde, hörte die Bevorzugung Deutschlands grundsätzlich auf, weil die zollpolitischen Bestimmungen im Vertrag der Entente die Meistbegünstigung gewährleisten. Als Grundlage dienen das Zolltarifgesetz und Ausführungsvorschriften. Da die Zölle nach Artikel XVII des Zolltarifgesetzes in Goldmünzen zu entrichten sind, werden bei Zahlung in Banknoten zu den in den Tarifen befindlichen Sätzen noch Zuschläge ge-

rechnet, die von Zeit zu Zeit im Verordnungswege geregelt werden. Anfangs wurden 200 %, seit Februar 1920 weitere 500 % und seit Juni 1900 % Zuschläge zu den Zollsätzen des alten Zolltarifs gerechnet. Die Zölle für gewisse Lebensmittel, Getreidearten, Mehl, Petroleum usw. sind im Verordnungswege aufgehoben worden. Die grundsätzlichen Zollentscheidungen werden durch gemeinsame Zollkommissionen getroffen.

Uebrige europäische Länder.

— **Erfahrungen bei schwedischer Bahnunterhaltung. Asbestonschwellen. Weichenmerkpfähle.** Über die Erwartungen, mit denen die schwedischen Bahnen seinerzeit an die sog. Asbestonschwellen herangetreten sind, haben wir früher (siehe diese Ztg. 1913 S. 550, 1916 S. 117) berichtet. Leider haben die schließlichen Erfahrungen den Erwartungen nicht entsprochen. Der Jahresbericht für 1919 der Staatsbahnabteilung teilt hierüber mit: Am Schlusse des Jahres 1917 wurden im Bergglcis der Strecke Aby-Norrköping-Fiskeby 50 Stück Asbestonschwellen, geliefert von der Asbestongesellschaft Berlin, verlegt. Die Schwellen waren mit Unterlagplatten für Schienen, Form 1896, versehen. Sie zeigten schon während des Jahres 1918 Neigung, an den Kanten bei den Unterlagplatten auseinanderzugehen, wobei die Schwellenschrauben mehrmals gelockert wurden. Während des Jahres 1919 wurde eine fortgesetzte sehr schnelle Zerstörung der Schwellen sowohl an den Unterlagplatten als auf den ganzen Oberseiten der Schwellen festgestellt. An einem Teil der Schwellen ist die Zerstörung so weit vorgeschritten, daß die Eiseneinlagen sichtbar sind und die Schwellenschrauben ihren Halt verloren haben, weshalb ein Teil der Schwellen ausgewechselt werden mußte. Asbestonschwellen dieser Bauart dürfen daher weiter nicht mehr zur Anwendung kommen.

Um die Gefahr der Unfälle, welche von den gebräuchlichen Holzmerkzeichen an Weichen herbeigeführt werden, für das Ranglerpersonal zu vermindern, wurden im Jahre 1919 Versuche mit Merkzeichen an den Schienen in roter Emailfarbe gemacht. Die Versuche wurden in verschiedenen Stationen mehrerer Bezirke gemacht und haben kein zufriedenstellendes Ergebnis gebracht. So zeigte es sich, daß die gemalten Merkzeichen nach verhältnismäßig kurzer Zeit so durch Öl, Ruß, Regen und Staub verunreinigt waren, daß sie nahezu nicht mehr kenntlich waren. Zur Winterzeit, wenn die Schienen überschneit waren, war es sehr schwer, die Lage der Merkzeichen zu erkennen. Dazu kommt, daß die Merkzeichen für das Personal im Zug nicht sichtbar sind, das somit nicht mit Sicherheit unterscheiden kann, ob Fahrzeuge über das Merkzeichen hinausstehen oder nicht. Da die durch die Entfernung der Merkpfähle gewonnenen Vorteile die vielen Nachteile, die das Fehlen eines ganz deutlichen Merkzeichens mit sich bringt nicht aufwiegen, wurden die alten Holzpfähle wieder eingesetzt. Dr. S.

— **Umlegung des schwedischen Staatsetatsjahres.** Der 1919 eingesetzte Ausschuß zur Erörterung der Frage der Umlegung des Etatsjahres hat nunmehr den Vorschlag eingebracht, das Etatsjahr so schnell wie möglich auf den 1. Juli bis 30. Juni umzulegen. Die Veränderung soll sich auf die ganze Staatsverwaltung beziehen einschließlich der werbenden Betriebe. Der Übergang zu dem neuen System soll erst im Jahre 1923 erfolgen. Dr. S.

— **Diesel-elektrische Eisenbahn-Motorwagen in Schweden.** Die Versuche der schwedischen Staatsbahnen mit Diesel-elektrischen Eisenbahn-Motorwagen auf voll- und schmalspurigen Nebenlinien, die schon einige Jahre zurückreichen, sind, wie wir der Schweiz. Bauzeitung entnehmen, in den letzten Jahren mit großem Erfolge fortgesetzt worden. Neben den Wagen mit 75 PS-Maschinen sind inzwischen solche mit 120 PS-Leistung in Betrieb genommen worden, die nach einer Mitteilung der „Z. d. V. D. I." bei vollspuriger Bauart rund 32,85 t Dienstgewicht und 8,5 m Radstand aufweisen und wie die zuerst gebauten Fahrzeuge mit V-förmig angeordneten Sechszylinder-Maschinen versehen sind. Diese leisten bei 200 mm Zylinderdurchmesser und 240 mm Hub rund 120 PS und verbrauchen rund 190 g/PSh Brennstoff bei 56 at Einblasedruck. Das Anlassen der Maschinen erfolgt mit Hilfe der damit gekuppelten Dynamo, deren Spannung bis zu 550 Volt regulierbar ist. Es ist nunmehr auch der Bau von Motorwagen mit Achtzylinder-Maschinen von 160 und 250 PS beabsichtigt, von denen die größeren für Züge bis zu 300 Personen bestimmt sind.

— **Eine weitere Bahnverbindung zwischen Frankreich und dem Elsaß.** Im „Moniteur du Comerce" wird der Vorschlag gemacht, die während des Krieges hergestellte Feldbahn von Montbeliard nach Burnhaupt im Elsaß, die von Montbeliard bis zur ehemaligen Landesgrenze dem Laufe des Rhein-Rhone-Kanals folgt, um sich dann über La Chapelle-sur-Rougemont bis zur ehemaligen Front bei Sennheim hinzuziehen, wieder auszubessern und in Betrieb zu setzen. Die Bahn ist seit Kriegsende nicht mehr im Betrieb, aber die Gleise und sonstigen Einrichtungen sind noch vorhanden. Die Trasse müßte einigermaßen abgeändert werden, weil für den Normalbetrieb einige Kurven zu klein sind und an einigen Stellen das Gefälle zu steil. Ferner muß im Thurtale ein neues Teilstück von Sennheim nach Bollweiler hergestellt werden, um so eine direkte Verbindung zwischen dem Netze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Linie Basel-Straßburg zu erhalten. Wie man vernimmt, wird der Vorschlag ernstlich geprüft.

— **Neue Gütertarife der englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahngesellschaften haben um die Jahreswende ihre Vorschläge für die Neugestaltung der englischen Gütertarife veröffentlicht; sie sollen nunmehr auf Wunsch des beim Verkehrsministerium eingesetzten Tarifbeirats von allen Beteiligten erörtert werden. Das Ergebnis dieser Erörterung soll dem Tarifbeirat als Unterlage für seine Verhandlungen dienen, die in der zweiten Hälfte des Januar beginnen sollen. Die Angelegenheit scheint also als sehr eilig betrieben zu werden, ja man kann bei der Wichtigkeit der Sache wohl sogar von einer Übereilung sprechen. An Stelle der bestehenden 9 Güterklassen sollen nach dem Vorschlag 21 treten, indem die jetzt bestehenden Klassen zum Teil weitergegliedert werden; dazu treten noch, ähnlich den bisherigen deutschen Nebenklassen, besondere Klassen für Sendungen von 4 t, von 2 t und unter 2 t. Die Veröffentlichung erschöpft die zur Erörterung stehenden Fragen noch nicht; zu den unerledigten Punkten gehören die ermäßigten Frachten für Güter, bei denen der Eigentümer die Gefahren der Beförderung trägt — owner's risk rates —, Tarife für leer zurückgehende Packungen, Sprengstoffe und andere gefährlichen Güter und Holz. Die neue Einteilung der Güter wird zwar manchen Widerspruch hervorrufen, es wird aber die bestimmte Erwartung ausgesprochen, daß sie letzten Endes sowohl die Eisenbahnen wie die Verfrachter befriedigen wird.

— **Rückgabe serbischer Betriebsmittel.** Die bulgarische Regierung hat der serbischen mitgeteilt, daß sie bereit sei, ihr die im Kriege erbeuteten und bisher zurückgehaltenen Eisenbahn-Betriebsmittel und sonstiges Eisenbahngut zurückzugeben. Auch wünsche sie, daß der Verkehr zwischen beiden Ländern, der in der letzten Zeit unterbrochen war, wieder aufgenommen werde.

— **Rumänische und südslawische Direktionen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** „Szorat" erfährt, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft habe beschlossen, in Belgrad für Südslawien und wahrscheinlich in Braila oder Galatz für Rumänien eine besondere Direktion zu errichten. Die neuen Direktionen würden mit der Wiener Zentraldirektion der Gesellschaft im gleichen Range sein. Die in dieser Frage mit Rumänien und Südslawien geführten Verhandlungen seien noch nicht abgeschlossen worden, doch sei auf beiden Seiten Wohlwollen vorhanden. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wolle im Laufe des Jahres 1921 zwei neue Schiffswerften erbauen sowie die Lokalschiffahrt auf der unteren Donau ins Leben rufen. Die Gesellschaft hat dem erwähnten Blatte zufolge Bürgschaft gegeben, daß die neuen Direktionen ausschließlich nationalen Charakter haben und selbst in administrativer Hinsicht nicht von der Wiener Zentraldirektion abhängig sein werden.

— **Über die allgemeine Verkehrslage in Rumänien** schreibt die „Wirtschaft": Die Transportmittel befinden sich infolge Arbeiter- und Materialmangels in einem sehr schlechten, die Eisenbahnen in einem trostlosen Zustande. In jeder größeren Station liegen zu Dutzenden unbrauchbare Lokomotiven, und es können daher, obwohl Wagen in genügender Anzahl vorhanden wären, keine Züge zusammengestellt werden. Größere Firmen lassen deshalb auf eigene Rechnung Lokomotiven ausbessern, wie z. B. Schenker & Co. in Bukarest, um ihre Transporte durchführen zu können, doch werden ihnen diese bald von der Bahnverwaltung abgenommen, so daß auch die von den Spediteuren eingerichteten Bahnverbindungen zwischen den Donauhäfen und Giurgievo auf sehr unsicherer und unbestimmter Grundlage aufgebaut sind. Dieser Mangel an Lokomotiven macht sich auch im Personenverkehr stark bemerkbar. Die Instandhaltung der Wagen, Kesselwagen und Bahnmagazine ist ebenfalls nicht zufriedenstellend. Man sieht in den wenigen fahrenden Zügen beschädigte Wagen (Seitenwände, Dach, Boden aufgebrochen), obwohl ganze Reihen unbeschädigter guter Wagen in den Stationen stehen. Die im Kriege zerstörten Brücken sind größtenteils nur durch sehr

unzulängliche Notbrücken ersetzt; überall kann man die Hilflosigkeit und Unordnung und die Gleichgültigkeit verantwortlicher Kreise wahrnehmen. Die Schlepper und Kähne sind in einem besseren Zustande und wurden für die Getreideausfuhr so gut wie möglich vorbereitet, sind aber auch in ungenügender Anzahl vorhanden.

— **Das Verkehrswesen in Sowjetrußland.** Die amtliche russische Zeitung „Ekonomitscheskaja Shisn" bespricht in mehreren Aufsätzen, deren Inhalt in der Zeitschrift „Das Handelsmuseum" wiedergegeben wird, die Lage des russischen Verkehrswesens. Zum Wiederaufbau der Eisenbahnen wurden vor einigen Monaten mehrere Fabriken eingerichtet, in denen insgesamt 32 000 Arbeiter beschäftigt waren. Die Pläne für diese Fabriken hatten allerdings eine um 18 000 Arbeiter größere Zahl vorgesehen. Aber auch die Zahl der tatsächlich geleisteten Arbeitstage blieb noch hinter der in Aussicht genommenen Anzahl bedeutend zurück. So ist es auch erklärlich, daß die Leistungen dieser Fabriken, z. B. der Moskauer Wagenfabrik, bedeutend geringer waren als in Friedenszeiten, da zwölf Wagenfabriken jährlich etwa 40 000 neue Güterwagen herstellten. In ähnlich ungünstiger Lage wie die Eisenbahnen befindet sich auch der Verkehr auf den Wasserstraßen. Der Bestand der Naphtha-Flotte auf der Wolga wurde für Sommer 1920 mit 190 Fahrzeugen angegeben, während deren Zahl vor dem Weltkrieg um vieles größer war. Wenn trotzdem die Ausfuhrzahlen von Naphthaerzeugnissen nicht ungünstig waren, sei dies auf den Umstand zurückzuführen, daß sich die Tankdampfer zur Zeit der Besetzung Batums durch die Bolschewisten noch in Privathänden befanden, daher in Ordnung waren und sogleich zur Naphthabeförderung verwendet werden konnten. Seither hätten die Bolschewisten auch hier viel heruntergewirtschaftet. An der ukrainischen Südwestbahn haben die Polen bei ihrem Rückzug arge Zerstörungen vorgenommen.

— **Der Verfall des russischen Eisenbahnwesens.** Unter der Überschrift „Die Gebrechen des russischen Eisenbahnwesens" berichtet die Ostdeutsche Morgenpost (Beuthen O.-Schl.) nach einer russischen Quelle über das Versagen des Kommunismus in Rußland und über seine Wirkungen auf das Verkehrswesen. Die Bolschewisten fanden bei ihrem Regierungsantritt ein bereits durch den Krieg heruntergewirtschaftetes, von Haus aus wenig leistungsfähiges Eisenbahnnetz vor, dessen Wiederaufbau ihnen eine gute Gelegenheit für den Beweis der Richtigkeit ihrer Theorien hätte geben können; aber seit drei Jahren kämpft die Sowjetregierung gegen den Niedergang des Eisenbahnwesens, ohne bisher greifbare Ergebnisse erzielt zu haben. Der Gebrechen, an denen das russische Eisenbahnwesen krankt, sind gar zu viele. Ein paar der bolschewistischen Wirtschaftszeitung „Ekonomitscheskaja Sheen" entnommene Zahlen mögen zur Veranschaulichung dienen: Im April 1916 wurden auf den russischen Eisenbahnen täglich 33 407 Wagen beladen, im April 1920 sind es nur noch 7909. Die an einem Tage zurückgelegte Strecke einer Lokomotive machte im April 1916 119 km aus, vier Jahre später sind es 72 km. Im selben Zeitraum ist die Zahl der verwendungsfähigen Lokomotiven von 16 334 auf 4812 zurückgegangen. Auf 100 Werst (106 km) des Eisenbahnnetzes entfielen im Frühjahr 1916 27, im Frühjahr 1920 9 gesunde Lokomotiven. Die Zahl der nicht verwendungsfähigen Lokomotiven betrug

im Januar 1920	58,3 %
im Februar	60,8 %
im März	61,1 %
im April	60,7 %
im Mai	59,5 %

der Gesamtzahl. Diese Zahlen haben allerdings keinen Anspruch auf Zuverlässigkeit, da die von amtlicher bolschewistischer Seite veröffentlichten Angaben einander oft widersprechen. Immerhin geben sie ein Bild von den herrschenden Zuständen.

Allenthalben herrscht Arbeitermangel auf den Strecken und in den Werkstätten, obwohl die Zahl der Eisenbahner von 142 646 Personen im Jahre 1914 auf 181 606 im Jahre 1920 gestiegen ist; dabei ist das russische Eisenbahnnetz durch den Verlust von Polen und der baltischen Randstaaten in dieser Zeit bedeutend zusammengeschrumpft. Nichtsdestoweniger klagte das Eisenbahnkommissariat im Jahre 1920 über einen Mangel an 52 915 Arbeitern! Große Sorge macht den Bolschewisten die gerade in diesem Jahre ständig zunehmende Warenstauung auf den Bahnhöfen. Die Betriebsmittel werden nicht ausgenutzt. Besonders stark ist dieser Mißstand seit dem April in Erscheinung getreten, in welchem Monat trotz des Mangels an Betriebsmitteln leere Wagen auf den Strecken zu laufen begannen. Die Zahl der gesunden und nicht ausgenutzten Wagen betrug 30 000. Dies erklärt sich hauptsächlich durch die Arbeitsunlust der russischen Arbeiter. Für das Verpflegungskommissariat waren z. B. im April 33 060, Mai 45 794 und Juni 1920 22 120 Wagenladungen zu verladen, es wurden aber nur 24 700 Wagenladungen = 74,6 % im April, 27 621 = 60,3 % im Mai und 12 916 = 58,4 % im Juni 1920 verladen.

Trotz des großen Mangels an Brennstoffen ist der Verbrauch auf den russischen Eisenbahnen höchst unwirtschaftlich. Bei 13 Eisenbahnen Rußlands haben die Lokomotiven in den ersten vier Monaten des Jahres 1920 7,9 Millionen Kilometer weniger zurückgelegt als im Fahrplan vorgesehen. Da ihnen aber der Brennstoff auf Grund der planmäßigen Leistungen zugewiesen wird, folgt, daß sie zu viel Brennstoff erhalten. Eine von Trotzki eingesetzte Kommission hat festgestellt, daß die Bahnen auf 100 Lokomotivkilometer 24,6 cbm Brennholz verbrauchen dürfen. Sie haben aber in den genannten vier Monaten im Durchschnitt 55,6 cbm, also weit mehr als das Doppelte verbrannt. Im Jahre 1913, also als noch geordnete Verhältnisse herrschten, betrug der Bedarf nur 6,7 bis 10,6 cbm. Es ist wohl anzunehmen, daß der Mehrverbrauch nicht nur auf unsachgemäße Bedienung der Lokomotivfeuerung, sondern auch darauf zurückzuführen ist, daß große Mengen dieses Brennholzes ihrer eigentlichen Bestimmung entzogen und an anderer Stelle verbrannt worden sind.

Von Überschüssen kann unter solchen Umständen natürlich keine Rede sein. Während der Fehlbetrag der bolschewistischen Eisenbahnen im Jahre 1918 „nur" 6,5 Milliarden Rubel betrug, ist er im Jahre 1920 auf 51 Milliarden angewachsen. Angesichts dieses Betrages wollen die Bolschewisten überhaupt auf die spärlichen Einnahmen verzichten; die Tageszeitungen haben bereits berichtet, daß die Eisenbahnen für den Personen- und Güterverkehr kostenlos zur Verfügung gestellt werden sollen.

Die vorstehenden Mitteilungen ergänzen und bestätigen die Berichte, die bisher in dieser Zeitung über die russischen Eisenbahnen und die auf ihnen herrschende Mißwirtschaft veröffentlicht worden sind.

Fremde Erdteile.

— **Schnellbahnen für New-York.** Das Lob, daß sie großzügig zu planen verstehen, kann man den Amerikanern nicht versagen; das beweisen wieder einmal die Entwürfe, die für die Entwickelung des Stadtschnellverkehrs von New-York von einem zu diesem Zweck eingesetzten Ausschuß aufgestellt worden sind. Sie gehen von dem richtigen Gesichtspunkt aus, daß die Verkehrsmittel nicht hinter der Vergrößerung der Stadt und der Zunahme ihrer Bevölkerung nachhinken dürfen, sondern ihr vorauseilen sollen. Die Entwürfe versuchen daher, ausgehend von der bisherigen Entwickelung des Großstadtverkehrs, das Verkehrsbedürfnis bis 1945 zu befriedigen. 1910 wurde berechnet, daß für 1920 die Gesamtzahl der auf Hoch-, Flach- und Tiefbahnen in Groß-Newyork beförderten Personen 2,6 Milliarden betragen würde, und diese Voraussagung ist mit ziemlicher Genauigkeit erfüllt worden: die Zahl betrug für das mit dem 30. Juni 1920 zu Ende gegangene Jahr 2,4 Milliarden. Für 1945 wird bei einer Bevölkerungszahl von 9,5 Millionen ein Verkehr von 5 Milliarden Personen erwartet. Um ihn zu bedienen, müssen nach den erwähnten Planungen 21 zweigleisige Unterwassertunnel, neun Schnellbahnen mit gegen 1350 km Gleislänge und drei Straßenbahnen quer durch die Insel Manhattan erbaut werden; für die Schnellbahnen sind zum Teil mehrgeschossige Anlagen mit sechs und acht Gleisen in Aussicht genommen. Da vom ersten Auftauchen eines Verkehrsentwurfs bis zur Eröffnung des Betriebes, wie die Erfahrung gezeigt hat, zehn Jahre vergehen, müssen nach dem Bericht des Ausschusses auch die von ihm vorgeschlagenen Arbeiten zum Ausbau des städtischen Schnellverkehrsnetzes alsbald in Angriff genommen werden, damit sie, nach und nach erbaut, bis 1945 beendet sind.

Der Grundgedanke der neuen Verkehrspläne ist der, daß die Stadtteile Bronx, Queens, Brooklyn und Richmond in solchen Abständen von gleichlaufenden Schnellbahnen durchschnitten werden, daß kein Bewohner dieser Stadtteile mehr als 10 Minuten Anmarsch zu den Bahnhöfen dieser Bahnen hat, die alle ohne Unterbrechung nach Manhattan, dem Hauptgeschäftsviertel durchgeführt sind. Auf dieser langen, schmalen Insel besteht die größte Verkehrsschwierigkeit darin, daß in einem gewissen Teil 11 Längsstraßen den Verkehr von 150 Querstraßen bedienen müssen, wobei deren Länge 160 km und 520 km beträgt, sodaß sich die Länge der dem Verkehr dienenden zur Länge der von ihnen bedienten Straßen ungefähr wie 1 : 3 verhält. Hier muß also der Verkehr unterirdisch vor sich gehen, und da ein Gleispaar zu seiner Aufnahme nicht ausreicht und die Breite des Bahnkörpers durch die Straßenbreite begrenzt ist, müssen die Gleise in mehreren Stockwerken übereinander angelegt werden. Für die Querrichtung sind die

schon erwähnten Stufenbahnen — moving platforms — in Aussicht genommen.

Zur Zeit verbinden 34 Gleise Manhattan mit Bronx, Queens und Brooklyn. Der Bau von 21 neuen zweigleisigen Tunneln bedeutet also weit mehr als eine Verdoppelung. Von Brooklyn aus soll dann eine Anzahl dieser Schnellbahnen, wiederum unter Wasser, nach der Insel Richmond fortgesetzt werden, die auf diese Art ihren ersten Anschluß an das Groß-Newyorker Schnellbahnnetz erhalten würde. Die jetzigen Schnellbahnen des sog. Dual-Systems haben etwa 1000 km Gleislänge, sodaß auch hier die Länge durch die Neuanlagen mehr als verdoppelt werden würde. Ob diese Neubauten Hoch- oder Tiefbahnen werden sollen, kann bei dem heutigen Stande der Vorarbeiten noch nicht gesagt werden.

Die Kosten für diesen Ausbau des Stadtschnellverkehrsnetzes sind natürlich schwer zu veranschlagen, namentlich da sich die Ausführung über einen Zeitraum von 25 Jahren erstrecken soll. Nach Vorkriegspreisen werden sie auf 175 000 000 D. geschätzt, bei jetzigen Preisen rechnet man mit der doppelten Höhe. In der Erwartung, daß die Preise nicht weiter steigen können, die in dem Ausschuß-Bericht ausgesprochen wird, kann man sich aber sehr täuschen, denn an anderen Stellen gehen die Preiserhöhungen auch weit über das Doppelte der Vorkriegspreise hinaus, und Amerika wird von dieser Welle auch nicht verschont bleiben.

Bücherschau.

— Lehrbuch der Rechenvorteile, Schnellrechnen und Rechenkunst. Von J. Bojko. Berlin 1920. Verlag B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. Preis (kart.) 2,80 ℳ + 100 % Teuerungszuschlag.

Das 115 Seiten starke Bändchen bringt für alle praktischen Rechnungen des täglichen Lebens und für die meisten wissenschaftlichen Aufgaben der Mathematik und Technik leicht faßliche Winke zum Schnellrechnen. Für Studierende und Lehrer, für Kaufleute, Techniker, Gelehrte, kurz für alle, die in ihrem Beruf mit Rechnungsarbeiten geplagt sind, bildet das Lehrbuch ein äußerst schätzenswertes Hilfsmittel zur Ausnutzung aller erdenklichen Vorteile und Erleichterungen, die als tägliches Rüstzeug für jeden Rechner ebenso willkommen wie unentbehrlich sind. Von den einfachsten Beispielen der Addition und Subtraktion beginnend, bis zu den schwierigsten Rechenarten des Potenzierens und Wurzelausziehens wird eine Fülle von Methoden, Regeln und Lehrsätzen gegeben, die es wohl jedem nach kurzer Übung ermöglichen, vielfach durch reines Kopfrechnen, in anderen Fällen durch kurze Einzelnotizen, die Ergebnisse in kürzester Frist oft mit verblüffender Einfachheit zu ermitteln. Ist es z. B. nicht ein Genuß, zu rechnen:

$$103 \times 142 = 103 + 42 = 145$$
$$3 \times 42 = \quad 126$$
$$14626$$

oder:

$$36^2 = 36 + 6 = 42 \times 3_0 = 126_0, \text{ dazu } 6^2 = 1296.$$

Warum dies so sein muß, lese man auf Seite 16 und 52 nach. Die sorgfältig ausgewählten Beispiele und die eingehende Darstellung der Gedankenvorgänge des Rechners ermöglichen es jedermann, auch ohne besondere Vorkenntnisse das Lehrbuch mit Erfolg zu verwenden. Ganz besonders verdient hervorgehoben zu werden, wie der Verfasser allen individuellen Eigenheiten der Rechner nachgeht und den Leser auf alle nur erdenklichen Formen des Zählens, Gruppierens und Rechnens „mit den Augen“ oder „im Unterbewußtsein“ hinweist. Dabei zeigt sich aber auch in weisem Maßhalten der Meister, der die zu erstrebenden Vorteile sorgsam gegen etwa entstehende Nachteile abwägt.

Die Erklärungen für die durch Umstellungen, Ergänzungen, Zerlegungen u. dgl. erzielbaren Vorteile sind durchweg leicht faßlich und überzeugend dargestellt. Abgesehen von ganz wenigen, durch die Drucklegung veranlaßten Unschönheiten, würde vielleicht nur noch bei dem Beispiel 52 × 56 auf S. 15 eine Erläuterung der in zweiter Linie empfohlenen vereinfachten Vervielfältigung mit 5, die erst auf S. 22 näher erklärt wird, für manchen Leser empfehlenswert sein.

Das inhaltreiche und anregende Werk wird sicher viele Freunde finden und sollte eigentlich in keinem Rechnungsbüro und keiner Kalkulaturstelle, in keinem Kontor, in keiner Fach-, Hoch- und Fortbildungsschule fehlen.

— Der Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen. Von Dr. Th. Kittel, Oberregierungsrat. Verlag von Julius Springer, Berlin 1920. Preis 4 ℳ.

In dem 54 Seiten starken Büchlein will der Verfasser, wie er im Vorwort hervorhebt, nicht die vielen aus den Bestimmungen der neuen Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen und aus dem Staatsvertrag über die Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Deutsche Reich sich ergebenden wichtigen Fragen der Verkehrspolitik und des öffentlichen Rechts in wissenschaftlicher Weise gründlich erörtern, sondern den Eisenbahnstellen, die mit dem Staatsvertrag zu tun haben, und den Beamten und sonst Beteiligten, deren Rechtskreis durch den Vertrag berührt wird, ein Hilfsmittel zum praktischen Gebrauch geben, durch das ihnen das Verständnis des Staatsvertrages erleichtert wird. Das Buch bringt zunächst eine kurze Einleitung über die Entstehung und Bedeutung des Staatsvertrags, dann das Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 nebst dem Staatsvertrag selbst, ferner das zwischen den Vertragschließenden vereinbarte Schlußprotokoll und am Schluß eine Zusammenstellung der das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen der Reichsverfassung. Die einzelnen Paragraphen des Staatsvertrages und des Schlußprotokolls sind eingehend erläutert. Diese Erläuterungen gewinnen dadurch besonderen Wert, daß sie von einem hervorragenden Fachmann herrühren, der die ganzen umfangreichen Vertragsverhandlungen an maßgebender Stelle mitgemacht hat und dadurch zur Erklärung dessen, was Wille und Zweck der Vertragschließenden war, besonders berufen ist. Die Bemerkungen sind kurz gefaßt, klar und übersichtlich. Auf ihren sachlichen Inhalt näher einzugehen, erübrigt sich. Nur auf einen Punkt sei kurz hingewiesen, in dem sich die Auffassung nachträglich geändert hat. Zu § 13 über die Aufsicht über Privateisenbahnen sagt der Verfasser: „Art. 95 R. V. bringt nicht klar zum Ausdruck, ob das Reich die Aufsicht nur auf den dort genannten Sachgebieten — als Oberaufsicht nach Art des bisherigen Reichseisenbahnamts — neben der sonstigen Beaufsichtigung durch die Landesregierung, oder ob das Reich allein die gesamte Aufsicht führen soll. § 13 des Vertrages entscheidet in letzterem Sinn.“ Wenn man auch ursprünglich auf diesem Standpunkt stand und darauf auch die Fassung des § 13 zurückzuführen ist, so ist es doch heute immer noch fraglich, ob es zweckmäßig ist, die Aufgabe des Reiches bei der Aufsicht über die Privateisenbahnen so weit zu fassen. Man kann den Art. 95 der Reichsverfassung auch so auffassen, daß die darin enthaltene Aufzählung der Aufsichtsbefugnisse des Reiches eine erschöpfende ist und nicht nur Beispiele anführt. Dann wäre die vom Reich ausgeübte Aufsicht im wesentlichen eine eisenbahntechnische Aufsicht, wie sie früher dem Reichseisenbahnamt zustand, während die sonstige, insbesondere finanzielle Aufsicht nach wie vor den Ländern zustehen würde. — Das Buch wird jedem, der mit der Auslegung des Staatsvertrages zu tun hat, hochwillkommen sein. Nehse.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten in Berlin. Der an der Strecke Frankfurt (Oder)-Guben gelegene Haltepunkt Krebsjauche erhält von sofort ab die Bezeichnung Wiesenau (Kr. Guben).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 139 vom 7. Januar 1921 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Neubesetzung der durch den Tod erledigten Stelle des Generalsekretärs des Vereins (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Nr. I 169 vom 6. Januar 1921 an die am Vereinsreiseverkehr vor Kriegsausbruch beteiligt gewesenen Verwaltungen, betreffend die Restabrechnung aus dem Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 12. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen

1. Nachruf.

Nach längerem Leiden verstarb hier am 10. Januar

Herr Eisenbahndirektor **Friedrich Schönfeld.**

Mit ihm ist eine weit über ihren engeren Wirkungskreis hervorgetretene ausgeprägte Persönlichkeit dahingegangen. Vor allem galt sein Interesse der Westfälischen Landes-Eisenbahn, der er 38 Jahre lang seine Kräfte gewidmet hat. Seiner unermüdlichen Tätigkeit und seiner bedeutenden Begabung ist die Entwickelung unseres Unternehmens vorzugsweise zu danken. Mit der Geschichte der Landeseisenbahn wird der Name des Verstorbenen unlöslich verbunden bleiben.

Lippstadt, den 11. Januar 1921. (52)

Der Aufsichtsrat und der Vorstand der Westfälischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Frankfurt (Oder)-Guben gelegene Haltepunkt Krebsjauche erhält von sofort ab die Bezeichnung Wiesenau (Kr. Guben). (47)

Charlottenburg, d. 30. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

3. Verzögerungsgebühren f. Fristüberschreitungen in der Wagenbenutzung auf den Strecken der österr. Staatsbahnen.

Österr. Bundesministerium f. Verkehrswesen.

Da der Kriegszustand in Österreich mit dem Inkrafttreten des Staatsvertrages von St. Germain förmlich sein Ende erreicht hat und die Behinderung des regelmäßigen Betriebes durch Krieg und Abrüstung nunmehr beseitigt ist, werden die österr. Staatsbahnen vom 1. Januar 1921 angefangen in allen Fällen von Fristüberschreitungen in der Wagenbenutzung, die nicht durch andere im § 11 des V.W. Ue. angeführte Ursachen begründet sind, die übereinkommengemäßen Verzögerungsgebühren wieder entrichten. (65)

Wien, am 10. Januar 1921.

4. Gebühren.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Am 5. März 1921 tritt eine Erhöhung der Krangebühren auf Bahnhof Meppen Emshafen ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (67)

Meppen, den 3. Januar 1921.
Der Betriebs-Direktor.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Naundorf (Elster) für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg von und nach der Emanuelgrube.

Am 1. Februar 1921 wird die zwischen den Stationen Mückenberg und Ruhland rechts der Bahnstrecke Falkenberg-Kohlfurt gelegene Station Naundorf (Elster), welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch als Tarifstation für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger von und nach der dort angeschlossenen Emanuelgrube eröffnet werden.

Die bisherige Abfertigungshilfsstelle Naundorf (Elster) wird gleichzeitig aufgehoben.

Mit demselben Tage wird die Station Naundorf (Elster) in den Staatsbahn-Privatbahn-Gütertarif, den Ost-Mitteldeutsch - Sächsischen Gütertarif, den Mitteldeutsch-Bayerischen Gütertarif und den Mitteldeutsch - Südwestdeutschen Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (62)

Halle (Saale), im Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

a) Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.
b) Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 17. Januar 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Niederlausitzer Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 17. Januar 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (61)

Berlin, den 13. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 12. Februar 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Liegnitz - Rawitscher Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 17. Januar 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (60)

Berlin, den 13. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Besonderen Ausführungsbestimmungen „Zu I. Eingangsbestimmungen" aufgehoben.

Ferner werden die Besonderen Tarifvorschriften durch Sonderbestimmungen für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen auf den pfälzischen und bayerischen Strecken ergänzt und die Überführungsgebühren für Breslau Viehhof geändert. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen. (57)

Erfurt, den 11. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1921 werden die Stationen Bümmerstede und Osternburg des Eisenbahndirektionsbezirks Oldenburg in den Tarif aufgenommen. Das Tarifvorwort, betreffend Bekanntmachungen über Änderungen und Ergänzungen des Tarifs wird gleichzeitig geändert und ergänzt. Näheres erhält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Saarbahnen und unser Verkehrsanzeiger. (51)

Dresden, am 11. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft I.

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, werden mit sofortiger Wirkung im Abschnitt X des Nebengebührentarifs die Gebühren für Deckenmiete bei Entfernungen von 1 bis 200 km nach denen für die Entfernung von 201—300 km abgeändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (54)

Dresden, den 14. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 24. Januar d. J. werden mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die bisherigen Frachtzuschläge im Binnen- und Wechselverkehr wie folgt erhöht:

a) Güterverkehr

1. Eilstückgut . . . . 400 ₰
2. Frachtstückgut . . . . . . 200 „
3. Wagenladungsklassen A—E. und der Ausnahmetarife (außer Kohlen) . . . . . 60 „
4. Kohlen . . . . 56 „

für je angefangene 100 kg.

b) Tierverkehr

1. für jede Abfertigung nach den Stücksätzen . . . . 17 ℳ
2. für jede Abfertigung nach den Ladungssätzen . . . . . . 25 „

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455).

Berlin, den 12. Januar 1921.
Die Direktion.

Reichseisenbahnen, sächsisches Netz. Binnen - Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. werden mit sofortiger Wirkung dahin ergänzt, daß, wenn bei Nichtausnutzung des vorgeschriebenen Ladegewichts die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und Frachtsätzen der Klasse D für Kohlen eine niedrigere Fracht ergibt, diese berechnet wird. (50)

Dresden, am 12. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Die Frist für die vorübergehend eingeführte Tarifierung von frischen Kartoffeln nach Ausnahmetarif 4 wird bis längstens 31. Dezember 1921 verlängert.

In Nachtrag V wird der Schnittfrachtsatz I Haderslev Statsbgd. bei Ausnahmetarif 4 von 89 in 69 berichtigt.

Altona, den 12. Januar 1921. (56)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1921 ab treten folgende Änderungen ein:

a) Im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch wird der Frachtzuschlag für Kalk im Versand von den Stationen Baiertal und Wiesloch Stadt auf 40 ₰ für 100 kg ermäßigt.

b) Es werden erhöht die in den Abschnitten II und III bei Frankfurt (Main) und Offenbach (Main) angegebenen Zuschlags- und Hafenfrachten für die Klassen A und An.

Näheres enthält die am 30. 12. 20 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (48)

Berlin, den 27. Dezember 1920.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, besonderes Tarifheft für den Ausnahmetarif 6 (für Steinkohlen, Braunkohlen usw.) für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr (Tfv. 5) sowie die Wechselverkehre Norddeutschland-Bayern r. d. Rh., Norddeutschland-Sachsen und Norddeutschland-Baden, Württemberg, Pfalz.

Ab 1. Februar 1921 wird die bisherige Abfertigungshilfsstelle Naundorf (Elster) als Versandstation der dort angeschlossenen unter IV. 1 a — Seiten 4/5 — des Tarifs (Geltungsbereich, Versand von den Gewinnungsstätten) einbezogen. (45)

Halle (Saale), den 9. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güter- und Tierverkehr, ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Die an der Eisenbahnstrecke Falkenberg-Kohlfurt zwischen den Stationen Mückenberg und Ruhland belegene Abfertigungshilfsstelle Naundorf (Elster), die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck und Expreßgut diente, wird am 1. Februar 1921 als Tarifstation für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger von und nach der dort angeschlossenen Emanuelgrube eröffnet und in die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Nähere Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Güterabfertigungen. (70)

Halle (Saale), 15. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Binnen- und Wechselverkehr für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eine Abfertigungsgebühr von 0,40 ℳ erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (69)

Berlin, den 15. Januar 1921.
Die Direktion.

Vom 1. Februar d. J. ab wird im Gepäck- und Expreßgutverkehr der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn für jede zur Auflieferung kommende Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 0,40 ℳ erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (71)

Eschershausen, den 18. Januar 1921.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Im Binnen- und direkten Verkehr der badischen Nebenbahnen Achern-Ottenhöfen, Biberach-Oberharmersbach, Haltingen-Kandern, Krozingen-Münstertal-Sulzburg, Mosbach-Mudau, Oberscheffenz-Billigheim und Rhein-Ettenheimmünster werden mit Wirksamkeit vom 1. Februar d. J. die Abfertigungsgebühren für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut von 20 ₰ auf 40 ₰ erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme begründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Berlin, den 17. Januar 1921. (72)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Actiengesellschaft.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für a) den Binnenverkehr der Eisenbahndirektion Oldenburg, Heft 1, b) den Preußisch-Hessisch-Oldenburgischen Verkehr, Heft 1.

Vom 1. Februar 1921 ab wird für jede Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ erhoben.

Oldenburg, den 14. Januar 1921. (63)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 17. Januar ab verkehrt in den Zügen D/75/179/180/76 zwischen Mannheim und Berlin, Mannheim ab 7.51 Nm, Berlin Potsd. Bf. an 9.25 Vm, Berlin Potsd. Bf. ab 9.30 Nm, Mannheim an 11.45 Vm, ein Schlafwagen I./II. Klasse. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (66)

Karlsruhe, den 17. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. März 1921 ab erhöhen sich die Personenfahrpreise im Verkehr mit der Kleinbahn Bielstein-Waldbröl über Nümbrecht um 40 ₰ bis 50 ₰ in II. Klasse und um 30 ₰ bis 40 ₰ in III. Klasse sowie die Beförderungspreise für Hunde um 20 ₰ bis 30 ₰.

Nähere Auskunft erteilt die Kleinbahn.

Hannover, den 15. Januar 1921.
Eisenbahndirektion. (68)

Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Heft 1.

Die Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsfahrten in 4. Klasse wird zum 1. Februar 1921 aufgehoben. (64)

Oldenburg, den 14. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personen- und Gepäck-Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. 4. 1918.

Am 1. März 1921 wird ein neuer Nachtrag III herausgegeben, der Änderungen der Bestimmungen und der Tarifsätze für Arbeiterrückfahrkarten enthält.

Oldenburg, den 12. Januar 1921. (59)
Eisenbahndirektion.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Wirksamkeit vom 1. Februar d. J. für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut 40 ₰ Abfertigungsgebühr erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (55)

Die Direktion der Paulinenaue-Neuruppiner und Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Binnenverkehr der Eisenbahndirektion Oldenburg, Hefte 1 und 3.

Am 1. März 1921 werden der Nachtrag IV zu Tarifheft 1 und der Nachtrag III zu Tarifheft 3 herausgegeben, enthaltend Änderungen der Bestimmungen und der Tarifsätze für Arbeiterrückfahrkarten. Die Preise der Arbeiterrückfahrkarten erhöhen sich am 1. März durchweg, Arbeiterrückfahrkarten auf Entfernungen bis 20 km werden vom 1. März ab nicht mehr ausgegeben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (58)

Oldenburg, den 13. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen- und direkter Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden wird vom 1. Februar d. J. ab für jede Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ erhoben. (46)

Blankenburg (Harz), 10. Januar 1921.
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Februar 1921 ab erhöhen sich

a) im Verkehr mit der Kyffhäuser Kleinbahn die Personenfahrpreise um 50 ₰ bis 3 ℳ 40 ₰ in 2. Kl., um 40 ₰ bis 2 ℳ 50 ₰ in 3. Kl. und die Beförderungspreise für Hunde um 50 ₰ bis 1 ℳ,

b) im Verkehr mit der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen die Fahrpreise für die Monats-, Schüler- und Arbeiterkarten um 50 v. H.

Nähere Auskunft erteilen die Betriebsleitungen der beiden Bahnen.

Hannover, den 11. Januar 1921.
Eisenbahndirektion. (49)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 4. | Berlin, den 27. Januar 1921. | LXI. Jahrgang

Inhalt:

Exzellenz Wichert.

Ein Lebens- und Zeitbild.

Von Dr.-Ing. Schwarze.

Der bereits am 1. Oktober 1919 in den Ruhestand getretene Direktor der früheren maschinentechnischen Abteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Rat Dr.-Ing. Wichert, hat zum 1. Januar 1921 nun auch den Vorsitz in der unter ihm zu großer Blüte entwickelten Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft niedergelegt. Hiermit hat eine außergewöhnlich arbeits-, aber auch erfolgreiche und verdienstvolle öffentliche Laufbahn ihren Abschluß gefunden. Der maßgebende Einfluß, den Wichert jahrzehntelang nicht nur innerhalb der Eisenbahnverwaltung, sondern auch darüber hinaus auf weite Kreise der deutschen Industrie ausgeübt hat, und das Ansehen und die Achtung, deren er sich auch menschlich erfreut, geben Anlaß zu einem ausführlichen Rückblick auf seinen Lebensgang.

Will man einem bedeutenden Manne gerecht werden, so kann es nicht genügen, nur die Erfolge hervorzuheben und die erreichten Ehrenstellen zu vermerken. Fast wertvoller noch in höherem Sinne und auch lehrreicher als die Frage nach dem „Was“ bei dem Schaffen ist das „Wie“ und die Besonderheit des Wirkungskreises; hierbei können Maßstab und Urteil zuweilen noch sehr beeinflußt werden. „Nicht also durch eine momentane Inspiration, noch unvermutet und auf einmal, sondern durch folgerechtes Bemühen bin ich zu einem so erfreulichen Resultat gelangt“, sagt Goethe einmal über eine vollendete Arbeit. Dieses Wort läßt sich auch auf Wicherts Lebenswerk anwenden. Auch hier finden wir einen dem Jagen nach raschen äußeren Erfolgen abholden Sinn, viel Arbeit und Mühe und im ganzen ein folgerechtes Aufbauen auf einer zuverlässigen Grundlage. Diese legte er besonders sorgfältig auch in bezug auf eine weitgehende Kenntnis der praktischen Werkstättentätigkeit, viel weiter, als dies heute von maschinentechnischen Oberbeamten in Staats- und Privatbetrieben gefordert wird. Solche gründlichen praktischen Kenntnisse sind ihm gleich manchem der Führer auf dem Gebiete der Technik aus jener Zeit — genannt seien hier Krupp, Borsig, Hoppe, Pintsch — eine große Unterstützung, wenn nicht Quelle und Vorbedingung für die späteren Leistungen gewesen. Die Bestätigung hierfür gibt uns eine Betrachtung seines Ausbildungsganges, wobei sich uns zugleich ein wichtiger Abschnitt deutscher Eisenbahngeschichte entrollt.

Karl Wichert, am 10. Mai 1843 in Königsberg geboren, kam nach dem Besuch verschiedener Elementarschulen 1851 auf das Kniephöfische Gymnasium und darauf nach längerer Krankheit 1853 auf die Loebenichtsche Realschule, die er

alsdann bis Michaelis 1859, das letzte halbe Jahr in der Prima, besuchte. Er hat also im wesentlichen eine realistische Schulbildung genossen.

Das Jahr 1856 bis 1857 hatte in Deutschland einen lebhaften Aufschwung des Maschinenbaues gebracht. Anfang der fünfziger Jahre hatte Borsig seine große Maschinenbauanstalt und Eisengießerei in Moabit eingerichtet und lieferte bereits 150 bis 160 Lokomotiven jährlich, Krupps Gußstahlfabrik legte den Grundstein zu ihrem Weltruf, und das 1837 in Elbing gegründete Schichau-Werk leistete bald auch auf dem Gebiete des Lokomotivbaues Bedeutendes. Männer wie Redtenbacher, Karmarsch, Poncelet, Eytelwein und andere stellten durch theoretische Forschungen die Technik auf eine wissenschaftliche Grundlage und hoben sie dadurch auch in den Augen der Nichtfachleute über ihre handwerksmäßige Herkunft hinaus. In einer solchen Zeit, in der sich auch politisch durch das Eingreifen Bismarcks bereits neues Leben zu regen begann, wählte sich Wichert die Technik als Lebensberuf. Trotz der angeführten Zeitverhältnisse erschien dies für den Sohn eines hohen Justizbeamten damals immerhin ungewöhnlich und läßt auf eine ausgesprochene technische Neigung schließen. Er trat also für ein Jahr als Volontär bei dem Universitätsmechaniker in Königsberg in die Lehre. Dieser rühmt ihn in dem Abgangszeugnis als einen treuen, sehr fleißigen und mit seltenen praktischen Talenten begabten jungen Mann. Wichert besuchte, nun bereits ausgerüstet mit guten praktischen Kenntnissen, von Michaelis 1860 bis 1861 die Prima der Provinzial-Gewerbeschule in Königsberg, bestand hier die Abiturientenprüfung und studierte dann bis zum Herbst 1864 an dem Gewerbe-Institut in Berlin das Maschinenbaufach.

In der Absicht, sich dem Eisenbahndienst zu widmen, arbeitete er zunächst ein Jahr als Schlosser in der Reparaturwerkstätte zu Königsberg der damaligen Königlichen Ostbahn[1]), und lernte dann in dem Amtsbezirk des Maschinenmeisters Vogt in Königsberg den Fahrdienst praktisch kennen. Im Juni 1865 wurde Wichert mit einem Jahreseinkommen von 200 Talern zunächst auf einjährige Probe, und 1866 fest als Lokomotivheizer in Königsberg angestellt[2]). Nach der im August 1866 mit „sehr gut" bestandenen Lokomotivführerprüfung führte er die Lokomotive auch eine Zeitlang selbständig.

Schon im September 1867 erhielt er, als der damalige Werkmeister Callam nach Berlin versetzt wurde, den Auftrag zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Werkmeisters und Oberlokomotivführers, und im Frühjahr 1868 die Anstellung als Werkmeister in der Reparaturwerkstätte in Königsberg. Nach diesen Durchgangsstellen erfolgte ein Jahr später die Ernennung zum Maschinenmeister und am 1. Oktober 1873 zum Assistenten des Obermaschinenmeisters bei der Eisenbahndirektion in Bromberg. Wichert hatte hier u. a. nebenamtlich auch die Bauüberwachung der von der Firma Schichau in Elbing an die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft für die Ostbahnverwaltung zu liefernden Tendermaschinen auszuführen und war Vorstand des maschinentechnischen Büros der Ostbahndirektion. Im August 1875 wurde in dem technischen Eisenbahnbüro des Handelsministeriums eine Maschinenmeisterstelle geschaffen, und die Wahl fiel hierbei auf Wichert. Am 1. Dezember 1875 trat er sein neues Amt an.

Die Berufung Wicherts nach Berlin geschah in einer eisenbahnpolitisch ungemein bewegten Zeit, ebenso bedeutend wegen der führenden Persönlichkeiten wie der Tragweite der oft heiß umstrittenen Fragen. Schon bald nach dem Kriege 1870/71 hatte Bismarck versucht, den Bestimmungen der Artikel 41 bis 47 der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen durch Schaffung einer besonderen Reichsbehörde mehr Leben und Wirkung zu verleihen. Im Juni 1873 wurde durch Gesetz ein Reichseisenbahnamt ins Leben gerufen; das Ziel, eine größere Einheitlichkeit in die etwa 90 selbständigen und gleichberechtigten Eisenbahnverwaltungen zu bringen, wurde aber nur unvollkommen erreicht. Maybach, seit 1874 Präsident der neuen Reichseisenbahnbehörde, arbeitete im Einvernehmen mit Bismarck auf eine Überführung der vielen Privatbahnen in Reichsbesitz hin. Als dem langen hin- und herwogenden politischen Kampf hier nun im Jahre 1876 schließlich der Erfolg versagt blieb, kam für Preußen die Verstaatlichung der Eisenbahnen seines Gebiets in Frage. Diesem Ziel strebte nun die preußische Eisenbahnpolitik zu. Hierfür bedurfte es der Ausschaltung mancher Widerstände und zugleich eines Spielraums für die in Technik und Verwaltung sich regenden Kräfte, als endlich das bisher dem Handelsministerium angegliederte Eisenbahnwesen zu einem selbständigen Ministerium, dem der öffentlichen Arbeiten, gestaltet wurde. Sein erster Chef war Maybach, der seit dem 28. März 1878 bereits als Achenbachs Nachfolger das Handelsministerium geleitet hatte.

Größere Umwälzungen als in dem Jahrzehnt von 1873 bis 1883 hat das deutsche Eisenbahnwesen bis zu dem heutigen Tage noch nicht wieder erfahren. — In eine solche Zeit sah sich Wichert in Berlin gestellt[3]). Für seine Kenntnisse und Fähigkeiten bot sich hier ein fast unbegrenztes Arbeitsfeld. Galt es doch gerade im Eisenbahnmaschinenwesen zum Teil vollständig Neues zu schaffen und dabei auch vorbereitend den Grund für den künftigen großen Staatsbetrieb zu legen.

Als Beispiel weitsichtigen Schaffens aus jener Zeit möge dienen, daß Wichert seine Aufmerksamkeit der Heranbildung eines eigenen Handwerkernachwuchses in den Eisenbahnwerkstätten zuwandte. Der für das Lehrlingswesen der Eisenbahnverwaltung jahrzehntelang richtunggebende bekannte Erlaß vom 21. Dezember 1878, der Maybachs Unterschrift trägt, ist Wicherts Werk. Der an die Königliche Direktion der Niederschlesischen Eisenbahnen gerichtete Erlaß faßt zunächst ausführlich die gegen eigene Lehrlinge in den Eisenbahnwerkstätten vorgebrachten Gründe zusammen; hatten sich doch die meisten Direktionen gegen die Aufnahme von Lehrlingen ausgesprochen; man wollte Lehrlinge höchstens soweit zulassen, als sich an einzelnen Orten ein Mangel an ausgebildeten Arbeitern fühlbar mache. Ungeachtet aller Einwände und in klarer Erkenntnis der Pflicht zur Unterstützung des Handwerkerstandes heißt es jedoch in dem Erlaß: „Ich kann diesen Standpunkt nicht als richtig anerkennen, muß die Ausbildung von tüchtigen Handwerkern vielmehr als eine Aufgabe betrachten, welche die Eisenbahnverwaltung, vor allem die Staatseisenbahnverwaltung, welche die ausgebildeten Kräfte in erheblichem Umfange in Anspruch nimmt, zu fördern sich mit angelegen sein lassen soll."

Dem Erlaß waren ausführliche Grundzüge beigegeben. Sie sind sorgfältig und weitsichtig durchgearbeitet und konnten zum Teil noch bis heute wörtlich beibehalten werden. Auch ein Lehrvertrag ist vorgeschrieben. Heute erscheint uns dies selbstverständlich, aber selbst noch die Novelle vom 17. Juli 1878 zur Gewerbeordnung hatte die privatrechtliche Eigenschaft des Lehrverhältnisses weder geändert, noch den Abschluß eines Lehrvertrages durch die späteren gesetzlichen Bestimmungen auch nur begünstigt. Der Erfolg hat Wichert recht gegeben, und es kann nicht hoch genug eingeschätzt werden, was diese Maßnahmen volkswirtschaftlich dem deutschen Handwerk und der Industrie in den vielen Jahren für

---

[1]) Die Direktion hatte damals ihren Sitz in Bromberg. — Der maschinentechnische Oberbeamte dort war der Ober-Maschinenmeister Graef. Präsidenten der Ostbahn waren später u. a. zunächst Wex, dann Pape.

[2]) Als Wert der ersten Uniform waren schon vorher „23 Tlr. 21 Sgr. 9 Pf." an die Stationskasse einzuzahlen gewesen.

[3]) Eine ausführliche Schilderung jener Zeitverhältnisse und wertvolle geschichtliche Beiträge hierzu gibt Jungnickel in seinem Buch: Staatsminister Albert v. Maybach. Stuttgart und Berlin 1910. Cotta.

Nutzen gebracht haben[4]), decken sich doch noch heute in den besten unserer großen Industriewerke die Maßnahmen zur Heranbildung des Handwerkernachwuchses ganz mit Wicherts Leitsätzen von 1878.

Im September 1878 wurde Wichert vom Minister Maybach nach Paris entsandt „zum Zweck der Kenntnisnahme von den auf der Industrieausstellung dort zur Darstellung gelangenden Fortschritten der Technik", und im September 1880 erhielt er den ehrenvollen Auftrag, „sich über die auf der Düsseldorfer Gewerbeausstellung ausgestellten neueren Erfindungen auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik und deren praktische Verwendbarkeit durch eigene Anschauung ein Urteil zu bilden". Wichert war im Ministerium auch an den maschinentechnischen Vorarbeiten für die neue Stadt- und Ringbahn in Berlin und an den Entwürfen für Lokomotiven und Wagen beteiligt.

Als ein Ergebnis seiner Arbeiten auf dem Gebiete des Fahrzeugbaues dürfte eine sehr gründliche Abhandlung aus jener Zeit über Einrichtung und Ausstattung von Personenwagen anzusehen sein[5]). In dieser, auch eisenbahngeschichtlich höchst bemerkenswerten Studie erörtert er u. a. den damals lebhaften Streit, ob für Wagen das „Coupee"- oder das „Interkommunikationssystem mit Seitengängen nach Heusinger von Waldegg" vorzuziehen sei. Es wird auch mitgeteilt, daß in Preußen die Beleuchtung der Wagen auf Anregung Friedrich Wilhelms III. erfolgt ist[6]). Wir ersehen aus dem Aufsatz auch, daß es damals bereits u. a. „Kurs-, Salon-, Aussichts-, Restaurations- und Schlafwagen" gab. Die Berechtigung der letzteren erkennt Wichert schon in jener frühen Zeit an, und die Entwicklung hat ihm auch hierin recht gegeben.

Nach der Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen war am 1. April 1880 eine neue Organisation der Eisenbahnverwaltung in Verbindung mit einer anderen Abgrenzung der Direktionsbezirke in Kraft getreten[7]). Am 15. Oktober 1881 trat Wichert als ständiger Hilfsarbeiter zu dem am 1. Oktober desselben Jahres neu eingerichteten Betriebsamt für die Berliner Stadt- und Ringbahn über und wurde bereits 1883, erst 40jährig, zum Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin ernannt. Noch in demselben Jahre erhielt er auch mit dem Titel eines Eisenbahndirektors den Rang der Räte vierter Klasse.

Stand in Preußen der Abschnitt von etwa 1873 bis 1883 hauptsächlich unter dem Zeichen der großen äußeren Eisenbahnpolitik, so ist das folgende Jahrzehnt kaum minder wichtig durch höchst bedeutende Fortschritte in der inneren Entwicklung. Neben den Maßnahmen zur Verschmelzung der vielen Privatbahnen zu einem einheitlichen Verwaltungskörper heben sich aus der Geschichte jener Zeit vor allem die langjährigen mühevollen Arbeiten zur Einführung einer selbsttätigen Zugbremse und erbitterte Kämpfe um die Wahl der Bauart ab. Bereits im Jahre 1881 hatte das Ministerium einen Ausschuß eingesetzt zur Leitung von Versuchen mit verschiedenen Bremssystemen nach einem von Vertretern sämtlicher preußischen Eisenbahndirektionen vereinbarten Plan. Auf Grund dieser Versuche, von denen besonders wichtige, auch in der technischen Literatur später mehrfach erörterte bei Halensee unternommen wurden[8]), fiel in Preußen die Wahl auf die Carpenterbremse, die dann im Jahre 1883 zunächst bei den schnellfahrenden Personenzügen und in den folgenden Jahren dann auch bei den übrigen Personenzügen zur Einführung gelangte. Mitglied dieses Ausschusses wurde später auch Wichert. Er hat sich sehr eingehend mit den Bremswagen beschäftigt und eine Reihe von Arbeiten hierüber veröffentlicht[9]). Mehrfach sogar persönlich gehaltenen Angriffen aus den bei der Wahl der Bremsart nicht berücksichtigten Kreisen in Fachzeitschriften trat er mit überlegener Sachkenntnis und sehr entschlossen entgegen. An zahlreichen Bremsversuchen war die Eisenbahndirektion Berlin durch ihren maschinentechnischen Dezernenten Wichert führend beteiligt. Zu einer besonders umfangreichen Arbeit, deren Ergebnisse in einer gedruckten Denkschrift[10]) zusammengefaßt sind, gab ein auf der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 26. August 1886 in Stuttgart gefaßter Beschluß Anlaß, die Bestimmungen in den „Technischen Vereinbarungen" über die Anzahl und Verteilung der Bremsen in den Zügen zu ändern. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung versagte aber ihre Zustimmung, „weil weder die finanzielle Tragweite des Entwurfs, noch auch übersehen werden könnte, ob demselben schon in nächstliegender Zeit durchweg würde entsprochen werden können". Indes ordnete der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Beratung der Frage durch Vertreter der verschiedenen Eisenbahndirektionen[11]) an. Bei der Prüfung der Voraussetzungen für die erwähnten Vereinsbeschlüsse entstanden insbesondere Zweifel über die Richtigkeit der Zahlenwerte, die bislang für den mittleren Reibungskoeffizienten zwischen Rad und Bremsklotz sowie zwischen Rad und Schiene angenommen waren. Solange man über die Größe dieses Koeffizienten fm im unklaren war, stand auch jede sich darauf gründende Berechnung der Bremsprozente auf ganz unsicheren Füßen. Die Denkschrift gibt zunächst die mit Hilfe der Integralrechnung durchgeführte Ableitung für fm, sodann eine

---

[4]) Garbe sagte in seinem Buche über das Lehrlingswesen „Der zeitgemäße Ausbau des gesamten Lehrlingswesens für Industrie und Gewerbe" (Berlin 1888, Dierig & Siemens) bereits 1888: „Für den Schreiber dieser Zeilen, welcher die außerordentlichen Erfolge der Staatseisenbahnverwaltung seit nahezu 10 Jahren sich entwickeln sieht, und der das Glück hat, ein wenig im Sinne jener hochherzigen Bestrebungen mitwirken zu dürfen, besteht seit 6 Jahren kein Zweifel darüber, daß die hier gegebenen Beispiele, die Unterrichtsmethode und die gemachten Erfahrungen aller Art in weiten Schichten des Fabrikbetriebes nur kopiert beziehentlich sinngemäß benutzt zu werden brauchen, um zu ähnlichen Erfolgen zu führen."

[5]) Vortrag, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 13. September 1881. Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1881, Band I, Heft 7. — Auch als Sonderdruck erschienen.

[6]) Schreiben des Kabinettsministers v. Bodelschwingh vom 11. November 1844 an die Minister des Innern und der Finanzen: „Des Königs Majestät halten es der Sicherheit und des Anstandes wegen für wünschenswert, daß die Eisenbahnwagen während der Fahrt erleuchtet werden." Fast belustigend wirkt es heute, daß Deckenlaternen vielfach für zu gefährlich gehalten wurden, und daß deshalb bei einigen Bahnen die Laternen außerhalb des Wagens an den Seiten angebracht waren, und das Licht durch schräg gestellte Spiegel in das Innere geworfen wurde.

[7]) Es wurden zunächst Eisenbahndirektionen geschaffen in Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Elberfeld, Frankfurt und Hannover. Hierzu kamen dann etwas später noch Magdeburg sowie die beiden Cölner Direktionen. (Jungnickel a. a. O. S. 88—90.) Die Angabe von Jungnickel, daß auch damals schon die Eisenbahndirektion Stettin eingerichtet wurde, dürfte in dieser Form nicht zutreffen. Die Gründung ist erst 1895 erfolgt.

[8]) Glasers Annalen 1886 Bd. 18, S. 185 und 229.

[9]) Glasers Annalen 1884 Bd. 14, S. 106—113: Die kontinuierliche automatische Luftdruckbremse System Carpenter. — 1886 Bd. 18, S. 46—47: Verhütung von Unfällen durch Benutzung durchgehender Bremsen. — 1886 Bd. 18, S. 61: Die Verwendung von Luftdruckbremsen bei den Alpenbahnen. — 1886 Bd. 18, S. 108—112 und 228—230: Über den Umfang der bisherigen Einführung durchgehender Bremsen bei den Personenzügen der preußischen Staatsbahnen. — 1886 Bd. 19, S. 81—89 und S. 178—179: Die Ermittlung des Bremsweges und der Bremsdauer für Eisenbahnzüge mit durchgehender, selbsttätiger Luftbremse.

[10]) Königliche Eisenbahndirektion Berlin: Versuche zur Ermittlung der Reibungskoeffizienten zwischen Rad und Bremsklotz und Rad und Schienen. — Berlin 1888. Gedruckt bei H. S. Hermann. (34 Seiten Text, 1 Zeichnung der Versuchsanordnung — das Blatt trägt die Unterschriften von Schrey und Leißner — und über 40 Tafeln mit den bei den Versuchen gewonnenen Zahlenwerten und Schaulinien.)

[11]) Es waren die der Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Cöln (linksrh.), Elberfeld, Erfurt und Magdeburg. Vgl. die Denkschrift der Eisenbahndirektion Berlin: Ergebnisse der Beratungen betr. die in den Eisenbahnzügen erforderliche Bremskraft und die notwendige Verminderung der größten zulässigen Fahrgeschwindigkeit.

kritische geschichtliche Darstellung früherer Arbeiten[12]) und schließlich die Beschreibung der unter Wicherts Leitung durchgeführten Versuche: Eine Versuchsachse war auf einer Räderdrehbank aufgespannt, und ein Stahlgußbremsklotz wurde mit genau bemessenen Belastungsgewichten gegen die Lauffläche des Radreifens gedrückt, während eine elektromagnetische Einrichtung die verschiedenen Werte aufzeichnete. Die Versuche wurden bei den verschiedensten Geschwindigkeiten und mit nassen und trockenen Reibungsflächen vorgenommen. Auf Grund der vielen, mit Sorgfalt durchgeführten Versuche kommt die Denkschrift zuletzt zu dem wichtigen Schluß, daß die von der technischen Kommission des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen angewandte Formel für den Reibungskoeffizienten besonders für größere Geschwindigkeiten beträchtlich zu große Werte ergab, und daß die bei den Versuchen gefundene sogenannte Berliner Formel brauchbare Mittelwerte auch für ungünstige Verhältnisse lieferte. Wichert hat das Wesentlichste hiervon unter seinem eigenen Namen noch besonders veröffentlicht[13]). Diese bedeutende wissenschaftliche Arbeit stellt eine Doktordissertation im besten Sinne dar und hätte allein schon eine mehr als ausreichende Begründung für die spätere Verleihung der Würde eines Ehrendoktors abgeben können.

Wichert bemühte sich ferner, der bei der preußischen Staatsbahn eingeführten Carpenter-Bremse durch eine neue Bauart die Vorzüge größerer Schnellwirkung und geringeren Luftverbrauchs zu verschaffen. Er war, wie Kunze ausführt[14]), wohl der erste, der Ende der 80er Jahre mit seiner Dreikammerbremse den Weg angab, wie man den Luftverbrauch der Zweikammerbremse einschränken und mit der Wirkung der Einkammerbremse von Westinghouse in Übereinstimmung bringen konnte. Kunze bemerkt ausdrücklich, daß es bei weiterer Entwickelung dieser in ihrer Wirkung verheißungsvollen Bremseinrichtung vielleicht schon vor Jahren möglich gewesen wäre, der Lösung der Bremsfrage um vieles näher zu kommen.

Wichert hat dann dauernd führend an der Entwicklung des Bremswesens bei den Eisenbahnen weitergearbeitet. Auf diesem Gebiete gilt er mit Recht als eine der hervorragendsten Fachgrößen. Auch die Entwicklung und Einführung der durchgehenden Güterzugbremse in Deutschland hat Wichert wesentlich und stets führend und fördernd beeinflußt. Dabei sind die deutschen Verwaltungen jetzt in der Hauptsache die Wege gewandelt, die Wichert schon vor etwa drei Jahrzehnten als richtig anerkannt und bezeichnet hatte, die aber damals — sehr zum Schaden der Verwaltung und des Bremswesens — leider nicht beschritten wurden.

In die Zeit von Wicherts Tätigkeit als Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin fallen auch seine Arbeiten zu einer einheitlichen Regelung des Werkstoffwesens für den Betrieb und die Werkstätten.

Das erfolgreiche Schaffen Wicherts wurde Anlaß, daß sich seinen Fähigkeiten bald ein noch größerer Wirkungskreis eröffnete. Im Jahre 1889 erhielt er neben dem Geh. Oberbaurat Stambke auf persönliche Anordnung des Ministers von Maybach[15]) die zweite maschinentechnische Ratsstelle im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Die im Jahre 1895 durchgeführte Neugliederung der Staatseisenbahnverwaltung lag in großem Umfange auch auf maschinentechnischem Gebiet, und Wicherts Arbeit war es besonders zu danken, daß sich diese einschneidende Umwälzung auch hier ohne Störung vollzog. Als besondere Anerkennung dieser schwierigen und umfangreichen Arbeiten für die Einführung der neuen Verwaltungsordnung wurde ihm im Juni 1895 der Rote Adlerorden III. Klasse mit der Schleife verliehen. Die zweite Klasse desselben Ordens mit Eichenlaub erhielt er beim Krönungs- und Ordensfest 1899.

Die folgenden Jahre waren dem weiteren Ausbau und der Vervollkommnung des Eisenbahnmaschinenwesens gewidmet. Manche große, vortrefflich eingerichtete Hauptwerkstätte ist in dieser Zeit entstanden, wie Opladen, Trier und andere.

Aus dem Jahre 1897 liegt eine größere Arbeit von Wichert vor über „Neuere Anordnungen für die Dampfheizung bei den preußischen Staatseisenbahnen"[16]). Wie hier ausgeführt ist, wurde der Buntscheckigkeit der Heizungseinrichtungen in den Personenwagen der preußischen Staatsbahnen aus der Zeit vor und während der Verstaatlichung 1887 ein Ende bereitet und mit Aufwendung von mehreren Millionen Mark die Dampfheizung in allen Personenzügen eingeführt. Bei den ersten vierachsigen Durchgangswagen für D-Züge kam auf Grund eingehender Studien des Geh. Baurat Büte eine Niederdruckheizung zur Anwendung. Sie hatte jedoch noch mancherlei Nachteile, unter denen der einer ungenügenden Regelung besonders zu Klagen Anlaß gab. Da machte Wichert Anfang des Jahres 1894 den Vorschlag, Heizrohre mit verschiedenen großen Heizflächen zu verwenden. Um eine dreifache Wärmeabstufung zu erreichen, genügen zwei Heizrohre, von denen das eine ⅓, das andere ⅔ der ganzen erforderlichen Heizfläche enthält. Diese Wichertsche Anordnung ist dann bei sämtlichen Durchgangswagen der D-Züge eingeführt worden.

Die Geschäfte der technischen Eisenbahnabteilung des Ministeriums hatten bereits seit Jahren einen derartigen Umfang angenommen, daß eine Teilung erfolgen mußte. Überstiegen doch die Arbeiten, zumal bei den raschen Fortschritten auf maschinen- und elektrotechnischem Gebiet, schließlich auch die größte Leistungsfähigkeit jedes in der Hauptsache immerhin bautechnisch vorgebildeten und beanspruchten Direktors der übergroßen Bauabteilung. Die Schaffung einer besonderen maschinentechnischen Abteilung konnte daher nicht länger hinausgeschoben werden, und dies war um so leichter durchführbar, als in Wichert ein hervorragender Leiter hierfür vorhanden war. Er wurde am 20. Juli 1904 zum Oberbaudirektor mit dem Range eines Rats erster Klasse ernannt, eine Auszeichnung, die, wie damals die Norddeutsche Allgemeine Zeitung schrieb, einem maschinentechnischen Beamten zum erstenmal zuteil wurde, und in der neben der persönlichen Ehrung gleichzeitig die verdiente Anerkennung für das gesamte maschinentechnische Fach zu erblicken sei. Am 26. März 1905 erfolgte die Ernennung zum Dirigenten der neuen Abteilung und, nachdem im Haushalt 1907 die neue Stelle eines Ministerialdirektors genehmigt war, die Ernennung zu diesem am 28. März 1907. Im März 1906 verliehen ihm der Rektor und Senat der Technischen Hochschule zu Charlottenburg wegen seiner Verdienste um den deutschen Eisenbahn-Maschinenbau die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber.

Zeiten größter, auch nach außen besonders hervortretender Unternehmungen sind dann wieder die Jahre von etwa 1910 ab. Genannt seien hier zunächst die umfangreichen und bedeutungsvollen Arbeiten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung auf dem Gebiete des Bremswesens, wobei Wichert führend und fördernd mitgewirkt hat. Die schwierigste und wichtigste der zu lösenden Fragen war die der durchgehenden Güterzugbremse, deren möglichst baldige Einführung alle deutschen Bahnverwaltungen schon seit fast zwei Jahrzehnten für dringend notwendig erklärten. Daneben galt es, die im Betrieb vorhandenen verschiedenartigen Bremsbauarten unter Vereinigung ihrer Vorzüge und Vermeidung ihrer Mängel zu vereinheitlichen und überdies eine für schnellfahrende Per-

[12]) Von Poirée 1851 auf der Lyoner Bahn, von Douglas Galton 1878 und 1879 auf verschiedenen englischen Eisenbahnlinien, von Verderber auf der Ungarischen Staatsbahn und von Scharff auf der Kaschau-Oderberger Bahn.

[13]) Glasers Annalen 1886 Bd. 19, S. 81.

[14]) Dr.-Ing. B. Kunze: Die Kunze Knorr-Bremse. Glasers Annalen 1918 Bd. 82 und Sonderdruck, Verlag von F. C. Glaser, Berlin 1918.

[15]) Durch Umwandlung einer bautechnischen Ratsstelle, die infolge Auflösung der Abteilung für die Privateisenbahnen verfügbar geworden war. (Müller, Glasers Annalen 1919 Band 85, S. 49.)

[16]) Glasers Annalen 1897 Bd. 40, S. 201—206.

sonenzüge geeignete Bremse mit genügend kurzen Bremswegen zu schaffen. Erreicht wurden die erstrebten Ziele mit Hilfe der Kunze Knorr-Bremse, die nach den grundlegenden Angaben des Geheimen Oberbaurats Dr.-Ing. Kunze[17]) durch das Eisenbahn-Zentralamt in Gemeinschaft mit der Knorr-Bremse A.-G. in Berlin in mehr als sechsjährigen, langwierigen, mühsamen und kostspieligen Versuchen durchgebildet und erprobt wurde, und nach sehr eingehender Prüfung auf deutschen, österreichischen und ungarischen Flachland- und Gebirgsstrecken durch die zuständigen deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnfachausschüsse als die zur Einführung geeignetste Güterzugluftdruckbremse befunden wurde. Die Mittel zur allgemeinen Einführung der durchgehenden Güterzugbremse in Preußen wurden im Jahre 1918 durch den preußischen Landtag bewilligt, nachdem schon vorher mit der Einführung der Kunze Knorr-Bremse für Personenzüge und Schnellzüge vorgegangen war.

Hierdurch gelangten Maßnahmen zur Einführung, die von allergrößter Bedeutung für die Betriebssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen sind, und deren erfolgreiche Durchführung in erster Linie Wichert zu danken ist. Niemand anders als Wichert, der selbst so manches Jahr schöpferisch im Bremswesen gewirkt hatte, war sachverständiger und berufener, bei Maßnahmen von solcher Tragweite und solcher Bindung der Eisenbahnverwaltung namens derselben für die Zukunft das entscheidende Wort zu sprechen. Die bereits 1910 eingeleiteten Arbeiten sind selbst während des Krieges fortgesetzt worden.

Im Jahre 1912 erhielt der Eisenbahndirektionsbezirk Danzig seine erste Hauptwerkstätte in Danzig. Die Eröffnung fand am 8. Juni 1912 statt und wurde in feierlicher Weise zusammen mit der Einweihung der neuen Weichselbrücke begangen. Der Minister v. Breitenbach, selbst ein geborener Danziger, erschien hierzu persönlich mit Ministerialdirektor Wichert und anderen Herren des Ministeriums. Die Stadt Danzig, die durch ihren Oberbürgermeister Scholtz vertreten war, ehrte in Freude und Dankbarkeit die beiden Genannten dadurch, daß die neue Weichselbrücke Althof-Troyl-Breitenbach-Brücke und eine Hauptverkehrsader an dem neuen Werkstättengelände Wichert-Straße benannt wurde.

Eine Maßnahme von großer Bedeutung betraf auch das Groß-Berliner Eisenbahnwesen. Dem ständig wachsenden Verkehr genügten die Betriebsverhältnisse nicht mehr, insbesondere gewährleistete die Dampflokomotive für die Zukunft nicht eine ausreichend schnelle Zugfolge. In der Thronrede vom 15. Januar 1912 wurde deshalb eine Vorlage über die Einführung elektrischer Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen angekündigt und beim Landtag im März 1912 eingebracht. Die Gesetzesvorlage stieß im Abgeordnetenhause auf lebhaften Widerspruch, und es bedurfte langer und äußerst schwieriger Verhandlungen, ehe dieser Widerstand überwunden werden konnte. Die Vorlage war sorgfältig vorbereitet und begründet; trotzdem mußten noch nachträglich umfangreiche und verwickelte Ermittlungen und Berechnungen angestellt werden, um die von den Gegnern der Vorlage vorgebrachten Bedenken zu widerlegen. Das Verdienst, diese Bedenken vieler Abgeordneten beseitigt und die Zweifel an der Notwendigkeit und Durchführbarkeit der geplanten Maßnahmen behoben zu haben, gebührt in erster Linie Wichert als dem Leiter der maschinentechnischen Abteilung. Nach etwa einjährigen Verhandlungen bewilligte das Abgeordnetenhaus am 22. April 1913 und das Herrenhaus am 5. Mai 1913 die Summe von 25 Millionen zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken. Die Vorlage der Staatsregierung war damit zwar nicht in vollem Umfange Gesetz geworden, doch war, wie in einem dem Kaiser erstatteten Bericht ausgeführt ist, die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Berliner Staatsbahnen dem Grundsatz nach sichergestellt und damit ein sehr wichtiger Schritt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Reichshauptstadt getan. Der Kampf um die Vorlage war außergewöhnlich heftig gewesen und schien sich zeitweise zu einer großen wirtschaftlichen Auseinandersetzung zwischen Lokomotiv- und Elektrizitätsindustrie zu gestalten. Selbst militärische Bedenken wurden geltend gemacht, die aber der Kriegsminister durch persönliches Eintreten für die Vorlage zerstreute.

Groß wie der Erfolg war auch die Auszeichnung, die Wichert hierfür zuteil wurde. Unter dem 5. Juni 1913 erhielt er den Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat „Exzellenz" verliehen. Eine andere Ehrung war ihm kurz zuvor zuteil geworden, die aus der Dankbarkeit und Verehrung der höheren maschinentechnischen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung entsprungen war. Diese nahmen die Vollendung des 70. Lebensjahres am 10. Mai 1913 zum Anlaß, um ihrem höchsten maschinentechnischen Beamten in einer künstlerisch ausgeführten Adresse[18]) ihre Glückwünsche und ihren Dank auszusprechen.

Jahre aufreibender Arbeit und folgenschwerer Entschlüsse begannen dann mit dem großen Krieg. Die Leistungen der Eisenbahnen in jener Zeit fanden begeisterte Anerkennung. Trotz aller Schwächung, besonders auch im Bereich des Eisenbahnmaschinenwesens, durch Entziehung der besten Lokomotiven und Beamten, trotz der sich von Tag zu Tag steigernden Schwierigkeiten infolge immer knapper werdender Rohstoffe und der sich ständig verschlechternden Ersatzstoffe war es mit fast übermenschlichen Anstrengungen Dank der guten Organisation und der Opferbereitschaft möglich, bis zum Kriegsende einen hinreichenden Maschinenbetrieb durchzuführen. Erst als dann in jenen bösen Novembertagen der allgemeine Zusammenbruch erfolgte, wurde auch das Eisenbahnwesen in Mitleidenschaft gezogen. Doch auch da hielt Wichert stand. Der Sechsundsiebenzigjährige unterzog sich noch der schweren, bitteren Aufgabe, zu retten, was zu retten war, und unter veränderten Verhältnissen neu und mühsam wieder aufzubauen. Als ein kleines Beispiel hierfür sei angeführt, daß er schon im Dezember 1918 den Verfasser dieser Zeilen zu einer Denkschrift über eine Neugestaltung des Lehrlingswesen anregte und, nachdem die hierin entwickelten Grundsätze für Übergangsmaßnahmen und besonders für die künftige Regelung des gewerblichen Nachwuchses seine Billigung gefunden hatten, später noch selbst die sich daraus ergebenden einleitenden Erlasse im März 1919 vollzog.

Wir haben gesehen, daß besonders wichtige Arbeiten des jungen Hilfsarbeiters und Dezernenten in den ersten Jahren in Berlin auf dem Gebiete des Lehrlingswesens, des Berliner Stadt- und Ringbahnbetriebes und des Bremswesens lagen. Ein eigenartiger Zufall hat es gefügt, daß gerade diese drei Gebiete auch in den Jahren des Wirkens im Vordergrund stehen, ihnen zum Teil ihr besonderes Gepräge geben sollten.

Nach einem längeren Urlaub trat Wichert am 30. September 1919 in den Ruhestand.

Das Bild seines Lebens würde unvollständig sein, wenn wir nicht auch seiner langjährigen Tätigkeit als Vorsitzenden des angesehenen Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure, jetzt Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft, gedenken würden, deren Ehrenmitglied er seit einer Reihe von Jahren ist.

---

[17]) Dr.-Ing. Kunze: Die Kunze Knorr-Bremse. Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1918 Bd. 82 und Sonderdruck, Verlag von F. C. Glaser, S. 3.

[18]) Ausgeführt nach den Entwürfen von Geh. Baurat Ernst Schwartz. Künstlerische Randbilder erinnerten an die Stätten der Haupttätigkeit Wicherts. Die Namen aller Widmer waren in Zierschrift auf besonderen Tafeln beigefügt.

Möchte der von Exzellenz Wichert der Eisenbahnverwaltung weit über den Kreis der Maschinentechnik hinaus aufgeprägte Geist vornehmer Sachlichkeit, Gerechtigkeit und hingebender Arbeit zum Wohle der Allgemeinheit aufs neue jetzt die Kräfte wecken und stärken, die zum Wiederaufbau unseres Vaterlandes und des Verkehrswesens nötig sind. Ihm selbst aber, mit dem sich die Erinnerung an die Geschichte und Glanzzeit unseres Vaterlandes und unseres deutschen Eisenbahnwesens mit den großen Persönlichkeiten jener Zeit so eng verknüpft, sei ein freundlicher Lebensabend beschieden!

Zur Verbesserung des Nachnahmewesens*).

Nicht einreißen, sondern aufbauen! Betrachten wir doch die Sache vom kaufmännischen Standpunkt, und lassen wir uns nicht von kleinlichen, aus Unbequemlichkeiten entsprungenen Bedenken leiten, deren Beseitigung vielleicht gar nicht so schwierig ist, wenn nur die richtigen Leute vor die Lösung der Aufgabe gestellt werden.

Die Eisenbahnen gebrauchen, wie allbekannt, Einnahmen, viel Einnahmen, um lebensfähig zu bleiben; es sollte daher keine Einnahmequelle verstopft werden, flösse sie auch noch so spärlich. Man mache die Quelle reichlicher fließen. Es ist zwar richtig, daß eine bessere Wirtschaftlichkeit nicht nur durch Vermehrung der Einnahmen, sondern auch durch Verminderung der Ausgaben zu erreichen ist; doch wird wohl keiner der Nachnahmegegner behaupten wollen, daß durch Beseitigung der Wertnachnahmen auch nur *eine* Arbeitskraft erspart werden kann. Dagegen läßt sich eine Förderung des Nachnahmeverkehrs und damit eine Erhöhung der Einnahmen ohne Vermehrung der Arbeitskräfte und ohne weitere Ausgaben erreichen. Es ist doch zu bedenken, daß nach Fortfall der Wertnachnahmen nur ein Teil, und vielleicht nicht einmal der größere des Nachnahmeverkehrs ausgeschaltet worden ist. Die zahlreichen Nachnahmen der Rollfuhrunternehmer sollen nach den gemachten Vorschlägen doch bestehen bleiben, die sogenannten Güterabfertigungsnachnahmen müssen beibehalten werden, und bei dieser Gelegenheit möchte ich noch auf die Vorfrachten der 270 Kleinbahnen hinweisen, die auf den Übergangsstationen als Nachnahmen zu behandeln sind. Wenn den Güterkassen bei Abwickelung der Wertnachnahmen Schwierigkeiten entstehen, so liegt das wohl an einer gewissen Schwerfälligkeit der Kassenführung bei Eisenbahnen überhaupt. Man gehe den Ursachen der Schwierigkeiten nach und beseitige sie, indem man den Kassendienst beweglicher gestaltet. Wer Rosen pflücken will, muß auch die Dornen mit in Kauf nehmen. Bei der Postverwaltung würde man wohl nicht auf den Gedanken kommen, den Nachnahmeverkehr aufzuheben, weil er gewisse Schwierigkeiten in sich birgt.

Der Nachteil, der den Eisenbahnen durch Beseitigung der Wertnachnahmen erwächst, liegt nun nicht allein in der Preisgabe der Nachnahmegebühren, es geht ihnen auch der Zinsgenuß verloren für die Zeit, die zwischen Einzahlung des Betrages durch den Empfänger und Auszahlung an den Versender liegt. Viel zu wenig oder meist gar nicht wird jedoch der Umstand gewürdigt, daß den Eisenbahnen in den Wertnachnahmen ein zinsfreies Betriebskapital zur Verfügung steht, das sie sonst den eigenen Einnahmen entnehmen oder sich in anderer Weise beschaffen müßten. Welche Bedeutung dieser Umstand erlangen kann, kann ich, da mir für die Eisenbahnen hierüber kein statistisches Material zur Verfügung steht, nur an den Ausweisen der Postverwaltung zeigen. Nach dem statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich von 1915 betrugen die bei der Postverwaltung eingegangenen Nachnahmen des Jahres 1913 für das Deutsche Reich 1573 Millionen Mark. An gleicher Stelle sind die Ausgaben der Postverwaltung mit 830 Millionen Mark angegeben. Es brauchte mithin die Postverwaltung zur Bestreitung der laufenden Ausgaben eigenes Betriebskapital überhaupt nicht zur Verfügung zu halten. Ich kann einen gleichen Beweis für die Eisenbahnen nicht führen, glaube aber annehmen zu können, daß auch bei diesen der Nachnahmeverkehr so bedeutend ist, daß er nicht leichten Herzens aufgegeben werden sollte. Auf die Ersetzung der Einnahmen aus Nachnahmegebühren durch solche aus einer Zwangsversicherung gehe ich, weil dieser Vorschlag abseits des zu behandelnden Themas liegt, nicht ein.

Nach dem Vorhergesagten stehe ich auf der Seite der Nachnahmefreunde, ohne dabei das Gefühl zu haben, „Gerichtsvollzieher" der Versender zu sein. Die Frage ist nicht vom Bequemlichkeitsstandpunkt des Beamten, sondern vom Zweckmäßigkeitsstandpunkt der Verkehrsanstalt zu betrachten. Andere Anstalten, die sich berufsmäßig mit dem Geldüberweisungsverkehr befassen, würden den von den Eisenbahnen aufgegebenen Verkehr mit Vergnügen an sich ziehen, sich wohl bewußt, welchen großen Vorteil sie hierdurch erlangen. Der ohnehin dürre Stamm des Eisenbahnverkehrs würde aber um einen noch grünen Zweig ärmer geworden sein. Im weiteren Verlaufe meiner Ausführungen werde ich daher nur noch versuchen, mich dem Gedankengange des Herrn Vogel (Heidelberg) anzupassen. Da kann ich, ohne mich zum Verfechter dieser Idee zu machen, die Herrn Domsch (Schwarzenberg Sa.) aufgetauchten Zweifel zum größten Teil beseitigen. Bei Überweisung der Nachnahmen durch die Empfangsabfertigung an den Versender würde die Wertnachnahme bei der Versandabfertigung keine Bedeutung mehr haben, nur noch Kontrollzwecken dienen, und brauchte daher weder in ein Nachnahmebuch noch in ein Kreditkonto, wohl aber in das Versandbuch eingetragen zu werden. Die Wertnachnahmen bildeten also keine Entlastung der Versandabfertigung mehr, sondern müßten der Empfangsabfertigung, weil von dieser gezahlt, entlastet werden. Das Verfahren setzt eine Trennung der Nachnahmen in den Versand- und Empfangsbüchern nach Rollfuhr-, Güterabfertigungs- und Wertnachnahmen voraus. Was den unterlassenen Überweisungsvermerk im Frachtbrief anbelangt, so brauchen hierdurch Rückfragen nicht zu entstehen. Fehlt der Vermerk, so wird mit Postanweisung überwiesen.

Auch bei Erhöhung oder Minderung der Nachnahme und bei Annahmeverweigerung sehe ich keine Schwierigkeiten. Da, wie schon bemerkt, die Wertnachnahme bei der Versandstelle keine kassenmäßige Bedeutung haben würde, wäre bei dieser eine Änderung nur im Versandbuch vorzunehmen, bei der Empfangsstelle aber in allen dafür in Frage kommenden Unterlagen. Bei Annahmeverweigerungen wäre die Nachnahme einfach zu streichen oder abzusetzen; soll jedoch das Gut unter Nachnahmebelastung weitergesandt werden, so ist die Nachnahme für die erste Abfertigung zu streichen, für die Weiterabfertigung wird aber die Nachnahme wieder bedeutungslos wie bei der ersten Abfertigung, nur die Vorfracht würde eine Güterabfertigungsnachnahme werden. Man muß einen solchen Vorschlag nicht von vornherein ablehnen, sondern verstehen wollen. Die Durchführbarkeit des Vorschlages steht meines Erachtens außer jedem Zweifel. Trotzdem kann ich dem Vorschlage nicht das Wort reden. Meinen Ausführungen wird man entnommen haben, welche Wichtigkeit ich den eingezogenen Wertnachnahmen als einem den Eisenbahnen zur Verfügung stehenden Betriebskapital beimesse. Durch die sofortige Absendung der Nachnahmen an den Versender wird dieses Betriebskapital den Eisenbahnen entzogen und der Postverwaltung zugeführt. Das Geld, das die Postverwaltung aus dem Geldüberweisungsverkehr verdient, können die Eisenbahnen, wenigstens zum Teil, durch Erhebung einer Schreibgebühr für die Benachrichtigung der Versandstelle über die erfolgte Einzahlung der Nachnahme selber verdienen. Die Benachrichtigung müßte zu einer zwingenden Vorschrift gemacht werden. Nach diesen Darlegungen ergeben sich für mich folgende Forderungen:

1. Beibehaltung und weitere Förderung des Wertnachnahmeverkehrs.
2. Zahlung der Nachnahmen durch die Versandabfertigung wie bisher, jedoch nur nach Eingang einer Benachrichtigung von der Empfangsabfertigung.
3. Nachnahmebegleitscheine werden im innerdeutschen Verkehr nicht mehr ausgefertigt. Sie werden ersetzt durch die Benachrichtigung der Empfangsabfertigung, die über jede Wertnachnahme, die höher als 10 *M* ist, ausgefertigt und der Versandstelle mittelst Dienstkarte übersandt wird. Beträge bis 10 *M* werden sofort ausgezahlt.
4. Für die Benachrichtigung wird eine Gebühr erhoben, die von der Nachnahme gekürzt wird.
5. Erhebung der Nachnahmeprovision für alle Nachnahmen einschließlich Spediteurnachnahmen, ausgenommen Güterabfertigungsnachnahmen.

Nach diesen Forderungen würden die Versandabfertigungen von der Ausfertigung der Nachnahmebegleitscheine entlastet werden, wodurch eine beschleunigte Abfertigung und Arbeitsverlegung nach den Empfangsstellen erreicht wird. Die letzteren können mit mehr Ruhe, als es bei den Versandstellen möglich ist, die Benachrichtigung ausfertigen.

Alpers, V. I., Berlin.

*) Vgl. Nr. 52, S. 590 und Nr. 80, S. 867, Jahrg. 1920 d. Ztg.

Die Zukunft der englischen Eisenbahnen.

Als im Jahre 1919 das englische Verkehrsministerium gegründet würde, gab ihm das einschlägige Gesetz eine Frist von zwei Jahren, um Vorschläge für die zukünftige Gestaltung der englischen Eisenbahnen zu machen. Lange hat das Ministerium das Land im ungewissen über seine Pläne gelassen, und lange hat man sich in England den Kopf zerbrochen, mit welchen Plänen es eines Tages die Öffentlichkeit überraschen würde, ob es eine Verstaatlichung der Eisenbahnen, also die Überführung des durch und für den Krieg geschaffenen Staatsbetriebes in einen Dauerzustand mit Übergang des Eigentums an den Eisenbahnen auf den Staat oder die Rückkehr zum Privatbetrieb der Vorkriegszeit vorschlagen, oder ob es etwa einen dritten Ausweg aus den bestehenden Schwierigkeiten finden würde. Jetzt endlich hat das Verkehrsministerium auf Befehl des Königs eine Denkschrift herausgegeben, in der es seine Gedanken über die Zukunft der englischen Eisenbahnen enthüllt.

Der Grundgedanke der Denkschrift ist der, daß die Eisenbahnen von Großbritannien, also von England, Schottland und Wales, in eine Anzahl von Gruppen zusammengefaßt werden sollen, wobei die Netze der einzelnen Gesellschaften in ihrem Bestande erhalten bleiben, mit ihren Nachbarn aber so verschmolzen werden sollen, daß abgerundete Eisenbahnnetze entstehen. Ganz läßt sich der Gedanke, den so gebildeten Gruppen abgeschlossene Verkehrsgebiete zuzuweisen, nicht durchführen, weil die Netze der verschiedenen Gesellschaften ineinander übergreifen. Das erstrebte Ziel bei der Abgrenzung der Gruppen besteht darin, einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen und den Wettbewerb unter den Gruppen, soweit tunlich, zu beseitigen. Es wird zunächst vorgeschlagen, fünf Gruppen für England, eine für die Ortsbahnen von London, eine für ganz Schottland zu bilden. Von den fünf englischen Gruppen haben vier ihren Ausgangspunkt in London; sie sind nach Himmelsrichtungen eingeteilt: Süden, Westen, Nordwesten, Osten, während die fünfte, die nordöstliche, das Netz der Nordostbahn und der Hull- und Barnsley-Eisenbahn umfaßt, also im wesentlichen den Nordosten von England jenseits der Linie Hull-Leeds und entlang der Ostküste bis Berwick bedient. Die Südgruppe, bestehend aus den Netzen der Südost- und Chatam-Eisenbahn, der Brighton- und Südküsten-Eisenbahn und der Südwest-Eisenbahn, bedeckt den ganzen Süden von England von der Mündung der Themse bis zur Halbinsel Cornwall, wobei in letztere allerdings auch die zur Westgruppe gehörende Große Westbahn eindringt. Zur Westgruppe gehören dann noch die Verbindungen von London mit Birmingham und Chester durch die Große Westbahn und die Eisenbahnen von Wales. Die Nordwestgruppe schiebt sich keilartig zwischen die Westgruppe auf der einen Seite und die Ost- und Nordgruppe auf der anderen Seite ein; sie umfaßt die Netze der Nordwest- und der Midland-Eisenbahn, der Lancashire- und Yorkshire-, der Nordstaffordshire- und der Furness-Eisenbahn, also im wesentlichen die Verbindung von London mit Manchester, Liverpool und Leeds und die weiter nach Norden reichenden Eisenbahnstrecken entlang der Westküste bis Carlisle, sowie die Verbindung der Humbermündung mit Manchester und Liverpool. Die Ostgruppe endlich bedeckt das Land von der Themsemündung, entlang der Ostküste, bis Hull und Leeds, weiterhin auch bis zur Linie Newcastle-Carlisle mit den Netzen der Großen Nordbahn, der Großen Zentralbahn und der Großen Ostbahn. Mit dieser Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen greift die Regierung einen Gedanken auf, den die Eisenbahngesellschaften selbst, freilich nicht in so umfassendem Maße, schon wiederholt zu verwirklichen gesucht haben. Es handelte sich bei ihren früheren, auf dieses Ziel gerichteten Plänen immer nur um ein Zusammenarbeiten einzelner Netze, nicht um eine planmäßige Vereinigung der Eisenbahnen des ganzen Landes. Das Parlament hat sich diesen Plänen immer widersetzt, und es ist daher eine offene Frage, wie es sich zu dem Vorschlag der Regierung verhalten wird.

Die Gruppen sollen auch die kleineren, in ihrem Gebiet gelegenen Vollspurbahnen einschließen, nicht aber die Kleinbahnen. Das Ministerium hofft, die Eisenbahngesellschaften zu einem freiwilligen Zusammenschluß veranlassen zu können, will sich aber, falls das nicht innerhalb angemessener Zeit gelingt, durch ein Gesetz die Befugnis erteilen lassen, den Zusammenschluß zu erzwingen. Die Bedingungen der Vereinigung sollen dabei durch ein Gericht festgesetzt werden. Es wird zugegeben, daß die Gruppen auch nach anderen Gesichtspunkten abgegrenzt werden könnten, durch die vielleicht eine richtigere Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen gefunden werden könnte; doch wird der Umstand, daß bei dem vorstehend wiedergegebenen Vorschlag die Netze der einzelnen Gesellschaften unberührt bleiben, manche Schwierigkeiten beseitigen, die bei einer Abgrenzung der Gruppen allein nach Betriebs- und Verkehrsrücksichten entstehen würden. Es wird den Gruppen überlassen, durch Austausch von Strekken, die in benachbarte Verkehrsgebiete eingreifen, für eine bessere Abrundung ihrer Netze zu sorgen.

Für jede Gruppe soll eine Direktion — Board of Management — eingesetzt werden, die der Einheitlichkeit und auch der Sparsamkeit halber bei allen Gruppen aus nicht mehr als 21 Mitgliedern bestehen soll. Hierbei soll eine grundlegende Neuerung eingeführt werden, indem die Arbeitnehmer, Beamte und Arbeiter, an der Leitung der Eisenbahnen beteiligt werden sollen. Eine solche Direktion soll nach dem Vorschlag der Regierung aus Vertretern der Aktionäre, die die Mehrzahl bilden sollen, sowie aus Vertretern der Angestellten bestehen, von denen ein Drittel leitende Beamte und zwei Drittel Arbeiter sein sollen. Die Beamten sollen sich die übrigen Mitglieder der Direktion selbst zuwählen, während die Arbeitervertreter von den Arbeitern gewählt werden sollen. Es handelt sich also hier trotz des Ausdrucks „management" nicht eigentlich um eine Direktion, sondern mehr um einen Verwaltungsrat für die Gruppen.

Durch Gesetz sollen die Tarife im Personen- und Güterverkehr so festgesetzt werden, daß die Gruppen bei guter Leitung so viel verdienen, wie die in ihnen zusammengefaßten Eisenbahnen zu einem noch festzusetzenden Zeitpunkt vor dem Kriege verdient haben. Gelingt es, diese Einkünfte noch zu übertreffen, so soll der Staat an den Mehrerträgen beteiligt werden. Der Anteil des Staats soll aber nicht den allgemeinen Staatseinkünften zugeführt werden, sondern es soll aus ihm ein Grundstock gebildet werden, mit dessen Hilfe das Verkehrswesen in bisher zurückgebliebenen Bezirken gefördert werden soll.

Für die Festsetzung der Tarife ist die Mitarbeit eines Tarifbeirats in Aussicht genommen. Es wird zugegeben, daß die Tarife der englischen Eisenbahnen zur Zeit noch auf unbefriedigenden Grundlagen aufgebaut sind; wenn aber der jetzt bereits arbeitende Tarifbeirat des Verkehrsministeriums seine Erörterungen beendet hat, hofft man, Vorschläge für eine Gesundung des Tarifwesens der englischen Eisenbahnen machen zu können. Die Tarife müssen das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben innerhalb der einzelnen Gruppen herstellen. Sie sollen nicht ein für allemal festgesetzt werden, sondern es soll die Möglichkeit bestehen, sie jeweils den Verhältnissen anzupassen; wie das zu geschehen hat, namentlich welche Stelle für derartige Festsetzungen zuständig sein soll, kann heute noch nicht angegeben werden. · Staatsbeihilfen für die Eisenbahnen werden von vornherein abgelehnt.

Die Einnahmen der Eisenbahnen werden natürlich den Schwankungen von Handel und Verkehr folgen. Um die Benutzer der Eisenbahnen vor Übervorteilung durch die Gesellschaften zu schützen, muß letzteren die Verpflichtung auferlegt werden, daß sie ihr Unternehmen mit Sachkunde und nach wirtschaftlich richtigen Gesichtspunkten führen. Andrerseits muß die Berufung an einen Richter vorgesehen werden, wenn der Minister es ablehnt, auf ihren Antrag die mit der Überprüfung der Tarife beauftragte Stelle in Tätigkeit zu setzen.

Die jetzt bestehenden Einrichtungen zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitern, die Lohnämter u. dergl., sollen in dem neuen Gesetz, das die Eisenbahnverhältnisse regeln soll, „verankert" werden.

Die Tätigkeit des Staates gegenüber den Eisenbahnen soll sich nach drei Richtungen erstrecken; er soll einerseits die Interessen des Staates, andrerseits die der Benutzer der Eisenbahnen wahrnehmen und für einen wirtschaftlichen Betrieb der Eisenbahnen sorgen. Zu Gunsten der Allgemeinheit muß also der Staat von den Eisenbahngesellschaften verlangen können, daß sie ihre Netze so betreiben, wie es das Verkehrsbedürfnis erfordert, ferner daß alle Maßnahmen zur Sicherung des Betriebes getroffen werden. Gegen unbillige Vorschriften des Staates in diesen Beziehungen soll Berufung an ein Gericht zulässig sein. Erhöhungen des Anlagekapitals der Eisenbahnen, sowie die Art, wie solche Erhöhungen aufgebracht werden, sollen der staatlichen Genehmigung bedürfen, ebenso soll der Staat einen Einfluß auf die Ansammlung von Rücklagen für Erneuerung der Bahnanlagen u. dergl. haben. Er soll ferner befugt sein, Vorschriften für den einheitlichen Bau und die einheitliche Ausrüstung der Eisenbahnen zu erlassen, soweit diese auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes von Einfluß sind. Er soll endlich das Recht haben, das Zusammen-

arbeiten der Eisenbahnen zu fördern, also darauf zu dringen, daß sich die verschiedenen Unternehmungen einen gemeinsamen Wagenpark schaffen, daß die Werkstätten gemeinschaftlich benutzt werden, daß eine Gesellschaft der anderen die Mitbenutzung ihrer Gleise gestattet, und daß da, wo der Wettbewerb zu unwirtschaftlichem Betrieb führt, der Verkehr zuammengelegt und die Einnahmen gemeinschaftlich verwaltet werden. Um die Eisenbahnen überwachen und die Allgemeinheit über deren Verhältnisse unterrichten zu können, soll der Minister befugt sein, ihnen Vorschriften über ihr Rechnungswesen und ihre Statistik zu machen.

Die Kleinbahnen — Light Railways — sollen, wie schon erwähnt, in die Gruppenbildung nicht mit einbezogen werden. Von ihnen sagt die Denkschrift, daß sie stark auf die Unterstützung der benachbarten Hauptbahnen angewiesen sind; letztere müssen vor dem Wettbewerb der Kleinbahnen geschützt werden, der ihnen dann entstehen kann, wenn sich etwa mehrere strebsame Kleinbahnen zu einem größeren Netz zusammenschließen. Wenn aber der Nachweis erbracht wird, daß eine Kleinbahn sich in ihren Betriebsformen denen einer Hauptbahn nähert oder mit ihr in Wettbewerb tritt, so soll die Hauptbahn berechtigt sein, die Kleinbahn unter billigen Bedingungen in ihr Netz aufzunehmen. Im Gegensatz zu dem Verhalten des Staates gegenüber den Hauptbahnen wird den Kleinbahnen, die im Interesse der Landwirtschaft oder anderer Gewerbe nötig werden, eine staatliche Geldunterstützung in Aussicht gestellt. Es wird für klug bezeichnet, unter Umständen auch die Kleinbahnen zu Gruppen zusammenzufassen; die Erfahrung hat schon bewiesen, daß dies mit gutem Erfolg geschehen kann. Es muß überhaupt das Ziel der Eisenbahnpolitik des Ministeriums sein, die Entwickelung des Kleinbahnwesens in dem Sinne zu fördern, daß diese so billig wie möglich gebaut, ausgerüstet und betrieben werden. Um diesen Gedanken durchführen zu können, kann es nötig werden, die jetzt bestehende Kleinbahn-Gesetzgebung zu ändern.

Viele englische Eisenbahnen besitzen und betreiben bekanntlich Kanäle und Häfen. Über die Regelung der gesetzlichen Grundlagen für diese geht die Denkschrift ganz flüchtig hinweg. Es wird wegen der Häfen der Wunsch ausgesprochen, daß dem Verkehrsministerium in bezug auf diejenigen, die im Besitz von Eisenbahngesellschaften sind, dieselben Rechte eingeräumt werden, die es gegenüber den sonstigen Häfen besitzt. Die Frage der Kanäle wird als äußerst verwickelt bezeichnet; sie wird bereits von einem Ausschuß im Ministerium erörtert, und erst wenn dieser seinen Bericht erstattet hat, soll der Regelung der einschlägigen Rechtsverhältnisse näher getreten werden.

Die ganze Denkschrift macht einen etwas flüchtigen Eindruck; es wird in ihr selbst zum Schluß ausgesprochen, daß sie die Angelegenheit nicht erschöpfend behandeln könne. Wahrscheinlich hat man mit ihrer Veröffentlichung nur dem Drängen der öffentlichen Meinung nachgeben wollen, die immer dringender eine Aufklärung über die Absichten der Regierung in bezug auf die Regelung der Eisenbahnfrage forderte. Die Denkschrift soll nun jedenfalls ein Versuchsballon sein, der die Allgemeinheit veranlassen soll, zu den Plänen der Regierung Stellung zu nehmen. Auf Grund der so herausgelockten Ansichten beachtlicher Stellen außerhalb der Regierung wird diese dann jedenfalls ihre endgültigen Pläne bearbeiten. Die öffentliche Meinung hat es an einer Stellungnahme zu der Denkschrift nicht fehlen lassen; schon liegen Gegenvorschläge für die Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen vor, so z. B. in einer Denkschrift des Britischen Industrie-Verbandes. Die Eisenbahngesellschaften sind zunächst etwas aufgebracht über die Pläne der Regierung und werfen die Frage auf: Wie kommt die Gesetzgebung dazu, in die Rechte der Eisenbahngesellschaften einzugreifen und z. B. über die Überschüsse des Eisenbahnbetriebes zu verfügen, wenn jede Gegenleistung dafür von vornherein abgelehnt wird? Auch die Bestimmung, daß die Arbeiter an der Leitung der Eisenbahnen teilnehmen sollen, verschnupft in den Kreisen der Eisenbahngesellschaften. Sie bedeutet ein Entgegenkommen gegen die von seiten der Arbeiter erhobenen Forderungen, deren Führer, Thomas, bei einer Tagung des Internationalen Transportarbeiterverbandes in London im November 1920 den Kampf um das Recht der Arbeiter, an der Leitung der Eisenbahnen teilzunehmen, angesagt hat. Zu den springenden Punkten der Denkschrift gehört auch die wiederholt betonte Notwendigkeit, sparsam zu wirtschaften.

Auffallend und interessant ist es, daß in den vier größten, am Weltkrieg beteiligt gewesenen Ländern zur Zeit grundlegende Umwälzungen im Eisenbahnwesen im Gange sind. In den beiden Ländern englischer Zunge, England und Nordamerika, deren gemeinsames Kennzeichen bisher darin bestand, daß das Eisenbahnwesen vollständig privatem Unternehmungsgeist überlassen wurde, besteht diese Umwälzung darin, daß die bisher selbständigen Eisenbahngesellschaften unter größerem oder geringerem staatlichen Zwang zu Gruppen zusammengefaßt werden sollen. In Deutschland und Frankreich, wo in Deutschland der Staatsbahngedanke schon längst die Oberhand hatte, während in Frankreich die Staatsbahnen nur einen etwa dem Netz einer Gesellschaft entsprechenden Bruchteil des gesamten Eisenbahnnetzes ausmachen, wird eine vollständige Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens angestrebt. In beiden Ländern sind die ersten Schritte auf diesem Wege schon getan. In Deutschland hat das Reich die Eisenbahnen bereits übernommen, während in Frankreich wenigstens das Gesetz angenommen ist, das eine einheitliche Zusammenfassung der Eisenbahnen zum Ziel hat.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Reichsverkehrsminister in Hamburg.** Am 24. d. M. fand eine Aussprache zwischen den Vertretern der Hamburger Handelskammer und dem Reichsverkehrsminister Groener statt. Auf eine Anregung Max Warburgs hin betonte der Minister u. a., daß er bestrebt sei, die Staatsverwaltung zu einem nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geleiteten Staatsbetrieb zu gestalten. Sein Ziel sei, die finanzielle Autonomie der Eisenbahnverwaltung wiederherzustellen. Bei Besprechung des zwischen Hamburg und dem Reiche abzuschließenden Staatsvertrages über die Verreichlichung der Wasserstraßen sagte der Minister, daß er es als vornehmste Aufgabe seines Ministeriums ansehe, Hamburg in seiner Eigenschaft als Knotenpunkt des Weltverkehrs zu fördern.

— **Wasserstraßen in Reichsverwaltung.** Die Dresdner Beratungen der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und der Länder haben zu einer Einigung geführt. Am 1. April d. J. wird nach Zustimmung der Volksvertretungen die Verwaltung der Wasserstraßen einschließlich der Strom- und Schiffahrtspolizei sowie die Befugnisse hinsichtlich der Seezeichen und des Lotsenwesens auf das Reichsverkehrsministerium übergehen, wobei gewisse administrative Befugnisse den Landeszentralstellen verbleiben. Die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden der Länder erfolgt auf Kosten des Reiches. Die dabei auftauchenden Fragen werden durch Staatsverträge Klärung finden.

— **Der Rhein-Schelde-Kanal.** Vom Niederrhein schreibt man der „Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz“: Über die zweckmäßigste Führung des Rhein-Schelde-Kanals, dessen Bau im Versailler Friedensvertrag vorgesehen ist, scheint man sich in Belgien selbst, das den meisten Vorteil davon haben würde, noch gar nicht recht klar zu sein. Während die Regierung sich auf die Ausmündung des Kanals in Höhe von Ruhrort festgelegt hat, wünschen im Lande selbst weite Kreise, wie die Verhandlungen im Parlament letzthin gezeigt haben, eine südlichere Führung des Kanals durch das eigentliche Industrie- und Kohlengebiet hindurch und demgemäß eine Mündung in den Rhein etwa bei Neuß oder bei Köln. Die belgische Regierung sträubt sich einstweilen noch gegen den von sehr maßgebenden und sachverständigen Kreisen geforderten, wirtschaftlich und technisch erheblich überlegenen südlicheren Verlauf des Kanals, da sie auf Grund der nicht sehr geschickten Fassung des Friedensvertrages von Deutschland nur den Bau des „in Höhe von Ruhrort“ mündenden Rhein-Schelde-Kanals fordern kann. Allem Anschein nach aber ist dies nur ein rein formelles Hindernis, und es wäre unverantwortlich, sich gegen eine vorteilhaftere, auch gegen die Schweiz viel erwünschtere Linienführung nur aus dem einzigen Grunde zu sträuben, damit man nicht eingestehen muß, daß man beim Entwurf des Friedensvertrages eine unkluge Übereilung begangen hat, die der Verbesserung bedarf. Rein rechtlich ist zwar Deutschland keineswegs gezwungen, einen anderen Kanal als den „in Höhe von Ruhrort“ mündenden den Belgiern zuzugestehen, da aber Deutschland selbst größeres Interesse daran hat, einen möglichst leistungsfähigen Rhein-Schelde-Kanal zu besitzen und seine wirtschaftlichen Interessen in dieser Hinsicht sich mit denen Belgiens vollkommen decken, so ist von seiten der deutschen Regierung schwerlich irgendwelcher Widerstand zu erwarten, wenn Belgien sich der besseren Einsicht fügt und nachträglich die südlichere Führung begehrt, die, im Gegensatz zu dem bei Ruhrort endenden

Kanal, von wahrhaft mitteleuropäischer Bedeutung werden könnte.

Die eigentliche Ausmündung des Kanals bei Köln oder gar noch weiter südlich, bei Wesseling, wie sie zeitweilig vorgeschlagen wurde, kommt ja wohl heute kaum noch in Frage, seitdem Oberbürgermeister Adenauer erklärt hat, daß Köln kein Interesse an diesem Kanal habe, der einen ziemlich hohen Anstieg über die Wasserscheide nötig machen und demgemäß technisch, finanziell und allgemein volkswirtschaftlich zu manchen ernsten Bedenken Veranlassung geben würde. Aber in nicht zu großer Entfernung von Köln müßte die Kanalabzweigung wohl trotzdem gewünscht werden, und die Ausmündung der Wasserstraße in den Rhein bei Neuß scheint daher unbedingt am vorteilhaftesten für Europa zu sein.

Der bei Köln oder Düsseldorf liegende Beginn des Rhein-Schelde-Kanals scheint aber auch aus einem Grunde, auf den in den bisherigen Erörterungen noch nicht hingewiesen wurde, von größter Allgemeinbedeutung zu sein. Bekanntlich ist Köln bisher der Hauptstützpunkt des direkten Rhein-Seeverkehrs, und auch Düsseldorf spielt eine verhältnismäßig nicht unbedeutende Rolle als Rhein-Seehafen. Wenn nun der bisherige Rhein-Seeverkehr sich über eine bescheidene Bedeutung nicht zu entwickeln vermochte (1913: 515130 t Gesamtverkehr als Höchstleistung), so war vor allem der Umstand schuld, daß er sich auf zu kleinen Fahrzeugen abspielen mußte. Schiffe über 1000 t Fassungsvermögen, die erst einen wirklich rentablen Transport auf dem Unterrhein möglich machen (wo die Durchschnittsgröße der üblichen Schleppkähne 1500 bis 1700 t beträgt), sind unter den Rhein-Seedampfern nur selten zu finden. Die Durchschnittsgröße der 1914 vorhanden gewesenen 62 Rhein-Seedampfer betrug nur 912 t Fassungsvermögen, der kleinste brachte es sogar nur auf 342 t. Der Grund, weshalb größere Fahrzeuge für den Rhein-Seeverkehr meist nicht in Betracht kommen können, liegt in dem verhältnismäßig bedeutenden Tiefgang, den ihre Stabilität auf See erfordert. Der größte aller Rhein-Seedampfer, die „Bingen" mit 1770 t Fassungsvermögen und 779 Netto-Reg.-T., hat z. B. nicht weniger als 4,3 m Tiefgang. Bedenkt man nun, daß die normale Mindesttiefe in der Unterrhein-Fahrstraße nur 3,0 m beträgt, so kann man selbst ermessen, wie oft oder richtiger wie selten ein derartiger Dampfer zu verkehren vermag. Dasselbe gilt für die anderen größeren Rhein-Seedampfer, von denen z. B. die wenigen über 1300 t großen im Jahre 1913 nur an 162 Tagen zu fahren vermochten.

Ergibt sich hieraus naturgemäß schon eine ungenügende Wirtschaftlichkeit des Betriebes, so müssen sich die wirklich ausgeführten Transporte überdies durch das verhältnismäßig hohe Risiko der Reisen verteuern. Ein größerer Rhein-Seedampfer, der bei gutem Wasserstand des Stromes tief ins Binnenland eindringt, um vielleicht Köln anzulaufen, läuft immer Gefahr, daß ihm während der Reise das hohe Wasser wegsackt und daß er dann vielleicht wochen- oder monatelang untätig irgendwo im Hafen liegen muß, bis endlich ein genügend hoher Wasserstand ihm die Rückfahrt ermöglicht. Jede Fahrt der tiefgehenden Rhein-Seedampfer in den Fluß hinein gleicht also der Expedition in eine Mausefalle, und daß dabei ein wirklich großzügiger Rhein-Seeverkehr nicht recht entwicklungsfähig ist, liegt ohne weiteres auf der Hand.

In dieser Hinsicht könnte nun ein Rhein-Schelde-Kanal, der in nicht zu großer Entfernung von Köln in den Rhein mündet, ganz unschätzbare Dienste leisten — vorausgesetzt allerdings, daß er in ausreichenden Größenverhältnissen angelegt ist, um Schiffen von mehr als 3 m Tiefgang eine sichere Durchfahrt zu gewähren. Da der Kanal einen gleichbleibenden und verläßlichen Wasserstand aufweisen würde, könnte das zurzeit noch bestehende Risiko vieler Rhein-Seedampferfahrten mit einem Schlage schwinden, denn ein Dampfer von mehr als 1300 t, dem der Wasserstand im natürlichen Strom vielleicht während der Liegezeit in Köln oder Düsseldorf wegzusacken droht, würde immer noch in der Lage sein, rechtzeitig den „Notausgang" zu gewinnen, die Mündung des Rhein-Schelde-Kanals, falls dieser etwa auf der Höhe von Neuß, an der Erstmündung, den Rhein verläßt, und durch den Kanal hindurch, unabhängig von allen Schwankungen des Wasserstandes, die Nordsee neuerdings zu gewinnen.

Dieser Gesichtspunkt dürfte bedeutsam genug sein, um auch von ihm aus die wichtige Frage des Rhein-Schelde-Kanals einmal zu betrachten, was bisher noch nicht geschehen ist. Den ohnehin sehr schwerwiegenden Gründen, die für eine Ausmündung des Rhein-Schelde-Kanals nicht bei Ruhrort, sondern bei Neuß in den Rhein sprechen, fügt sich somit ein neues Glied an, dessen wahrhaft europäischer Wichtigkeit sich kein Beurteiler wird entziehen können.

— **Deutsche Lokomotiven für Java.** Nach einem amerikanischen Bericht (Engineering News-Record vom 2. Dezember 1920) hat Krupp bei der Vergebung von elektrischen Lokomotiven für die javanischen Staatsbahnen den Sieg über seine amerikanischen Mitbewerber davongetragen, die darüber natürlich nicht wenig ergrimmt sind. Es handelt sich um die Lieferung von 83 Lokomotiven. Wenn auch, sagt die Zeitschrift „Engineer", aus der unsere Quelle die Nachricht entnommen hat, der schlechte Stand der Mark der Hauptgrund gewesen sein mag, der Krupp in den Stand gesetzt hat, die amerikanischen Mitbewerber zu unterbieten, so ist es doch immerhin höchst bemerkenswert, daß eine deutsche Fabrik überhaupt in der Lage ist, einen so umfangreichen Auftrag zu angemessenem Preis zu übernehmen. Der Wunsch, das deutsche Erwerbsleben möge so am Boden liegen, daß es für einen Wettbewerb mit dem ausländischen überhaupt nicht in Frage kommt, ist augenscheinlich der Vater des Gedankens, der sich in dem englischen Erstaunen über die Möglichkeit deutscher Beteiligung an einem solchen Auftrage zu erkennen gibt. Hoffen wir, daß dem deutschen Großgewerbe noch mehr solcher Aufträge zu lohnenden Preisen zufallen mögen, so daß England und Amerika sich an den ihnen unangenehmen Gedanken gewöhnen müssen, daß neben ihnen auch noch andere Völker vorhanden sind, die den Weltmarkt mit Großlieferungen bedienen können.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium ist der Regierungsrat Osthoff zum Ministerialrat ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Ernannt wurde: der Regierungs- und Baurat Caesar, zurzeit in Kattowitz, zum Oberregierungsbaurat. — Versetzt sind: der Regierungsrat Jaquet, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Usbeck, bisher in Leipzig, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Breslau. — Einberufen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Dr.-Ing. Heinrich Meyer bei der Eisenbahndirektion in Altona und Dr.-Ing. Jakob May bei der Eisenbahndirektion in Köln.

Österreich.

— **Erhöhung der Lagergelder und Wagenstandgelder auf den österreichischen Eisenbahnen.** Die säumige Ausladung der Eisenbahnwagen durch die Empfänger sowie die verzögerte Abfuhr der Güter aus den Eisenbahnmagazinen hat dazu geführt, daß Tausende von Wagen unverhältnismäßig lange Zeit in beladenem Zustand in den Stationen verhalten und hierdurch ihrer weiteren Verwendung entzogen werden. Darunter leidet vor allem der Zuschub der Lebensmittel und der Kohle, auch die rechtzeitige und rasche Rückstellung der Wagen an die Nachbarstaaten wird behindert. Um die unbedingt notwendige rasche Entladung der Wagen zu erreichen, mußten die Lagergelder und Wagenstandgelder auf eine solche Höhe gebracht werden, daß eine Benutzung der bahneigenen Magazine oder der Eisenbahnwagen für die Lagerung von Gütern im Preise höher zu stehen kommt als die Überführung und Einlagerung in Privatmagazine. Die in Rede stehenden Gebühren wurden daher auf das fünffache Ausmaß der gegenwärtig in Geltung stehenden Sätze erhöht. Die neuen Gebühren erreichen ungefähr das Fünfzigfache der im Jahre 1914 geltenden Ansätze. Sobald eine wesentliche andauernde Besserung der Verhältnisse eingetreten sein wird, soll die Maßnahme sofort wieder gemildert oder auch ganz aufgehoben werden. Im Falle der Anhaltung von Sendungen in Unterwegsstationen infolge eines Beförderungshindernisses tritt die vorerwähnte Erhöhung der Gebühren auch derzeit nicht ein.

— **Streik der Postbediensteten wegen einer inneren Dienstangelegenheit.** Der Bundesminister für Verkehrswesen hat sich zum Gegenstand des Streites in folgender Weise geäußert: „Als die Postanstalt aus dem Bundesministerium für Handel, Industrie, Gewerbe und Bauten ausgeschieden und meinem Geschäftskreise angegliedert wurde, entstand bei der Mehrzahl der Postangestellten der Wunsch nach Gleichstellung mit den Eisenbahnangestellten. Die Eisenbahnangestellten gehören mit Ausnahme eines großen Teiles der Beamten des Ministeriums und der Direktoren der Staatsbahndirektionen nicht zu den pragmatisierten Beamten und haben seit jeher einen eigenen Status gebildet. Es erschien naheliegend, daß auch die neuhinzugekommenen Betriebsbeamten des Postdienstes nach derselben Besoldungsordnung behandelt werden, wie die anderen Betriebsbeamten des Verkehrsdienstes. Da aber der einzelne durch die Dienstpragmatik bestimmte Rechte erworben hat, die man ihm billigerweise nicht nehmen konnte, wurde der Ausweg gefunden, daß jene Beamten, die weiterhin unter der Dienstpragmatik verbleiben wollen, dies bekanntzugeben haben. Hierbei hat sich die Mehrzahl für die Entpragmatisierung ausgesprochen.

Nun ist die Frage aufgetaucht, wie der Nachwuchs zu behandeln sei. Unter Nachwuchs ist hier jene Gruppe von bereits in den Staatsdienst aufgenommenen Anwärtern zu verstehen, die noch nicht definitiv angestellt sind, und Personen, die künftig in den Staatsdienst eintreten. In der Richtung einer einheitlichen Betriebsführung und eines reibungslosen Arbeitens läge es, daß die in einem und demselben Betriebszweige wirkenden Beamten derselben Dienstkategorie angehören. Bei der Post war dies nach der Trennung der Beamtenschaft in zwei verschiedene Status nicht zu erreichen, wenngleich es als Ziel einer künftigen Organisation erscheinen muß. Jedenfalls aber erscheint es zweckmäßig, den Nachwuchs in die Besoldungsordnung einzureihen, weil damit allmählich die Gleichheit der Dienstanstellung in diesem Betriebszweige herbeigeführt wird.

Diesen meinen Standpunkt habe ich wiederholt und auch öffentlich vertreten. Leider ist die Frage, ob Besoldungsordnung oder Dienstpragmatik, nun zu einem Politikum geworden, was kein vernünftiger Mensch begreifen kann. Denn schließlich ist nicht einzusehen, warum der Wunsch, nach dieser oder jener Gehalts- und Vorrückungsordnung behandelt zu werden, ein politisches Bekenntnis sein soll. Nun ist aber von den beiden Streitteilen die Sache zu einer politischen Macht- und Erfolgfrage gemacht worden. Ich wollte die Lösung des Streites aus rein sachlichen Erwägungen nach meinen eben geschilderten Auffassungen herbeiführen. Sollte eine Ausschaltung der politischen Gründe nicht möglich sein, so müßte auch die Regierung zu der politischen Haltung der Streitteile Stellung nehmen, und für diesen Fall habe ich bereits gestern dem Bundeskanzler mein Amt zur Verfügung gestellt."

Im Ministerrat wurde vor allem die Notwendigkeit betont, bei Behandlung der Angelegenheit die Möglichkeit auszuschalten, daß diese rein innere Dienstangelegenheit auf das politische Gebiet hinübergespielt werden könne. Die Entscheidung über die Behandlung des Beamtennachwuchses bei der Post dürfe auf keinen Fall für den einen oder den anderen Streitteil einen politischen Erfolg bedeuten, sonst wäre an einen geordneten Dienstgang überhaupt im Staatsbetriebe nicht mehr zu denken. Auf dieser Grundlage und unter der Voraussetzung, daß die im Gegensatz befindlichen Beamtengruppen sich dieser Auffassung unterordnen, wird die Möglichkeit zu sachlichen Verhandlungen mit den beteiligten Beamtengruppen erblickt.

Angesichts dieser Auffassung des Kabinettsrates wurde von einer Erörterung des Rücktrittsangebotes des Bundesministers Dr. Pesta vorläufig Abstand genommen.

* * *

Nach langwierigen Verhandlungen ist der Streik beendet worden, und zwar kam die Einigung in folgender Form zustande:

Der Ministerrat ist auf Grund des von ihm eingeholten Rechtsgutachtens von Mitgliedern des Verwaltungsgerichtshofes und mit Rücksicht auf die bestehenden dienstlichen Verhältnisse zur Überzeugung gelangt, daß die Schaffung eines grundsätzlich alle Angestellten der Post-, Telegraphen- und Telephonanstalt erfassenden einheitlichen Dienstrechtes für den Betrieb den Wünschen aller Angestellten gemäß anzustreben ist. Dieses neue Dienstrecht wird im wesentlichen auf der Besoldungsordnung der Postangestellten aufzubauen sein, und es sollen dabei die Wünsche beider Teile (Abänderung des § 30) entsprechend berücksichtigt werden. Der auf die Besoldung bezügliche Abschnitt dieses Gesetzes soll durch Verordnung unter Mitwirkung des Hauptausschusses abgeändert werden können.

Der sogenannte Nachwuchs erhält, da er nunmehr in die neue Besoldungsordnung überzuführen ist, alle ihm nach der Besoldungsordnung zukommenden Bezüge. Die Angestellten, die nicht optionsberechtigt waren und nach Ablauf der Optionsfrist zu ständigen Aushilfsdienern bestellt wurden, erhalten die Nachträge nach der neuen Besoldungsordnung.

Aus Anlaß des Verhaltens bei dieser Bewegung wird kein Bediensteter einer dienstlichen Maßregelung unterworfen werden, noch eine Schädigung in geldlicher Hinsicht erleiden.

— **Südbahn.** Die Südbahnverwaltung teilt mit: Nachdem nunmehr auch die südslawische Regierung ihre Bevollmächtigten ernannt hat, ist die Einberufung der Konferenz wegen Errichtung des Régime provisoire für Sonnabend, den 5. Februar, nach Wien in Aussicht genommen.

— **Auflösung der Direktorenkonferenzen.** Laut Beschlusses aller beteiligten Verwaltungen sind die „Österreichische" und die „Gemeinschaftliche Eisenbahndirektorenkonferenz" mit 31. Dezember 1920 aufgelöst worden. Daher haben auch alle von diesen Konferenzen eingesetzten Komitees, soweit sie noch in Tätigkeit waren, mit demselben Tage ihre Arbeiten eingestellt. Die Abwicklung der noch anhängigen Geschäfte der beiden Direktorenkonferenzen, insbesondere die Aufteilung der im Jahre 1920 aufgelaufenen Kosten, wird die Direktion Wien Nordost als letzte geschäftsführende Direktion der beiden Direktorenkonferenzen besorgen.

— **Der Plan der Errichtung einer österreichischen Reedereigesellschaft.** Laut Zeitungsmeldungen führt die Kreditanstalt Verhandlungen mit der United American Line, die dem Harriman-Konzern angehört, und der Hamburg-Amerika-Linie wegen Gründung einer Reedereigesellschaft für Österreich. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Es ist aber wahrscheinlich, daß sie zu einer Verständigung führen werden. Nach dem Friedensvertrage ist es möglich, daß auch Staaten, die nicht an das Meer angrenzen, wenn sie einen in ihrem Gebiete gelegenen Hafenort aufzuweisen haben, eine Reederei errichten und Schiffe in Verkehr bringen, welche die Flagge ihres Landes führen. Als ein solcher Hafenort könnte auch Wien in Betracht kommen, da Schiffe aus dem Schwarzen Meere donauaufwärts bis Wien gelangen können. Österreich würde dann eine Flotte besitzen, die seine Flagge führt und den Seeverkehr pflegt. Diese Schiffe würden in den Dienst der Versorgung mit Lebensmitteln und Rohstoffen gestellt werden und das internationale Frachtgeschäft vermitteln.

— **Tunneldurchschlag.** Der Durchschlag des 1250 m langen Landecker Tunnels der Reschen-Scheideck-Bahn ist, wie wir dem Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt entnehmen, dieser Tage erfolgt. Der Vortrieb des Tunnels wurde im Jahre 1918 von der damaligen Militärbauabteilung der Reschen-Scheideck-Bahn in Angriff genommen. Im November 1918 erfolgte die Einstellung des Baues, der im Juli 1920 durch das Staatsamt für Verkehrswesen wieder aufgenommen wurde. Die Arbeiten machten so rasche Fortschritte, daß in knapp sechs Monaten der Durchschlag erfolgen konnte.

— **Ministerialrat Dr. Friedrich Boschan †.** Im Alter von noch nicht 50 Jahren ist kürzlich der zuletzt dem Ministerium für Äußeres zugeteilt gewesene Ministerialrat Dr. Friedrich Boschan nach kurzem Unwohlsein gestorben. Der Verstorbene war lange Zeit im Eisenbahndepartement des Finanzministeriums tätig gewesen, wo er sich namentlich mit den Angelegenheiten der Südbahn und der anderen Privatbahnen befaßte. Er galt als einer der hervorragendsten Eisenbahnjuristen. Während des Krieges hat er sich auch eingehend mit den verwickelten Fragen der Orientbahnen beschäftigt. Nach seiner Zuteilung zum Ministerium des Äußern wurde er mit den Angelegenheiten betraut, die das Eisenbahnwesen betrafen.

— **Personalnachrichten.** Der Bundespräsident hat anläßlich der Auflösung des Personalstatus der technischen Beamten der Binnenschiffahrtsinspektion im Bundesministerium für Verkehrswesen und des Fachstatus der Staatsbeamten der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen am 22. Dezember 1920 ernannt: zu Ministerialräten im Bundesministerium für Verkehrswesen: den Hofrat und Binnenschiffahrtsinspektor Ing. Karl Ebner; die Hofräte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Ing. Hermann Baravalle, Ing. Eugen Austin, Ing. Karl Soyka, Ing. Hugo Luithlen und Ing. Adalbert Stieglitz; — zum Obersanitätsrate im Bundesministerium für Verkehrswesen mit dem Titel und Charakter eines Hofrates: den Oberinspektionsrat der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Dr. med. Siegmund Fried; — zu Sektionsräten im Bundesministerium für Verkehrswesen mit dem Titel eines Ministerialrates: die Oberinspektionsräte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen mit dem Titel eines Ministerialrates Dr. Karl Suchofsky und Dr. Max Obentraut; — zu Sektionsräten im Bundesministerium für Verkehrswesen: die Oberinspektionsräte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Dr. Leopold Dautz und Dr. Erich Roskoschny; — zu Oberbauräten im Bundesministerium für Verkehrswesen: die Oberinspektionsräte der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Ing. Stanislaus Husnik, Dr. techn. Ing. Franz Gebauer, Ing. Robert Peer, Ing. Johann Milde sowie den Oberinspektionsrat der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen mit dem Titel eines Oberbaurates Dr. techn. Ing. Friedrich Steiner.

Der Bundesminister für Verkehrswesen hat den Oberbaurat des Binnenschiffahrtsinspektorates Ing. Leonhard Roesler zum Oberbaurate, die Inspektionsräte der Generalinspektion der östereichischen Eisenbahnen Ing. Johann Schwanzer, Ing. Rudolf Lorenz, Ing. Heinrich Kiessewetter, Ing. Friedrich Steinhäusl und Ing. Werner Nouackh zu Bauräten im Bundesministerium für Verkehrswesen überstellt.

Der Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe wurde

verliehen: den Zentralinspektoren der österreichischen Staatsbahnen Dr. Emil Mark und Dr. Alois Fellner, dem mit dem Titel eines Oberbaurates ausgezeichneten Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Ing. Oskar Winter, dem mit dem Titel eines Regierungsrates ausgezeichneten Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Dr. Franz Wengraf.

Der Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe wurde verliehen: dem mit dem Titel eines Medizinalrates ausgezeichneten Chefarzte der österreichischen Staatsbahnen Dr. Franz Horn.

Ungarn.

— **Der neue ungarische Zolltarif.** Das Handels- und Finanzministerium haben mit der Ausarbeitung des neuen ungarischen Zolltarifs begonnen, wobei die fachmännischen Gutachten und die Wünsche der beteiligten Wirtschaftskreise berücksichtigt wurden. Von den Interessenten wurden vier Zollisten vorgeschlagen, und zwar: 1. eine Liste von zollfreien Waren, wie Lebensmittel, Kohle, Brennholz; 2. eine Liste jener Waren, für die ein ermäßigter Zoll zu zahlen ist, z. B. Halbfabrikate und Rohmaterialien; 3. eine Liste der Luxusartikel; 4. eine Liste aller übrigen Waren mit einem dreißigfachen Zollaufgeld, wie in Österreich.

— **Ungarisch-polnische Handelsvertragsverhandlungen** sind derzeit im Zuge, denen man besonders wichtige wirtschaftliche Vorteile beimißt. Nach Abschluß dieses Vertrages soll Ungarn zunächst in Besitz erheblicher Naturschätze, in erster Reihe einer entsprechenden Menge Kohlen und Holz gelangen. Anderseits ist Aussicht vorhanden, den ungarischen industriellen Erzeugnissen ein umfangreiches Absatzgebiet zu erschließen. Von großer Wichtigkeit ist, daß es trotz anfänglicher Schwierigkeiten gelungen ist, die polnisch-ungarische Handelskammer zu errichten.

— **Neue Zugverbindung zwischen Sátoraljaújhely und Miskolcz.** Die Stadtverwaltung von Sátoraljaújhely hat an die Miskolczer Betriebsleitung eine Eingabe gerichtet, in der ersucht wird, die Eisenbahnverbindung zwischen Sátoraljaújhely Miskolcz und Budapest bequemer und rascher zu gestalten. In der Eingabe wird um Einstellung eines neuen Zuges — statt des Vormittagzuges — in der Verbindung Sátoraljaújhely-Miskolcz-Budapest ersucht. Die von der Betriebsleitung ausgearbeitete Fahrordnung wurde der Direktion der Staatsbahnen bereits zur Genehmigung unterbreitet.

— **Der Schwellenbedarf der Staatsbahnen.** Der Landesregierungskommissar für Forst- und Holzangelegenheiten hat zur Sicherung des Schwellenbedarfes der Staatsbahnen angeordnet, daß die Forstbesitzer innerhalb 8 Tagen ihre Schwellenvorräte dem Holzverwertungsamte anzumelden haben. Diese Verordnung bestimmt zugleich die zu zahlenden Preise für die auf den Eisenbahn- oder Schiffsstationen einzulagernden Schwellen sowie auch die Maße der Weichenschwellen.

— **Weinausfuhr.** Die Landesfachkommission für die Weinausfuhr hat die Bewilligung zur Ausfuhr von 90 000 hl Wein erteilt. Die Weinausfuhr hat in den jüngsten Tagen großen Umfang angenommen.

— **Einführung neuer Schnellzüge zwischen Budapest und Wien.** Nach einer Mitteilung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wird zwischen Budapest-Ostbahnhof und Wien-Westbahnhof in jeder Richtung wöchentlich dreimal ein neuer Schnellzug in Verkehr gesetzt werden. Die Züge werden unterwegs nur in Komárom und Györ (Raab) halten und nur Wagen I./II. Klasse und Schlafwagen führen. Die Reisepässe und das Handgepäck werden während des Aufenthaltes auf der Station Bruck-Királyhida im Zuge geprüft. Für die Zollrevision des aufzugebenden Handgepäcks haben die Reisenden spätestens 2 Stunden vor Abfahrt des Zuges zu sorgen. Das Fahrgeld sowie die Gepäckfracht werden in französischen Franken festgestellt. Für die Benutzung von Schlafwagenplätzen sind besondere Zuschlaggebühren zu entrichten. Die Züge haben in Wien in beiden Richtungen unmittelbaren Anschluß nach Brüssel-Ostende-London über Nürnberg-Frankfurt-Köln und nach Paris über München-Stuttgart-Karlsruhe-Straßburg.

— **Ein ungarischer Vorsitzender in der internationalen Donaukommission.** Im Sinne der Bestimmungen der Donaukomission ist der Vorsitz alle 6 Monate abwechselnd in der alphabetischen Reihenfolge der in der Kommission vertretenen Staaten von deren Vertreter zu führen. Im Sinne dieser Bestimmungen wurde das Präsidium der internationalen Donaukommission dem Vertreter Ungarns, Staatssekretär v. Miklós, übergeben. Der bisherige Vorsitzende Admiral Troubridge begrüßte bei diesem Anlaß in warm empfundenen Worten den neuen Präsidenten, wobei er unter anderem hervorhob, daß er sein Amt beruhigt und mit aufrichtiger Freude dem neuen Präsidenten anvertraue, der als genauer Kenner der Donaufragen und überzeugter Verfechter der Idee für die Freiheit der Wasserstraßen gilt. Edmund v. Miklós stehe ferner kraft seines Charakters und seiner geistigen Eigenschaften in weitesten Kreisen im berechtigten hohen Ansehen.

Der neue Präsident erwähnte in seiner Antrittsrede, daß er sich der schweren Aufgabe, die seiner harre, bewußt sei; die freundliche Unterstützung des bisherigen Vertreters jedoch werde ihm Kraft verleihen, daß er — gestützt auf die hingebungsvolle Mitarbeit des Beamtenkörpers — erfolgreiche Arbeit zu leisten imstande sein und dem Endziel, die internationale, freie Schiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen auf eine möglichst hohe Stufe zu bringen, zusteuern werde. Er stelle als überzeugter Anhänger der Internationalisierung der Wasserläufe und der freien Schiffahrt seine Dienste zur Verfügung und ersuche schließlich um die freundliche Mithilfe aller Beteiligten.

— **Übernahme der Ausforschung der Erdgasquellen durch eine englische Gesellschaft.** Die weltberühmten Siebenbürgener Erdgasquellen sind Ungarn infolge des grausamen Friedens von Trianon entrissen worden. Zwar dienen als Ersatz die im Alföld und in den südlichen Teilen jenseits der Donau erforschten Erdgasquellen, doch stößt deren weitere Ausforschung auf vollständig unüberwindbare Schwierigkeiten, da der ungarischen Regierung die nötigen vielen hundert Millionen nicht zur Verfügung stehen, zumal das inländische Kapital für andere Zwecke vorbehalten werden muß, zu deren Lösung das ausländische Kapital nicht zu beschaffen ist. In dieser schweren Lage hat die ungarische Regierung mit einer auf dem Gebiete der Erdölindustrie erfahrenen und erfolgreichen großen englischen Finanzgruppe durch Vermittlung des früheren Finanzministers Dr. Johann Teleszky einen Vertrag geschlossen, dessen Hauptbedingungen folgende sind: „Die „D'Arcy Exploration Co. Ltd.“ übernimmt auf dem Alföld und im südlich des Bálatonsees liegenden Gebiete des Dunántúl (jenseits des Donaugebietes) die Forschungsarbeiten, für welchen Zweck sie mindestens 100 000 Pfund Sterling zur Verfügung stellt. Ein Drittel der entdeckten Quellen kann die Gesellschaft zur Ausbeutung übernehmen; ein weiteres Drittel erhält sogleich der ungarische Staat kostenlos; das letzte Drittel wird zum Zwecke von Verhandlungen über die etwaige Übergabe 2 Jahre lang der ungarischen Regierung zur völlig freien Verfügung vorbehalten. Sollten die Forschungen schon vor Ablauf der festgesetzten dreijährigen Syndikatszeit zu entsprechendem Ergebnis führen, so verpflichtet sich das Syndikat, die Ausbeutung auf dem ihm übergebenen Gebiet sofort aufzunehmen, wobei die möglichst billige Versorgung der benachbarten Städte und der Hauptstadt mit Erdgas zugesichert wird. Wenn die Forschungen von Erfolg begleitet sind, hat das Syndikat mit einem Grundkapital von mindestens einer Million Pfund Sterling eine ungarische Aktiengesellschaft zu gründen, wobei die ungarische Regierung 10 % Aktien erhält, und es ihr zusteht, 25 % der Aktien zum Ausgabekurse zu erwerben. Zur Versorgung der Hauptstadt steht es dem Finanzminister frei, auch auf dem der Gesellschaft zur Erforschung überlassenen Gebiet eigene Quellenforschungen zu veranstalten. Für den Schutz der Industrie wird Sorge getragen; ferner ist die Gesellschaft verpflichtet, in der zu gründenden Aktiengesellschaft zum überwiegenden Teil ungarische Staatsangehörige als Beamte und Arbeiter anzustellen und den entlassenen Staatsbeamten so lange den Vortritt zu gewähren, bis der Beamtenkörper mindestens zu einem Drittel aus früheren Staatsbeamten besteht. Im übrigen bleibt der Gesetzartikel VI/1911 hinsichtlich des Erdgases in Kraft.“ Der Vertrag ist auf 50 Jahre geschlossen worden. Im Falle, daß die zu gründende Gesellschaft bis zum Ablauf der ersten 20 Vertragsjahre in ihrem Erdöl- und Gasgeschäfte nachweislich mindestens 4 Millionen Pfund Sterling angelegt hat, kann der Finanzminister den Vertrag unter unveränderten Bedingungen auf 25 Jahre verlängern.

In der Nationalversammlung wurde dieser Vertrag angenommen. Staatssekretär Bökh erwähnte in seiner Rede, daß der amerikanische Sachverständige Cunningham erklärt habe, daß es sich um ein vorzügliches Erdgas handle, das zu den größten Schätzen Ungarns gehört. Das Gesetz betr. den Überlassungsantrag ist unterm 29. Dezember 1920 veröffentlicht worden.

— **Die Erhöhung des Straßenbahntarifs.** Magistratsrat Anton Till unterbreitete in der jüngst abgehaltenen Generalversammlung dem Stadtausschuß die Vorlage über die Erhöhung des Straßenbahntarifs und empfahl die Tariferhöhung unter der Bedingung zu beschließen, daß die Straßenbahnen ver-

pflichtet seien, den rückständigen Beteiligungsbetrag der Hauptstadt, der 42 Millionen Kronen beträgt, in Raten, deren erste 5 600 000 K betragen würde, voll zu bezahlen, ferner die Verkehrssteuer abzuliefern, für öffentliche Beamte und Arbeiter den derzeitigen Tarif bestehen zu lassen und auch den Pensionären Begünstigungen zu gewähren. Dr. Ludwig Kollár lehnte es ab, die ungesetzlich zustande gekommenen vereinigten Straßenbahnen als Verhandlungspartei anzuerkennen. Er wünschte, man möge jede Verhandlung ablehnen, bis der Rechtszustand hergestellt sei. Er nahm gegen jede Tariferhöhung Stellung und stellte den Antrag, den Handelsminister zu ersuchen, eine Klärung in dieser Frage herbeizuführen. Die Vorlage wurde indessen angenommen und später von dem Handelsminister genehmigt.

— **Das Straßenbahnproblem.** In der Generalversammlung der Hauptstadt wurde kürzlich der Antrag des Magistrats betr. „Regelung des Rechtsverhältnisses der Vereinigten Stadtbahnen" verhandelt. Im Sinne des Antrages sollte die Hauptstadt den Vertrag der Straßen- und Stadtbahngesellschaft am 1. Januar 1921 kündigen und alle Vorbereitungen treffen, damit die beiden elektrischen Eisenbahnen am 1. Januar 1923 in betriebsfähigem Zustande in den Besitz der Hauptstadt übernommen werden können. Der Magistrat wird angewiesen, im Interesse der Ablösung auch bei den übrigen elektrischen Eisenbahnen die nötigen Schritte einzuleiten.

Ursprünglich hatte der Magistrat, im Gegensatz zu dem Standpunkt der Verkehrsabteilung und der Zwölferkommission, sich gegen die Kündigung der Verträge ausgesprochen, schließlich war aber der Standpunkt der Kommission durchgedrungen. Die Vorlage vertrat Magistratsrat Anton Till, der den Standpunkt der Sektion und des Magistrats begründete. Konstantin Zielinszky erörterte die Notwendigkeit der Verstadtlichung der elektrischen Straßenbahnen. Dr. Ludwig Kollár sprach sich gegen die Kündigung der Verträge aus, weil im Falle der Ablösung der Eisenbahnen die Hauptstadt ungeheure materielle Opfer bringen müßte, um die in trostlosem Zustande befindlichen Eisenbahnen in betriebsfähigen Zustand zu bringen. Dr. Anton Eber beschäftigte sich vom finanziellen Gesichtspunkte mit der Vorlage und billigte den Entschluß der Hauptstadt, sich freie Hand zu sichern und die Verträge zu kündigen. Redner besprach sodann die Finanzlage der Hauptstadt, die angesichts der ausländischen Schulden als eine sehr schwierige bezeichnet werden müsse. In der Überzeugung, daß alle schwebenden Fragen im Laufe der einzuleitenden Unterhandlungen gelöst und alle Schwierigkeiten behoben werden könnten, stimmte er für die Annahme der Vorlagen. Nach eingehender Verhandlung dieser Frage wurde die Magistratsvorlage einstimmig angenommen.

— **Der Flugpostverkehr.** Die Ungarische Luftverkehrsgesellschaft hat mit Rücksicht auf die Einschränkung des Eisenbahnverkehrs vorläufig an Samstagen und Sonntagen Postflüge 1. von Szeged nach Budapest und umgekehrt, 2. von Szombathely nach Budapest und umgekehrt eingeführt. Die von Szeged und Szombathely abgehenden Flugzeuge können Post nur nach Budapest befördern, hingegen nehmen die von Budapest nach Szombathely abgehenden Flugzeuge Post auch für Györ und Pápa, die von Budapest nach Szeged abgehenden Flugzeuge auch für Nagykörös und Kiskunfélegyháza mit, die auf diesen Stationen abgeworfen wird. Die Szegeder und Szombathelyer Station lassen täglich je ein Flugzeug abgehen, die andern Tags die Rückfahrt antreten. Die Budapester Station bringt täglich zwei Flugzeuge nach Szeged und Szombathely in Verkehr; beide Flugzeuge kehren am andern Tag zurück. Anläßlich der Einführung dieser Postflüge erteilt die Ungarische Luftverkehrsgesellschaft dem Publikum Ratschläge darüber, wie es sich im Falle von Zwangslandungen zu verhalten habe, wenn nämlich der Führer infolge unvorhergesehener Ursachen seine Fahrt unterbrechend eine Landung vorzunehmen beabsichtigt. Verunglückt die Maschine, muß man in erster Reihe der Brandgefahr begegnen. Wenn die Insassen verletzt sind, müssen sie sofort mit größter Vorsicht herausgehoben werden. Mittels Telephons oder auf anderem Wege sind Tragbahren zu beschaffen. Brennt die Maschine, ist der Brand mit Sand, Erde und feuchten Tüchern zu dämpfen. Das Flugzeug ist zu bewachen, und die Gendarmerie ist zu verständigen. Die internationale Bezeichnung der ungarischen Flugapparate ist ein an der Flugfläche angebrachter Buchstabe H.

Südslawisches Gebiet.

— **Die Verkehrsstockungen auf den südslawischen Südbahnstrecken.** Eine interministerielle südslawische Verkehrskommission hat ein Protokoll über die Verkehrsschwierigkeiten anläßlich der zollamtlichen Abfertigung veröffentlicht. Als Hauptgründe für die Verkehrsstockungen wurden bezeichnet: der Mangel an Zollmagazinen und Zollrevisoren in Laibach und Marburg; die Ungleichheit in der Zollabfertigung in verschiedenen Zollämtern, besonders in Kroatien, in der Bačka usw., die für die Verzollung verschiedene Erfordernisse in den Frachtpapieren aufstellen und häufig ganze Wagenladungen zurücksenden; die Überfüllung der Stationen und Züge mit Reisegepäck, das als Eilgut befördert wird. Als dringende Maßnahmen werden Vermehrung des Zollpersonals und der Baulichkeiten, einheitliche Instruktionen an alle Zollämter, Erleichterungen in der Beschaffung von Frachturkunden und Einschränkung des Eilgutverkehrs auf Sendungen mit Eilgutbegleitadresse an bestimmte Adressaten in Aussicht genommen.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Kunze-Knorrbremse an den Güterwagen der schwedischen Staatsbahnen.** Der Beschluß des schwedischen Reichstages vom Jahre 1919, die Druckluftbremsung einzuführen, bedeutet einen Markstein in der Entwicklung des schwedischen Eisenbahnwesens. Bei den engen Verkehrsbeziehungen zwischen den schwedischen Staatsbahnen einerseits und den schwedischen Privatbahnen, den norwegischen, dänischen und deutschen Eisenbahnen anderseits und bei der allgemeinen Aufmerksamkeit, welche die Sache gegenwärtig auf sich zieht, hielt es die schwedische Staatsbahn für angezeigt, das neue Bremssystem praktisch vorzuführen. Es geschah dies vor einer großen Anzahl von Vertretern der Regierung, des Reichstages, des Generalstabs, der Presse, der norwegischen, dänischen und deutschen Eisenbahnen, der schwedischen Privatbahnen u. a. am 9. bis 13. August 1920 auf der Strecke Bräcke-Ange. Die Strecke war insofern für die Vorführung besonders geeignet, als sie auf ungefähr 20 km eine fast ununterbrochene Neigung von 1 ‰ aufweist. Zu den Messungen waren u. a. der schwedische Staatsbahndynamometerwagen lit B_{07} Nr. 2249 und der preußische Staatsbahnmeßwagen Nr. 8952 verwendet. Nach eingehenden Vorträgen, Beschreibungen und Vorführungen der Bremse und ihrer Wirkungsart wurden zwei Probefahrten vorgenommen bei 45 und 60 km Stundengeschwindigkeit und 20 bzw. 33 Bremsprozenten. Den Vortrag über die Entwicklung der Bremsfrage hielt der Direktor W. Hildebrand der Knorr-Bremse A.-G. in Berlin. Die Bremsversuche bezogen sich insbesondere auch auf die Frage der Eignung der Bremse für lange und schwere Züge in starken Neigungen und für die Fälle, in denen der Lokomotivführer sich mit voller Geschwindigkeit einem Stationssignal nähert im Glauben, die Station ungehindert durchfahren zu können, und plötzlich gestellt wird, bevor er noch die Geschwindigkeit durch eine kräftige Bremsung auf einen niedrigen Wert zurückführen konnte. Obwohl gerade der letztere Fall für lange Güterzüge einer der schwierigsten ist, verlief die Probebremsung glatt. Auch alle übrigen Versuche haben voll befriedigt und bewiesen, daß die Bremskraft auch bei langen Zügen nach Belieben geregelt werden kann, daß der Zug den kräftigsten Bremsungen unterworfen werden kann, ohne daß an den Zug- und Stoßeinrichtungen gefährliche Beanspruchungen auftreten, und ohne daß die vorhandenen Bufferfedern durch kräftigere ersetzt zu werden brauchen, daß auch bei verhältnismäßig niedriger Bremsung befriedigende Bremswege erreicht werden, und daß die Bremse nicht erschöpft werden kann. Als besondere Vorzüge der Kunze-Knorrbremse ergaben sich: Die Durchschlaggeschwindigkeit ist auch bei Betriebsbremsungen verhältnismäßig groß, der Luftverbrauch bei Vollbremsung ist verhältnismäßig gering, bei belasteten Wagen wird erhöhte Bremskraft erzielt, so daß die Bremswagenzahl verhältnismäßig niedrig gehalten werden kann; der Personenzugbremse kann ungefähr die gleiche Wirkungsweise gegeben werden wie einer Güterzugbremse, so daß Personen- und Güterwagen in beliebiger Zahl zusammengekuppelt werden können. Zur Handhabung der Bremse ist ein besonders hoher Grad von Geschicklichkeit nicht erforderlich, und das Personal findet sich mit dem neuen Bremssystem leicht zurecht.

Bei den für den verflossenen Weihnachtsverkehr wie in den früheren Jahren so auch diesmal eingelegten Eilgüterzügen hat es sich sehr günstig fühlbar gemacht, daß diese Züge diesmal ausschließlich mit Wagen ausgestattet werden konnten, die für das neue Kunze-Knorrbremssystem eingerichtet sind. Infolgedessen konnte den Zügen eine größere Geschwindigkeit als im Vorjahre verliehen werden, und es wurden dadurch die Beförderungszeiten verkürzt.

Es hat sich neuerdings ein weiterer Grund ergeben, die an sich schon so eilig wie möglich geförderte Einführung der Druckluftbremse weiter zu beschleunigen und zwar im Zusammenhange mit der Beförderung von frischem Fleisch und Fisch nach Deutschland. Die deutschen Eisenbahnbehörden

haben nämlich erklärt, daß sie nicht für Ankunft dieser Sendungen in guter Verfassung haften können, sofern die Wagen nicht mit einer solchen Bremse versehen sind. Sendungen solcher frischer Waren werden nämlich in Deutschland mit Eilgüterzügen befördert, die ausschließlich mit Wagen mit genanntem Bremssystem ausgerüstet sind, wodurch es ermöglicht wird, diese Züge mit einer den Personenzügen vergleichbaren Geschwindigkeit durchzuführen. Deutschland hat es den schwedischen Staatsbahnen daher nahegelegt, für diese Sendungen ausschließlich Wagen mit Druckluftbremse zu verwenden. Schweden erkennt diese Forderung als begründet an. Die Einführung der Druckluftbremse ist nunmehr soweit vorgeschritten, daß 1090 Wagen mit Leitungen und Vorrichtungen für diese Bremsart ausgerüstet sind, und da die Staatsbahnen schon vorher ungefähr 1500 Wagen mit Druckluftbremse hatten, so verfügen sie jetzt über nahezu 2600 so ausgestattete Wagen. Obgleich diese Anzahl nur ein Zehntel des ganzen Staatsbahngüterwagenbestandes ausmacht, so konnten doch Druckluftbremswagen in geschlossenen Zügen für gewisse Transporte wie Zuckerrüben in Schonen, Weihnachtseilgüterzüge und gewise Holzmasse- und Bauholztransporte angewendet werden. Die Eisenbahndirektion hat beim Reichstag Mittel für eine beschleunigte Einführung der Druckluftbremse angefordert. Dr. S.

— **Schwedisches Staatsbahnbudget.** Mit Rücksicht darauf, daß die meisten Transporte auf der Strecke Luleå-Riksgränsen, namentlich der Transport von Erz, durch Abkommen an gewisse feste Transportabgaben gebunden sind, und die Staatsbahnen als Entgelt die Sicherheit der Deckung eines etwaigen Betriebsverlustes bei diesem Verkehr haben, hat sich die Eisenbahndirektion entschlossen, für das Jahr 1921 sowohl bei den Berechnungen der Einnahmen wie der Ausgaben den Verkehr auf der Riksgränsbahn vom übrigen Verkehr auszuscheiden und als Einkommen auch gewisse Forderungen wegen eingetretenen Betriebsverlustes auf den Erzbahnen für das Jahr 1920 einzusetzen. Der Umstand, daß die Luossavaara-Kiirunavaara-A.-G. bisher ihre Ersatzpflicht für den entstandenen Verlust nicht anerkannt hat, so daß die Sache richterlicher Prüfung unterstellt werden mußte, bildet kein Hindernis, daß die Staatsbahnen die Forderung für den Betriebsverlust im Erztransport des vergangenen Jahres als Einkommen im nächsten Jahr einstellen. Die Direktion ist der Ansicht, daß die Weigerung der Gesellschaft jeder Begründung im bestehenden Abkommen entbehrt, und daß die Forderung der Staatsbahn ganz sicher ist.

Als voraussichtliches Ergebnis des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1921, ausschließl. Erzbahnen, gibt die Direktion folgende Beträge an: Einnahmen 333,5 Mill. Kr., Ausgaben 302 Mill., also 31,5 Mill. Kr. Überschuß. Dieser Überschuß würde gerade das in den Staatsbahnen ausschl. Erzbahnen niedergelegte Anlagekapital verzinsen. Die Eisenbahndirektion erinnert jedoch daran, daß eine Fortdauer oder eine weitere Verschlechterung der gegenwärtig herrschenden Depression im Jahre 1921 die Einnahmen unter die berechneten hinunterdrücken kann, und daß ein solcher Fehlbetrag nur teilweise durch eine voraussichtliche Minderung der Ausgaben ausgeglichen werden könnte, sowie daß bei stark zurückgehenden Konjunkturen, wenn die Erzbahnen außer Rechnung gelassen werden, ein Betriebsverlust bei den Staatsbahnen entstehen wird. Die Direktion erklärt jedoch, daß sie in einem solchen Falle, da nach einer Äußerung des Reichstages beim Staatsbahnbetrieb kein Verlust auftreten soll, an die Regierung mit der Anregung von Tariferhöhungsmaßnahmen herantreten wird, um das wirtschaftliche Ergebnis zu bessern.

Was das Ergebnis des Staatsbahnbetriebes für 1922 betrifft, so betont die Direktion, daß die Unsicherheit der in diesem Jahre wirkenden wirtschaftlichen Einflüsse kaum geringer ist als für frühere Jahre. Jedoch will es der Direktion scheinen, als ob nunmehr nicht bloß das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben gewonnen ist, sondern daß auch ein der Verzinsung des in den Staatsbahnen niedergelegten Kapitals entsprechender Ertrag zu erwarten ist. Da die Jahresverzinsung des Staatsbahnanteils an den Staatsschulden am Schlusse des Jahres 1921 etwa 37 Millionen Kr. erreichen wird, so schlägt dieDirektion in annähernder Übereinstimmung mit der Berechnung für 1921 vor, daß in das Reichsbudget für das Jahr 1922 folgende Beträge aufgenommen werden: Einnahmen 357 Mill. Kr., Betriebsausgaben 320 Mill., also Überschuß 37 Mill. Kronen. Dr. S.

— **Zweifel über das System der Elektrisierung der schwedischen Staatsbahnen.** Der letzte Reichstag hat für die Elektrisierung der Strecke Stockholm-Göteborg bekanntlich 75 Millionen Kronen genehmigt. Der technische Teil der Aufgabe schien vollkommen geklärt, und nach Auffassung der Eisenbahndirektion schien kein Grund vorhanden, für die Fortsetzung der Elektrisierung der Staatsbahnen ein anderes Stromsystem in Anwendung zu bringen, als den an der Reichsgrenzbahn schon mit besonders gutem Ergebnis angewendeten Einphasenwechselstrom. Zwar hatten einige Berater vorgeschlagen, auch Firmen, die das Gleichstromsystem vertreten, zum Angebot zuzulassen, aber die Eisenbahndirektion verhielt sich ablehnend, da ein Hinausschieben des Entschlusses über die Stromsystemfrage die an sich schon schwierige Aufgabe der Elektrisierung der schwedischen Staatsbahnen nur erschweren und verwirren würde, ohne entsprechenden Gewinn zu bringen. In diese Verhältnisse hat nun die Studienreise des Generaldirektors Granholm der schwedischen Staatsbahnen (in Begleitung mit dem Chef des elektrotechnischen Bureaus der Eisenbahndirektion Öfverholm), von der wir S. 1020/1920 d. Ztg. berichteten, scheinbar einen Umschlag zugunsten des Gleichstromsystems gebracht. Die von der Studienreise Heimgekehrten scheinen sich darüber im klaren zu sein, daß man die Sache neu untersuchen müsse. Es werden daher bereits Stimmen laut, die es befürworten, die Elektrisierung der Bahnstrecke Stockholm-Göteborg noch hinauszuschieben. Die Voraussetzungen, die den Wirtschaftlichkeitsberechnungen zugrunde lagen, und denen noch zu der Zeit des Antrages und der Genehmigung durch den Reichstag eine gewisse Berechtigung zukam, seien andere geworden. Von dem während der Hochkonjunktur herrschenden Verkehre ausgehend, rechnete man mit einer für die Zukunft gleichbleibenden oder gar noch wachsenden Verkehrsstärke. Aber diese Erwartungen seien nunmehr sehr unsicher. Der Konjunkturniedergang habe sich auch schon im Eisenbahnverkehr geltend gemacht, und der starke Verkehr, der Voraussetzung ist, wenn eine Elektrisierung wirtschaftlich sein soll, sei augenblicklich nicht mehr gegeben. Weiter ausschlaggebend waren die hohen Kohlenpreise; aber diese seien gefallen, und es sei nicht ausgeschlossen, daß man in absehbarer Zeit wieder auf einen so niedrigen Kohlenpreis zurückkommt, daß der Gewinn der Elektrisierung im Verhältnis zum Dampfbetrieb sehr gering wird und keine Verzinsung des auf die Elektrisierung verwendeten Kapitals mehr erzielt wird. Da zudem dem Gleichstromsystem nunmehr so große Vorteile, insonderheit in bezug auf Störungen der Telegraphen- und Telephonleitungen, zuerkannt werden, daß sein Mitbewerb gesichert scheine, dürfe man überhaupt nicht mehr die Sache so betreiben, wie es bisher vorgesehen war. Man müsse dabei zugleich bedenken, daß das Gleichstromsystem, falls ihm der Vorzug gegeben würde, zur Zeit von schwedischen Werkstätten nicht geliefert werden könne, weil diese auf diesem Gebiete nicht soviel Erfahrung besitzen, daß sie mit ausländischen und insbesondere mit amerikanischen Firmen in Wettbewerb treten können. In den gegenwärtigen Zeiten der Geldknappheit eine Anleihe von 75 Millionen aufzunehmen, die dann größtenteils außer Landes fließe, sei keine gute Wirtschaft. Es sei da besser, die Sache aufzuschieben. Bis dahin könne sich dann auch die schwedische Industrie einrichten, und es könne eine Lieferung von großer wirtschaftlicher und nationaler Bedeutung der heimatlichen Industrie gerettet werden. Dr. S.

— **Der französische Zwei-Meere-Kanal.** Der alte Wasserstraßenpionier Mahaut, der sich vom gewöhnlichen Seemann zum Journalisten und zum Vorkämpfer der Wasserstraßen Frankreichs emporgearbeitet hat und der seit 1875 die Projekte der Schiffbarmachung der Loire bekämpft, weil nur ein Seitenkanal hier wirksam sein könne, hat in einem Schreiben an die Regierung darauf hingewiesen, daß die Verbindung des Mittelmeeres mit dem Atlantischen Ozean durch den Zwei-Meere-Kanal von der Loire zur Rhone heute unerläßlich sei. Dieser Kanal müsse von Marseille ausgehen und in Nantes ausmünden. Er würde in fünf Abschnitte zerfallen, nämlich Marseille-Arles, Arles-Lyon, Lyon-Roanne, Roanne-Briarre und Briarre-Nantes. Durch diesen Kanal würde die Entfernung Marseille-Havre um 100 km verkürzt und er würde drei Meere miteinander verbinden, nämlich das Mittelmeer, die Nordsee und den Atlantischen Ozean. Die Häfen von Paris, St. Nazaire, Havre und Marseille würde er in direkte Verbindung miteinander bringen. In Lyon, das zu einem großen Binnenhafen würde, müßte der Verkehr der Provinzen des Nordens und Ostens und derjenige von Belgien-Holland, Deutschland und der Schweiz zusammentreffen.

— **Betriebsergebnisse englischer Eisenbahnen.** Zum ersten Male seit der Begründung des Transportministeriums wies der Monatsbericht der britischen Eisenbahnen für den Monat September eine Mehreinnahme über den von der Regierung garantierten Gewinn hinaus auf. Diese Garantie beläuft sich, wie der Transportminister kürzlich mitgeteilt hat, auf 300 Millionen Pfund im Jahr, so daß demgegenüber der Septemberüberschuß mit etwas unter 228 500 Pfund nur sehr unbedeutend ist. Er dürfte sich auch wahrscheinlich in den folgenden Monaten nicht wiederholt haben. Der Kohlenstreik hat den Eisenbahnen einen Verlust an Einnahmen von schätzungsweise 8 Millionen Pfund gebracht. Infolge der Steigerung der

Indexzahlen für die Lebenshaltung, denen bekanntlich die sogenannten gleitenden Lohnsätze angepaßt sind, muß auch für den Monat Oktober mit einer bedeutenden Erhöhung der zu zahlenden Löhne gerechnet werden. Die unter der Garantie bestehende und noch nicht geleistete Entschädigungsverpflichtung für die Mehrkosten für die während der letzten Jahre verzögerten Materialerneuerungen werden gegenwärtig von einem unter dem Vorsitz Lord Colwyns stehenden besonderen Komitee festgestellt. Der unter diesem Titel an die Eisenbahngesellschaften zu zahlende Betrag schwankt zwischen 140 und 400 Millionen Pfund.

Der neue Transportgesetzentwurf, welcher über das Schicksal der zukünftigen Gestaltung der Eisenbahnkontrolle in England zu entscheiden haben wird (vgl. den Aufsatz auf S. 67 dieser Nummer), befindet sich gegenwärtig in Bearbeitung und wird wahrscheinlich in der nächsten Session dem Unterhaus vorgelegt werden. Es wurde bereits anderweitig mitgeteilt, daß das Parlamentsmitglied Thomas auf dem in der vergangenen Woche in London abgehaltenen Eisenbahnerkongreß darauf hinwies, daß bei dieser Neuregelung die Eisenbahnarbeiter wesentlich mitzuwirken haben würden und eine Beteiligung an der zukünftigen Verwaltung der britischen Eisenbahnen fordern.

— **Eisenbahnunfälle in England und Amerika.** Das Jahr 1920 ist für die englischen Eisenbahnen in bezug auf Unfälle ein glückliches gewesen: es sind nur vier Reisende tödlich verunglückt. Es wird in dieser Beziehung allerdings noch von den Jahren 1901 und 1908 übertroffen, die ohne Todesfall verlaufen sind; auch 1909 mit einem tödlichen Unfall und 1916 und 1918 mit je dreien sind als noch glücklichere Jahre zu verzeichnen. Abgesehen von den Jahren 1901, 1908 und 1909 bedeutet 1920 insofern eine Höchstleistung in bezug auf Betriebssicherheit, als nur ein Zugunfall vorkam, bei dem Reisende getötet wurden. Das Jahr 1917 steht dem Jahre 1920 in dieser Hinsicht zwar gleich; der Unfall jenes Jahres forderte aber 12, der dieses Jahres dagegen nur 4 Opfer. Er ereignete sich am 17. Juli auf der Lancashir und Yorkshire-Eisenbahn, wo ein Zug bei auf Halt stehendem Signal ausfuhr und infolgedessen mit einem anderen Zug zusammenstieß. Außer diesem Unfall auf den Fernbahnen ist noch einer auf den Londoner elektrischen Schnellbahnen zu verzeichnen, wo beim Überfahren eines Prellbocks eine Dame getötet wurde.

Zu gleicher Zeit mit diesen Angaben über die Unfälle des Jahres 1920 veröffentlicht Railway Gazette einige Mitteilungen über die Ergebnisse der Untersuchung von Eisenbahnunfällen durch das Verkehrsministerium, das die in dieser Beziehung früher vom Handelsministerium ausgeübten Befugnisse übernommen hat. Das Verkehrsministerium hat im Jahre 1920 19 Eisenbahnunfälle untersucht; die darüber veröffentlichten amtlichen Berichte beziehen sich auf diejenigen, die sich bis in den Oktober ereignet haben. 11 von diesen Unfällen bestanden in Zusammenstößen, 3 in Entgleisungen, 5 im Auffahren auf Prellböcke. Von drei von diesen Unfällen wurden Personenzüge betroffen. Von den Zusammenstößen waren drei auf das Überfahren von Haltesignalen, einer auf falsche Signalstellung, einer auf falsche Weichenstellung, die boshafterweise herbeigeführt war, einer auf eine im Hauptgleis stehende, bei Nebel in Vergessenheit geratene Leerlokomotive, einer auf Versagen der Blockeinrichtung, einer darauf zurückzuführen, daß der Führer aus Furcht vor einem Zusammenstoß von der Lokomotive absprang, ohne den Dampfhebel zu schließen. Zwei Entgleisungen kamen beim Aufschneiden von Weichen vor, bei einer wurde die Weiche unter dem Zuge umgestellt.

Wenn die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten wesentlich höhere Unfallzahlen aufweisen, so darf man bei ihrer Würdigung den Unterschied in der Größe der Eisenbahnnetze nicht außer acht lassen. Das Bundesverkehrsamt hat kürzlich den Bericht über 1919 veröffentlicht, in welchem Jahr bei Zugunfällen 110 Reisende getötet wurden. 1917 waren es 131, 1918 war die Zahl mit 286 Todesfällen selbst für Amerika außerordentlich hoch. Das muß wohl mit dem starken Kriegsverkehr zusammenhängen, der zu zwei schweren Zugzusammenstößen mit allein 68 und 101 Toten führte. Die Zahl der bei Zugunfällen verletzten Reisenden ist jedoch in den drei Jahren ungefähr dieselbe geblieben; sie betrug 1917: 4460, 1918: 4655 und 1919: 4549. Todesfälle von Eisenbahnbediensteten bei Zugunfällen kamen 1917: 439 mal, 1918: 547 mal, 1919 dagegen nur 359 mal vor; die Zahl der Verletzungen von Bediensteten war 4214, 4179 und 2955. Auch hier schneidet das Jahr 1919 wesentlich günstiger ab als seine beiden Vorgänger, wahrscheinlich eine Folge davon, daß die durch den Krieg hervorgerufene Hochflut überwunden war und sich im Gegenteil infolge von wirtschaftlichen und Verkehrsschwierigkeiten eine Ebbe bemerkbar machte. Die Zahl der Zugunfälle war 24 595 im Jahre 1918 und 25 596 im Jahre 1919. Diese hohe Zahl hängt vermutlich insofern mit der Teuerung zusammen, als das Bundesverkehrsamt als Unfälle nur solche verzeichnet, bei denen der Sachschaden eine gewisse Höhe erreicht hat. Bei den jetzigen Preisen überschreitet er natürlich diese Grenze heute in vielen Fällen, in denen er früher darunter blieb. Nicht recht zu erklären ist aber dabei das Sinken der Zahl von Zusammenstößen von 8715 im Jahre 1918 auf 6904 im Jahre 1919 bei gleichzeitigem Anwachsen der Zahl der Entgleisungen von 13 586 auf 15 897.

— **Ein russischer Riesenviadukt.** Während des Krieges wurde in Rußland eine Eisenbahnbrücke gebaut, die nicht allein wegen ihrer Länge von 2561 m und wegen der in der Bauzeit zutage getretenen Schwierigkeiten Beachtung verdient, sondern auch weil sie die Entfernung zwischen Moskau und Tscheljabinsk, dem Anfangspunkt der Transsibirischen Eisenbahn, bedeutend verkürzt, also auch unter dem Gesichtspunkte des internationalen Verkehrs von Wichtigkeit ist. Die Brücke führt, wie wir den Baseler Nachrichten entnehmen, bei Simbirsk über die Wolga und soll eine viel weiter südlich bei Batraki gelegene alte und schwache Brücke ersetzen. Außer der Verkürzung der Fahrstrecke fällt noch der weitere Umstand in Betracht, daß beim Neubau auch auf die schweren Lokomotiven des transsibirischen Bahnnetzes Rücksicht genommen ist. Bis jetzt hatten zwei Bahngesellschaften, die Moskau-Kasanbahn, und die Wolga-Bugulmabahn, ihren Endpunkt auf einem der beiden Wolgaufer, und die Verbindung zwischen den zwei Kopfstationen wurde mittels Fähren aufrechterhalten, was bei hohem Wasserstande und bei Eisgang mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Die einzelnen Bogen der neuen Brücke haben eine Spannweite von 158,4 m, und die Kosten beliefen sich nach der französischen Zeitschrift „Génie Civil" auf 40 Millionen Franken. Während des Baues kamen schwere Erdrutsche vor infolge des Eindringens von Wasser in den Bahndamm. Die Brücke bildet ein Glied in den neuen Eisenbahnbauten, die vor dem Krieg in Rußland beschlossen wurden und die bereits fertig waren, als die allen solchen Unternehmungen Einhalt gebietende Revolution ausbrach. Wenn für das ehemalige Zarenreich wieder ruhigere Zeiten angebrochen sind, gedenkt man das Eisenbahnnetz vollenden zu können; dadurch soll ein rascher Abtransport von Bodenerzeugnissen aus dem südöstlichen und südlichen Rußland sowie die Ausbeutung der reichen Bergwerke im Uralgebiet ermöglicht werden. Ferner hofft man auf diesem Wege Baumwolle aus Turkestan und Buchara auf den westeuropäischen Markt bringen zu können.

Fremde Erdteile.

— **Untertunnelung des Suezkanals?** Wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, verlautet aus englischen Regierungskreisen, daß eine Untersuchungskommission den Bau eines Tunnels unter dem Suezkanal empfohlen hat, um einen direkten Eisenbahnverkehr zwischen Ägypten und Palästina möglich zu machen. Die englische Regierung soll dem Plane zugestimmt und die erforderlichen Verhandlungen eingeleitet haben.

— **Eisenbahnen in Syrien.** Die französische Regierung beabsichtigt den Bau von zusammen etwa 300 km Eisenbahnen in Syrien, die Beirut mit Sidon und Tripoli, sowie letzteren Ort mit Homs verbinden sollen.

— **Unfall auf der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Bahn.** Einen lehrreichen, wenngleich für die Milwaukee-Bahn recht kostspieligen Beitrag zur Frage der Stromrückgewinnung bei elektrischen Gebirgsbahnen erbrachte im Juni 1920 der Unfall eines 2500-t-Güterzuges dieser Bahn*). Der Unfall erfolgte dadurch, daß der Führer der elektrischen Lokomotive beim Abwärtsrollen des Zuges in 22 ‰ Neigung die Bedienung der Bremsumschaltung zur Stromrückgewinnung, die bei einer Geschwindigkeit zwischen 24 und 32 km/St. (!) geschehen sollte, infolge der großen Beschleunigung des Zuges verpaßte. Bei dem Versuch, die Triebmotoren bei 32 km/St. gegen das Netz zu legen, löste der Überstromschalter aus, und, durch dieses Geschehnis verwirrt, zog der Führer die Luftbremse zu spät an. Eine Schnellbremsung bei 57 km/St. hatte angesichts des Umstandes, daß der Zug nur aus Wagen mit Handbremsen bestand, keinerlei Wirkung, und so sauste der ganze Zug die 20 km lange Neigung abwärts, wobei in Kurven und Weichen die Güterwagen zur Entgleisung kamen oder umschlugen und auch Zerstörungen einzelner Oberbaustrecken, der Fahr- und Speiseleitungsmaste eintraten. Einzig die elektrische Loko-

*) Electric Railway Journal vom 21. 8. 20.

motive (Bauart 2 D + D 2) kam ohne Schaden davon. Sie hatte nach Aufzeichnung des Geschwindigkeitsmessers maximal 80 km/St. erreicht und konnte erst nach 15 km weiterer Fahrt stillgesetzt werden.

Dieser Unfall gibt der Beurteilung der Stromrückgewinnung neuen Stoff. Er zeigt erstens, daß es sehr bedenklich ist, den Zug zum größten Teil auf das Lokomotivgewicht abstützen zu wollen. Dieser Umstand war jedenfalls auch der Grund, weshalb man dem fraglichen Zuge hinten eine Mallet-Dampflokomotive als Rückenbremse beigegeben hatte, die natürlich beim Eintritt der Wagenentgleisungen wirkungslos blieb, und deren Mannschaft froh war, von dem unheilvollen Zug abgetrennt zu werden und die eigene Lokomotive zum Halten gebracht zu haben. Der Unfall zeigt ferner, daß Nutzbremsschaltungen, die Schaltmanöver durch den Führer bedingen, gefährlich in der Anwendung sind. Hierzu müssen die bis jetzt bekannten Gleichstrom- und Wechselstromschaltungen gerechnet werden.

Beim Drehstrombetrieb und dem Betrieb durch Phasenumformerlokomotiven ist die auch hier bestehende Schwäche, nur innerhalb gewisser Geschwindigkeitsgrenzen Nutzbremsung zu ermöglichen, durch die selbsttätige Wirkung der Schaltung weniger groß. Immerhin haftet auch diesen Schaltungen, ebenso wie einer Kurzschlußbremsung der Lokomotivmotoren, eine eisenbahntechnische Schwäche an, die am besten durch die Einrichtung einer durchgehenden Güterzug-Luftbremse behoben wird. Man brauchte dann den Elektrotechniker beim Entwurf der Motoren und Schaltungen nicht mit Rücksichtnahmen zu quälen, die letzten Endes praktisch doch nichts Vollwertiges im rauhen Eisenbahndienst ergeben.

A. Marschall.

— **Von den amerikanischen Eisenbahnen.** In den Vereinigten Staaten besteht ebenso wie in Deutschland, England, Frankreich, Italien eine sehr erhebliche Wohnungsnot; die Schuld daran tragen, so wurde von dem Wiederaufbauamt von Sachverständigen behauptet, die Eisenbahngesellschaften, da sie eine Anzahl von Beschränkungen für die Beförderung von Baustoffen eingeführt haben. Die Eisenbahngesellschaften sind dagegen ihrerseits bemüht, den erhöhten Anforderungen des Verkehrs zu entsprechen, ohne die ihnen fehlenden Betriebsmittel durch Neuanschaffungen zu ersetzen, indem sie die vorhandenen Betriebsmittel gründlicher auszunutzen versuchen. Die hierfür aufgestellten Richtlinien kommen darauf hinaus, daß die Tagesleistung eines Güterwagens auf rd. 50 km erhöht und daß die Ladefähigkeit mit 30 t angesetzt wird. Die Höhe der letzteren Zahl macht es unmöglich, in bezug auf die Leistung, ausgedrückt in dem täglich zurückgelegten Weg, einen unmittelbaren Vergleich mit den Leistungen der Güterwagen in Deutschland anzustellen, wo sie 54 km beträgt (Ztg. d. Ver. Deutscher Eisenb.-Verw. Nr. 84 v. 20. Nov. 1920, S. 917). Wenn das angedeutete Ziel erreicht wird, bedeutet das eine Steigerung der Wagenleistungen um 40 %; die Ausnutzung des Wagenparkes muß also jetzt recht mangelhaft sein; und es ist klar, daß es unmöglich ist, einen Wagenpark zu beschaffen, der bei der jetzigen, stark unter dem Höchstmaß bleibenden Ausnutzung dem Verkehrsbedürfnis genügen könnte. Andererseits wäre es ein sehr günstiges Ergebnis, wenn man eine Verstärkung des Wagenparks um 40 % nur durch zweckmäßige Betriebsmaßnahmen vermeiden und trotzdem dasselbe Ergebnis wie mit dieser Verstärkung erreichen könnte. Die Eisenbahngesellschaften haben die Empfänger und Versender von Gütern gebeten, sie bei ihren Bestrebungen in dieser Richtung zu unterstützen. Der Eifer, den sie dabei entwickeln, wird von der bekannten Zeitschrift Engineering News-Record, die den Eisenbahngesellschaften nicht sehr günstig gesinnt zu sein scheint, als ein Zeichen eines schlechten Gewissens ausgelegt. Die Gefahr einer Verstaatlichung der Eisenbahnen wird als noch nicht überwunden angesehen, und bei dem Beweis, daß die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in ihrer jetzigen Form das Verkehrsbedürfnis zu befriedigen vermögen, einem Beweis, den sie jetzt zu führen versuchen, handelt es sich für sie um einen Kampf ums Dasein. Um ihre Uneigennützigkeit und ihr Bestreben, lediglich dem Verkehr zu dienen, zu zeigen, haben die Eisenbahngesellschaften — ein ganz ungewöhnlicher Vorgang — beim Bundesverkehrsamt den Antrag gestellt, die Schiffsfrachten auf den großen Seen herabzusetzen, um den Verkehr von der Eisenbahn auf den Wasserweg abzulenken. Wahrscheinlich liegen die Verhältnisse so, daß die Eisenbahnen den Verkehr ohne Mitwirkung der Wasserstraßen nicht mehr bewältigen können; ihre Unfähigkeit tritt aber weniger, vielleicht auch gar nicht in die Erscheinung, wenn nach der Abdrängung des Verkehrs auf den Wasserweg bloß noch soviel davon für sie übrig bleibt, wie sie in ihrem jetzigen heruntergewirtschafteten Zustand zu bewältigen vermögen.

Unterstützt werden die Eisenbahnen in ihren auf bessere Wagenausnutzung gerichteten Bestrebungen z. B. von den Bauunternehmern. Eine große Vereinigung dieser Kreise hat sowohl ihre Mitglieder als auch die der Vereinigung nicht angehörenden Unternehmer aufgefordert, den Eisenbahnen Unterlagen über bevorstehende Eisenbahntransporte zu liefern. Sie sollen Ausgangspunkt, Ziel und Umfang der Sendungen und die Zeit, über die sie sich verteilen, angeben. Dadurch soll den Wagenverteilungsausschüssen, die kürzlich ins Leben gerufen worden sind und in denen neben Vertretern der Eisenbahngesellschaften und Unternehmer, Fabrikbesitzer und Vertreter des Handels sitzen, die Möglichkeit gegeben werden, die nötigen Vorbereitungen zur Beschaffung und Gestellung der Wagen zu treffen. Da auf Anordnung des Bundesverkehrsamts Kohlentransporte eine Zeitlang ein Vorrecht vor allen anderen hatten — ob diese Maßnahme noch besteht, ist nicht bekannt geworden —, mußten alle anderen Verfrachter im Einvernehmen mit den Eisenbahnen besondere Anstrengungen machen, um ihre Güter durchzubringen.

— **Amerikanischer Güterverkehr.** Die Bestrebungen der amerikanischen Eisenbahngesellschaften, die Leistungsfähigkeit ihres Güterwagenparks zu steigern, haben in den ersten acht Monaten, seit der Staatsbetrieb aufgehoben ist, also im Zeitraum März—Oktober 1920, ganz hübsche Erfolge gezeitigt. Das Ziel ist bekanntlich, eine Durchschnittsbeladung der Güterwagen mit 30 t und eine tägliche Fahrleistung von 30 Meilen (48,3 km) zu erreichen. Eine Steigerung von 35,9 km auf 44,1 km und von 28,3 t auf 29,6 t hat sie diesem Ziel schon etwas nähergebracht. Der amerikanische Betriebsmittelpark ist infolge der Überanstrengung, der er im Kriege ausgesetzt gewesen ist, den heutigen Anforderungen des Betriebes nicht mehr gewachsen, ihn zu verstärken, hat aber wegen des Mangels an Rohstoffen und Arbeitskräften, wegen der Teuerung, auch wegen der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen, die die Geldgeber davon zurückhält, den Eisenbahngesellschaften neue Mittel zur Verfügung zu stellen, geradezu unüberwindliche Schwierigkeiten, und an Stelle der Beschaffung neuer Betriebsmittel muß daher eine stärkere Ausnutzung der vorhandenen treten. Die Steigerung der Leistungen der Güterwagen um 10 % entspricht ja der Vermehrung ihrer Zahl um den gleichen Betrag.

Der Verkehr, der eine Zeitlang abgeflaut hatte, hat im Laufe des Jahres 1920 wieder stark zugenommen, und im Herbst 1920 war er wieder auf eine Höhe angewachsen, die sogar die Kriegshochflut des Jahres 1918 übertraf. In den ersten drei Wochen des Oktober wurden wöchentlich mehr als eine Million Güterwagen zur Beladung gestellt, in der vierten Woche ging die Zahl wieder zurück, und der Rückgang hat seitdem angehalten. Die Zahl der zur Beladung gestellten Wagen blieb in der vorletzten Oktoberwoche um 65 965, in der letzten Oktoberwoche um 55 412 hinter der Zahl der angeforderten zurück. Damit ist der Regelzustand, wie er vor dem Kriege herrschte, wieder erreicht. Solche Leistungen sind nur möglich bei innigem Hand in Hand arbeiten der Eisenbahngesellschaften mit den Versendern von Gütern und bei erhöhten Leistungen der Arbeitskräfte, wobei natürlich auch die Eisenbahnverwaltungen es nicht daran fehlen lassen dürfen, alle Maßnahmen zu treffen, die die Ausnutzung ihrer Anlagen bis auf das äußerst mögliche Maß zum Ziel haben. Bei einer Versammlung der Vereinigung der Eisenbahnbetriebsbeamten in New-York hat der Vorsitzende mit einer gewissen Dankbarkeit auf die Unterstützung hingewiesen, die die Eisenbahnen in dieser Beziehung bei der Allgemeinheit und den Arbeitern gefunden haben. Die schlimmste Verkehrsnot, soweit sie durch Wagenmangel bedingt ist, soll nunmehr überwunden sein.

— **Eisenbahndienst und Politik.** Die Verstaatlichung der Eisenbahnen, die in Kanada im Gang ist, hat zu einer eigenartigen Streitfrage geführt. In England und seinen Siedelungen ist von jeher als Grund gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen die Besorgnis angeführt worden, daß der Eisenbahnbetrieb dadurch in das Gebiet der Politik hineingezogen werden könnte. In Kanada ist die Intercolonial-Eisenbahn schon von jeher eine Staatsbahn gewesen, und ihren Angestellten war es, um ein Hineintragen der Politik in das Eisenbahnwesen zu verhindern, untersagt, eine Wahl zum Parlament anzunehmen oder sich ähnlich politisch zu betätigen. Nun soll diese Vorschrift auch auf die neuerdings verstaatlichten Eisenbahnen ausgedehnt werden, deren Länge ungefähr die Hälfte des kanadischen Eisenbahnnetzes von gegen 60 000 km ausmachten, und neben denen nur noch die Kanadische Pacific-Eisenbahn als einzige Privatbahn bestehen bleibt. Einem Abgeordneten der Arbeiterpartei zum Provinziallandtag von Manitoba ist aufgegeben worden, zwischen seinem Sitz im Landtag und seiner Beschäftigung im Staatseisenbahndienst zu wählen. Man verwahrt sich dabei ausdrücklich dagegen, daß man in die politischen Rechte der Eisenbahner eingreifen wolle; diese können zwar wählen, wen sie wollen, aber wenn ein Eisenbahner sich in den Dienst

einer politischen Partei stellt, verquickt er, so ist die amtliche Meinung, Eisenbahndienst und Politik, und er muß aus dem ersteren ausscheiden. Die Regierung nimmt den Standpunkt ein, daß die Angestellten der Eisenbahnen politisch ganz neutral sein müssen. Die Führer der Eisenbahner-Gewerkschaften widersprechen dieser Ansicht und werden dabei von den sonstigen Arbeiterverbänden unterstützt. Um ihrem Standpunkt Geltung zu verschaffen, drohen sie, wie es heute üblich ist, mit einem Ausstand. Was würden wohl die Beamten, Angestellten und Arbeiter in den Staatsbetrieben Mitteleuropas sagen, wenn ihnen ihre politischen Rechte so verkümmert werden sollten? Dabei hat England, und mit ihm seine überseeischen Siedelungen, immer für ein Land besonderer politischen Freiheiten gegolten.

— **Bau von Eisenbahnwerkstätten auf Jamaika.** Die Gesetzgebende Körperschaft von Jamaika hat 100 000 Pfd. Sterling für den Bau von Lokomotivschuppen und Eisenbahnwerkstätten in Kingston für die Staatsbahnen ausgeworfen. Die Arbeiten sind noch nicht ausgeschrieben.

— **Bahnbau in Südamerika.** Die Regierung von Bolivien hat einem argentinischen Unternehmer den Bau einer 92 km langen Eisenbahn von Tupiza in Bolivien nach La Quiaca in Argentinien übertragen. Bolivien ist bekanntlich, abgesehen von dem erheblich kleineren Paraguay, der einzige Binnenstaat Südamerikas, und muß daher bestrebt sein, da ihm eine eigene Küste fehlt, sich durch Eisenbahnen einen Ausweg an die Küste zu suchen. Der nähere Weg an die Küste führt nach Westen, und hier bestehen auch schon drei Eisenbahnverbindungen, nämlich nach Mollendo in Peru und nach Arica und Antofagosta in Chile. Von diesen ist diejenige nach Arica die kürzeste. Die Gebirgskette, die Südamerika auf der Westküste begleitet, legt dem Bahnbau und -betrieb erhebliche Hindernisse in den Weg. Diese fehlen allerdings auf dem Wege nach Osten, doch ist hier die Entfernung bis an die Küste viel größer, und es sind hier Hindernisse anderer Art, dichte Urwälder, Sumpf- und Fieberstrecken zu überwinden. Die bekannte Madera-Mamore-Eisenbahn verbindet Bolivien mit Brasilien, die eingangs genannte Eisenbahn soll dagegen die Verbindung mit Argentinien herstellen, dessen Eisenbahnen in La Quiaca ihren nördlichsten Punkt erreichen. Die Baustoffe dazu liefert die Regierung, und der Bau sollte alsbald nach der Vergebung der Arbeiten im Herbst 1920 in Angriff genommen werden. Für den ganzen Bau ist eine Frist von zwei Jahren gesetzt; Teilstrecken sollen je nach der Fertigstellung, die erste innerhalb vier Monaten nach Abschluß des Vertrags, in Betrieb genommen werden. Im ersten Betriebsjahre führt der Bauunternehmer den Betrieb der Bahn und sorgt auch für deren Unterhaltung, dann geht Betrieb und Unterhaltung auf den Staat über. Der Bahnbau war schon einmal im Jahre 1919 an einen anderen Unternehmer vergeben, doch kam es damals nicht zur Ausführung, und der Vertrag wurde aufgelöst. Dem neuen Vertrag liegen im wesentlichen die alten Entwürfe zugrunde; nur einzelne Vertragsbedingungen sind neu gefaßt worden. Die Haftsumme des Unternehmers beläuft sich auf etwa 80 000 Dollars; sie scheint nach einem Betrag von 5 % der Baukosten bemessen zu sein, so daß sich diese auf 1,6 Millionen Dollars belaufen dürften.

Allgemeines.

— **Torffeuerung bei Lokomotiven.** Auf Veranlassung der Hanomag sind, wie W. Hempel in den Hanomag-Nachrichten mitteilt, auf der Kleinbahn Wilstedt-Zeven-Tostedt vom 10. bis 13. Februar v. J. Leistungsversuche mit Torf, Kohle und Koks an einer C-Tenderlokomotive von 36 t Dienstgewicht und rd. 200 PS Leistung angestellt worden, die folgende Ergebnisse geliefert haben:

Zuggewicht	Streckenlänge	Gesamtleistung	Heizwert	Verbrauch insgesamt	Verbrauch für 1 PS-st
t	km	PS-st	kcal-kg	kg	kg
260	36,8	190	2792	Torf 1100	5,8
219	36,8	160	4694	Torf 616, Koks 308 } 2:1	5,8
247	35	176	2605	Torf 1100	6,25
261	35	190	7000	Koks 330, Kohle 110 } 2:1	2,3

Bei diesen Versuchen gelang es, einen für die Leistung der Lokomotive schweren Zug auch bei Feuerung mit unvermischtem Preßtorf einwandfrei zu befördern, allerdings bei größter Aufmerksamkeit des Führers und des Heizers, die darauf achten müssen, daß das Feuer nicht zu stark herunterbrennt und sich Löcher in der brennenden Schicht bilden, durch die zuviel Luft zugelassen werden kann. Schon bei Betrieb mit Preßtorf beansprucht demnach die für Kohle gebaute Feuerung den Heizer bis aufs äußerste, so daß man auf die Dauer kaum ohne selbsttätige Beschickung oder einen zweiten Heizer auskommt. (Ztschr. d. V. d. Ing.)

— **Bildung der Fahrpläne.** Hierüber verbreitet sich Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Krieger, Frankfurt (Main), ausführlich im Heft 13 des Jahrganges 1919 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“. Der Fahrplan soll so aufgestellt werden, daß 1. Stockungen im Betriebe vermieden werden und der Verkehr möglichst gleichmäßig über den ganzen Tag verteilt wird; 2. der Verkehr den Erfordernissen angepaßt wird, die zu verschiedenen Tageszeiten eintreten; 3. angemessene Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden. Die Darlegungen, die den Stadtschnellverkehr allerdings außer Betracht lassen, unterscheiden zwischen dem regelmäßigen Fahrplan bei wenig schwankendem Verkehr, und dem Bedarffahrplan für unregelmäßigen Verkehr.

Der Bedarffahrplan kann starr oder unstarr sein. Der unstarre entsteht durch Ineinanderfügen der Zugpläne für regelmäßige und Bedarfzüge. Ein großer Nachteil desselben ist, daß bei Änderung auch nur eines einzigen Zugplanes oft die Durchführbarkeit aller anderen unmöglich gemacht wird; auch ist die Aufstellung der Diensteinteilungen für die Lokomotiv- und Zugmannschaften erschwert. Demgegenüber bietet der unstarre Fahrplan den Vorteil, daß jede Fahrplanlinie der Eigenart der Züge oder Zugarten entsprechend durchgebildet werden kann. Wie unstarre Bedarffahrpläne für zweigleisige oder eingleisige Bahnen auszugestalten sind, ist durch Tafelabbildungen erläutert.

Der gleichfalls im Bilde vorgeführte starre Bedarffahrplan ist nur als Gerippe zu betrachten, das durch Aneinanderreihen einzelner Zugpläne entsteht, unter der Voraussetzung, daß die Züge in genau gleichen Abständen verkehren und gleiche Fahrzeiten und Aufenthalte haben würden. Da derartige Pläne die Eigenart der Züge nicht berücksichtigen können, sind sie nur als Behelfe anzusehen; erst durch Einpassung der wirklichen Zugpläne des regelmäßigen Verkehrs in das Fahrplangerippe wird ein solcher Behelfplan für den Betrieb nutzbar gemacht. Die unstarren Pläne werden zweckmäßig für reine Durchgangsstrecken, die starren für alle anderen Strecken gewählt. Der seiner Grundlage nach starre Fahrplan ist in der Durchführung der beweglichste.

Mehr ins einzelne gehend, bespricht der Verfasser die Regeln der Fahrplanbildung, vorerst für zweigleisige Strecken; nach Erörterungen über die Zugdichte, Grundgeschwindigkeit und Blocklänge sind Anweisungen über die Einordnung von schnellen Zügen und langsamen Zügen, von durchgehenden Güterzügen und schließlich von Nahgüterzügen gegeben. Erheblich schwieriger ist die Fahrplanbildung für eingleisige Strecken. Dabei sind die Streckenverhältnisse, die Bahnneigungen und die Aufenthalte an den Kreuzungsstellen in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Die Zugfolge ist durch den Verkehr gegeben; die Grundgeschwindigkeit richtet sich nach Zuggewicht, Zugkraft und den Steigungsverhältnissen der Bahn. Bei Bestimmung der Streckenabschnitte für die Zugsicherung ist auf Gleichmäßigkeit der Abschnitte zu sehen. Für Steigungen sind sie besonders zu ermitteln.

Nach Festlegung der Streckenabschnitte kann das feste Fahrplangerippe für zweigleisige Bahnen nach der Berechnung der Fahrzeiten bildlich dargestellt werden. Beim Einfügen schneller Züge in dieses Gerippe ist darauf Bedacht zu nehmen, daß tunlichst wenige feste Fahrplanlinien geschnitten, d. h. zerstört werden; um dies zu erreichen, ist unter Umständen sogar eine teilweise Verringerung der Grundgeschwindigkeit in den Kauf zu nehmen. Die Zusammenfassung mehrerer Schnellzüge zu einem Bündel erweist sich hierbei als wirksam.

Da die Reisegeschwindigkeit der langsamen Personenzüge und die Grundgeschwindigkeit der durchgehenden Güterzüge meist mit der dem festen Fahrplan zugrunde gelegten Geschwindigkeit übereinstimmen, werden ihre Pläne in die festen Pläne des Netzes gelegt. Die Fahrpläne der Nahgüterzüge können wegen ihrer zahlreichen und langen Aufenthalte zwischen die festen Pläne des Netzes eingeschaltet werden, um nicht wegen kleiner belegter Teilstrecken zu viele Pläne zu zerstören.

Bei der Bildung der Fahrpläne für eingleisige Strecken ist die zweckentsprechende Lage der Kreuzungen besonders wichtig. Beim Vorhandensein von Ausfahrsignalen genügt es, Aufenthalte für Kreuzungen nur in einer Fahrrichtung vorzusehen. Im übrigen sind die Art des Verkehrs,

die Bahnneigungen, die Übersichtlichkeit der Strecke und die Gleisanlage von starkem Einfluß auf die Fahrplangestaltung. Zu vermeiden sind planmäßige Aufenthalte auf Neigungen und in der Hauptrichtung der Vollzüge. Zu empfehlen ist, die fahrplanmäßigen Aufenthalte auf übersichtlichem Gelände und dort vorzusehen, wo die Lokomotive nahe bei dem Hauptgebäude hält oder der krumme Strang einer Eingangsweiche zu befahren ist.

Obwohl durch Einschalten von „Zwischenplänen" die Leistung der einen Fahrrichtung auf Kosten der anderen gesteigert werden kann, bleibt die Leistung der Gesamtstrecke davon unberührt. Gesteigert werden kann die Gesamtleistung der eingleisigen Strecke durch Einfügen eines oder mehrerer „Zwischenblockstellen ohne Ausweiche" zwischen zwei Kreuzungspunkten. Das Verhältnis der gewöhnlichen Leistung zur gesteigerten hängt von der Zahl der Zwischenblocke ab. Da das Vorhandensein mehrerer Zwischenblocke ohne Ausweiche den Lokomotivumlauf ungünstig beeinflußt und eine Erweiterung der Kreuzungsbahnhöfe erforderlich macht, sollten höchstenfalls drei solcher Zwischenblocke vorgesehen werden. Beim Einfügen schneller Züge in den starren Fahrplan ist zu bedenken, daß die für dessen Ausnutzung zweckmäßigste Lage des Schnellzugplanes dann erzielt ist, wenn durch ihn die Eckverbindung des durch die festen Pläne gebildeten Vierecks hergestellt ist; dies wird mit Rücksicht auf die Grundgeschwindigkeit und die Bemessung der Aufenthalte in den Kreuzungen der festen Pläne nicht immer zu erreichen sein.

Ein starres Fahrplangerippe bildet zwischen zwei Knotenpunkten ein geschlossenes Ganzes. Mehrere in einem Knotenpunkte sich treffende Gerippe sind durch Staffelung und gleichmäßige Bezifferung miteinander in Verbindung zu bringen.

Rechtspflege.

— Zum eisenbahnrechtlichen Begriff der „Kostbarkeiten". Die Haftungsfrage bei Zusammenpackung von Kostbarkeiten mit geringwertigeren Gegenständen.

Zu der vielumstrittenen Kostbarkeitsfrage im strafrechtlichen Sinne hat das Reichsgericht vor kurzem eine neue Entscheidung von grundlegender Bedeutung gefällt. Es ist mehrfach die Ansicht vertreten worden, daß beim Abhandenkommen von Frachtstücken, die neben kostbaren Sachen auch Sachen von geringerem Werte enthalten, die Eisenbahn, wenn den Vorschriften über die Versendung von Kostbarkeiten nicht genügt worden ist, jedenfalls die beigepackten weniger wertvollen Gegenstände, die an sich nicht als Kostbarkeit anzusprechen sind, ersetzen müsse. Diese Meinung hat das Reichsgericht für unrichtig erklärt und ausgesprochen, daß jede Haftung der Bahn wegfällt, wenn auf das Frachtstück als Ganzes der Begriff „Kostbarkeit" zutrifft. Es handelte sich um folgenden Sachverhalt:

Eine am 9. Oktober 1918 in Krefeld als Frachtgut nach einer polnischen Station aufgegebene Kiste im Gewicht von 44 kg, als deren Inhalt „Seidenwaren" angegeben waren, ist nicht angekommen. Die Empfängerin der Kiste, die Firma K. & S. in Lodz, klagte deshalb gegen den preußischen Eisenbahnfiskus auf rund 29 600 *M* Schadensersatz. Die Eisenbahn berief sich hiergegen darauf, daß es sich bei dem verlorengegangenen Frachtgut um Kostbarkeiten gehandelt habe und unterlassen worden sei, diese Eigenschaft und den Wert im Frachtbrief anzugeben. Unstreitig enthielt die Kiste 101 m Satin im Werte von 1528 *M* und 401 m Cachemir im Werte von 28 138 *M*. Während das Landgericht Köln dem Grunde nach den beklagten Eisenbahnfiskus zum Schadensersatz verurteilte, hat das Oberlandesgericht Köln umgekehrt entschieden und die Klage abgewiesen. Die letztere Entscheidung ist vom Reichsgericht durch Zurückweisung der klägerischen Revision bestätigt worden. In seinen Entscheidungsgründen führt der höchste Gerichtshof aus: Maßgebend ist für den Begriff Kostbarkeit lediglich der eisenbahnrechtliche Gesichtspunkt. Die in Betracht kommenden Bestimmungen (§ 467 HGB., §§ 96, 54 EVO.) sind zu dem Zwecke getroffen, daß die Eisenbahn bei ihrer weitgehenden Haftung aus dem Frachtvertrage in die Lage versetzt werden soll, die vorgesehenen Sicherungsmaßregeln anzuwenden, um nicht mit Schadensersatzansprüchen belastet zu werden, die ungewöhnlich hoch sein können und zur Zeit der Versendung nach Umfang und Gewicht des Frachtstückes nicht ohne weiteres zu erwarten sind. Es kommt demnach im eisenbahnrechtlichen Sinne für den Begriff Kostbarkeit darauf an, ob das betreffende Frachtstück im Vergleich zu anderen gewöhnlichen Sendungen von gleichem oder annähernd gleichem Umfange und Gewicht einen ungewöhnlich hohen Wert hatte. Im gegenwärtigen Falle handelte es sich um ein Frachtstück von 1 m im Geviert von geringer Höhe und 44 kg Gewicht, das einen Wert von 29 667 *M* hatte. In Betracht zu ziehen für die Frage, ob der Begriff Kostbarkeit gegeben ist, ist nur das Frachtstück als solches, und es ist nicht, wie im Schrifttum vertreten wird, ein Unterschied dahin zu machen, daß in einem Falle, wo in einem Frachtstück Gegenstände, die für sich nicht den Begriff der Kostbarkeit erfüllen, mit Kostbarkeiten zusammengepackt und versandt sind, die gesetzlichen Bestimmungen die Haftpflicht nur bezüglich der letzterwähnten Gegenstände ausschlössen. Vielmehr ist die Haftpflicht der Bahn in einem solchen Falle ganz ausgeschlossen, sofern der Begriff Kostbarkeit für das Frachtstück als solches zutrifft. Es kann daher im gegenwärtigen Falle nicht darauf ankommen, daß die 101 m Satin für sich wohl den Begriff der Kostbarkeit nicht erfüllen könnten, vielmehr steht nur zur Entscheidung, ob der Begriff Kostbarkeit für das ganze Frachtstück als solches zu bejahen ist. Dies ist aber der Fall. Es ergibt sich bei dem Frachtstück für das Kilogramm ein Wert von etwa 650 *M*. Der Umstand, daß dieser außerordentliche Wertsatz sich nur durch die Valutaverhältnisse gebildet hat, ist nicht von entscheidender Bedeutung. Es ist mit Rücksicht hierauf jetzt allerdings zu fragen, ob dieser hohe Wertsatz im Vergleich zu den Sendungen anderer Waren von gleichem oder annähernd gleichem Umfang und Gewicht, die aus demselben Grund ebenfalls eine große Preisverschiebung aufweisen, gleichwohl noch als ein so außergewöhnlicher angesehen werden muß, daß er auch in Berücksichtigung der Preisverschiebung bei Absendung nicht ohne weiteres zu erwarten war. Diese Frage mußte für das hier in Betracht kommende Frachtstück bejaht werden. (Aktenzeichen: I. 131/20. — 9. 10. 20.) K. M.-L.

— Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn bei Beförderung von Kostbarkeiten. Das Reichsgericht hat nunmehr die mit Spannung erwartete Entscheidung in der sogenannten „Kostbarkeitsfrage" gefällt. Bekanntlich handelt es sich um die Gültigkeit der Nachtragsbestimmung zu § 54 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 10. August 1919. Der höchste deutsche Gerichtshof verneint das Recht der Eisenbahn, den Begriff der Kostbarkeiten dahin festzulegen, daß unter diese Bezeichnung alle Gegenstände zu rechnen sein sollen, bei denen der Wert für 1 Kilogramm 150 *M* übersteigt. Mit der Ungültigkeit der erwähnten Tarifvorschrift ist gleichzeitig die im Tarif ausgesprochene Beschränkung der Haftung der Bahn auf höchstens 150 *M* für das Kilogramm der als „Kostbarkeit" verfrachteten Waren hinfällig geworden. Es bleibt mithin nach wie vor der Auslegung durch den Richter vorbehalten, den Begriff der Kostbarkeiten zu bestimmen. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts hat ihn bisher dahin erläutert, daß als Kostbarkeiten im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung alle Gegenstände zu betrachten sind, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht ungewöhnlich hoch ist.

Veranlassung zur Entscheidung der in Rede stehenden Frage durch das Reichsgericht boten zwei Haftpflichtprozesse gegen den Reichseisenbahnfiskus. In beiden Fällen handelt es sich um den Verlust von mehreren Tausend Zigaretten, die nicht unter den von der Eisenbahn für Kostbarkeiten vorgeschriebenen Verfrachtungsbedingungen versandt worden sind. Der Eisenbahnfiskus lehnt jede Ersatzleistung ab, weil die Sendungen nur als „Zigarren und Zigaretten" im Frachtbriefe aufgeführt worden sind, ohne die für die Versendung von Kostbarkeiten vorgeschriebene Wertangabe. Nach seiner Behauptung hätten die Waren gemäß Nachtrag 5 zu § 54 EVO. als Kostbarkeiten behandelt werden müssen.

Die Oberlandesgerichte Cassel und Hamburg haben über die aufgeworfene Frage ganz verschieden geurteilt. Das Oberlandesgericht Cassel hat auf Grund der geltend gemachten Ersatzansprüche angenommen, daß die Zigaretten einen Wert von 300 bis 422 *M* das Kilogramm hätten und deshalb auf jeden Fall zu den Kostbarkeiten zu rechnen seien. Infolgedessen ist dieses Gericht zur Abweisung des Klägers schon aus diesem Grunde gekommen. In dem anderen Falle hat das Oberlandesgericht Hamburg den beklagten Eisenbahnfiskus zum Ersatz des Schadens in Höhe von 4438 *M* verurteilt und dazu ausgeführt, daß die Eisenbahn die Festlegung des Begriffs der Kostbarkeiten nicht beliebig beschränken oder ausdehnen könne. Die verlorengegangenen Zigaretten, die einen Wert von etwa 260 *M* das Kilogramm hätten, seien keine Kostbarkeiten. Der Fiskus hafte deshalb nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen. Das Reichsgericht ist dem Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg beigetreten und hat in beiden Fällen den Beklagten zum Ersatze des Schadens verurteilt, aus folgenden Entscheidungsgründen: Der erkennende Senat ist zu der Überzeugung gekommen, daß der Nachtrag 5 zu § 54 EVO. am 10. August 1919 formelle Gültigkeit erlangt hat, mate-

rielle Gültigkeit aber nicht in Anspruch nehmen kann, weil die Eisenbahn sich dadurch mit dem zwingenden Rechte des Handels und Eisenbahnverkehrs in Widerspruch setzt. Im Handelsgesetz ist der Eisenbahn die Verpflichtung auferlegt, für Schäden durch Verlust oder Beschädigung des Gutes aufzukommen. Allerdings sind Ausnahmen gemacht durch die Vorschrift des § 429 Abs. 2 HGB. (Angabe des Wertes bei der Verfrachtung von Kostbarkeiten). Aber was Kostbarkeit ist, darf die Eisenbahnverwaltung nicht von sich aus einseitig bestimmen. Der Begriff der Kostbarkeit ist nicht anders zu bestimmen als bisher im gewöhnlichen Eisenbahnfrachtgeschäft, und das richtet sich nach der allgemeinen gesetzlichen Regelung. Wenn die Eisenbahn sagt, sie hafte nicht für Waren, die mehr als 150 *M* für das Kilogramm wert sind und bei denen die für Kostbarkeiten in Betracht kommenden Vorschriften nicht erfüllt sind, so tut sie etwas, was ihr nicht erlaubt ist. Es ist ihr das verwehrt durch § 471 des Handelsgesetzbuchs. Mithin ist die Sache so zu betrachten, als wenn die Nachtragsbestimmung zu § 54 der EVO. nicht bestände. Und es muß untersucht werden, ob die in Verlust geratenen Zigaretten nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen als Kostbarkeit zu betrachten sind. In dieser Beziehung kommt das Reichsgericht im Anschluß an die Judikatur des I. Zivilsenats zu der Ansicht, daß das nicht der Fall ist. (Aktenzeichen: I. 257/20, 354/20. — 8. Januar 1920.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Handbuch der Ingenieurwissenschaften** in fünf Teilen. Erster Teil: Vorarbeiten, Erd-, Grund-, Straßen- und Tunnelbau. Fünfter Band: Tunnelbau. Bearbeitet von Dr.-Ing. und Dr. phil. E. h. Karl Brandau (†), Dipl.-Ing. Karl Imhof und Dr.-Ing. E. h. Ernst Mackensen (†), mit einem Nachtrag von Dr.-Ing. Erich v. Willmann, herausgegeben von L. v. Willmann, Geh. Baurat und ord. Professor a. D. der Technischen Hochschule zu Darmstadt. Vierte vermehrte Auflage. Mit 607 Textabbildungen, vollständigem Sachverzeichnis und 14 lithographierten Tafeln sowie kurzen Lebensbeschreibungen und Bildern des seitherigen Bearbeiters Dr.-Ing. E. h. Ernst Mackensen (†) und des während der Drucklegung verstorbenen Dr.-Ing. und Dr. phil. E. h. Karl Brandau (†). Leipzig 1920. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geheftet 44 *M*, gebunden 56 *M*, zuzüglich 50% Teuerungszuschlag.

Der Tunnelbau von Mackensen gehört dem klassischen Bestande der bautechnischen Literatur an; in ihm hat Mackensen seine vielseitigen Studien und reichen eigenen Erfahrungen auf dem Gebiete des Tunnelbaues niedergelegt. Von seinem literarischen Lieblingswerke schied ihn das Schicksal, als er im Jahre 1909, mitten in den Arbeiten der Bagdadbahn, in Konstantinopel vom Tode ereilt wurde. Auch seinen Nachfolger Brandau deckt seit 1917 die Erde. Der Herausgeber ist einem überaus sympathischen Zuge gefolgt, indem er die Bildnisse der beiden Meister der Tunnelbaukunst mit einem kurzen Lebensabriß dem Werke vorangestellt hat. So werden sie auch nach ihrem Tode noch anspornend auf die jüngere Generation der Fachgenossen einwirken.

Schon die 1902 erschienene dritte Auflage hatte einer machtvollen Entwicklung des Tunnelbaues Rechnung zu tragen, die wesentliche Erweiterungen und Umgestaltungen des Werkes erforderlich machte. Die Großstadtschnellbahnen haben dem Tunnelbauer große und zum Teil völlig neue Aufgaben gestellt, die zu neuen Baumethoden führten. Diese Entwicklung ist auch heute noch nicht abgeschlossen. Die elektrische Betriebsweise hat die Übelstände des Dampfbetriebes in Stadt- und Fernbahntunneln um so kräftiger hervortreten lassen; die Frage der Tunnellüftung ist damit stärker in den Vordergrund gerückt worden. Auch hierüber war in dem Lehrbuch ausführlicher zu verhandeln, und schließlich wurde noch den maschinellen Hilfsmitteln des Tunnelbaues, den Bohrmaschinen, der erforderliche Raum gewidmet, wenn auch die Einzelheiten anderen Abschnitten vorbehalten blieben. Diesen neuzeitlichen Entwicklungsvorgängen ist auch in der vorliegenden Neuauflage volles Augenmerk zugewendet. Das gebotene Gesamtbild der Tunnelbaukunst ist durch eine große Zahl neuzeitlicher Beispiele erläutert, von denen die wichtigsten in ihren verschiedenen Bauabschnitten durch sämtliche Kapitel hindurch verfolgt werden können. Wer dann noch weiter in den Stoff eindringen will, findet in reichhaltigen Literaturverzeichnissen dafür alle wünschenswerten Hinweise. Diese Verzeichnisse sind in ihrer Reichhaltigkeit besonders wertvoll. Dem größer gewordenen Stoffgebiet entspricht die Vermehrung der Textabbildungen von 289 auf 607 und die der Tafeln von 11 auf 14.

Der Aufbau des Stoffes ist aus der früheren Auflage im wesentlichen beibehalten; an die Stelle der früheren „Abschnitte" ist jetzt eine Kapitelteilung getreten: das erste gibt nach einer geschichtlichen Einleitung eine Übersicht über die bergmännischen Arbeiten und ihre Hilfsmittel; ihm folgen im zweiten die Vorarbeiten des Tunnelbaues und die Bearbeitung der Bauentwürfe. Das dritte wendet sich den eigentlichen Tunnelarbeiten zu, die nebst den Tunnelbrüchen und den Wiederherstellungsarbeiten in diesem Kapitel ausgiebige Besprechung finden, während im vierten die Hilfsanlagen für die Ausführung von Tunnelbauten und für die Erfordernisse des Tunnelbetriebes — Lüftung, Kühlung, Wasserhaltung, Beleuchtung, Anordnung der Werkplätze betreffend — zusammengestellt und behandelt sind.

Da die Drucklegung der Handschrift, die bereits im Sommer 1915 fertig vorlag, infolge des Krieges nur langsam vonstatten ging, so wurde noch ein Nachtrag erforderlich, dessen Abfassung Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Erich v. Willmann übernommen hat. In diesem sind die neuesten Fortschritte und die neueste Literatur berücksichtigt. Das Sachverzeichnis ist neu aufgestellt und erweitert. Am Schluß des vierten Kapitels findet sich die Wiedergabe einiger Fachausdrücke in deutscher, französischer, englischer und italienischer Sprache.

Das Werk macht auch in seiner neuen Fassung den Verfassern alle Ehre.

— **Taschenbuch für Bauingenieure**. Unter Mitwirkung von Dr.-Ing. Fr. Bleich-Wien, Geheimer Hofrat Prof. a. D. Th. Böhm-Dresden, Geh. Rat Prof. Dr.-Ing. E. h., Dr. der techn. Wissensch. E. h. H. Engels-Dresden, Geheimer Hofrat Prof. Dr. jur. A. Esche-Dresden, Geheimer Hofrat Prof. Dr.-Ing. E. h. M. Förster-Dresden, Prof. Dr.-Ing. W. Gehler-Dresden, Geheimer Hofrat, Geheimer Baurat Prof. E. Genzmer-Dresden, Geheimer Baurat, Beratender Ingenieur Th. Köhn †-Berlin, Prof. Dr.-Ing. Fr. Kögler-Freiberg, Ing. B. Löser-Dresden, Geheimer Hofrat Prof. G. Lucas-Dresden, Dr.-Ing. Max Mayer-Dortmund, Baurat Dr.-Ing. A. Schreiber-Dresden, Baurat E. Ventzel-Leipzig herausgegeben von Dr.-Ing. E. h. Max Foerster, Geh. Hofrat, ord. Prof. für Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule Dresden. Dritte, verbesserte und erweiterte Auflage. Mit 3070 Textfiguren. In zwei Teilen. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1920. Preis gebunden, einfache Ausgabe 56 *M*, zweifache Ausgabe 60 *M*.

Das Taschenbuch umfaßt nunmehr nicht weniger als 2250 Seiten Text, hat aber dennoch an Handlichkeit nicht eingebüßt, wenngleich es der Bezeichnung eines Taschenbuches einigermaßen entwachsen ist. Die erste Auflage erschien im Jahre 1912, wenige Jahre vor dem Kriege; zwischen dieser und der jetzigen liegen die schweren Kriegsereignisse, in denen jedoch die technischen Wissenschaften nicht gerastet haben. Bestand schon vor dem Kriege das Bedürfnis, die Hilfswissenschaften und die eigentlichen Fachgebiete des Bauingenieurs vornehmlich in ihren Wissenschaftsergebnissen knapp und übersichtlich zusammenzufassen, so ist es durch den unglücklichen Ausgang des Krieges noch verstärkt worden, der nach Wiederherstellung des inneren Gleichgewichts zur Sammlung und rastlosem Schaffen zwingt, dem das vorliegende Buch auf seinem Gebiete ein wesentliches Hilfsmittel sein soll.

In fortschreitender Entwicklung und im weiteren Ausbau des Stoffgebietes — namentlich bei der zweiten Auflage — behandelt das Taschenbuch neben den Hilfswissenschaften der Mathematik und der Mechanik die Gebiete der Festigkeitslehre, des Eisenbetonbaues in seiner Theorie und Anwendung im Hochbau und Brückenbau — in drei getrennten Abschnitten —, ferner die Baustoffe, Geodäsie, Hochbaukunde, der Konstruktionselemente des Eisenhochbaues, des Werkstattbaues, der Maschinenbaukunde, der Betriebswissenschaft, des Wasser-, Erd- und Tunnelbaues; ferner die Bebauungspläne, die Wasserversorgung und Kanalisation der Städte. Ein Abschnitt Staats- und Rechtskunde beschließt das Werk, dem im übrigen noch ein übersichtliches Sachregister beigefügt ist. Außer den eigentlichen Ingenieurwissenschaften sind hiernach auch eine Anzahl Grenzgebiete behandelt, auf denen sich der Bauingenieur ebenfalls in gewissem Umfange zu Hause fühlen oder Belehrung suchen muß. Das gilt vor allem für die den Hochbau, das Maschinen- und Werkstättenwesen und das Bebauungswesen der Städte betreffenden Abschnitte. Von den Bauweisen, soweit die Baustoffe in Betracht kommen, hat im letzten Jahrzehnt die mit Eisenbeton eine früher ungeahnte Entwicklung erfahren, zu der insbesondere auch die höher entwickelten theoretischen Grundlagen immer neue Anregung gegeben haben. Die betreffenden Kapitel haben daher erhebliche Erweiterungen, zum Teil Neubearbeitungen erfahren. Vollkommen neu bearbeitet sind in der dritten Auflage ferner die Abschnitte Trägerlehre, Graphostatik, Festigkeitslehre, Statik der Baukonstruktionen und Eiserne Brücken. Neu hinzugekommen ist der Abschnitt über wirtschaftlichen Baubetrieb, während die Kapitel: Baustoffe, Konstruktionselemente

des Eisenhochbaues, Brücken erweitert und teilweise umgestaltet wurden. Alle anderen Abschnitte haben, soweit erforderlich, zeitgemäße Ergänzungen erfahren. Von der Umgestaltung des Kapitels über Staats- und Rechtskunde mußte abgesehen werden, da die neue Reichsverfassung während der Drucklegung des Werkes noch nicht abgeschlossen war. Fertigstellungsgründe sind es auch, die eine etwas geänderte Aufeinanderfolge der Stoffgebiete zur Folge gehabt haben. Trotz aller Schwierigkeiten der Herstellung des Buches in so schwerer Zeit hat die Verlagsbuchhandlung es vermocht, es in gleich hervorragender vorbildlicher Weise auszustatten wie die früheren Auflagen. Das bedeutsame Werk, dessen reichem Stoffgebiet die ersten Fachleute ihre besten Kräfte zugewendet haben, wird sich in seiner neuen Auflage in noch erhöhtem Maße wie in den früheren als unentbehrlicher Ratgeber für wissenschaftliche und praktische Betätigung im Ingenieurwesen erweisen.

— **Teubners Technische Leitfäden.** Band 7. Erdbau, Stollen- und Tunnelbetrieb. Von Dipl.-Ing. Alfred Birk, o. ö. Professor der Deutschen Technischen Hochschule in Prag. Mit 110 Abbildungen. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. 1920.

Die Leitfäden wenden sich an die Studierenden, überhaupt an alle die, welche knapper, aber wissenschaftlich einwandfreier Belehrung über das Wesentliche des Gebietes bedürfen, das den Gegenstand ihrer theoretischen Ausbildung und praktischen Tätigkeit bildet. Danach war dem Verfasser der Rahmen für die zu bearbeitenden Leitfäden gesteckt. Auch das vorliegende Werkchen war daher an gewisse Grenzen gebunden. Es behandelt vorwiegend nur das rein Bautechnische, das Entwerfen und Herstellen der Erd-, Stollen- und Tunnelbauten, deren wirtschaftliche Seite an anderer Stelle beleuchtet werden soll. Weiterhin sind die Massenermittelung und -verteilung im vorliegenden Heft behandelt, die Kostenberechnung jedoch wird ebenfalls an anderer Stelle vorgetragen. In dem angegebenen Umfange erfüllt das Werkchen in trefflicher Weise alle berechtigten Ansprüche; es wird Studierenden wie Ausführenden ein willkommenes Mittel sein, um sich nach dem Wunsche des Verfassers Gehörtes, Gesehenes und Gelerntes in Erinnerung zu bringen

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 7 vom 14. Januar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung neuer Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 19. Januar d. J.);

Nr. V 3 vom 15. Januar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 18. Januar d. J.);

Nr. III 9 vom 21. Januar 1921 an die Eisenbahndirektion Kattowitz und abschriftlich an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichnis der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung (abgesandt am 24. Januar d. J.);

Nr. III 212 vom 21. Januar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und die im Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen angegebenen vereinsfremden Verwaltungen (abgesandt am 24. Januar d. J.);

Nr. IV 5 vom 20. Januar 1921 an die Vereinsverwaltungen, die im IV. Vierteljahr 1920 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben (abgesandt am 24. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen

1. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 wird der im Versand von den Stationen Wiesloch Stadt und Baiertal für Kalk in Wagenladungen zu erhebende Frachtzuschlag von 60 ₰ auf 40 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Näheres enthält die am 24. 1. 21 erschienene Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (84)

Berlin, den 21. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehre Sachsen — Bayern rechtsrh. Netz, — Bayern pfälz. Netz, — Baden und — Württemberg, Tarifhefte 7, 8, 9 und 11 B, Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr, Ostdeutsch- und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März 1921 erhält die Station Plagwitz-Lindenau Sächs. Stb. die Bezeichnung Plagwitz-Lindenau. Gleichzeitig werden die in den Tarifheften 7, 8, 9 und 11 B für diese Station vorgesehenen Entfernungen durchweg um 1 km ermäßigt und die in den Tarifen für den Mitteldeutsch-Bayerischen und den Mitteldeutsch-Südwestdeutschen Güterverkehr sowie für den Preußisch-Hessisch-Bayerischen Tierverkehr und den Ostdeutsch- und Mitteldeutsch-Südwestdeutschen Tierverkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Plagwitz-Lindenau Preuß. Stb. ohne Ersatz aufgehoben. (92)

Dresden, am 24. Januar 1921.
Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Auf Seite 35 Absatz 6 des Haupttarifs und auf Seite 6 des Nachtrags II ist die Station Stadtamhof-Kareth mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1921 zu streichen.

II. Seite 30 des Haupttarifs ist bei Röthenbach b. Lindau der größte zulässige Raddruck auf 6250 kg zu ändern.

München, 24. Januar 1921. (94)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 30. Januar 1921 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt Wintersdorf zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, den 25. Januar 1921. (93)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 ab wird

a) erhöht: der im Verkehr mit den Bahnhöfen Dossenheim (Bergstr.) und Schriesheim für Schotter und Steingrus zu erhebende Frachtzuschlag von 35 ₰ auf 45 ₰ für 100 kg;

b) ermäßigt: der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Butzbach-Licher Eisenbahn für alle Erzeugnisse und Abfälle aus Basaltsteinbrüchen (in Wagenladungen) von 30 ₰ auf 15 ₰ für 100 kg.

Näheres enthält die am 20. Januar 1921 erschienene Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (81)

Berlin, den 20. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Zum 1. Januar d. J. ist ein neuer Binnen-Gütertarif erschienen. Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß E.-V.-O. § 2 genehmigt. Der Tarif kann zum Preise von 3 ℳ bezogen werden.

Braunschweig, den 15. Januar 1921.
Die Direktion. (73)

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 24. Januar 1921 werden die im Nachtrag II auf S. 18

für die Niederlausitzer Eisenbahn vorgesehenen Frachtzuschläge erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (75)

Dresden, am 18. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationsnamen verschiedener Saarbahnstationen geändert.

Ferner ist bei den badischen Stationen Kleinlaufenburg Gbf. und Kleinlaufenburg Pbf. das Zeichen „Bes" nachzutragen. Das gleiche Zeichen ist bei Bröckingen zu streichen. (74)

Hannover, den 15. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Wirkung werden im Nebengebührentarif, Abschnitt I, Ziff. 2, die Preise der Vordrucke für Frachtbriefe der tschechischen Staatsbahnen unter (2) um je 25 Heller und diejenigen unter (3) um je 50 Heller für ein Stück erhöht. (76)

Dresden, am 19. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 ab tritt Nachtrag III in Kraft. Vom Teil F. Tariftabellen erhält der Abschnitt IV Bahnhofsfracht eine andere Fassung. Stücke des Nachtrags sind zum Preise von 25 ₰ bei der Stationskasse (Schmalspurbahn) in Beuthen (Oberschl.) erhältlich. (82)

Kattowitz, den 20. Januar 1921.
Eisenbahndirektion (Schmalspurbahn).

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Hartlieb (Bsl) OR in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen sind zu bilden durch Anstoß von 7 km an die Entfernungen für Brockau. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für Brockau.

II. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Obermenzing (Bay) OR in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen sind zu bilden durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen von Allach oder München-Laim. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für die Anstoßstation.

III. Die Station Schrepau (Bsl) ist in den Bezirk der Direktion Osten übergegangen. (86)

München, 21. Januar 1921.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Eisenbahngütertarif, Kilometerzeiger, Heft A (Verkehr mit Österreich), gültig vom 1. Januar 1914. Eisenbahngütertarif, Kilometerzeiger, Heft B (Verkehr mit Ungarn), gültig vom 1. Mai 1914. Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation, gültig vom 1. Juni 1917.

Aufhebung von Tarifen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 werden die obenbezeichneten Tarife einschließlich der zugehörigen im Verfügungswege durchgeführten Maßnahmen ohne Ersatz aufgehoben. (85)

Wien, am 14. Dezember 1920.
Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnentarif der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden vom 1. Februar d. J. ab die Fahrpreise erhöht.

Braunschweig, den 19. 1. 21. (83)
Der Vorstand.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Vom 1. Februar 1921 ab wird für jede Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (77)

Neuhaldensleben, 19. Januar 1921.
Die Direktion
der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 1. Februar d. J. ab wird im Gepäck- und Expreßgutverkehr der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach für jede zur Auflieferung kommende Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 0,40 ℳ erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (78)

Berlin, den 20. Januar 1921.
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Actiengesellschaft.

1. Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

2. Vorläufiger Tarif für die durchgehende Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen Berlin, Dresden und Leipzig einerseits und Wien über die Tschechoslowakei andererseits.

Vom 1. Februar 1921 an wird die Abfertigungsgebühr von 40 ₰ für jede Gepäcksendung auf allen deutschen Stationen erhoben. (80)

Dresden, am 20. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März 1921 werden die Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiterrückfahrkarten geändert. Die neuen Bestimmungen sehen in der Hauptsache neben einer Erweiterung des Kreises der Bezugsberechtigten erhöhte Preise vor. Nähere Auskunft erteilen die Stationen. (79)

Dresden, am 20. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Thüringische Nebenbahnen (Tfv. 2192).

Ab 1. Februar 1921 treten im Wechselpersonenverkehr zwischen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn einerseits und der Greußen-Ebeleben-Keulaer und Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn andererseits ermäßigte Fahrpreise in Kraft, dagegen werden die Expreßgutfrachten ab gleichem Tage erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 25. Januar 1921. (96)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen,
Herrmann Bachstein,
zugleich namens der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Vom 1. Februar 1921 ab wird für jede Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (95)

Berlin, den 25. Januar 1921.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen,
Herrmann Bachstein.

Crefelder Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Wirkung vom 1. Februar d. J. für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut 40 ₰ Abfertigungsgebühren erhoben. (90)

Crefeld, den 21. Januar 1921.
Die Direktion.

Preußisch - Sächsischer Staatsbahn - Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. März 1921 ab erhöhen sich die Personenfahrpreise im Verkehr mit Stationen der Greifenberger Kleinbahn um 1 ℳ 40 ₰ bis 2 ℳ 70 ₰ in 2. Kl. und um 1 ℳ 40 ₰ bis 2 ℳ in 3. Kl.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsdirektion der Vereinigung hinterpommerscher Kleinbahnen in Stettin. (91)

Hannover, den 24. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnentarif für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde wird ab 1. Februar d. J. die Einschreibegebühr von 20 ₰ durch eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ für jede aufgelieferte Gepäck- und Expreßgutsendung ersetzt. (88)

Darmstadt, am 20. Januar 1921.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Bentheimer Kreis-Bahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden mit Wirksamkeit vom 1. 2. d. J. für jede Abfertigung von Gepäck- und Expreßgut 40 ₰ Abfertigungsgebühr erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (87)

Bentheim, den 19. Januar 1921.
Betriebs-Direkt.

Gemeinsamer Binnentarif der Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

An Stelle der bisherigen Einschreibegebühr von 20 ₰ wird ab 1. Februar d. J. eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ für jede aufgelieferte Gepäck- und Expreßgutsendung erhoben.

Die Abweichung von § 6 (5) E.V.O. ist genehmigt. (89)

Darmstadt, am 20. Januar 1921.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 5. | Berlin, den 3. Februar 1921. | LXI. Jahrgang

Inhalt:

Das Signalwesen in den Technischen Vereinbarungen vom Jahre 1909.

Von Dr. Hans A. Martens.

In der Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 3./5. September 1908 zu Amsterdam ist die neue, noch heute gültige Fassung der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen“ (T. V.) beschlossen worden. Unter dem 1. Januar 1909 erfolgte die Herausgabe der neuen T. V. von der geschäftsführenden Verwaltung, wodurch die in der Vereinsversammlung vom 28./30. Juli 1896 zu Berlin beschlossene Fassung ungültig wurde. Zwischen beiden Fassungen liegt also, abgesehen von einigen Nachträgen, ein Zeitraum von 12 Jahren. Die Neufassung der T. V. wird von den beteiligten Verwaltungen mit Dank begrüßt worden sein, und die mühevolle Arbeit an ihr wird weiter ihre Früchte im Sinne des § 1 der Vereinssatzungen tragen, „den gegenseitigen Verkehr auf den Haupt- und Nebenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der technischen Einrichtungen zu erleichtern und die Betriebssicherheit zu erhöhen“.

Inzwischen sind weitere 12 Jahre ins Land gegangen, der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist auch von den Folgen des Weltkrieges nicht unberührt geblieben. Er hat einen Teil seines Geltungsgebiets verloren. Andererseits sind aber seine Aufgaben heute, wo die durch das Berner Übereinkommen und andere internationale Vereinbarungen geknüpften Bande so gut wie zerrissen sind und einstweilen nur langsam und unvollkommen wiederhergestellt werden können, dringlicher und wichtiger denn je. Neue Aufgaben sind infolge der in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen hinzugekommen. Der Verein sollte nicht zögern, sich tatkräftig an die Bearbeitung der neu zu schaffenden oder umzuformenden Einrichtungen zu machen. Die Schwierigkeit der europäischen wirtschaftlichen Verhältnisse drängen auf Vereinfachung und Vereinheitlichung der Eisenbahntechnik und des Eisenbahnverkehrs, und deshalb wäre es sehr zu wünschen, daß der Verein seine Einrichtungen weiter ausbaute, und daß die bisher noch abseits stehenden Nachbarländer, die rein sachliche und wirtschaftliche Pläne im Eisenbahnverkehr verfolgen, sich ihm unter Ausschaltung politischer Gesichtspunkte anschlössen. Mit dem Neuaufbau und Wiederaufbau des Vereins wird eine Neuberatung der T. V. verbunden werden müssen. Der neueste Stand der Meinungen in Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens wird in eine Neufassung der T. V. hineinzuarbeiten, die „bindenden“ Bestimmungen — Druck mit fetter Schrift — werden zu erweitern sein, wenn auch das Mißliche, das in jeder bindenden Bestimmung liegt, die nur zu leicht geeignet ist, die freiere Entwickelung zu hemmen, nicht verkannt werden soll. Bisher ist der Hauptanteil der bindenden Bestimmungen auf den Abschnitt B,

Bau und Unterhaltung der Fahrzeuge, entfallen, bei denen die Übereinstimmung einer großen Anzahl baulicher Einzelheiten der Fahrzeuge die Voraussetzung für den beschleunigten und einfachen Übergang von Personen und Gütern ohne Wagenwechsel und Umladung von einer Vereinsbahn auf die andere ist. Weniger tritt dieser Zwang in die Erscheinung bei den Abschnitten A Bau und Unterhaltung der Bahn, C Telegraphen-, Signal- und Sicherungswesen und D Betriebsdienst; am meisten noch im Abschnitt A für das Gleis.

Wünschenswert muß aber die weitestgehende Vereinheitlichung im Signalwesen, der Seele der Sicherheit im Betriebsdienste, erscheinen. Häufig laufen die Lokomotiven benachbarter Verwaltungen zum Nutzen eines guten Dienstplans, der gleichbedeutend mit Sparsamkeit in der Personal- und Lokomotivgestellung sowie im Kohle- und Ölverbrauch ist, nicht unbeträchtliche Strecken auf den Nachbarbahnen. Dem Lokomotivführer die Beachtung von Signalen zweier verschiedener Signalordnungen zumuten, heißt die Betriebssicherheit herabsetzen. Diese Erkenntnis hat im In- und Ausland dazu geführt, auf größtmögliche Einheitlichkeit im Signalwesen örtlich zusammengeführter und gemeinschaftlich betriebener Strecken von an sich fremden Bahnverwaltungen hinzuarbeiten; die geschichtliche Entwicklung des deutschen Signalwesens, die vor dem Weltkriege bekannt gewordenen neuzeitlichen Bestrebungen gleicher Richtung in Amerika, Österreich und Frankreich sind die klassischen Zeugen hierfür.

Erleichtert werden die Aufgaben zur Vereinheitlichung des Signalwesens durch die Klärung der Anschauungen über die Grundzüge einer Signalordnung. Mag die Persönlichkeit des leitenden Signaltechnikers noch so kraftvoll sein und das eigene Urteil zu behaupten wissen, sie wird sich einer Reihe von signaltechnischen Grundsätzen nicht verschließen können, die wegen ihrer Allgemeingültigkeit bereits internationales Gemeingut der Eisenbahnen hätten werden müssen. Bereist man in- und ausländische Bahnen, so ist man erstaunt über die noch immer bestehende Mannigfaltigkeit der Signalformen und findet den Schlüssel zu der geringen Anzahl bindender Bestimmungen über das Signalwesen in den T. V. in den Bedenken aller Art gegen Änderungen, in der Furcht vor dem Verdacht der Nachahmung oder des Mangels an eigener Gestaltungskraft und letzten Endes in dem Sieg der „erfahrenen" Altfesten über die jüngeren Neuwilligen. Erst in den letzten Jahren vor dem Weltkriege sah man vielfach tief einschneidende Umwandlungen in den Signalordnungen vor sich gehen, nachdem der dichtere und schnellere Zugverkehr förmlich dazu gedrängt hatte, das vorhandene Signalwesen einer strengen Durchprüfung zu unterziehen. Den eigentlichen Anstoß gaben die hohen Schnellzugsgeschwindigkeiten, in denen sich In- und Auslandeisenbahnen zu überbieten suchten. Das Gebot der Sparsamkeit wird diesem Wettrennen eine wohltuende Beschränkung auferlegen, und doch sind die Fahrgeschwindigkeiten noch hoch genug, die Verbesserung des Signalwesens erstrebenswert erscheinen zu lassen. Der Weltkrieg hat diese Arbeiten wohl zu verzögern, aber nicht zu unterdrücken vermocht. Hatte lange Jahre die heilige Scheu vor dem Überlieferten es zu verhindern vermocht, am Signalwesen, den Grundfesten der Betriebssicherheit, die oft bedenklich erschüttert schienen — zu rütteln, so scheint doch die Erkenntnis heranzureifen, daß Grundsätze und Signalformen, welche die wissenschaftliche Signaltechnik als theoretisch und praktisch richtig bezeichnet, möglichst bald zur Einführung angenommen werden müssen. Auch hat die Erfahrung gelehrt, daß die Furcht vor der von ängstlichen Naturen als so gefahrvoll bezeichneten Übergangszeit bei der Einführung neuer Signalbilder beim kraftvollen Zugreifen nicht gerechtfertigt war. Nun ist in der Psychologie eine Helferin[1]) erwachsen, die gestattet, auch über Signalbilder objektive, vom subjektiven Urteil eines Sachverständigen unabhängige Gutachten aufzustellen.

Die Neubearbeitung der T. V. wird wichtige Signalfragen zur Entscheidung bringen müssen, jene von allgemeiner, grundlegender Bedeutung zunächst, damit das Ergebnis der Beratungen als „bindende" Bestimmungen in die T. V. aufgenommen werden kann. Als solche der Lösung noch wartenden Aufgaben seien genannt: die klare Begriffsbestimmung von Signal und Merkzeichen und ihr Einfluß auf die Gestaltung der Formen und die Verwendung der Lichterfarben für beide; der Entwurf eines einflügeligen Hauptsignals mit drei Stellungen als Ersatz für das zweiflügelige Hauptsignal. Die Beseitigung des zwar ehrwürdigen, aber nicht mehr zu rechtfertigenden dreiflügeligen Hauptsignals. Die Berichtigung[2]) der Dunkelsignale für freie Fahrt im durchgehenden Gleis (Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit) und für freie Fahrt in die Ablenkung (Fahrt mit ermäßigter Geschwindigkeit) am Hauptsignal, damit bei teilweise erlöschendem Signallicht sich das zweitgenannte Signalbild (zwei grüne Lichter übereinander) nicht in das erstgenannte (ein grünes Licht) verwandelt und dadurch eine Vorbedingung zu einem Unfall geschaffen wird. Der Entwurf eines dreistelligen Vorsignals, dessen Notwendigkeit in den letzten Jahren nicht mehr bezweifelt wird. Der Entwurf eines Durchfahrsignals an Bahnhofseinfahrten, wozu die zweckmäßige Vereinigung des Einfahrhauptsignals und Ausfahrvorsignals am Mast des Einfahrhauptsignals schon längst den Anstoß gegeben haben sollte. Die Ausnutzung der Fortschritte der Leuchttechnik, um das in Beschaffung kostspielige und so viel teure Handarbeit erfordernde Petroleum nach Möglichkeit durch zentralerzeugte Leuchtmittel zu ersetzen. Die Anwendung von Blinklicht zur Erfüllung mannigfacher Forderungen: Kennzeichnung nicht erwarteter Notsignale, Unterscheidung des Rot und Grün selbst für Rotgrünblinde nach dem Vorgehen der schwedischen Staatseisenbahnen oder Entwicklung einer Weiß-Rot-Signalordnung[3]) ohne Grün, Beseitigung des grünen Lichts als Merklicht an den Zügen und Ersatz durch eine signalfremde Merklichtfarbe. Das sind wahrlich der Aufgaben genug, die eingehende Beratungen der Signalfachmänner der bisherigen Vereins- und anderer an den Verein vielleicht Anschluß suchender Verwaltungen erforderlich erscheinen lassen.

Aber neben diesen sachlichen Gründen wird auch die äußere Form des Abschnitts Signalwesen in den T. V. seine gänzliche Neubearbeitung notwendig machen, für die die nachstehenden Betrachtungen einige Anregung bieten mögen.

Die bindenden Bestimmungen für das Signalwesen im Abschnitt C. Telegraphen-, Signal- und Sicherungswesen der T. V. vom Jahre 1909 sind für:

Hauptbahnen	Nebenbahnen

§ 144.

(3) Die Stationen sind mit Einfahrsignalen zu versehen.

(4) Bewegliche Brücken und in Schienenhöhe gelegene Bahnkreuzungen sowie außerhalb der Stationen gelegene unverschlossene Weichen

sind durch Hauptsignale zu decken.

(5) Hauptsignale dürfen, wenn sie Halt zeigen, von Zügen, für die sie gelten, nicht überfahren werden.

§ 145.

(3) letzter Satz:

Rot bedeutet stets Halt.

Das ist gewiß eine recht kleine Anzahl, die aber in den T. V. vom Jahre 1897 beschränkt war auf

[1]) Zu vergleichen Nr. 6/1919 dieser Zeitung: Die Psychologie der Eisenbahnsignale auf der Grundlage des Versuchs.

[2]) Zu vergleichen: Neue norwegische Signalordnung im Organ, Heft 24. 1920.

[3]) Zu vergleichen Nr. 44 bis 46, 1917 dieser Zeitung: Eine Signalordnung ohne grünes Licht.

§ 189.

(³) Zu Sichtsignalen für die Züge dürfen bei Dunkelheit nur die Farben weiß, grün und rot verwendet werden und zwar muß ausdrücken

Rot — „Halt".

Neben den wenigen bindenden Bestimmungen enthalten die T. V. noch eine große Anzahl von nichtbindenden Bestimmungen, deren Beachtung empfohlen wird; einige hiervon sind aber betriebsnotwendig und werden bindende Kraft erhalten müssen.

Das Signal für ablenkende Fahrten ist nicht zu entbehren, mag es nun für den Lokomotivführer als Langsamfahr- oder reines Wegsignal gelten sollen. Die Signalordnungen Deutschlands, Österreichs, Dänemarks, Englands und Belgiens beweisen seine Unentbehrlichkeit. Der letzte Absatz von § 144 (¹) wäre dementsprechend abzuändern; die Ziffer 1 würde bindend werden.

Die älteren T. V. schreiben Vorsignale nur dann vor, wenn „das rechtzeitige Wahrnehmen des Hauptsignals nicht gesichert erscheint". Die neuen T. V. schreiben für jedes Hauptsignal ein Vorsignal vor. Bei Ausfahrsignalen wird es für solche Stationen empfohlen, die von Zügen ohne Aufenthalt durchfahren werden. Es kann kein Zweifel bestehen, daß diese Bestimmungen bindend werden müssen.

Nach § 144 (⁷) soll das Vorsignal die Halt- und Fahrstellung des Hauptsignals anzeigen. Diese unter dem Druck des üblichen zweistelligen Scheibenvorsignals abgefaßte Vorschrift muß ergänzt werden durch den Zusatz, daß die Fahrstellung für Fahrt im durchgehenden Gleis und in die Ablenkung am Vorsignal angekündigt werden muß. Denn die Notwendigkeit der Vorbereitung auf den dritten Begriff „Ablenkende Fahrt" am Hauptsignal ist so klar erkannt, daß die Gestaltung des dreistelligen Vorsignals nicht mehr lange auf sich warten lassen darf. Wenn auch die Techniker-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1912 eine befriedigende Form eines dreistelligen Vorsignals noch nicht hat zu Versuchen vorschlagen können, so wird doch diese Frage nach dem Beschluß „ins Auge zu fassen sein", d. h. sie wird kaum je wieder vor ihrer Lösung von der Tagesordnung verschwinden. Die Neufassung der T. V. wird im § 144 (⁷) unter neuer Reihe (c) die dritte Stellung des Vorsignals unter entsprechender Änderung der Reihe (b) berücksichtigen müssen.

Über den Abstand des Vorsignals vom Hauptsignal sagen die T. V. im § 144 (⁹): „Der Abstand zwischen Haupt- und Vorsignal soll dem längsten Bremsweg entsprechen, dessen ein am Vorsignal mit voller Streckengeschwindigkeit vorbeifahrender Zug benötigt, um vor dem Hauptsignal zum Halten zu kommen". Die Bestimmung bringt sprachlich nicht ganz das zum Ausdruck, was sie sagen will; sie müßte etwa lauten: „Der Abstand zwischen Haupt- und Vorsignal soll mindestens gleich dem längsten Bremsweg sein, dessen ein am Vorsignal aus voller Streckengeschwindigkeit gebremster Zug bedarf, um vor dem Hauptsignal zum Halten zu kommen." Die bei verschiedenen Neigungen und Fahrgeschwindigkeiten eintretenden Bremswege sind aus einer den T. V. beigefügten Bremswegtafel zu entnehmen. Auf Grund dieser Werte lassen sich Bremswegabstufungen bilden, die über längere Streckenabschnitte möglichst in einer Größe als Abstand des Vorsignals vom Hauptsignal anzusetzen sind, um dem Lokomotivführer die Streckenkenntnis zu erleichtern; das Vorsignal kann dann die Aufgabe eines Bremsmerkzeichens mitübernehmen.

Was in dem § 145 über „Standort, Form und Farbe der feststehenden Signale" gesagt ist, muß z. T. bindend werden und durch wichtige bindende Vereinbarungen ergänzt werden. Der Satz „Für die Hauptsignale wird die Flügelform empfohlen" muß wegen der Bedeutung der Flügelform für die Fernsichtbarkeit in anderm Wortlaut bindend werden. Auch der erste Satz in Ziffer 2 ist zur bindenden Vorschrift zu erheben. Über die Form des Vorsignals sagen die T. V. nichts; die oben genannte Techniker-Versammlung hatte sich eingehend mit ihr beschäftigt, aber die wohl nicht alle Signal- und Maschinentechniker befriedigende Antwort niedergelegt, daß das vorhandene Vorsignal (das in mannigfachen Formen vorliegt) an Sichtbarkeit genüge. Da das Vorsignal nach des Engländers H. R. Wilson Ausspruch „der Schlüssel zur Situation für den Lokomotivführer" (Bulletin, 1908, Nr. 8) ist, der Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal aber als Bremsweg, wie die Praxis lehrt, nicht immer ausreicht, so muß von ihm eine möglichst gute Fernsichtbarkeit verlangt werden. In der empfehlenden Form muß diese Forderung mindestens in die T. V. Aufnahme finden.

Von weittragender Bedeutung ist die Vorschrift, daß die Tagsignale nicht durch die Farbe, sondern nur durch die Form ausgedrückt werden sollen. Man sollte jedoch hinzufügen, daß die Fernsichtbarkeit der Haupt- und Vorsignale durch zweckmäßige Wahl des Standorts — Schattenriß am Himmel — und der Farbe — Gegensatz zum Hintergrund — möglichst zu erhöhen ist. Der Grundsatz „die Form und nicht die Farbe bei Tagsignalen" verlangt eine sorgfältige Durchbildung der drei Gruppen: Haltscheiben, Langsamfahrscheiben und Merktafeln: Für die erste Gruppe eine sich in der Wagerechten lang ausstreckende geometrische Figur — ein auf die Langseite gelegtes Rechteck —, für die zweite Gruppe eine um einen Mittelpunkt sich gleichmäßig verteilende Fläche; die besten Vertreter sind der Kreis, das Quadrat auf eine Seite oder übereck gestellt und das gleichseitige Dreieck, auf eine Seite oder eine Spitze gestellt. Für Merktafeln bleibt nun noch eine in der Senkrechten lang ausgestreckte Fläche übrig, d. h. ein auf die kleine Seite gestelltes langgestrecktes Rechteck. Auch ein gleichschenkliges Dreieck mit großer Höhe, auf die Grundlinie oder Spitze gestellt, oder Dreieck und Quadrat senkrecht übereinander angeordnet geben den Eindruck der senkrecht langgestreckten Fläche. Wenn der Leser sich die Formen der drei Gruppen nebeneinander aufskizziert, so wird ihm der auffallende Unterschied besonders deutlich erscheinen. Daß nicht alle vorhandenen Signale und Merkzeichen dieses leichtverständliche Unterscheidungsmerkmal tragen, wird dem Signalkenner dabei gegenwärtig werden.

Der § 145 (¹) wird eine Einschränkung erfahren müssen für den Standort der Hauptsignale, etwa wie folgt: „Zum Nutzen der Fernsichtbarkeit darf für Hauptsignale ausnahmsweise mit Genehmigung der obersten Aufsichtsbehörde von dieser Vorschrift abgewichen werden; denn tatsächlich sind Hauptsignale, um sie rechtzeitig dem Lokomotivführer sichtbar zu machen, abweichend von jener Vorschrift aufgestellt.

Eine weitere Ergänzung wird in Ziffer (¹) einzufügen sein: „Die Signalbilder der Vorsignale bei Tage und bei Nacht sind ungefähr in Augenhöhe des Lokomotivführers anzubringen". Dieser allgemeingültigen Anschauung wird man die bindende Kraft nicht versagen können.

An der einzigen bindenden, die Dunkelsignale angehenden Bestimmung in den neuen T. V.: „Rot bedeutet stets Halt" läßt sich erkennen, wieviel noch von der ungeheuren Mannigfaltigkeit der Eisenbahnsignale früherer Zeiten (50 bis 60) sich bis in unsere Tage hinein erhalten hat, und wie das Festhalten am Altgewohnten verhindert, in großzügiger Einheitlichkeit auf den Strecken der Vereinsverwaltungen Farben für die Dunkelsignale zu verlassen, deren Mängel zweifelsfrei sind, und solche anzunehmen, deren Brauchbarkeit für den Eisenbahnbetrieb in langen Jahren des Versuchs erwiesen ist. So sollte ungeblendetes (weißes) Laternenlicht zu Signalbefehlen aus Gründen, die an dieser Stelle keiner Erläuterung mehr bedürfen, nicht mehr verwendet werden: Amerika, England, Dänemark, die Schweiz, Italien kennen weißes Signallicht nicht mehr. Die Neufassung der T. V. muß das bindende Verbot weißen Signallichts bringen. Daß man von der Einigung über die Lichterfarben bei Abfassung der T. V.

vom Jahre 1909 noch weit entfernt war, zeigt das Fallenlassen der bindenden Bestimmung in den alten T. V., die zu Sichtsignalen für die Züge bei Dunkelheit nur die Farben Weiß, Grün und Rot zuließ. In der Form dieser Bestimmung ähnlich, aber sachlich verändert werden die zulässigen Lichterfarben Rot, Grün, Gelb (Orange, Brandgult, Amber-coloured) aufgeführt werden müssen mit dem Zusatz, daß gegen Blinklicht, sowohl in ungeblendetem, weißem wie farbigem Licht, nichts einzuwenden sei. Die Vorschrift erscheint dringend geboten, um die Einführung des Blinklichts in den Eisenbahnsignaldienst nicht zu hindern. Die Verwendung gut beleuchteter Tagessignale, selbst wenn sie signaltechnisch einwandfrei wären, wird für die weitere Zukunft wegen der allgemeinen und noch lange andauernden Weltarmut und daraus folgender hoher Betriebskosten für die großen Leuchtquellen kaum noch in Frage kommen. Der entsprechende Satzteil in § 145 (3) wäre daher entbehrlich, muß aber bis auf weiteres beibehalten werden mit Rücksicht auf die vorhandenen Signale dieser Art. Erforderlich aber ist ein Hinweis, daß beleuchtete Tagessignale für geschlossen fahrende Züge unzulässig sind. Die Begründung liegt in ihrer mangelhaften Fernsichtbarkeit.

Im Zusammenhang mit den Dunkelsignalen ist die Hervorhebung des Unterschiedes zwischen Signallicht und Merklicht zweckmäßig. Damit die grundsätzliche Bestimmung ausgesprochen werden kann, daß die Signallichterfarben, die einen Befehl oder eine Erlaubnis ausdrücken, nie zu Merklichtern verwendet werden dürfen, die lediglich einen wichtig zu wissenden Zustand kenntlich machen sollen. Um ein Beispiel anzuführen: Die Laterne am Hauptsignalmast gilt dem Zuge entgegen für den Lokomotivführer einen Befehl durch rotes oder grünes Signallicht, während sie nach rückwärts durch volles oder weißes Sternlicht den jeweiligen Zustand, in dem sich das Signal befindet (Halt oder Freie Fahrt), dem Bahnhofspersonal übermittelt.

Für die Zugsignale lassen sich auch einige allgemein gültige und deshalb allgemein anzuerkennende Vorschriften als bindend aufnehmen. Hier wird man sich zunächst einmal klar werden müssen, daß die Lokomotivlaternen an der Spitze des Zuges kein Signallicht geben, sondern nur „zur Kennzeichnung der Spitze des Zuges" dienen sollen, also Merklichter sind, ebenso wie die Kennzeichnung des Zugschlusses nach vorwärts in der Fahrtrichtung tatsächlich ein Merklicht ist, während die „nach hinten rotleuchtenden Laternen" ein richtiges Signal, nämlich das Haltesignal für einen Folgezug darstellen.

Wenn der Grundgedanke Boden gewinnt, daß möglichst wenige Signale im eigentlichen Sinne am Zuge gegeben werden sollen, so kommt man von den sogenannten Signalen (die nur Merkzeichen sind) zur Bekanntgabe eines nachfolgenden oder in entgegengesetzter Richtung kommenden Zuges los und behält als wirkliche Zugsignale nur den Zugschluß und die Spitze des Zuges bei der Fahrt auf dem unrichtigen Gleis übrig. Für beide als Haltesignal anzusprechende Signale ist nur rotes Licht, aber nicht in Verbindung mit andersfarbigem Licht, zulässig. Das Doppellicht Rot-Weiß an der Lokomotive, Signal 15 b im Signalbuch[4]) der deutschen Eisenbahnen bei Fahrt auf falschem Gleis, vor einigen Jahren auf Anregung der Lokomotivführer eingeführt, hat wenigen praktischen Nutzen für die Betriebssicherheit durch Beleuchtung der Strecke durch eine weißleuchtende Laterne, wirkt mehr psychologisch-beruhigend auf den Lokomotivführer, stellt aber theoretisch ein falsches und praktisch ein in Fernwirkung recht mangelhaftes Signalbild dar. Der Gefahrzustand der Fahrt auf falschem Gleis kann nur wirksam durch rotes Gruppenlicht und nur solches angezeigt werden, das Signal- und Merklicht zugleich ist, wenn auch in überwiegender Bedeutung des Signalbildes für unbedingtes Halt. Daß die Ziffer 3 im § 146 „Zu Lichtsignalen für die Züge sollen bei Dunkelheit nur die Farben Weiß, Grün und Rot verwendet werden" gestrichen werden muß, folgt aus den vorhergehenden Darlegungen.

Theoretisch erscheint es günstig, bei Dunkelheit schnellfahrende Züge (Schnell- und Personenzüge) und langsamfahrende Züge (Güterzüge) durch auffällig voneinander unterschiedene Gruppierung der Laternen an der Spitze des Zuges kenntlich zu machen. Mancher Unfall hätte sich vielleicht vermeiden lassen, wenn die Signalwärter schon auf weite Entfernung die Zuggattung hätten erkennen können. Wenn konstruktiv- und betrieblich keine Schwierigkeiten zu befürchten wären, könnte man zwei Lichter in Senkrechtstellung (Dänemark) und zwei Lichter in Wagerechtstellung als zweckdienliche Gruppenlichter empfehlen. Da diese Frage noch nicht genügend studiert ist, so kann ein sie kennzeichnender Schriftsatz in die T. V. zurzeit noch nicht aufgenommen werden. Aber die Fachgenossen vom Betriebsmaschinen- und Signaldienst mögen sich der Frage annehmen, um über sie durch praktische Versuche ein Urteil zu gewinnen. Man wird sich der Forderung nicht verschließen können, daß der § 146, Ziffer 1 und 3 sorgfältiger Umarbeitung bedarf.

Mit einer sachlichen Ergänzung und Berichtigung der T. V. entsprechend den neuzeitlichen Anschauungen im Signalwesen wird eine sorgfältige Durchprüfung hinsichtlich der Anordnung des ganzen Abschnitts und sprachlicher Härten sowie der Ausmerzung von gut ersetzbaren Fremdwörtern vorzunehmen sein.

Zunächst ist es ratsam, dem Abschnitt wegen der Bedeutung des Signalwesens die Überschrift „Signalwesen" zu geben und demgemäß das Telegraphen- und Sicherungswesen aus ihm herauszunehmen, um letztere beiden dem Abschnitt Betriebsdienst und Bau und Unterhaltung der Bahn einzureihen oder selbständig erscheinen zu lassen; denn die § 141, Telegraph und Fernsprecher, § 148, Weichen und Signalsicherungen, und § 148, Streckenentlastung, sind z. T. fahrdienstliche, z. T. sicherungstechnische Angelegenheiten.

Die Signale mit Horn und Mundpfeife sind im § 143 „Tragbare Signale" aufgeführt. Ganz abgesehen davon, daß es nur tragbare Signalmittel gibt, und daß Horn- und Mundpfeifensignale hörbare Signale sind, handelt es sich nur um ganz bestimmte Signale, die in der Überschrift gekennzeichnet werden sollen. Es sind nämlich Signale von der Strecke aus gemeint, die an den Zug gegeben werden. Es ist auch ganz unwesentlich, wer sie gibt. Es kann im Notfalle jeder beliebige Eisenbahner sein. Die Überschrift würde besser lauten: „Außerordentliche Signale auf der Strecke".

Demgegenüber handelt es sich im § 144 „Feststehende Signale" um ordentliche, ortfeste Signale. Das Wort „feststehend" ist hier eine sprachliche Härte. Der Unterschied zwischen ordentlichen und außerordentlichen Signalen müßte sowohl in den T. V. als auch in einer Neufassung der Signalordnung mehr herausgearbeitet werden. So würde die Überschrift „Ordentliche Signale" den § 144 inhaltlich völlig erschöpfen.

Die Weichensignale sind in diesem § 144 nicht richtig eingeordnet, wenn man sich erinnert, daß die Weichenlaternen lediglich Merkzeichen darstellen, die in durchgehenden Hauptgleisen, namentlich für schnellfahrende Züge, nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen. Formsignale mit tag- und nachtgleichen Signalbildern, wie sie an Weichen üblich sind, können als Signale im eigentlichen Sinne nicht angesprochen werden. Wenn auch im Sprachgebrauch der Ausdruck Weichensignal beibehalten werden wird, bis eine sprachbequeme, sachlich treffendere Bezeichnung gefunden worden ist, so wird das Merkmal für die Stellung der Weichen deswegen doch kein Signal, was immer im Gedächtnis zu behalten ist.

Wie im Signalbuch, werden auch in den T. V. die Bestimmungen über das Vorsignal nach denen über die Hauptsignale gebracht. Es ist folgerichtiger und der Wirklichkeit mehr an-

[4]) Zu vergleichen Nr. 13/1909 dieser Zeitung: „Die Signale 15 b und 18 des deutschen Signalbuches."

gepaßt, wenn das Vorsignal vor den Hauptsignalen besprochen wird; da es von den Zügen früher erreicht wird als das Hauptsignal.

Der Übersichtlichkeit wegen seien alle Abänderungs- und Ergänzungsvorschläge für den Abschnitt Signalwesen zusammengestellt:

1. Neue Überschrift: „C. Signalwesen".
2. § 141 fällt im Abschnitt C fort und wird an anderer Stelle eingereiht.
3. Neue Überschrift des § 143: „Außerordentliche Signale auf der Strecke".
4. Neue Überschrift des § 144: „Ordentliche Signale".
5. Der Absatz C. Weichensignale wird im § 144 gestrichen und als neuer § 147 mit der Überschrift „Merkzeichen an Weichen" hinter § 146 aufgenommen.
6. § 144 (1) erhält folgende bindende Neufassung: „Mit den Hauptsignalen sollen nachstehende Signale gegeben werden können:
   a) Der Zug soll vor dem Signal halten;
   b) der Zug darf an dem Signal in der Hauptrichtung (Geraden) vorbeifahren;
   c) der Zug darf an dem Signal in der Ablenkung von der Hauptrichtung vorbeifahren.
7. § 144 (6) letzter Satz wird abgeändert in: „Vor Ausfahrsignalen, für solche Bahnhöfe, die von Zügen ohne Aufenthalt durchfahren werden, sind Ausfahr-Vorsignale aufzustellen".
8. § 144 (6) wird nach Neufassung des letzten Satzes bindend.
9. § 144 (7) wird in folgender Ergänzung und Neufassung bindend: „Das Vorsignal soll anzeigen:
   a) die Haltstellung des Hauptsignals;
   b) die Fahrstellung des Hauptsignals für die Fahrt in der Geraden;
   c) die Fahrstellung des Hauptsignals für die Fahrt in die Ablenkung.
10. Der jetzt unter B stehende Abschnitt Vorsignale ist als Abschnitt A zu bringen, während jetziger Abschnitt A Hauptsignale die Bezeichnung B erhält.
11. § 144 (9), erster Satz erhält den Wortlaut: „Der Abstand zwischen Haupt- und Vorsignal soll mindestens gleich dem längsten Bremsweg sein, dessen ein am Vorsignal aus voller Streckengeschwindigkeit gebremster Zug bedarf, um vor dem Hauptsignal zum Halten zu kommen".
12. § 144 (9) erhält einen Zusatz: „Es wird empfohlen, über längere Streckenabschnitte möglichst nur eine Stufe des Abstandes zwischen Vorsignal und Hauptsignal zu verwenden".
13. Neue Überschrift des § 145: „Standort, Form und Farbe der ordentlichen Signale".
14. § 145 (1) erhält folgende, bindende Neufassung: „Hauptsignale und Vorsignale sind grundsätzlich auf der Seite des Standes für den Lokomotivführer, bezogen auf die Fahrt der Lokomotive mit dem Schornstein voran, unmittelbar neben dem zugehörigen Gleis oder über dessen Mitte aufzustellen. Jedoch darf zum Nutzen der Fernsichtbarkeit von dieser Vorschrift für Hauptsignale ausnahmsweise mit Genehmigung der obersten Aufsichtsbehörde abgewichen werden. Das Vorsignal ist möglichst „in Augenhöhe des Lokomotivführers" anzubringen. Die Signale benachbarter Gleise sind so aufzustellen, daß sie von den Zügen aus nicht miteinander verwechselt werden können".
15. § 145 (2) wird in folgendem Wortlaut für die beiden ersten Sätze bindend; für den letzten Satz gilt die empfehlende Form: „Die Signalbilder an Haupt- und Vorsignalen sollen bei Tage nur durch die Form und nicht durch die Farbe ausgedrückt werden. Für die Hauptsignale ist nur die Flügelform anzunehmen. Die Fernsichtbarkeit der Haupt- und Vorsignale ist durch zweckmäßige Wahl des Standorts und des Anstrichs zu erhöhen".
16. § 145 (2) erhält hinter den beiden Sätzen in neuer Fassung (siehe vorstehenden Punkt 14) folgende Ergänzung: „Es wird empfohlen, für die Haltsignale eine in der Wagerechten langgestreckte Fläche, für die Langsamfahrsignale eine um einen Mittelpunkt gleichmittig gelegene Fläche und für die Merkzeichen eine in der Senkrechten langgestreckte Fläche zu verwenden".
17. § 145 (3) wird in bindender Form lauten: „Als Signallichter bei Dunkelheit dürfen nur die Farben Rot, Grün oder Gelb verwendet werden. Weißes, ungeblendetes Laternenlicht ist als Signallicht verboten. Blinklicht, sowohl in ungeblendetem weißem wie farbigem Licht ist als Signal zulässig. Rot bedeutet stets Halt und darf in Gruppe mit andersfarbigen Lichtern nicht verwendet werden".
18. § 145 (3) erhält den bindenden Zusatz: „Für geschlossen fahrende Züge dürfen beleuchtete Tagesformsignale bei Dunkelheit nicht verwendet werden".
19. § 145 (4) erhält den neuen Wortlaut: „Zur Kennzeichnung der Stellung der Weichen empfehlen sich tag- und nachtgleiche Merkzeichen".
20. Als Fußnote zu § 145 (4) gilt die Erläuterung: *) Signale erteilen einen Befehl oder eine Erlaubnis; Merkzeichen machen einen betrieblich wissenswerten Zustand kenntlich.
21. Eine neue Ziffer (5) des § 145 wird als bindende Bestimmung lauten: „Signallichterfarben dürfen nie zu Merklichtern verwendet werden".
22. § 146 erscheint in neuer Überschrift: „Signale und Merkzeichen am Zuge".
23. § 146 (1) lautet im ersten Satz in neuer Fassung: „Am Zuge sollen folgende Signale und Merkzeichen gegeben werden können".
24. Die Ziffern c und d im § 146 (1) fallen fort.
25. § 146 (3) wird in der bisherigen Form ungültig und lautet in der bindenden Ersatzfassung: „An Zügen darf rotes Licht nur in der Bedeutung des unbedingten Haltsignals verwendet werden. Für Merklichter sind die Signalfarben Rot, Grün und Gelb unzulässig".

Da außer Zweifel steht, daß bei einer Neufassung der T. V. alle Vereinsverwaltungen noch nicht imstande sein werden, den neuzeitlichen Anschauungen entsprechend niedergelegten Bestimmungen mit dem Tage ihrer Gültigkeit nachzukommen, so muß in die Vorbemerkungen ein Hinweis auf erleichternde Übergangsbestimmungen und den endgültigen Zeitpunkt, an dem alle Signaleinrichtungen im Sinne der T. V. ausgebaut sein sollen, aufgenommen werden.

Die hier niedergelegten Gedanken glaube ich den Eisenbahnverwaltungen als ein Teilergebnis einer langjährigen Tätigkeit im Betriebsmaschinendienst und beruflicher Liebhaberei nicht vorenthalten zu sollen. Sie mögen Studienunterlagen und Anregung zugleich für die Weiterentwicklung des Signalwesens sein. Sie möchten den Kampf der Anschauungen auf einem Gebiete neu beleben, das im Weltkrieg naturgemäß in den Hintergrund getreten ist, dem jetzt aber die gemeinsame kraftvolle Arbeit der Fachleute des Signal- und Betriebsmaschinendienstes gelten muß.

Dienst- und Schutzkleidung.

Von Eisenbahn-Obersekretär **Balzer**, Erfurt.

Die Überführung der Eisenbahnen auf das Reich dürfte u. a. auch eine einheitliche Regelung der Dienst- und Schutzkleidung sowohl in ihrem Schnitt, ihrer Farbe, wie auch in ihrer Beschaffung und Abgabe an die Bediensteten bedingen, da gerade hinsichtlich der Dienst- und Schutzkleidung von den Eisenbahnverwaltungen der einzelnen Länder sehr verschieden verfahren wird. Zur Vereinfachung und Vereinheitlichung in dieser wichtigen Angelegenheit sowie zur Verminderung der jetzt außerordentlich hohen Ausgaben für Dienst- und Schutzbekleidung mit beizutragen, ist der Zweck der nachstehenden Ausführungen.

In letzter Zeit sind aus Beamtenkreisen mehrfach Stimmen laut geworden, die in der Uniform eine „Lakaienkleidung" sehen und sie daher ganz beseitigt wissen möchten; ihrer Ansicht nach genügt eine Dienstmütze, zu der höchstens noch eine Armbinde zu treten hätte. Diese „Demokratisierung" geht meines Erachtens zu weit. Für die Beamten des äußeren Betriebs- und Abfertigungsdienstes halte ich eine Dienstkleidung (Uniform) zur Wahrung der nötigen Autorität und zur besseren Erkennbarkeit für das Publikum nach wie vor für notwendig. Es genügen aber neben einer Dienstmütze eine einreihige Joppe aus dunkelblauem Tuch mit Umlegekragen, eine schwarze Tuchhose und ein Mantel aus schwarzem Tuch mit blauem Kragen. Auf die bisherige „Galakleidung" wird der größte Teil der Beamtenschaft gern verzichten; sie bedeutete für den Beamten nur eine große Ausgabe, hing aber die meiste Zeit im Schranke und war dort der Gefahr des Mottenfraßes ausgesetzt. Auch mit einer Verminderung der bisherigen zahlreichen und zudem auch sehr teuer gewordenen Abzeichen werden die meisten Beamten gern einverstanden sein. Die neuen Verhältnisse zwingen besonders den Beamten, auch an seinen Ausgaben für Kleidung zu sparen.

Die Lieferung der Dienstkleidung erfolgt bei den ehemaligen preußischen Staatsbahnen durch die Kleiderkasse, der als Mitglieder fast alle Unterbeamten und Hilfsbeamten (Anwärter) angehören, während die zum Tragen einer Uniform verpflichteten mittleren Beamten berechtigt sind, ihre Dienstkleidung aus der Kleiderkasse zu beziehen. Die Mitglieder entrichten vierteljährliche bzw. monatliche Beiträge zur Kleiderkasse. Zu diesen Beiträgen leistet die Verwaltung einen jährlichen Zuschuß — Staatszuschuß —. Für den Gesamtbetrag — Beiträge und Staatszuschuß — und darüber hinaus können die Mitglieder Dienstkleider aus der Kleiderkasse beziehen. Ein Mehrbetrag ist von ihnen nachzuzahlen, während ein etwaiges Guthaben vor dem Kriege zugunsten der Kleiderkasse verfiel (seit 1916 wird ein etwaiges Guthaben zurückgezahlt oder gutgeschrieben, da während des Krieges nicht alle Mitglieder mit Dienstkleidung beliefert werden konnten). Der offenbare Zweck dieses Verfahrens, die Mitglieder — Unterbeamte und Anwärter — zu zwingen, jährlich mindestens für einen bestimmten Betrag Dienstkleider aus der Kleiderkasse zu beziehen, damit sie im Dienste in einer möglichst guten Uniform erscheinen, läßt sich unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr rechtfertigen. In seiner einseitigen Anwendung nur auf Unterbeamte und Anwärter gibt er einerseits zu Berufungen Anlaß, andererseits kann er insofern umgangen werden, als die Mitglieder für Beiträge und Staatszuschuß Dienstkleider beziehen und sie an Private weiterverkaufen. Sollte nicht der vorbesprochene Zweck, sondern die Absicht, den Mitgliedern den Bezug von Dienstkleidern aus der Kleiderkasse zu erleichtern, bei der Wahl des jetzigen Verfahrens ausschlaggebend gewesen sein, so wäre dem entgegenzuhalten, daß diese Erleichterung (neben dem Staatszuschuß) den Bediensteten viel besser in einer längeren Tilgungsfrist mit kleinen Ratenzahlungen gewährt werden kann. Man sehe also auch bei den Unterbeamten und Anwärtern von der Einziehung von Beiträgen zur Kleiderkasse ab; sie verursacht den Stationskassen, der Hauptkasse und der Kleiderkasse eine bedeutende Arbeit und bietet zudem keine ausreichende Sicherheit für die Bezahlung der bezogenen Dienstkleider. Auf eine solche Sicherheit kann wie bei den mittleren, auch bei den unteren Beamten unbedenklich verzichtet werden. Den sogenannten Staatszuschuß löst man am besten durch eine Erhöhung der Betriebszulage ab, oder man zahlt ihn als Teil des Gehalts sofort mit diesem aus; seine jetzige umständliche Anforderung, Nachweisung und Verrechnung entfiele damit oder würde doch wesentlich vereinfacht. Damit käme man zugleich den Wünschen der Unterbeamten und Anwärter entgegen, die jetzt fortgesetzt auf eine Auszahlung ihres Kleiderkassenguthabens dringen und mit seiner Übertragung auf das folgende Jahr allgemein nicht einverstanden sind. Im übrigen stelle man es auch diesen Beamten frei, ihre Dienstkleidung aus der Kleiderkasse zu beziehen, deren Aufgabe es nur sein kann, eine möglichst gute und billige Dienstkleidung zu leichten Zahlungsbedingungen zu liefern.

Die Beschaffung der Dienstkleidung seitens der Kleiderkasse erfolgt in der Weise, daß das Eisenbahn-Zentralamt die für den ganzen ehemaligen preußischen Staatsbahnbereich erforderlichen Stoffe und Zutaten beschafft und auf die am Sitze der Eisenbahndirektionen befindlichen Kleiderlager verteilt. Die Direktionen vergeben die Anfertigung der Dienstkleider vertraglich an Schneiderunternehmer und liefern diesen die nötigen Stoffe und Zutaten außer Nähgarn. Dieses Verfahren bedingt bei jeder Direktion geeignete, gut gesicherte Lagerräume mit einem Lagerverwalter und den erforderlichen Arbeitern, eine umständliche Abrechnung mit den Schneiderunternehmern über die verbrauchten Stoffe und Zutaten, Revisionen der Lagerbestände sowohl bei den Kleiderlagern wie bei den Schneiderunternehmern und eine umfangreiche Rechnungslegung der Kleiderkasse gegenüber dem Zentralamt und der Oberrechnungskammer. Die mit dieser zentralen Stoffbeschaffung beabsichtigte Verbilligung der Dienstkleidung ist nur eine scheinbare, weil diesen Ersparnissen erheblich höhere Unkosten gegenüberstehen — Gehälter und Löhne für die Lagerbeamten und Arbeiter, Zinsen für die bezahlten, hochwertigen Stoffbestände, Kosten der Einrichtung und Unterhaltung der Lagerräume, Mieten für die Lagerräume — auch der staatseigenen —, Gebühren für die Versicherung der Stoffbestände gegen Feuer und Einbruch, Schaden durch Motten- und Mäusefraß usw. —. Auch hier läßt sich eine Vereinfachung des Kleiderkassenwesens und eine bedeutende Ersparnis für die Verwaltung dadurch erreichen, daß man den Schneiderunternehmern die Beschaffung der erforderlichen Stoffe überträgt und ihnen Güte und Farbe der Stoffe vorschreibt. Übermäßigen Gewinnen der Schneiderunternehmer bei diesem Stoffbezuge kann dadurch vorgebeugt werden, daß die Verwaltung sich das Recht vorbehält, die Originalrechnungen der Stofflieferanten einzusehen. Durch diese Vereinfachung würde neben einer Verminderung an Beamten und Arbeitern und dem Wegfall der vorbezeichneten Unkosten auch der wohl bei allen Direktionen bestehende große Mangel an Büroräumen gemildert werden, da die Räume der Kleiderlager für Bürozwecke frei würden.

Neben der vorstehend behandelten Dienstkleidung kommt noch die sogenannte staatseigene Dienstkleidung in Frage, die bestimmten Bedienstetenklassen der ehemaligen preußischen Staatsbahnen zum Schutze gegen Witterungseinflüsse oder zum Schutze bei der Arbeit gegen Nässe, Schmutz oder Verletzungen unentgeltlich vorgehalten wird, z. B. Wintermäntel, Pelze und Filzstiefel für Lokomotiv- und Zugbegleitpersonale sowie für bestimmte im Außendienst tätige Stations- und Abfertigungsbedienstete, Sommermäntel für Hilfsbeamte, Regenmäntel für Rangierbedienstete, Schutzanzüge, Holzschuhe mit Lederschäften, Schürzen, Handschuhe usw. für gewisse Arbeitergruppen.

Der Schnitt dieser Schutzkleidung ist im Laufe der Jahre den Bedürfnissen angepaßt worden, so daß sich Vorschläge hierfür erübrigen. Dagegen bilden die Bestimmungen über den Kreis der mit dieser Schutzkleidung auszurüstenden Bedienstetenklassen eine nie versiegende Quelle von Berufungen und von Anträgen auf Belieferung derjenigen Klassen, die nach diesen Bestimmungen keinen Anspruch auf Schutzkleidung haben. Diese Berufungen und Anträge sind um so leichter zu verstehen, als bei den jetzigen hohen Preisen für Kleidung jeder Bedienstete den Wunsch hat, von der Verwaltung mit Schutzkleidung ausgerüstet zu werden, um seine eigene Kleidung zu schonen. Ob man nicht besser getan hätte, die Ausrüstung mit Schutzkleidung von Anfang an nur auf das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal zu beschränken, und ob nicht die Verhältnisse noch zu einer derartigen Einschränkung zwingen werden, will ich hier nicht erörtern. Fest steht aber, daß auch bei Berücksichtigung der jetzt geltenden Bestimmungen noch wesentlich an dieser Schutzkleidung gespart werden kann, wenn die Anforderungen der Dienststellen örtlich nachgeprüft werden und der unumgänglich notwendige Bedarf an Hand der Dienstausteiler, Diensteinteilungen usw. gemeinschaftlich mit den Dienststellenvorstehern ermittelt wird. Besonders die Leiter größerer Dienststellen sind nicht immer in der Lage, sich um die Anforderungen der Schutzkleider eingehend zu kümmern; sie müssen sich auf die mit der Anforderung betrauten Bediensteten verlassen, die diese Anforderungen trotz aller Amtsblattverfügungen nicht mit der gewünschten Sorgfalt bewirken, weil ihnen das nötige Verständnis für die finanzielle Tragweite einer Überanforderung der jetzt so hochwertigen Schutzkleidung fehlt. Eine weitere Ersparnis wird sich noch dadurch erreichen lassen, daß man die

Schutzkleidung nach einer längeren Tragezeit den Bediensteten als Eigentum überläßt. Dann hätten diese ein Interesse an einer schonenden Behandlung dieser Kleidungsstücke, wodurch sich die Ausgaben für Unterhaltung und Neubeschaffung vermindern würden. Für die Beschaffung der Stoffe zu diesen Schutzkleidern gilt das für die Beschaffung der übrigen Dienstkleiderstoffe vorher Gesagte.

Was die Schutzkleidung für Arbeiter anbelangt, so müßten, wollte man allen Anträgen auf Belieferung entsprechen, sämtliche Arbeiter damit ausgerüstet werden. Eine so weitgehende Ausrüstung ist bei der heutigen mißlichen Finanzlage des Reichs selbstverständlich nicht möglich. Nach meiner Ansicht dürfte es aber sowohl im Interesse der in Frage kommenden Arbeiter wie auch im Interesse der Eisenbahnverwaltung liegen, wenn diese Schutzkleidung durch einen entsprechenden Lohnzuschlag abgelöst und den Arbeitern die Möglichkeit gegeben würde, preiswerte Arbeitskleidung entweder gegen Barzahlung von der Kleiderkasse oder von vertraglich zu verpflichtenden Fabriken, die sich mit der Anfertigung von Arbeitskleidung befassen, direkt zu beziehen.

Eine beide Teile — Verwaltung und Bedienstete — befriedigende Lösung dieser zweifellos wichtigen Bekleidungsfrage wird sich am besten erreichen lassen durch Beratungen in einem Ausschusse, dem sowohl Vertreter der Verwaltung wie auch der Beamtenschaft angehören, und zwar aller auf das Reich überführten Eisenbahnen, bei denen zum Teil Kleiderkassen (besser: Dienstkleiderverwaltungen) nicht bestehen, deren allgemeine Einrichtung sich aber nicht umgehen lassen wird. Die Regelung der Schutzbekleidung für Arbeiter dürfte zweckmäßig dem Ausschusse für die Beratung des endgültigen Reichslohntarifs zu übertragen und in diesem Tarife der Kreis der mit Schutzbekleidung auszurüstenden Bediensteten festzulegen sein, sofern nicht, wie bereits vorgeschlagen, die Schutzkleidung durch entsprechend höhere Löhne ersetzt wird. Aufgabe dieser Ausschüsse wird es sein, neben der Vereinheitlichung auf größtmöglichste Einfachheit der Dienst- und Schutzkleidung und der für ihre Verwaltung erforderlichen Einrichtungen hinzuwirken, denn Einfachheit bedeutet Sparsamkeit, und Sparen ist bekanntlich das erste Gebot der jetzigen Zeit.

Der Verkehr im Eisenbahndirektionsbezirk Cassel während der Rechnungsjahre 1919 und 1913.

Wenngleich der Direktionsbezirk Cassel infolge seiner Lage außerordentlich stark am Durchgangsverkehr nach allen Richtungen beteiligt ist, so dürfte doch die Gegenüberstellung der 1913 und 1919 im eigenen Bezirk verkauften Fahrkarten ein Bild geben, das sich mit der allgemeinen Entwicklung in Deutschland annähernd deckt.

Zusammenstellung A.

Lfde. Nr.	Stationsname	Verkaufte Fahrkarten		Güterverkehr in Wagenladungen und t 1919		1913		Bemerkungen
		1919	1913	Empfang	Versand	Empfang	Versand	
1	Cassel Oberstadt	2 448 860	1 827 737	124 302	54 987	54 253	32 939	
2	Göttingen	954 336	723 199	116 500	41 558	165 836	65 466	
3	Nordhausen	884 190	739 360	285 003	44 365	228 754	96 800	
4	Soest	749 185	475 245	83 667	53 342	136 450	51 195	
5	Paderborn	687 741	638 204	102 200	54 475	118 324	52 176	einschl. Paderborn Nord u. Casseler Tor
6	Marburg	669 016	587 164	64 741	27 262	92 152	42 787	einschl. Marburg-Süd
7	Lippstadt	601 836	369 171	98 061	48 190	115 209	62 368	einschl. Westf. L. E. B.
8	Sangerhausen	352 735	338 659	63 700	45 882	82 190	65 758	
9	Northeim	334 699	330 267	66 870	31 507	149 081	48 232	
10	Hann. Münden	314 738	268 739	50 740	47 345	124 929	73 450	
11	Eschwege	301 504	276 462	41 438	9 740	59 531	13 655	
12	Warburg	265 356	225 711	35 049	16 801	75 464	25 562	einschl. Warburg Altstadt
13	Kreiensen	240 637	195 089	21 418	25 576	29 448	44 904	
14	Holzminden	197 532	188 016	58 661	47 788	69 425	41 598	
15	Bestwig	195 932	137 724	15 534	20 926	12 455	21 814	
16	Corbach	192 955	119 345	46 811	26 110	46 845	20 180	einschl. Corbach Süd
17	Altenbeken	183 789	146 351	5 498	25 640	9 932	16 716	
18	Alfeld	180 412	163 732	62 862	29 550	113 077	48 771	
19	Seesen	174 558	158 365	13 422	10 982	12 500	7 389	
20	Heiligenstadt	170 477	157 511	32 655	52 901	51 453	16 425	einschl. Heiligenstadt Ost
21	Treysa	163 823	153 810	11 039	9 103	16 405	12 435	
22	Höxter	153 425	131 782	34 346	27 524	53 550	46 357	
23	Cassel-Bettenhausen	152 401	201 036	251 478	122 6[illegible]1	198 286	105 990	
24	Geseke	152 193	105 586	45 566	100 173	162 784	260 245	
25	Osterode	150 106	130 559	43 860	56 283	66 190	97 475	einschl. Osterode Süd
26	Bad Wildungen	148 311	140 058	12 295	5 487	25 414	9 000	
27	Einbeck	146 557	142 556	26 547	44 889	89 514	43 160	einschl. Jlmebahn
28	Wabern	145 622	108 419	25 235	9 049	51 343	18 296	
29	Cassel-Wilhelmshöhe	143 973	164 550	44 829	101 819	52 001	65 764	
30	Herzberg	143 781	143 735	19 992	33 495	21 678	38 812	einschl. Herzberg Schloß
31	Hofgeismar	140 111	105 241	12 872	16 059	24 802	14 929	
32	Leinefelde	140 109	154 247	11 862	4 962	19 551	6 709	
33	Kirchhain	134 881	131 338	24 041	28 810	24 613	30 308	
34	Witzenhausen	134 286	100 079	32 772	22 797	42 945	45 244	Witzenhausen Nord u. Süd zus.
35	Brilon Stadt	130 426	107 582	13 747	15 058	18 527	13 720	einschl. Westf. L. E. B.
36	Salzkotten	126 200	70 294	12 274	11 784	20 035	10 799	
37	Melsungen	124 315	104 264	2[illegible] 196	10 428	21 226	15 678	
38	Ellrich	123 851	120 297	28 000	101 200	49 332	212 993	
39	Biedenkopf	122 226	101 508	8 056	4 628	8 404	2 810	
40	Frankenberg	121 972	125 052	13 513	10 447	17 187	11 971	
41	Sennelager	121 300	58 207	19 008	8 603	17 833	2 055	einschl. Westf. L. E. B.
42	Nörten	118 606	110 013	46 159	97 072	120 125	16 508	
43	Berga-Kelbra	117 517	96 034	15 255	14 399	13 360	7 103	
44	Duderstadt	117 276	128 267	25 167	21 767	33 957	42 329	
45	Niederhone	111 970	143 036	7 953	13 522	31 185	16 367	Zuckerfabrik hat den Betrieb eingestellt
46	Brilon Wald	111 307	64 741	39 571	10 354	52 223	41 475	
47	Rotenburg	108 194	96 265	16 283	16 683	23 209	17 870	
48	Bad Sassendorf	106 212	89 098	12 518	5 487	17 212	8 133	
49	Gandersheim	106 086	99 739	9 313	8 722	18 697	13 469	
50	Brakel	104 281	8[illegible] 356	34 896	33 715	71 682	37 910	
51	Harleshausen	102 760	106 374	—	—	—	—	Nur Personenverkehr
52	Allendorf (Werra)	100 492	96 324	8 900	13 516	14 622	26 536	

1913 wurden im Direktionsbezirk Cassel 23 651 990 und 1919: 27 172 020 Fahrkarten verkauft, 1919 also 3 520 030, d. s. rd. 13 % mehr, während die Zunahme von 1912 zu 1913 nur 515 451, d. s. 2,2 %, von 1911 zu 1912 aber 1 331 212 gleich 5,5 % betrug. Die Vermehrung an Stationen (479—446 = 33, früher 3 bzw. 3) durch neueröffnete Nebenbahnstrecken und Haltepunkte kann unberücksichtigt bleiben, weil der Verkehr der neuen Bahnhöfe im großen und ganzen von den benachbarten auf die neuen Stationen übergegangen ist. Die in den letzten sechs Jahren neu in Betrieb genommenen Strecken (Kirchhain-Gemünden [Wohra] 1. 5. 1914, Heiligenstadt-Schwebda 1. 10. 1914, Velmeden-Eichenberg 1. 12. 1915 und Brilon Wald-Corbach 2. 4. 1917) haben nur 25 Bahnhöfe 4. Klasse, im übrigen Haltepunkte.

In der beigefügten Zusammenstellung A sind nur die Stationen mit einem größeren Verkehr als 100 000 Fahrkarten aufgeführt, ferner ist die Anzahl der Fahrkarten mitgezählt, die von den Fahrkartenausgaben der Staatsbahn für Rechnung von Privatbahnen verkauft wurden. So verkaufte z. B. Soest 1919 für die Westfälische Landeseisenbahn 102 723 Fahrkarten. Die Spalten 5 bis 8 umfassen den Wagenladungsverkehr.

Der Fahrkartenverkauf hat, abgesehen von Cassel-Bettenhausen, Cassel-Wilhelmshöhe, Leinefelde, Frankenberg, Duderstadt, Niederhone und Harleshausen, überall zugenommen. Die Gründe hierfür dürften in vermehrten Fahrten auf kürzere Entfernungen, besonders zum Beschaffen von Lebensmitteln, zu suchen sein.

Der Güterverkehr bildet im allgemeinen kein erfreuliches Bild, denn außer in Cassel Oberstadt, Corbach, Seesen, Cassel-Bettenhausen, Cassel-Wilhelmshöhe, Biedenkopf, Sennelager, Berga-Kelbra ist er erheblich zurückgegangen. Der wirtschaftliche Niedergang nach dem Friedensschluß in Versailles gibt hierfür eine genügende Erklärung.

Zusammenstellung B.

Stationen, die zwar keinen Personenverkehr über 100 000 Fahrkarten, wohl aber Güterverkehr über 50 000 t im Empfang oder Versand bei Wagenladungen gehabt haben.

Lfde. Nr.	Stationsname	1919 Empfang	1919 Versand	1913 Empfang	1913 Versand
1	Cassel Unterstadt. .	453 647	124 399	512 132	128 801
2	Bischofferode Kreis Worbis	14 245	158 165	8 013	68 025 [1]
3	Niedergebra	6 251	157 333	5 478	42 457 [1]
4	Niedersachswerfen .	14 331	155 513	20 771	80 143 [2]
5	Ihringshausen . . .	31 556	132 157	50 284	199 668 [3]
6	Kleinbodungen . . .	3 445	112 257	12 830	31 382 [1]
7	Sollstedt	45 978	111 408	53 326	113 948 [1]
8	Frielendorf	6 503	110 517	10 307	93 296 [3]
9	Volpriehausen . . .	30 746	109 421	55 553	207 192 [1]
10	Bauteln	37 574	97 640	62 637	238 771 [4]
11	Salzdetfurth	22 764	87 727	35 504	107 384 [1]
12	Bernterode	37 640	87 501	42 616	87 661 [1]
13	Bleicherode Ost . .	84 832	73 995	88 669	127 924 [1]
14	Gr. Almerode Ost und West	13 445	73 313	27 360	133 487
15	Großbodungen . . .	16 815	60 911	11 758	86 505 [1]
16	Freden	54 508	30 437	86 571	99 524 [1]
17	Oberkaufungen . . .	6 051	53 163	10 874	62 672 [3]
18	Stadtoldendorf . . .	16 542	51 071	37 096	128 113 [2]

[1]) Kaliversand. [2]) Gipsversand. [3]) Braunkohlenversand. [4]) Kalkversand.

Zusammenstellung C.

Jahr	Stückgut		Wagenladungen		Dienstgut		Vieh (Stückzahl)			
							Großvieh		Kleinvieh	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
1919	364 415	363 338	4 523 275	5 670 112	1 209 862	622 795	41 674	61 567	117 162	98 566
1913	518 702	502 251	6 605 712	6 973 773	2 203 411	1 784 667	84 177	112 851	624 678	396 448
+										
—	154 287	138 913	2 082 477	1 303 661	993 549	1 161 872	42 503	51 284	507 516	297 882
in %	29,8	27,7	31,5	18,7	45,1	65,1	50,5	45,4	81,2	75,1

Die neuen Kalistationen Bischofferode, Niedergebra und Kleinbodungen waren 1913 noch nicht voll im Betriebe, versandten daher 1919 mehr als 1913, während es bei den älteren Stationen mit Kaliversand, die unter Nr. 7, 9, 11, 13, 15 und 16 genannt sind, umgekehrt war. Ebenso verhält es sich mit den Stationen, wo Gips und Kalk die Hauptfracht bilden, nämlich Niedersachswerfen, Banteln und Stadtoldendorf. Bei Ihringshausen hat die Braunkohlenförderung abgenommen, bei Frielendorf zugenommen. Bei Großalmerode Ost und West ist der Versand von feuerfestem Ton — hauptsächlich Auslandsware — erheblich zurückgegangen.

Zum Schluß sind noch die Gesamtzahlen im Güterverkehr 1919 und 1913 gegenübergestellt worden (Zusammenstellung C.).

Auch hieraus geht die traurige wirtschaftliche Lage unseres Vaterlandes genügend hervor. Pl.

Bedeutung der Güterzugnummern.

Als Folgeerscheinung des Krieges mit seinen verschiedenen Militärfahrplänen und Transporten in den Plänen von Güterzügen hat sich bei vielen der Begriff für die den bürgerlichen Güterzugfahrplänen beigesetzten Nummern verwirrt. Man begegnet häufig der Ansicht, daß der Fahrplan die Nummer trage. Dies ist irrig. Während bei den Militärfahrplänen die Fahrpläne selbst numeriert sind, und der Inhalt und das Ziel der Züge jedesmal unter besonderer Fahrtnummer bekanntgegeben werden, also zwei Nummern nötig sind, gibt es im bürgerlichen Fahrplan nur eine Nummer, die gemäß F. V. § 5^4 der Zug führt, der dann weiter gemäß § 6^8 einen Fahrplan erhält. Die Aufgaben der Zugnummer sind nach F. V. § 90^1 durch die G. B. V. zu regeln.

Sorgt man dafür, daß die drei Begriffe Nummer, Fahrplan und Benutzung eines Zuges wieder stets überall klar auseinandergehalten werden, so bleiben in Zukunft manche Schwierigkeiten erspart, unter denen heute einzelne Bezirke leiden. Mit der Unklarheit über den Begriff der Zugnummer, verbunden mit der durch das Vorplanfahren nahezu völlig untergrabenen Achtung vor dem Güterzugfahrplan, hängt nämlich die vielfach eingerissene Unsitte zusammen, erste, zweite, dritte usw. Vor- und Nachzüge auf weite Entfernungen einzulegen, ohne Fahrplan, und oft noch mit Frachten, die in keiner Weise den G. B. V. 4 für den Hauptzug entsprechen.

Vor- und Nachzüge sind an und für sich erlaubt und im § 5^4 der F. V. erwähnt. Sie sind aber Sonderzüge und müssen gemäß F. V. § 65^2 einen Fahrplan erhalten. Der im Absatz 3 des § 65 vorgesehene Fall scheidet auf belebten Strecken und auch bei größeren Entfernungen aus. Im Bezirk Frankfurt ist deshalb ein entsprechendes Verbot ergangen.

Hält man Nummer und Fahrplan überall klar auseinander, so wird in der Regel selbst für den unerwünschten Fall, daß ein Vor- oder Hauptzug mit dem Ziel X im Plane eines Zuges mit dem Ziel Y eingelegt werden muß, die Angabe der Fracht im Einlegungstelegramm sich erübrigen, eine Angabe, der außerdem nach den Erfahrungen stets nur ein bedingter Wert beizumessen ist. Daß an einzelnen Stellen Ausnahmebestimmungen noch als zweckmäßig erachtet werden, ändert an der grundsätzlichen Seite der Frage nichts, da im Betriebe nicht alles über einen Kamm geschoren werden kann. Hier und da mögen sich auch aus dem augenblicklich mehr oder weniger großen Durcheinander der Güterzugnummern bei unerfahrenen Beamten in der ersten Zeit geringe Schwierigkeiten ergeben. Diesem Übelstand wird aber bald abgeholfen sein, da nach dem sehr zu begrüßenden Erlaß E. IV. 47, Nr. 3375 vom 31. 12. 20 die Nummern richtungsweise neu geordnet werden sollen.

Hand in Hand mit der Umnumerierung der Güterzüge muß geprüft werden, ob reichlich Bedarfsfahrpläne für die einzelnen Richtungen vorhanden sind. An einzelnen Stellen besteht eine gewisse Scheu vor der Vermehrung der Bedarfsfahrpläne

über das unbedingt notwendige Maß hinaus, da diese natürlich ebenfalls auf dem laufenden gehalten werden müssen. Die Furcht vor der Mehrarbeit muß aber überwunden werden, weil die jetzt vielfach beliebte Benutzung von F. M.-Plänen doch aus manchen Gründen unerwünscht ist, und andererseits ein gut ausgearbeitetes Bedarfsfahrplannetz zwischenzeitliche Fahrplanänderungen sehr erleichtern kann.

Über den angeschnittenen Gegenstand könnte man noch bedeutend mehr schreiben. Ich habe mich aber absichtlich kurz gefaßt, damit das Wenige zunächst von denen gelesen wird, die es hauptsächlich angeht, nämlich von den Beamten des äußeren Dienstes, und diese zu weiterem Nachdenken anregt.

Frankfurt a. M., Januar 1921. Koester.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Mit Rücksicht auf die Mehrarbeit, welche die Behandlung der Unbestellbarkeitsmeldungen den Eisenbahndienststellen verursacht, ist § 81 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin ergänzt worden, daß die Eisenbahn, wenn das Ablieferungshindernis nicht durch ihr Verschulden veranlaßt ist, neben Erstattung der erwachsenen Frachtkosten, Nebengebühren und Auslagen für die Benachrichtigung des Absenders eine im Tarif festzusetzende Gebühr verlangen kann.

— **Erhöhung der Gütertarife.** Der Verkehrsbeirat im Reichsverkehrsministerium hat die Tarifunterkommission beauftragt, sofort einen Entwurf über die neuen Gütertarife fertigzustellen, die voraussichtlich am 1. April in Kraft treten werden. Da der neue Gütertarif nicht eine einheitliche Erhöhung der Frachtenpreise, sondern eine Abstufung entsprechend der Hochwertigkeit der Waren vorsieht, werden Vertreter von Handel und Industrie an den Vorberatungen teilnehmen.

— **Prüfung der Lage der Reichseisenbahnen.** Die zur Gründung der Möglichkeiten für die Besserung der wirtschaftlichen Lage der Reichseisenbahnen gebildeten drei Ausschüsse sind, wie in Ergänzung früherer Angaben mitgeteilt wird, folgendermaßen gestaltet:

Der erste ist der Tarifausschuß unter Leitung von Staatssekretär Stieler (Vertretung Ministerialdirektor Pape). In ihm werden die Fragen der Notwendigkeit und Möglichkeit einer Erhöhung der Güter- und Personentarife behandelt.

Der Wirtschaftsausschuß, geleitet von Ministerialdirektor Holtze, behandelt die Möglichkeiten einer Steigerung der Einnahmen aus den sonstigen Einnahmequellen der Reichseisenbahnen, ferner die Notwendigkeit aller persönlichen und sächlichen Ausgaben der Reichseisenbahnverwaltung, die Möglichkeiten ihrer tunlichsten Einschränkung und schließlich die Fragen einer Preissenkung der wichtigsten Rohstoffe.

Der Werkstättenausschuß, unter Leitung von Ministerialdirektor Anger, beschäftigt sich mit der wirtschaftlichen Gestaltung des Werkstättenwesens.

— **Zur Neuordnung der Reichseisenbahnen.** Die Handelskammer zu Leipzig richtete am 24. Dezember in bezug auf den Wiederaufbau des deutschen Verkehrswesens an die deutschen Handelskammern ein Rundschreiben, in dem die folgenden Fragen als die Hauptfragen bezeichnet werden: 1. Abgrenzung von Zentralisation und Dezentralisation namentlich betreffend allgemeine Aufsicht und Leitung, Tarif- und Fahrplanwesen, Betriebs-, Verkehrs- und Bauführung, Personalwesen, Finanzgebarung. — 2. Neueinteilung der Eisenbahnbezirke und preußisches Direktionssystem oder Gruppensystem mit Generaldirektionen zwischen Reichsverkehrsministerium und Direktionen. — 3. Fürsorge dafür, daß die Reichseisenbahnen ihre Ausgaben selbst bestreiten und ihre Schulden selbst verzinsen und tilgen. — 4. Kaufmännische Wirtschaftsführung der Eisenbahnen in privatwirtschaftlichen Gesellschaftsformen oder in reichsunmittelbarer Verwaltung. — 5. Entpolitisierung der Reichseisenbahnverwaltung. — 6. Finanzielle Selbständigkeit auch der Direktionen oder Generaldirektionen.

Die Leipziger Kammer bat die übrigen Kammern, zu den vorstehenden Hauptfragen baldigst Stellung zu nehmen, und erklärte es für zweckmäßig, das Ergebnis ihres Rundschreibens zur Grundlage eines geschlossenen Vorgehens der Handelskammern zu machen und erforderlichenfalls zur mündlichen Erörterung zu stellen.

— **Vertretung des Deutschen Reiches (Reichseisenbahnfiskus) im Saarbeckengebiet.** Nach dem Übergang der Saarbahnen in die Nutznießung des Völkerbundes sind zur Vertretung des Deutschen Reiches (Reichseisenbahnfiskus) im Saarbeckengebiet die Eisenbahndirektionen Trier und Ludwigshafen nicht mehr zuständig, da sich nach den bestehenden, auf § 6 Abs. 2 der vorläufigen Verwaltungsordnung vom 26. April 1920 (Reichs-Gesetzbl. S. 797 ff.) beruhenden bisherigen Verwaltungsordnungen deren Vertretungsbefugnis auf die Eisenbahnstrecken ihres Bezirks beschränkt. In Abänderung dieser Bestimmung hat der Reichsverkehrsminister daher die ihm im Geschäftsbereich der Reichseisenbahnverwaltung verfassungsmäßig zustehende Vertretung des Deutschen Reiches (Reichseisenbahnfiskus) für das Saarbeckengebiet auf die Eisenbahndirektion Trier übertragen und sie bevollmächtigt, das Deutsche Reich (Reichseisenbahnfiskus) im Saarbeckengebiet zu vertreten, seine Rechte wahrzunehmen, Willenserklärungen jeder Art für es abzugeben und entgegenzunehmen, insbesondere bei Erwerb, Übertragung und Veräußerung von Grundeigentum oder bei sonstigen Grundangelegenheiten vor den Grundbuchbehörden.

— **Berliner Nordsüd-Untergrundbahn.** Die Untergrundbahnbauten in der südlichen Friedrichstraße, die als schwierigster Teil dieses Bauabschnittes bei den ursprünglichen Arbeiten noch zurückgestellt worden waren, sind, nachdem die Betonierungsarbeiten der angrenzenden Tunnelstrecken zum Teil bereits fertiggestellt sind, nunmehr auch in Angriff genommen worden. Die drei großen, mehrere Stockwerke hohen Rammen sind schon aufgestellt worden, und es sollen jetzt mit ihnen die Pfähle für den großen, etwa 150 m langen Pfahlrost eingerammt werden, für den ungefähr 1200 Pfähle von 4 bis 12 m Länge erforderlich sind. Vor diesen Arbeiten mußten aber die Bodenmassen bis zur Höhe der Tunnelsohle ausgeschachtet und gleichzeitig auch die Wasserhaltungen für die Absenkung des Grundwassers eingebaut werden. Bei den Schachtarbeiten ist man in etwa 4 m Tiefe auf eine noch gut erhaltene Straßendecke, Schotterung und kleineren hölzernen Brücken, gestoßen, über deren Herkunft man zunächst im Zweifel war. Da die Friedrichstraße die älteste Straße in dieser Gegend ist und zwischen Alt-Berlin und der Ortschaft Tempelhof nur sumpfige Wiesen lagen, schließt man, daß es sich um die erste Pflasterdecke der Friedrichstraße handelt, die im Laufe der Zeit wegen des darunterliegenden Moores sank und immer neue Auffüllungen erforderlich machte. Diese Straßendecke wäre also im Laufe der Zeit um ungefähr 4 m gesunken. Die für den Rost erforderlichen Pfähle werden in nächster Nähe aus Eisenbeton hergestellt und gegen die schädlichen Einwirkungen der Moorsäure durch eine Asphaltschicht geschützt.

— **Landes-Baugenossenschaft württembergischer Verkehrsbeamter und Arbeiter.** Unter diesem Namen wurde am 13. Januar 1921 in Stuttgart eine große Genossenschaft ins Leben gerufen. An allen wichtigeren Orten sollen Zweigniederlassungen, nötigenfalls Tochtergenossenschaften bestellt werden, die in der Hauptsache selbständig arbeiten, die größeren Finanzgeschäfte jedoch durch die Muttergenossenschaft ausgeführt werden. Auch die Aufnahme von bestehenden Genossenschaften und der Anschluß an solche ist ins Auge gefaßt. Der Zweck der Genossenschaft ist die Beschaffung von gesunden, zweckmäßig eingerichteten Eigenheimstätten in ganz Württemberg für Beamte und Arbeiter aller Verwaltungen und Korporationen sowie Privatangestellte.

Bei der Gründung waren Vertreter des Ministeriums des Innern, der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart, der Oberpostdirektion Stuttgart, der Landesversicherungsanstalt Württemberg und der Stadtverwaltung Stuttgart anwesend. Ebenso waren Vertreter vieler Beamtenorganisationen und sonstiger beteiligter Verbände, Vereine und Genossenschaften sowie Angestellte aller Verwaltungen zahlreich zugegen, welche für das Zustandekommen der geplanten Genossenschaft lebhaftestes Interesse zeigten, und welches dadurch zum Ausdruck kam, daß die Verwaltungen bei der Wahl der Aufsichtsratsmitglieder Sitze im Aufsichtsrat annahmen. Aber auch die jetzt schon aus allen Teilen des Landes einlaufenden Beitrittserklärungen zeugen von dem Verständnis für die Notwendigkeit eines solchen Unternehmens.

Bei der heutigen denkbar schwierigen Finanzlage des Landes und der schweren Krisis im Baugewerbe können nur Abhilfemaßnahmen aus der Wohnungsnot wirksam getroffen werden, die auf breite Grundlage gestellt sind und dadurch die Gewähr für eine ersprießliche Tätigkeit bieten. Die Landes-Bau-

genossenschaft wird durch ihre Ausdehnung und Großzügigkeit in der Erfassung ihrer Aufgabe von besonderer Bedeutung sein. Durch ihre Unternehmungen soll der Wohnungsnot und der Arbeitslosigkeit gesteuert und die Bautätigkeit gefördert werden. Bereits im kommenden Frühjahr dürfte in einer größeren Anzahl von Orten, an denen die Wohnungsnot besonders stark fühlbar ist, mit Neubauten begonnen werden.

— **Vereinigung Deutscher Reisebüros.** Zur Hebung des Verkehrs, Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes im Reisebürowesen und zur Wahrung der wirtschaftlichen und Standesinteressen soll mit dem Sitz in Berlin eine „Vereinigung Deutscher Reisebüros" ins Leben gerufen werden. Die gründende Hauptversammlung soll dem Vernehmen nach am 19. Februar in Berlin stattfinden.

— **Ein Reichsverband für das Verkehrswesen Deutschlands** ist in München kürzlich gegründet worden. Der Verband soll angesichts der andauernden Erhöhungen der Gebühren für Post, Eisenbahn, Telegraphie, Fracht und Zoll die Interessen der Allgemeinheit wahren.

— **Lieferung von Lokomotiven nach Spanien.** Nach dem Blatte „Economista" wurden im Wettbewerb um die Lieferung von Lokomotiven und Tendern an die spanischen Eisenbahnen nur deutsche und belgische Angebote berücksichtigt, besonders die deutschen. Die amerikanischen, französischen und englischen Angebote scheiterten an den hohen Preisen und zu langen Lieferfristen.

— **Staatssekretär v. Frauendorfer,** der zum 1. Februar 1921 in den Ruhestand zu treten beabsichtigte, wird, wie die „D. Allg. Zeitung" meldet, vorläufig noch in seinem Amte als Leiter der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums verbleiben. Er folgt damit einem Wunsche, der von maßgebender Seite an ihn gerichtet wurde.

— **Der Ministerialrat Dr.-Ing. e. h. Kunze,** Geheimer Oberbaurat im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, ist am 1. d. M. in den Ruhestand getreten. Kunze wurde am 23. Juli 1854 in Uthleben, Kreis Sangerhausen, geboren. Nach Beendigung des Studiums trat er in den Dienst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, wurde im Juni 1880 zum Regierungs-Maschinenbauführer und im April 1887 zum Regierungsbaumeister ernannt. Er fand zunächst im maschinentechnischen Büro der Eisenbahndirektion Altona mit Ausarbeitung von Entwürfen für die umfangreichen Erweiterungen der Hauptwerkstätten zu Neumünster und Wittenberge Beschäftigung und kam sodann im Februar 1897 nach Erfurt zur Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der dortigen Maschineninspektion. Im Juni desselben Jahres wurde er zum Eisenbahn-Bauinspektor ernannt und ihm vom 1. Oktober 1897 ab die Stelle eines Bauinspektors bei der Eisenbahndirektion Erfurt verliehen. Nachdem er vom Februar 1898 bis März 1901 bei der Eisenbahndirektion Berlin tätig gewesen war, wurde er als Hilfsarbeiter in die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen und dort 1905 zum Regierungs- und Baurat ernannt. Vom Oktober 1907 ab war er wiederum, seit dem 1. Juni 1909 als Mitglied, bei der Eisenbahndirektion Berlin, dann vom 1. April 1910 ab bei dem Eisenbahnzentralamt tätig. 1911 erfolgte seine Berufung in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter Ernennung zum Geheimen Baurat und Vortragenden Rat. Als solcher wurde er zum Vertreter des Ministers im Vorstandsrat des Deutschen Museums in München sowie im internationalen und deutschen Verband für Materialprüfungen der Technik bestellt. Er war ferner Mitglied der Kommission zur Beaufsichtigung der technischen Versuchsanstalten und gehörte, anfangs als ständiger Kommissar, dann als Stellvertreter des Vorstehers der Abteilung für Maschineningenieurwesen, dem technischen Oberprüfungsamte an. Im Juli 1915 wurde er zum Geheimen Oberbaurat ernannt, und im August 1917 verlieh ihm Rektor und Senat der Technischen Hochschule in Aachen in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Vervollkommnung der Luftdruckbremse die höchste akademische Auszeichnung, den Dr.-Ing. ehrenhalber.

Nach dem Umsturz stellte Kunze seine nie ermüdende Arbeitskraft in den Dienst des Wiederaufbaues des schwer darniederliegenden Vaterlandes, bis ihn jetzt die Rücksicht auf seine geschwächte Gesundheit veranlaßte, die Versetzung in den dauernden Ruhestand nachzusuchen. Er kann auf ein Leben reich an Arbeit, aber auch reich an Erfolgen zurückblicken. Bereits in seiner Jugend machte sich der Grundzug seines Wesens, sein zähes und zielbewußtes Festhalten an dem einmal als richtig Erkannten bemerkbar, und schon als junger Baumeister fiel er seinen Vorgesetzten durch seine Tüchtigkeit und Vielseitigkeit auf.

Kunze war der Schöpfer zahlreicher Werkstattsbauten, Wasserstationen und maschineller Anlagen anderer Art, die nicht nur durch Zweckmäßigkeit, sondern auch durch architektonische Formgebung auffallen. Sein Lebenswerk aber war die Erfindung und Durchbildung einer durchgehenden Luftdruckbremse für Güterzüge, die unter den schwierigsten Betriebs- und Witterungsverhältnissen den höchsten Forderungen betriebstechnischer und wirtschaftlicher Art genügt. Sie ist nach dem Erfinder und der bei der Erfindungsdurchbildung beteiligten Firma unter dem Namen „Kunze Knorr-Bremse" bekannt. Bereits als Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten begann er mit den Versuchen. Mit unverwüstlicher Zähigkeit, unbeirrt durch Fehlschläge, wie sie bei der Durchführung jeder großzügigen Erfindung unvermeidlich sind, unberührt durch Widerstände und Quertreibereien seiner Gegner, die seine Verdienste zu schmälern versuchten, hat er sein Werk zielbewußt durchgeführt und die Genugtuung erhalten, daß die deutschen Eisenbahnfahrzeuge mit der nach ihm benannten Bremsbauart ausgerüstet werden. Die Kunze-Knorr-Bremse ist aber nicht nur für Güterzüge geeignet, sondern auch für Personenzüge und namentlich für schnellfahrende Züge (Schnellbahnbremse).

Als Mensch ist Kunze, ein Freund der Natur, voll Begeisterung für alles Schöne, ein gerader, aufrichtiger Charakter, der sich bei jedermann Liebe und Achtung zu verschaffen wußte. Wenn ihn nunmehr seine Gesundheit nötigt, seinen maßgebenden Arbeitsposten zu verlassen, so begleitet ihn der herzliche Wunsch seiner zahlreichen Mitarbeiter, Freunde und Verehrer, daß es ihm noch recht lange vergönnt sein möge, sich an den Erfolgen seines Lebenswerkes zu erfreuen.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium ist der Direktionsrat Dr. Homberger zum Oberregierungsrat ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Friedrich vom Baur ist bei der Eisenbahndirektion Köln zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Der Regierungs- und Baurat Kiehl, Vorstand des Eisenbahnwerkstättenamts in Harburg, ist gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, ist der Vorstand der Betriebsinspektion Aschaffenburg Regierungsrat Georg Martin an die Betriebsinspektion III München als deren Vorstand und der Eisenbahnassessor der Bahnbauinspektion Hof Leonhard Schmidt an die Direktion Nürnberg, beide in gleicher Diensteigenschaft und in etatsmäßiger Weise, berufen.

Bei den Saarbahnen sind durch Verordnung der Regierungskommission des Saargebiets ernannt worden: Oberregierungsrat Dr. Fischer zum Präsidenten der Direktion der Saarbahnen, Regierungs- und Baurat Richard zum Oberregierungsbaurat, Regierungs- und Baurat Grehling zum Mitglied der Direktion der Saarbahnen, Direktionsrat Nicklaus zum Regierungsrat und Mitglied der Direktion der Saarbahnen und Regierungsbaumeister Dette zum Vorstand eines Werkstättenamts.

Österreich.

— **Enquete über Eisenbahntarife.** Eine Enquete über die Einwirkung der Eisenbahntarife auf das Wirtschaftsleben findet, wie das Verordnungsblatt für Eisenbahn, Schiff- und Luftfahrt mitteilt, im Laufe des Februar im Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten statt.

— **Güterverkehr mit dem S. H. S.-Staate.** Wie der Allg. Tarif-Anz. von zuständiger Seite erfährt, wird der unmittelbare Güterverkehr zwischen Österreich und dem S. H. S.-Staate gegenwärtig ausschließlich über die Südbahnhauptstrecke (Übergang Spielfeld) abgewickelt. Ein Verkehr zwischen den österreichischen und den S. H. S.-Staatsbahnen über die von den letzteren (Staatsbahndirektion Agram) verlautbarten Übergänge Assling und Unter-Drauburg (bzw. Assling Reichsgrenze und Lavamünd Reichsgrenze) findet derzeit noch nicht statt. Wohl sind Verhandlungen mit der Staatsbahndirektion Agram eingeleitet worden, um wenigstens provisorisch einen direkten Verkehr zwischen den beiderseitigen Staatsbahnstrecken über Assling in die Wege zu leiten, diese haben jedoch bisher, wie im Gegensatz zu früheren Nachrichten (vgl. Nr. 2, S. 34 d. Ztg.) mitgeteilt wird, zu einem befriedigenden Ergebnis nicht geführt. Aus diesem Grunde konnten den Frachtbe-

rechnungsvorschriften der S. H. S.-Staatsbahnen entsprechende Bestimmungen von den österreichischen Staatsbahnen bislang nicht verlautbart werden.

— **Wasserkraftobligationen der Allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt.** Im Juli 1920 wurde unter Beteiligung des Staates, des Landes Oberösterreich, der Linzer Tramway und Elektrizitätsgesellschaft und der Österreichischen Waffenfabriksgesellschaft die mit einem voll eingezahlten Kapital von 50 Millionen Kronen ausgestattete „Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.-G." in Linz gegründet. Die Hauptaufgabe der neuen Gesellschaft besteht in der Verwertung der Wasserkräfte der großen Mühl und in der Errichtung eines diesem Zwecke dienenden großen Kraftwerkes von etwa 20 000 Pferdekräften bei Steyr in Oberösterreich. Mit Rücksicht auf die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der schon in Ausführung begriffenen Anlage haben sich das Land Oberösterreich und die Allgemeine österreichische Bodenkreditanstalt bereit erklärt, der Gesellschaft je ein Darlehen von 100 Millionen Kronen zur Verfügung zu stellen und auf diese Weise die Finanzierung des Werkes zu ermöglichen. Die betreffenden Darlehen sind auf sämtlichen Liegenschaften der Gesellschaft sowie auf dem zu errichtenden Elektrizitätswerke hypothekarisch sichergestellt. Das Land Oberösterreich und die Stadtgemeinde Linz haben überdies der Allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt gegenüber die solidarische Haftung für die pünktliche Verzinsung und Rückzahlung des auf die Bodenkreditanstalt entfallenden Teilbetrages von 100 Millionen Kronen übernommen. Die Österreichische Bodenkreditanstalt schreitet daran, auf Grund dieses Darlehens eine neue Sonderausgabe ihrer Kommunalobligationen unter der Bezeichnung „Waserkraftobligationen" auf den Markt zu bringen. Ein Teil der Ausgabe dürfte im Auslande untergebracht werden, zu welchem Zwecke die Obligationen neben dem deutschen auch einen französischen und englischen Text aufweisen werden. Die neuen Wasserkraftobligationen der Allgemeinen österreichischen Bodenkreditanstalt werden Mündelsicherheit genießen, mit 4½ % verzinslich und in längstens 60 Jahren mit dem Nennwert rückzahlbar sein.

— **Luftverkehr.** Die fortgesetzten Bemühungen maßgebender Kreise, die Grundlagen für einen österreichischen Luftverkehr und die Einschaltung Österreichs in das Internationale Luftverkehrsamt zu schaffen, haben, wie der Österreichische flugtechnische Verein mitteilt, nunmehr zu dem Erfolge geführt, daß die Entente beschlossen hat, eine Anzahl Flugzeugschuppen und sonstiger für den Betrieb von Flughäfen notwendiger Anlagen von der allgemeinen Vernichtung auszunehmen. In diesem Sinne werden für Luftverkehrszwecke freigegeben: in W i e n (Flugfeld Aspern) zwei einzelne und ein Doppelflugzeugschuppen, ein Materialdepot, ein Autoschuppen, eine Ausbesserungswerkstätte für Motoren, eine solche für Flugzeuge, Kanzleien für die Direktion und für die Zollbehörde, Mannschaftsunterkünfte und die Benzinanlage; in G r a z zwei Flugzeugschuppen und die Nebengebäude für Ausbesserungen, Direktion usw.; in K l a g e n f u r t ein Flugzeugschuppen und Nebenbauten. Zur Begründung eines Lufthafens in I n n s b r u c k wurden zwei Luftzeugschuppen bestimmt.

— **Außergewöhnlich hohe Preise auf der Salzburger Straßenbahn.** In Salzburg kostet nun nach der durch den Gemeinderat bewilligten Preiserhöhung die Fahrt für eine Zone 2 K 50 H., für zwei Zonen 4 K, ein Preis, der in Anbetracht der Kürze der Zonen selbst im Vergleich mit den hohen Preisen der Wiener Straßenbahn sehr hoch ist. Es werden Kartenblöcke mit 50 und 100 Fahrkarten mit 40 % Preisermäßigung ausgegeben. Auf der elektrischen Lokalbahn Salzburg-Hangendenstein werden die Fahrpreise um 50 % erhöht. Begründet wird diese Preissteigerung damit, daß die Angleichung der Bezüge der Angestellten an jene der Wiener städtischen Angestellten, die Strompreiserhöhung, Materialverteuerung usw. den Betrieb bei den jetzigen Fahrpreisen verlustreich erscheinen lassen. Es ist beabsichtigt, falls die Straßenbahn wegen der hohen Preise nicht ausreichend benützt werden sollte, den Betrieb nach einer kurzen Probezeit unter den neuen Tarifen ganz einzustellen.

— **Die Aussichten des Luftverkehrs in Österreich.** Hofrat Ing. D e u t e l m o s e r , Vorstand der Abteilung für Luftfahrangelegenheiten des Bundesministeriums für Verkehrswesen, äußerte sich kürzlich über den Stand und die Aussichten des Luftverkehrs. Er verwies zunächst darauf, daß England und Frankreich die Führung im Flugwesen übernommen haben mit dem deutlich erkennbaren Bestreben, die großen, den Erdball umspannenden Luftverkehrslinien in ihre Hände zu bekommen und dadurch die Kolonien enger an das Mutterland zu knüpfen. Vorerst hat England, so führte er dem „Neuen Wiener Tagblatt" zufolge aus, einen regelmäßigen Verkehr mit dem Festlande eingerichtet, vor allem die Verbindung London-Paris, die bereits seit anderthalb Jahren in Betrieb steht. Andere ständige Verbindungen führen nach Brüssel, nach Holland und nach der Schweiz, wobei nicht weniger als neun Gesellschaften an dem von London ausgehenden Verkehre beteiligt sind. Auch Frankreich pflegt und fördert den Luftverkehr im Heimatlande und in den Kolonien. Die Luftverkehrslinie Paris-Straßburg-Prag ist bereits im Betriebe und soll bis Warschau verlängert werden. Eine zweite Linie ist nach dem Balkan mit Konstantinopel als Endziel geplant. Amerika mit seinen großen Entfernungen scheint für den Luftverkehr ganz besonders geeignet. Tatsächlich ist dort auch die Postbeförderung mit dem Flugzeuge bereits am weitesten fortgeschritten, wobei trotz der geringen Portosätze schon im ersten Jahre Reingewinne durch die Luftpostlinien erzielt werden konnten.

In Deutschland wird an dem Ausbau des Luftverkehrs mit Eifer gearbeitet, soweit es die Fesseln der Friedensbedingungen zulassen. Vor kurzem erst hat die „Deutsche Luftreederei" in Berlin das millionste Kilometer in der Post- und Personenbeförderung mit ihren Flugzeugen zurückgelegt.

Wenn in den übrigen Staaten die Entwicklung des Luftverkehrs so rasch vorwärtsschreitet und sogar in dem gleich uns durch den Friedensvertrag so sehr gefesselten Deutschen Reiche ein gewisser Erfolg zu verzeichnen ist, warum ist bei uns nicht einmal der Beginn eines Luftverkehrs zu verzeichnen? Nun, es ist nicht Trägheit, die daran Schuld trägt. Gegenwärtig allerdings lasten auf uns die harten Bedingungen des Friedensvertrages, die unsere Luftfahrindustrie vollständig zu vernichten drohen. Müssen doch nach Artikel 148 des Friedensvertrages alle ehemals militärischen Flugzeuge, aber auch alle Flugzeugschuppen und sonstigen für die Luftfahrt erforderlichen Einrichtungen und Geräte abgeliefert werden. Da Österreich keine zivilen Luftfahrzeuge besaß, bleibt uns aus dem reichen Bestand der ehemaligen Luftfahrtruppen nicht einmal jene bescheidene Zahl von Flugzeugen, die für den ersten Bedarf des Luftverkehrs eingerichtet werden könnten. Das im Artikel 147 ausgesprochene Verbot des Baues, der Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugen beraubt uns auch der Möglichkeit, neue Flugzeuge zu bauen oder bewährte Flugzeuge aus dem Auslande einzuführen. Dieses Verbot gilt nach dem Friedensvertrag auf die Dauer von sechs Monaten nach dessen Inkrafttreten, wurde aber von der Botschafterkonferenz in Paris auf unbestimmte Zeit verlängert, weil wir unserer Pflicht der Ablieferung des Luftfahrmaterials innerhalb der vorgeschriebenen Frist von drei Monaten nach Beglaubigung des Vertrages nicht nachgekommen seien. Trotz bestem Willen war aber diese Frist nicht einzuhalten. Noch viel härter als diese Verbote erscheint aber die Bestimmung, daß alle abgelieferten Flugzeuge und Motoren der Zerstörung anheimfallen, und daß diese Zerstörung von denselben Arbeitern vorgenommen werden soll, die mit ihrer Hände Fleiß diese Wunderwerke der modernen Technik geschaffen haben.

Wie sich diese Verbote auf unsere Industrie äußern, läßt sich denken. Der Stock bewährter und vorzüglicher Facharbeiter, über welche unsere Flugzeugindustrie verfügt, verläuft sich nach und nach, so daß es schwer sein wird, die Erzeugung von Luftfahrzeugen und Motoren in alter Weise wieder aufzunehmen, wenn die Frist der Verbote abgelaufen sein wird. Vor allem aber ist unsere Industrie ausgeschaltet aus dem steten Wettbewerbe in der Schaffung neuer Bauarten, die den Forderungen der nunmehr friedlichen Luftfahrt entsprechen. Der Vorsprung, den unsere Gegner durch diese Verbote gewonnen haben, wird nur in emsigster Arbeit und Schaffenskraft wieder eingebracht werden können.

Die Vorarbeiten für die zukünftige Betätigung im Luftverkehr erfolgen von allen an der Luftfahrt beteiligten Kreisen. Sowohl Wien als auch die Länder und deren Hauptstädte haben die Wichtigkeit der Errichtung von Flughäfen erkannt und bestreben sich, die bestehenden Anlagen zu erhalten und neue Flugplätze zu schaffen. Besondere Bemühungen werden gemacht, um den ausgezeichneten Flugplatz in Aspern zu erhalten und entsprechend auszugestalten. Obermagistratsrat Dr. Held, der städtische Referent für die Luftfahrt, bemüht sich in dankenswerter Weise in dieser für Wien so wichtigen Angelegenheit und wird hierbei vom Österreichischen flugtechnischen Verein und vom Österreichischen Aeroklub kräftig unterstützt. Wenn die großen politischen Stürme im Osten Europas ausgetobt haben, und wenn wieder normale Handelsbeziehungen die Völker verbinden werden, dann wird und muß die kürzeste Verbindung von West und Ost durch das Donautal führen und Wien ein Hauptflughafen für diese Strecke werden. In Erkenntnis dieser Entwicklungsmöglichkeit haben sich auch bei uns bereits eine Reihe ernster Unternehmungen gebildet, die die Vorarbeiten für einen regelmäßigen Luftverkehr aufgenommen haben, und die es sich

als Pioniere des heimischen Luftverkehrs zur Aufgabe gestellt haben, die durch sie zu schaffenden Verkehrslinien nach Aufhebung der verhängten Sperre einzufügen in das Netz, das seine Maschen über das Festland zu legen beginnt. Im Vereine mit dem aus Vertretern der verschiedenen Interessenten an der Luftfahrt gebildeten „Fachausschuß für Luftfahrangelegenheiten“ hat das Bureau für Luftfahrangelegenheiten im Bundesministerium für Verkehrswesen in langwierigen Arbeiten die Grundlagen geschaffen, auf denen sich auch in Österreich der Luftverkehr wird entwickeln können.

— **Frachtzuschlag für Steinkohlentransporte über den Semmering.** Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 bis auf Widerruf gelangt für Steinkohlentransporte, welche für Rechnung eines und desselben Adressaten in geschlossenen Zügen über den Semmering befördert werden, zu den Frachtgebühren behufs Deckung der erhöhten Beförderungskosten auf der Bergstrecke noch ein Zuschlag von 20 K. für die Tonne zur Einhebung.

Ungarn.

— **Wichtige Mitteilungen des Handelsministers.** In der Vollversammlung der Budapester Handels- und Gewerbekammer hielt Handelsminister Ludwig v. Hegyeshalmy eine aufsehenerregende Rede, in der er sich als Anhänger des freien Handels bekennt. Im weiteren Verlaufe seiner Rede erwähnte er, daß Ungarns Kohlenförderung bereits 1820 Wagen täglich gegen 2500 Wagen des Friedensstandes betrage.

Auf dem Gebiete des Verkehrs — sagte der Handelsminister — stehen wir vor großen und schwierigen Aufgaben. Doch muß festgestellt werden, daß während der letzten Zeit auf diesem Gebiete große, wichtige Arbeit verrichtet wurde. Der regelmäßige Frachtverkehr kann bereits ohne größere Beschwerden abgewickelt werden und — wenn Kohlen in genügender Menge vorhanden sind — wird auch der Personenverkehr wieder besser durchgeführt werden können. Die Wagen sind nach Möglichkeit ausgebessert, und die betreffenden Verhältnisse sind bei uns viel besser, als in den Nachbarländern. Der Minister äußerte sich dann über den Vertrag, den die ungarischen Staatsbahnen mit fremden Staaten abgeschlossen haben. Angebliche Mißbräuche, die in dieser Angelegenheit begangen wären, und die in der Tagespresse so viel Staub aufgewirbelt hätten, seien aus der Luft gegriffen. Demgegenüber stellte der Handelsminister fest, daß dies das beste Geschäft sei, daß der ungarische Staat seit längerer Zeit abgeschlossen habe. Es handelt sich hier eigentlich um zwei Verträge, um einen holländischen Kreditvertrag und einen Warenlieferungsvertrag, der mit einer deutschen Firma abgeschlossen wurde. Auf Grund des holländischen Kreditvertrages erhielten wir hundert Millionen Mark — und nicht um eine Milliarde oder anderthalb Miliarden, wie einige Blätter angaben — ohne jede Garantie, einfach auf die Unterschrift des ungarischen Handelsministers, gegen Zinsen, während z. B. die französische Regierung für eine in der Schweiz abgeschlossene Anleihe 15 % bezahlt. Von der Ausschreibung eines Wettbewerbes konnte unter den jetzigen Verhältnissen, wo die Materialpreise von Tag zu Tag steigen und die Arbeitslöhne ungeheuer in die Höhe gingen, nicht die Rede sein. Der Minister nimmt auf das nachdrücklichste seine Vorgänger sowie auch die Beamten, die bei diesem Vertrag mitgewirkt haben, gegen die Verdächtigungen in Schutz, denen einzelne Blätter Raum gegeben haben. Der Handelsminister und sämtliche mitwirkenden Beamten haben hierbei ausschließlich die Interessen des Landes vor Augen gehabt.

— **Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen der tschechoslowakischen Republik und Ungarn.** Für den Eil- und Frachtgüterverkehr der vorgenannten Eisenbahnen sind vorläufige Bestimmungen ins Leben getreten. Nach diesen wird der gegenseitige Güterverkehr über die Grenzstationen Sátoraljaújhely, Sátoraljaújhely-Guártelep (Slovenské nové mesto) und Hidasnémeti oder Hernádcsány (Cana) abgewickelt werden. Die Bedingungen des gemeinsamen Güterverkehrs sind daher in Zukunft nicht bloß für den Verkehr über Szob, Párkánynána, Pozsonyligetfalu, Salgótarján und Bánréve, sondern auch für den Verkehr über Hidasnémeti, Hernádcsány und Sátoraljaújhely bzw. Sátoraljaújhely-Gyártelep gültig. Die Parteien haben im Frachtbriefe die Grenzstation vorzuschreiben, über welche die Sendung zu befördern ist.

— **Der ungarisch-polnische Handelsvertrag.** Die mit der polnischen Regierung schon vor längerer Zeit gepflogenen Verhandlungen haben das Ergebnis gezeitigt, daß die ungarische Regierung eine Einladung an die polnische Regierung und deren Vertreter zur Führung direkter Verhandlungen in Budapest ergehen ließ. Infolge dieser Einladung sind die Bevollmächtigten der polnischen Regierung in Budapest eingetroffen. Die direkten Verhandlungen wurden bereits eingeleitet.

— **Schiffsverkehr zwischen Budapest und Belgrad.** Vom 1. Februar ab wird der direkte und regelmäßige Dampschiffsverkehr auf der Donau von Budapest über Baja nach Belgrad wieder durchgeführt.

— **Die Enquete über die Wasserkräfte im Mosoner Donauarm** hat unter Vorsitz des Staatssekretärs v. Tahy und unter Beteiligung der Vertreter der interessierten Staaten, Komitate und Städte wie auch der Vertreter der Donauwasserkräfte-Aktiengesellschaft im Ackerbauministerium stattgefunden. Bei diesem Anlasse wurden sämtliche schwebenden Fragen in Verhandlung gezogen und erledigt.

— **Teilnahme Ungarns an der Mitteleuropäischen Telegraphenkonferenz.** An der in Prag abgehaltenen Mitteleuropäischen Telegraphenkonferenz hat Ungarn ebenfalls teilgenommen, wobei zu einem der Vizepräsidenten Oberrat Kolz aus Budapest ernannt wurde.

— **Hebung des Fremdenverkehrs.** Die zur Beaufsichtigung des Fremdenverkehrsamtes entsandte Kommission hielt jüngst eine Sitzung ab, in welcher der Vorsitzende feststellte, daß in Ungarn bisher so gut wie nichts im Interesse des Fremdenverkehrs geschehen sei. Er führte aus, daß man nun bestrebt sein müsse, die bisherigen Unterlassungen gutzumachen und den Fremdenverkehr durch verständige Maßnahmen zu heben. Es sollen ständige Ausstellungen und Warenmustermessen veranstaltet werden. Hinsichtlich der im Frühjahr zu veranstaltenden Orientmesse sind derzeit Verhandlungen im Zuge. Die Beteiligung des Handels und der Industrie Ungarns an der Warschauer Messe ist in Aussicht genommen.

— **Bau von Kleinbahnen im Jahre 1920.** Im verflossenen Jahre sind trotz eingetretener Kohlennot und mangels an Rohstoffen folgende Kleinbahnen gebaut worden: die landwirtschaftliche Kleinbahn Adács-Olgamajor, die Verbindungsstrecke Adács-Visznek, die landwirtschaftliche Kleinbahn Detk-Markaz-Ugra, die Strecke Ecséd-Szücs und die Seilbahn Apcz-Zagyvaszántó-Rózsaszentmárton.

— **Bautätigkeit der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen.** Nach einer Mitteilung des Diretors dieser Fabrik hat sie trotz vieler erheblichen Hindernisse im verflossenen Jahre ersprießliche Tätigkeit entfaltet. Die Fabrik verfertigt monatlich durchschnittlich fünf Lokomotiven; außerdem werden in ihr zehn Lokomotiven für die südslawischen Staatsbahnen ausgebessert.

— **Einziehung staatlicher Personenkraftwagen.** In einer jüngst abgehaltenen Konferenz wurde der Beschluß gefaßt, im Auftrage des Ministerrates die Zahl der im Verkehr befindlichen staatlichen Personenkraftwagen derart zu vermindern, daß jedes Ministerium nur einen Wagen für amtliche Dienstzwecke in Betrieb behalten soll, während die übrigen 51 Kraftwagen ganz aus dem Verkehr gezogen und die durch die frühere Regierung bestellten 23 Personenkraftwagen der ausführenden Firma zurückgegeben werden sollen.

— **Thermalquellen im Dienste der Motorkräfte.** Während der im Lukácsbade in Budapest vorgenommenen Ausbesserungsarbeiten wurde ein neuer Thermalbrunnen gebohrt, der Wasser von 60⁰ Wärme lieferte. Es wurden bei dieser Gelegenheit Versuche gemacht, diese einer Tiefe von 25 m entspringende Quelle teils zur Heizung, teils für motorische Zwecke zu benutzen. Nach Ansicht der Fachleute ist es möglich, durch sachgemäße Ausnutzung der Thermalwasserbestände 10 000—20 000 Wagen inländischer Kohle zu ersparen. Auf diese Weise könnten aus den noch zu erschließenden Thermalquellen von ungefähr 70⁰ Wärme ohne jedes Heizmaterial Kraftwerke von erheblicher Leistungsfähigkeit in Betrieb gesetzt werden. Nach Behauptung ungarischer Geologen sind im Donau-Theiß-Becken — in beträchtlicher Tiefe zwar — ansehnliche Mengen Thermalwassers zu gewärtigen. Die auf Grund dieser Quellen auszubauenden Kraftanlagen bieten anderer Heizung gegenüber den Vorteil, daß ihr Betrieb sich zunächst viel einfacher gestaltet und diese Wasserkraftanlagen unerschöpfliche Kraftquellen bedeuten, während die Förderung der Kohle, des Petroleums oder des Öls unter den heutigen Verhältnissen im kohlen- und ölarmen Ungarn mit fast unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden ist.

— **Dauernde Wanderausstellung in Ungarn.** Der unter dem Präsidium des ungarischen Handelsministeriums stehende ungarische Dorfverband veranstaltet mit Unterstützung der

ungarischen Regierung eine auf 6 Monate anberaumte Wanderausstellung. Zur Ausstellung gelangen in erster Reihe landwirtschaftliche Maschinen und Geräte.

— **Die Lage der ungarischen Donauschiffahrt.** Das Gerücht, das im verflossenen Jahre in den Wirtschaftskreisen verbreitet war, als wäre der ungarische Donauverkehr völlig unter englische Kontrolle gelangt, und die Mehrheit der von den Donauschiffahrtgesellschaften ausgegebenen Aktien seien von den Engländern erworben worden, fand keine Bestätigung. Zwar hat eine englische Gruppe einen ansehnlichen Teil der von der Königl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft ausgegebenen Aktien erworben, jedoch ist die Mehrzahl der Aktien in den bisherigen Händen geblieben. Hinsichtlich der Königl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft ist das Aufsichts-, Kontroll- und Tarifoberhoheitsrecht der Regierung unversehrt aufrechterhalten worden.

Uebrige europäische Länder.

— **Verschiebungen in den wirtschaftlichen Betriebsergebnissen schwedischer Staatsbahnen.** Wir haben schon im vorigen Jahrgang d. Ztg. S. 881 unter der Überschrift „Billigere Fahrpreise in Schweden usw." auf gewisse Verschiebungen in den wirtschaftlichen Betriebsergebnissen schwedischer Staatsbahnen hingewiesen. Es zeigt sich, daß die schwedische Ausfuhr immer mehr die Neigung hat, sich auf Kosten der Ostküste auf die Westküstenhäfen zu übertragen, und daß dementsprechend auch die wirtschaftlichen Ergebnisse der beteiligten Eisenbahnen Wandlungen erfahren. Der Jahresbericht der schwedischen Staatsbahnen für 1919 gibt nun besonders interessante Zahlen, die den in den letzten Krisenjahren eingetretenen ungeheuren Umschwung in den Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Eisenbahnbetrieb bei Linien starken und schwachen Verkehrs grell beleuchten. Dieser Umschwung ist bei gleichen Tarifen und Löhnen einerseits veranlaßt durch die auf Grund der hohen Tariflage veranlaßte Einkommenmehrung bei den guten Bahnen und anderseits durch die außergewöhnlich in die Höhe geschraubten Betriebskosten bei den schlechten Bahnen. Wenn man so die wirtschaftlichen Ergebnisse für die Jahre 1913 und 1919 bei einer Gruppe in der Regel ertragreicher Staatsbahnteile mit denen einer Gruppe wirtschaftlich schwachgestellter vergleicht, so findet man, daß zum Beispiel die Gruppe der Staatsbahnlinien Stockholm-Göteborg, Järna-Malmö und Götcborg-Trälleborg, die 1913 eine Gesamteinnahme von 41,5 Millionen, 30,5 Millionen Betriebskosten, einen Reinertrag von 11 Millionen und eine Verzinsung von + 5,13 % brachte, im Jahre 1919 eine Gesamteinnahme von 164,7 Millionen, 134,5 Millionen Betriebskosten, einen Reinertrag von 30,2 Millionen und eine Verzinsung von + 9,91 % auswies. Gleichzeitig brachte die Gruppe der Strecken Bräcke-Storlien, Östersund-Wilhelmina und Bräcke-Boden-Haparanda mit Seitenlinien im Jahre 1913 eine Gesamteinnahme von 7,7 Millionen, 8,7 Millionen Betriebskosten und 1 Million Verlust oder — 0,95 % Verzinsung und im Jahre 1919 eine Gesamteinnahme von 25,3 Millionen, 44,5 Millionen Betriebskosten und 19,2 Millionen Verlust oder — 13,5 % Verzinsung. Es zeigt sich also im Jahre 1919 wie schon in den Vorjahren, daß die südlicheren Bahnen ein gutes wirtschaftliches Betriebsergebnis lieferten, während auf den ausgesprochenen Norrlandsstrecken, die vom südlichen Netz wirtschaftlich mitgetragen werden sollen, die Verluste ungeheuer gestiegen sind. Dr. S.

— **Eisenbahnbauten in Schweden.** Der schwedische Verkehrsminister, Staatsrat Murray, hat sich über die gegenwärtigen finanziellen Schwierigkeiten und die großen Anforderungen für Eisenbahnzwecke ausgesprochen, vor allem anläßlich der in Norrland laut gewordenen Befürchtungen, daß die Regierung durch die Geldknappheit sich gezwungen sehen könne, die umfangreichen norrländischen Eisenbahnbauten abzubrechen. Die Frage der Einschränkungen als Folge der finanziellen Schwierigkeiten spiele auf allen Gebieten der Staatsverwaltung und nicht allein bei den Eisenbahnbauten eine Rolle. Es sei zu hoffen, daß mindestens die schon in Gang gesetzten Arbeiten noch vollendet würden. Die Frage des Umbaues des Bahnhofes Stockholm, die schon seit Jahren im Mittelpunkte des Interesses steht, werde wahrscheinlich noch weiter verfolgt werden, wenn es auch nicht ausgeschlossen sei, daß sie schon dem nächsten Reichstag vorgelegt werde. Es hänge dies eben von der Lage des Anleihemarktes ab. Der Chef der Staatseisenbahnbauten Fogelmarck teilte mit, daß an den für die Vollendung der Norrlandbahnen aufgestellten Anschlägen keine größeren Ersparnisse gemacht werden könnten. Es wäre auch wegen eintretender Arbeitslosigkeit nicht zu vertreten, eine Arbeit an einem Orte einzustellen und dafür an einem anderen Notstandsarbeiten in Gang zu setzen. Inwieweit bei den Eisenbahnbauten Arbeitslose untergebracht werden könnten, hänge ganz von den bewilligten Mitteln ab. Über die Elektrisierungsarbeiten Stockholm-Göteborg verlautet von zuständiger Seite, daß keine Absicht bestehe, diese Arbeiten abzubrechen. Doch seien Untersuchungen im Gange, mit Rücksicht auf die Geldknappheit die erforderlichen Mittel zu begrenzen. Bureauchef Öfverholm in der Eisenbahndirektion hat auf Befragen mitgeteilt, daß durch die Untersuchungen, welche durch die Erfahrungen der Studienreise in Amerika veranlaßt seien (siehe diese Ztg. 1920, S. 1020), ein Aufschub der Einleitung der Elektrisierungsarbeiten nicht zu gewärtigen sei. Dr. S.

— **Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1920.** Die über die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen allmonatlich herausgegebenen Nachweisungen sind für Dezember 1920 erschienen und lassen jetzt einen Überblick über den gesamten Jahresabschluß zu. Hiernach sind die Hoffnungen, die man bei Beginn des Jahres 1920 hegen konnte, nicht erfüllt worden, wie sich aus den nachfolgenden Zahlen ergibt, die die Einnahmeüberschüsse der einzelnen Monate, verglichen mit denen des Vorjahres, darstellen:

Überschuß der Betriebseinnahmen.

	1919 Fr.	1920 Fr.
Januar . . .	— 3 051 422,63	709 420,11
Februar . . .	— 4 651 797,84	2 764 204,98
März	617 880,83	2 992 836,67
April . . .	5 871 808,17	7 096 918,23
Mai	7 994 626,24	— 2 044 034,39
Juni	6 847 831,78	4 278 315,85
Juli	8 665 586,66	6 920 916,84
August . .	9 069 659,81	7 464 230,99
September .	7 822 385,08	7 766 441,81
Oktober . .	584 947,33	5 094 000,—
November . .	3 576 257,95	171 000,—
Dezember . .	13 890 940,80	4 143 000,—
Gesamtüberschuß	57 238 704,18	47 357 251,09

Im Anfang des Jahres war gegenüber den ersten Monaten des Jahres 1919, die sehr ungünstige Zahlen aufwiesen, eine merkliche Besserung vorhanden, die sich aber im Mai infolge des plötzlichen Anschwellens der Betriebsausgaben um rd. zehn Millionen Franken in einen Betriebsverlust von über zwei Millionen Franken verwandelte. Mit Ausnahme des Oktobers haben dann die Bundesbahnen in keinem Monat mehr die Überschüsse des Jahres 1919 erreichen können, so daß sich der Gesamtüberschuß um rd. 10 Millionen Franken niedriger hält als der vorjährige. Wie sich aus den Einzelnachweisungen ergibt, sind die absoluten und kilometrischen Verkehrseinnahmen, abgesehen von einer kleinen Schwankung im Dezember, während des ganzen Jahres höher gewesen als im Jahre 1919, so daß die gewaltige Steigerung der Ausgaben, vor allem der Personal- und Materialkosten für die schlechten Jahresergebnisse verantwortlich zu machen sind.

— **Kanadische Aussichtswagen in Italien.** Die Aussichtswagen der Kanadischen Pazific-Eisenbahn, die vor dem Kriege auf den Strecken Wien-Buchs und Wien-Triest verkehrten, wurden bei Ausbruch des Krieges von den Österreichern beschlagnahmt und längere Zeit während des Krieges in Lazarettzügen benutzt. Nach Einstellung der Feindseligkeiten wurden sie ihrer Eigentümerin in gutem Zustand wieder überwiesen; diese hat sie an die italienischen Staatsbahnen verkauft, bei denen sie, ihrem Zweck und ihrer Bauart entsprechend, auf landschaftlich bevorzugten Strecken verkehren. Ihre erste Fahrt haben sie im August v. J. zwischen Neapel und Genf über Rom, Florenz, Venedig und Mailand zurückgelegt, um die Vertreterinnen einer amerikanischen Frauenvereinigung zu der Internationalen Frauentagung in Kristiania zu bringen. Die Wagen haben wegen ihrer besonderen Bauart in Italien ziemliches Aufsehen erregt.

— **Freie Fahrt für englische Parlamentsmitglieder.** Ein Ausschuß des englischen Parlaments, der über die Vergütungen für die Mitglieder beraten soll, hat neuerdings empfohlen, den Parlamentsmitgliedern freie Eisenbahnfahrt zwischen London und ihrem Wahlbezirk zu gewähren, eine Angelegenheit, die schon seit längerer Zeit zur Erörterung steht. Dabei wird darauf hingewiesen, daß der Wert dieser Vergünstigung, in barem Gelde ausgedrückt, für die einzelnen Mitglieder sehr verschieden sein kann, je nachdem sie in Städten oder ländlichen Bezirken gewählt sind. Ein Abgeordneter für Birmingham z. B. würde nur freie Fahrt zwischen London und Birmingham beanspruchen können. Im Süden von England gibt es dagegen ländliche Wahlbezirke, die so zerstreut liegen und von einem so weitverzweigten Netz von Eisenbahnen durch-

zogen sind, daß freie Fahrt nach dem Wahlbezirk gleichbedeutend mit freier Fahrt auf dem größten Teil des Eisenbahnnetzes von Südengland sein würde. „Railway Gazette", die die Interessen der Eisenbahngesellschaften immer tatkräftig vertritt, glaubt nicht, daß die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten gebührend gewürdigt worden sind, als der Ausschuß den Vorschlag machte, den Abgeordneten freie Eisenbahnfahrt zu gewähren. Die Hauptsorge der Eisenbahngesellschaften ist dabei natürlich die, daß ihnen durch Gesetz die Verpflichtung, die Abgeordneten auf Freikarte ohne Entschädigung zu befördern, auferlegt werden könnte. Die Bemessung einer Entschädigung an die Eisenbahngesellschaften würde jedenfalls die einzige Schwierigkeit sein, die der Gewährung freier Fahrt an einen Abgeordneten für einen so weitverzweigten Wahlkreis, wie er oben andeutungsweise beschrieben worden ist, entgegenstehen würde. Solange nicht ein Gesetz etwas anderes vorschreibt, könnten die Eisenbahngesellschaften natürlich erwarten, daß ihnen für die Freikarten der Abgeordneten eine angemessene Entschädigung gewährt würde.

— **Neue Dampfer für den Kanalverkehr und sonstige Neuerungen der Großen Ostbahn.** Die englische Große Ostbahn hat unter den englischen Eisenbahnen durch den Krieg insofern am meisten gelitten, als der Verkehr nach dem Festlande, den sie bediente, ganz unterbrochen war. Allmählich hat sie diesen Verkehr wieder aufgenommen und dabei den Vorkriegszustand zwar noch nicht ganz, aber doch annähernd wieder erreicht. Dazu hat sie vor allem einige Dampfer als Ersatz für Kriegsverluste beschaffen und in Dienst stellen müssen; eins dieser Schiffe, Antwerpen, ist im Sommer, ein zweites, Bruges, ist im Herbst 1920 abgeliefert worden, und ein drittes, Malines (Mecheln) sollte Anfang 1921 abgeliefert werden. Mit diesen Dampfern wird, worauf schon ihr Name hinweist, der Verkehr zwischen Harwich und Antwerpen bedient. Der Zug in der Richtung nach dem Festlande verläßt London um 8^{30} abends; die Überfahrt dauert von 10^{30} bis 8^{30} morgens; der Anschlußzug verläßt Antwerpen um 10^{30} und erreicht über Brüssel, Namur, Lüttich, Verviers Köln um 7^{25} Uhr abends. Der Gegenzug fährt um 10^{38} vorm. aus Köln ab und ist um 7^{35} abends in Antwerpen; die Überfahrt dauert von 8^{00} Uhr bis 6^{00} morgens; um 8^{00} Uhr ist der Anschlußzug in London. Da die Seefahrt in beiden Richtungen nachts erfolgt, ist besonders für die Bequemlichkeit der Reisenden gesorgt, insbesondere sind die Dampfer ausgiebig mit Schlafkabinen ausgestattet. Es sind 263 Schlafplätze 1. und 102 Schlafplätze 2. Klasse, teils in Kabinen mit einem, teils in solchen mit zwei und vier Betten vorgesehen. Der Dampfer Bruges hat 3000 t, ist 101,26 m lang und 13,12 m breit. Seine Turbinen leisten 12 500 PS und können ihm eine Geschwindigkeit von 21,5 Knoten verleihen. Er ist mit Einrichtungen für drahtlose Telegraphie und Unterwassersignale ausgestattet. Die Türen in den Schotten können von einer Stelle geschlossen werden, wodurch der Dampfer in 10 dicht gegeneinander abgeschlossene Räume geteilt wird. Die Türen können aber auch an Ort und Stelle von Hand bedient werden, so daß niemand eingeschlossen werden kann; sie fallen aber, nachdem sie so geöffnet sind, wieder zu. In den Anschlußzügen von London kann alsbald nach der Abfahrt die Hauptmahlzeit, das englische Dinner, eingenommen werden, während es in der Gegenrichtung alsbald nach Abfahrt des Dampfers aufgetragen wird. In dem Zug von Harwich nach London können die Fahrgäste frühstücken.

Um ihren Strecken Verkehr zuzuführen, hat die Große Ostbahn in Felixtowe unmittelbar bei Harwich einen großen Gasthof angekauft, der für einen der schönsten an der Ostküste von England, namentlich auch wegen seiner Lage auf hoher Klippe, gilt. Er ist von London bequem zu erreichen und dient daher vielen Londonern als Ziel ihrer Wochenende-Ausflüge. Harwich und Felixtowe sind durch den Fluß Orwell voneinander getrennt, auf dem die Ostbahn einen Flußdampferverkehr unterhält.

Da die Einführung elektrischen Betriebes in England zurzeit erheblichen Schwierigkeiten begegnet, hat die Große Ostbahn die Strecke Liverpool Street-Bethnal Green so ausgebaut, daß mit Dampfbetrieb in der Stunde 24 Züge in jeder Richtung fahren können. Die Kosten für diesen Ausbau haben nur 80 000 £ betragen. Die Signale werden zwar nach wie vor von Hand bedient; es sind aber an den Sicherungseinrichtungen eine ganze Anzahl Verbesserungen getroffen worden, die die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöhen. Die Züge werden von kleinen Tenderlokomotiven mit drei Triebachsen befördert, deren Entwurf aus dem Jahre 1886 stammt, von denen man also kaum sagen kann, daß sie neuzeitliche Lokomotiven darstellen. Um den dichten Verkehr etwas zu beschleunigen, halten die von dem Kopfbahnhof Liverpoolstreet ausgehenden Züge nicht an allen Bahnhöfen bis Bethnal Green, wo sich die Strecke verzweigt und von wo je zwei von den in 10 Minuten verkehrenden Zügen nach Enfield und Palace Gates, je zwei nach Walthamstow und Chingford weiterfahren. Bei einigen dieser Züge kann die Lokomotive auch von einem Führerstand am hinteren Ende des Zuges mit Hilfe von Druckluftübertragung gesteuert werden, so daß der Zug ohne umzusetzen in beiden Richtungen fahren kann.

— **Güterverkehr Polens mit der Freien Stadt Danzig.** Im Zusammenhang mit der am 1. Juni 1920 erfolgten Einführung der einheitlichen allpolnischen Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern ist das Eisenbahnministerium in Warschau mit der vorläufigen Verwaltung der Freien Stadt Danzig in Verhandlung getreten, um den Abschluß eines neuen Übereinkommens für die Abwicklung der Eisenbahntransporte im gegenseitigen Nachbar- und Durchgangsverkehr herbeizuführen. Nach längeren Verhandlungen wurde, wie der Allg. Tarifanzeiger (Wien) nach dem „Monitor Polski" berichtet, ein Einvernehmen im Sinne der von der polnischen Regierung unterbreiteten Vorschläge erzielt, auf Grund dessen seit 1. September 1920 für den genannten Güterverkehr folgende Grundsätze in Geltung stehen:

Im Nachbarverkehr zwischen dem Eisenbahngebiete der Freien Stadt Danzig und den Eisenbahnen des polnischen Staates werden für die Linien der letzteren ohne Rücksicht auf die Verkehrsrichtung die polnischen Tarife und die polnische Währung angewendet, während für den Danziger Durchlauf die deutschen Gütertarife und die deutsche Währung in Kraft stehen.

Der Frachtberechnung werden für den polnischen Durchlauf die kilometrischen Entfernungen des Kilometerzeigers für Polen (Gruppe A, B, C), für die Danziger Strecke jene der deutschen Tarife zugrunde gelegt.

Die Fracht wird durch die Versandstation bis zum Tarifschnittpunkt (Grenzstation) nach den Tarifen der Versandbahn in Frankatur, von dort ab durch die Empfangsstation nach den Tarifen der Empfangsbahn in Überweisung berechnet und erhoben. Abweichende Vorschriften des Versenders über die Berechnung und Erhebung der Frachten und sonstigen Gebühren sind unzulässig. Barvorschüsse, Nachnahmen und Angabe des Interesses an der Lieferung sind ausgeschlossen. Die Abtretung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrage an einen anderen als den Versender oder Empfänger ist unzulässig.

Im Durchgangsverkehr zwischen Putzig und anderen polnischen Stationen Pommerns und den sonstigen Stationen Polens über das Gebiet der Freien Stadt Danzig finden die polnischen Tarife und die polnische Währung in beiden Richtungen und für den ganzen Durchlauf alleinige Anwendung.

Die Beförderung erfolgt sowohl im Nachbar- wie im Durchgangsverkehr mit internen, direkten, unmittelbar an den eigentlichen Empfänger gerichteten Frachtbriefen, so daß eine Neuaufgabe in den Polnisch-Danziger Übergangsstationen, die früher in jedem Falle notwendig war, von dem genannten Zeitpunkte an sich erübrigt. Als derzeitige Übergangsstationen (Tarifschnittpunkte) sind zu nennen: Altmühle, Dirschau, Hohenstein, Kl.-Katz und Kokoschken.

Für den Güterverkehr zwischen Deutschland und der Freien Stadt Danzig sind für die Gesamtstrecke (somit einschließlich der polnischen Durchgangslinien) die deutschen Gütertarife unter Durchrechnung der Fracht anzuwenden. Die Sendungen sind mit durchgehenden deutschen Frachtbriefen direkt bis zur Bestimmungsstation abzufertigen.

— **Erhöhung der Zollzuschläge in Polen.** Der polnische Finanzminister hat mit Wirkung vom 10. Februar d. J. ab den Goldzuschlag bei Zollzahlungen mit Papiergeld von 900 % auf 1900 % (d. h. auf das Zwanzigfache des Zolles) erhöht. Diejenigen Waren, die spätestens am 9. Februar 1921 laut Aufgabestempel der Eisenbahn von einer deutschen Grenzstation aufgegeben sind, werden noch nach den bisherigen Sätzen abgefertigt.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Rumänien.** In Nr. 2, S. 37 d. Ztg. hatten wir eine dem Allg. Tarif-Anz. entnommene Verfügung mitgeteilt, der zufolge am 15. Dezember 1920 eine Erhöhung der Tarife um 100 pCt. eintreten sollte. Wie nun der genannten Quelle von der „Sartia" A.-G. in Bukarest gemeldet wird, wurde die Einführung der 100prozentigen Tariferhöhung auf den 1. Januar 1921 verschoben. Erst von diesem Zeitpunkte angefangen sind demnach, von den in Nr. 2, S. 37 d. Ztg. enthaltenen Ausnahmen abgesehen, die tarifmäßigen Gebühren verdoppelt anzuwenden.

Weiter meldet der Allg. Tarif-Anz., daß bereits seit geraumer Zeit ein 5prozentiger Frachtzuschlag für die Arbeiterkasse der rumänischen Staatsbahnen zur Einhebung gelangt, an dessen Stelle mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 ein 20prozentiger Zuschlag in Kraft getreten sein soll, der der

'erteilung von Prämien an die Angestellten der Staatsbahnen zwecks Verbesserung ihrer Bezüge und Erhöhung ihrer Leistungen dienen soll. Eine Bestätigung dieser letzterwähnten Nachricht steht noch aus.

Fremde Erdteile.

— **Das Eisenbahnnetz Palästinas.** Über die gegenwärtige Ausdehnung der in Palästina erbauten Eisenbahnlinien macht das „Handelsmuseum“ folgende Angaben: Es gibt derzeit in Palästina folgende Bahnlinien: Rafa (Grenzstation)-Ludd (Lydda) 115 km, der El-Ballah (südlich von Ghaza)-Bir esseba 50 km, Ludd-Jerusalem 67 km, Ludd-Jaffa 19 km, Ludd-Haifa 100 km, Haifa-Derla 161 km, Afule-Nablus 77 km, Massudije-Tulkarm 19 km. Demnach beträgt die Länge des gesamten Schienennetzes Palästinas augenblicklich 608 km.

— **Die Lokomotivausfuhr der Vereinigten Staaten.** Eine gute Kennzeichnung für die Rolle, die unter den Ausfuhrwerten die hochqualifizierte Eisenverarbeitung in der neuesten Zeit spielt, gibt, wie die „D. Allg. Ztg.“ schreibt, die in folgender Tabelle wiedergegebene Übersicht über die Zahl der von den Vereinigten Staaten in den letzten acht Jahren ausgeführten Dampflokomotiven. Wenn die dort aufgeführten Zahlen auch über die wirtschaftliche Bedeutung dieses Ausfuhrpostens wegen des Fehlens von Werten und Gewichten keinen Aufschluß geben, so sind sie doch ein augenfälliger Beweis für die Rangstellung, welche sich die Lokomotivindustrie der Union auf dem Weltmarkt unter den wirtschaftlichen Wirkungen des Weltkrieges schaffen konnte. Während des Krieges war die Union das einzige Land, das Lokomotiven in größeren Mengen für die Ausfuhr liefern konnte. Davon machte England 1917 ausgiebig Gebrauch. Im Jahre 1918 wurden nicht weniger als 241 Lokomotiven aus den Vereinigten Staaten nach England gesandt; ohne Zweifel waren dies Neubauten der amerikanischen Werke auf englische Bestellung. Die Übersicht schweigt sich leider über die Ausfuhr in den Jahren 1915—18 aus. Aber 1919 war bereits fast eine Verdoppelung der Stückzahl gegenüber der für 1912—14 ermittelten Durchschnittsjahreszahl erreicht. Die Ausfuhr für die ersten acht Monate zeigt abermals eine beträchtliche Zunahme. Die nordamerikanische Industrie sieht der Weiterentwicklung des Ausfuhrgeschäfts in diesem Zweige ihrer Betätigung mit großen Hoffnungen entgegen. Für die Zukunft rechnet sie hauptsächlich mit englischem Wettbewerb, wenngleich sie auch die neuerlichen Erfolge Kanadas befürchtet, das jüngst die Ausfuhr von Lokomotiven aufgenommen hat.

Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten an Dampflokomotiven betrug:

Ausfuhr nach	Stück 1912 bis 14[1]) durchschn.	Stück 1919[2])	Stück 1920[3])	Ausfuhr nach	Stück 1912 bis 14[1]) durchschn.	Stück 1919[2])	Stück 1920[3])
elgien	—	—	155	Übertrag	323	591	940
änemark	—	—	16	Peru	7	9	9
innland	—	15	—	China	11	48	41
rankreich	—	56	124	Kwantung (Pachtgebiet)	3	57	11
eutschland	—	12	—	Korea	5	17	4
alien	—	170	145	Straits Settlements	—[4])	13	—
orwegen	—	20	—	Niederl. Indien	2	2	14
olen	—	—	139	Japan	33	18	18
umänien	—	—	15	Asiatisch Rußland	—	79	—
urop. Rußland	—	40	—	Philippinen	13	24	24
panien	1	5	26	Brit. Südafrika	2	2	31
anada	118	57	42	Ägypten	—	42	—
exiko	11	20	44	Franz. Afrika	—	1	10
uba	45	120	122	Port. Afrika	1	10	—
rgentinien	1	14	7	Sonstige Länder	51	46	48
rasilien	123	36	71				
hile	17	21	19				
olumbien	7	5	15				
zu übertragen	323	591	940	zusammen	451	959	1150

[1]) Für die am 30. Juni endenden Rechnungsjahre.
[2]) Kalenderjahr.
[3]) Kalenderjahr, acht Monate.
[4]) 1 Stück 1914.

Allgemeines.

— **Eisenbahngüterwagen aus Eisenbeton.** Ein für 45 t Ladegewicht eingerichteter, in Nr. 91, Jahrg. 1919 d. Ztg. bereits erwähnter Güterwagen aus Eisenbeton ist seit längerer Zeit auf der Illinois-Zentralbahn im Betriebe und soll sich auch schweren Anforderungen gewachsen zeigen. Wie wir der Zeitschr. des Vereins Deutscher Ingenieure entnehmen, verträgt der von der Concrete Car Co. in Chicago hergestellte Wagen eine Überlastung von 10 %; er ist 12,66 m lang, 3,12 m breit und mit 1,45 m hohen Bordwänden versehen. Das verhältnismäßig schwere Eisengewicht von 24,3 t hofft man bei Herstellung weiterer Wagen auf etwa 21 t herabsetzen zu können. Ein dem gleichen Zwecke dienender Güterwagen aus Eisen wiegt nach der Zeitschrift „Beton und Eisen“ 20,9 t.

Der Wagenkasten besteht aus einem gleichzeitig als Kantenschutz dienenden Eisengerippe; Wände und Boden sind mit Eisenbeton ausgefüllt. Die mit Rippen versehenen Wände des Wagens haben eine Stärke von 4 cm; der Kastenboden ist 5 cm stark und kreuzweise mit Eisendraht von 6 mm Durchmesser bewehrt. Zur Verwendung gelangte Leichtbeton, der nach einem Verfahren von St. J. Hayde aus gebrannten, porigen Tonstücken hergestellt ist und bei einem spezifischen Gewicht von 1,6 nach 28 Tagen 300 kg/qcm Druckfestigkeit aufweist. Der Wagen hat zwei zweiachsige Drehgestelle, die den Kasten mittels eines gleichfalls aus Eisenbeton hergestellten Laufgerüstes aufnehmen.

— **Schwere Schienen auf der Pennsylvania-Eisenbahn.** Das Gewicht der Schienen allein ist zwar kein Maßstab für ihre Tragfähigkeit, geschweige denn für die Güte des Oberbaus, es gibt aber doch immerhin einen Begriff, ob es sich um einen Oberbau für schweren oder leichten Betrieb handelt. Es hängt, abgesehen vom Einheitsgewicht des Schienenstoffs, das nur innerhalb sehr enger Grenzen schwankt, von der Größe des Querschnitts ab, doch ist dieser wiederum nicht allein maßgebend für die Entscheidung über die Frage, ob eine Schiene richtig entworfen ist; ihre Eignung zur Aufnahme der auf sie einwirkenden Kräfte hängt mindestens ebenso, wenn nicht noch mehr, von der richtigen Verteilung der Massen auf den Querschnitt ab, und es muß dabei nicht nur darauf hingezielt werden, daß ein möglichst großes Trägheitsmoment entsteht, sondern es muß auch auf die Vorgänge beim Walzen Rücksicht genommen werden. Andererseits bedingt eine schwere Schiene, auch wenn sie das größtmöglichste Trägheitsmoment hat und sonst richtig entworfen ist, noch nicht einen guten, leistungsfähigen Oberbau; dazu gehört vielmehr, daß alle Teile, Schienen, Schwellen, Laschen und sonstiges Kleineisenzeug, richtig gegeneinander abgestimmt sind. Immerhin ist es interessant, die Zunahme des Schienengewichts zu verfolgen, und die Amerikaner legen immer besonderen Wert darauf, einerseits weil es ein sinnfälliges Merkmal ist, andererseits, weil sie auf diesem Gebiete ziemlich große Zahlen erreicht haben, und für große Zahlen und Superlative haben sie nun einmal eine besondere Vorliebe. Dieser können sie hier um so mehr frönen, als das Gewicht nach ihrem Maß in Pfund auf das Yard ausgedrückt, doppelt so große Zahlen ergibt, als die Angabe nach unserem Maß in Kilogramm auf 1 m. Der Vorliebe für große Zahlen entspricht es auch, daß sie bei Lokomotiven und Eisenbahnwagen nicht wie wir die Achsen, sondern die Räder zählen. Bei der Pennsylvania-Eisenbahn wurden im Jahre 1875 Breitfußschienen von 30 kg/m Gewicht verlegt; 1884 traten an ihre Stelle solche von 35 kg/m Gewicht. 1886 wurde das Schienengewicht auf 37,5 kg/m erhöht, und schon nach Jahresfrist trat eine weitere Erhöhung auf 42,5 kg/m ein. Ein Gewicht von 50 kg/m, also 100 Pfund auf 1 Yard, wurde 1892 erreicht, und seit 1914 wurden in scharfen Krümmungen und steilen Neigungen Schienen von 65 kg/m Gewicht verlegt, während sonst für die Hauptgleise 62,5-kg/m-Schienen verwendet werden. Bis zum 1. Oktober 1920 waren 44 % der Gleise mit den letztgenannten schweren Schienen ausgestattet, und im Bezirk Neuyork waren es sogar 75 %. Während des genannten Zeitraums ist auch die Zahl der Schwellen sehr erheblich vermehrt; nach amerikanischem Gebrauch wird deren Zahl, nicht wie bei uns auf die Schienenlänge, sondern auf die Meile Gleis angegeben, wobei die Amerikaner wieder die Genugtuung haben, mit großen Zahlen aufwarten zu können. Bei der Vermehrung der Schwellen hat man besonders eine Verringerung des Schwellenabstands am Stoß erreicht, der schwebend ausgeführt wird. Die Laschen scheinen ursprünglich sehr kurz gewesen zu sein; denn es wird berichtet, daß die Schwierigkeiten, die das Auffinden der richtigen Stoßverbindung bot, erst aufgehört haben oder wenigstens auf ein erträgliches Maß zurückgeführt worden sind — denn der Entwurf einer allen Ansprüchen genügenden Stoß-

verbindungen ist namentlich in Amerika eine noch ungelöste Aufgabe —, als man sie so lang machte, daß sie auf den Stoßschwellen aufruhen. Die Pennsylvania-Eisenbahn gilt als eine der führenden Gesellschaften in den Vereinigten Staaten und ist bemüht, diese Rolle nicht nur auf dem Gebiete des Verkehrs, sondern auch in bezug auf ihre technischen Einrichtungen zu erhalten. Die Verstärkung des Oberbaus, entsprechend der Zunahme der Zug-, namentlich der Lokomotivgewichte und der erhöhten Fahrgeschwindigkeit, ist zwar in erster Linie eine Frage der Betriebssicherheit; von fast ebenso großer Wichtigkeit aber ihre wirtschaftliche Bedeutung. Die schweren Gleise sind zwar in der Anlage sehr teuer, sie erfordern aber geringere Unterhaltungskosten als leichtere, und für die Unterhaltung haben die Amerikaner immer wenig übrig. Sie scheuen im allgemeinen nicht vor hohen Anlagekosten zurück, wenn dadurch der Aufwand für die Unterhaltung gespart wird, welch letzterer bei den hohen Löhnen in den Vereinigten Staaten besonders ins Gewicht fällt. Dann wirtschaften sie aber ihre Gleise, Maschinen und sonstigen Anlagen schnell herunter und ersetzen sie zu einem Zeitpunkt durch neue, in dem nach deutschen Begriffen die Lebensdauer durch eine gründliche Instandsetzung noch erheblich verlängert werden könnte. Möglich, daß wir in Deutschland durch die Steigerung der Arbeitslöhne, die bei den Unterhaltungsarbeiten besonders stark ins Gewicht fallen und gegen die die Kosten für die Beschaffung der dabei zu verwendenden Ersatzteile zurücktreten, auch zu einer ähnlichen Auffassung von der Wirtschaftlichkeit gezwungen werden.

Rechtspflege.

— **Verlust bei mangelhafter Verpackung.** Im Bezirk der Eisenbahn-Generaldirektion in Schwerin sind hinsichtlich der Bedeutung eines im Frachtbrief enthaltenen Anerkenntnisses der „mangelhaften Verpackung" einer Sendung folgende bemerkenswerte Urteile ergangen:

Fall 1. Die Firma Gebr. E. in E. sandte am 30. Mai 1919 eine Expreßsendung an die Firma L. & Co. in B., die Manufakturwaren enthielt. Auf der Paketadresse befand sich als Anerkenntnis der absendenden Firma Gebr. E. der Vermerk „mangelhaft in Papier verpackt". Die Umhüllung bestand aus mittelstarkem Packpapier und war von 5 mm starkem Papierbindfaden umschnürt. Auf der Empfangsstation B. wurde ein Mindergewicht von 10 kg festgestellt; es ergab sich, daß an der einen Stelle der Bindfaden durchgerissen und wieder angeknotet war.

Durch Urteil des Landgerichts in Hannover vom 29. Oktober 1920 ist die Klage der Firma L. & Co. auf Ersatz von 883,50 ℳ für die fehlenden Manufakturwaren mit folgender Begründung abgewiesen: „Wie die Paketadresse ergibt, hat der Absender auf ihr erklärt, daß die Sendung mangelhaft in Papier verpackt sei. Diese Erklärung ist von der Versandstation auf Grund des § 62 Absatz 2 der Eisenbahnverkehrsordnung gefordert worden. Nach dieser Vorschrift muß das Gut, soweit es seine Natur fordert, gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung sicher verpackt sein. Ist dies nicht der Fall, so kann die Eisenbahn verlangen, daß der Absender im Frachtbriefe die Mängel der Verpackung anerkennt. Im vorliegenden Fall erfordert die Natur der versendeten Manufakturwaren, was keiner besonderen Ausführung bedarf, eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung.

Wie die Sendung bei der Auslieferung verpackt gewesen ist, ist aus der Aussage des Packmeisters nicht mit voller Sicherheit zu entnehmen. Es muß aus ihr jedoch geschlossen werden, daß die Verpackung in Papier mit Verschnürung vorgenommen worden ist. Eine derartige Verpackung hat die Eisenbahn mit Recht als nicht sicher bezeichnet. Sie schützt weder gegen Beschmutzung oder sonstige Beschädigung, noch vor allen Dingen gegen Diebstahl, da die Feststellung des Inhalts und seine Entwendung besonders erleichtert ist. Nach § 86 Absatz 2 der Eisenbahnverkehrsordnung wird daher vermutet, daß der Schaden, der durch den Verlust entstanden ist, aus der mit der mangelhaften Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist. Als Schaden im Sinne dieser Vorschrift ist auch der durch Dritte verübte Diebstahl anzusehen. Die Klägerin hat die genannte Vermutung nicht entkräftet, da sie den Beweis, daß die Entwendung nicht aus der mit der mangelhaften Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist, nicht erbracht hat. Die Klage war nach alledem abzuweisen."

Fall 2. Aus einem von der Firma S. in F. am 30. August 1919 an die Firma W. in P. als Eilfrachtgut versandten, drei Stücke Tuch enthaltenden Ballen fehlte bei der Ankunft in P. ein Stück Tuch von 13 m Länge. Die Firma W. verlangt hierfür Ersatz in Höhe von 520 ℳ von der Eisenbahn. Auf dem Frachtbriefe befand sich die Erklärung der absendenden Firma: „Frachtstücke nur in Papier und Leinen gepackt laut allgemeiner Erklärung vom 10. August 1919."

Das Amtsgericht Schwerin (Meckl.) hat die Klage mit Entscheidung vom 22. September 1920 unter folgender Begründung abgewiesen: „Die Eisenbahn haftet vorliegendenfalls nach § 86, Absatz (1), Ziffer 2 nicht, denn die Absenderin hat auf dem Frachtbrief ausdrücklich die Erklärung abgegeben, daß die Frachtstücke in Papier und Leinen gepackt seien; diese Verpackung ist aber nach der Natur der Ware (wertvoller Tuchstoff) nicht ausreichend, denn sie begünstigt dadurch, daß sie leicht zu zerschneiden ist und den Wert des Inhalts ahnen läßt, weil sie seine Formen nicht verhüllt, den Diebstahl, und gerade auch Diebstahl gehört zu den Gefahren, die für den Verlust kausal sein können, vgl.: Eger, Eisenbahnverkehrsordnung 3. Auflage (1910), Anmerkung 458, Absatz 4 und die dort angeführte Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts Band 6, Seite 175.

Einen schlüssigen Gegenbeweis gegen die Vermutung des § 86 Absatz 2 der Eisenbahnverkehrsordnung, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist, hat die Klägerin nicht angeboten. Denn wenn die Verpackung in Leinwand allgemein üblich wäre; und das Tuch sachgemäß in undurchsichtige Leinwand eingenäht gewesen wäre, so schlösse das nach obigen Ausführungen die Vermutung nicht aus. Danach war die Klage abzuweisen."

Fall 3. Die Firma G. in E. hatte ein Paket mit Waren im Gewicht von 43 kg an die Firma M. in S. zum Versand gebracht. Bei Ankunft in S. wurde ein Mindergewicht von 6½ kg festgestellt. Es fehlten aus der Sendung 6 Stück Fischgrathosen zu je 24 ℳ und 2 Stück blaue Hosen zu je 26,50 ℳ. Das Paket war nur in Wellpapier verpackt und die absendende Firma hatte im Frachtbriefe die Erklärung abgegeben, daß das Paket „mangelhaft in Papier verpackt" sei.

Durch Entscheidung des Amtsgerichts Schwaan vom 27. September 1920 ist die Firma M. mit ihrer Klage auf Schadensersatz abgewiesen. In der Begründung des Urteils heißt es: Die Firma hat selbst bei der Absendung anerkannt, daß das Paket mangelhaft in Papier verpackt sei. Ob sie eine Verpackung in Leinwand nicht beschaffen konnte, ist für die Haftung der Eisenbahn gleichgültig und würde nur zur Frage kommen bei einem etwaigen Anspruch der Klägerin gegen die Firma wegen mangelhafter Verpackung. Nach § 86 der Eisenbahnverkehrsordnung haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus der mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung entstandenen Gefahr entsteht, und es wird, falls der Schaden den Umständen nach aus dieser Gefahr entstehen konnte, vermutet, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist. Da nun sehr wohl durch eine mangelhafte Verpackung in Papier die Ausführung eines Diebstahls begünstigt werden konnte, beziehungsweise bei einer Verpackung in Papier leichter eine Beschädigung der Umhüllung eintreten konnte als bei einer Verpackung in Leinewand, so kommt der Eisenbahn die eben angeführte Vermutung zugute. Klägerin war daher mit ihrer Klage und zwar nach § 91 der Zivilprozeßordnung kostenpflichtig abzuweisen.

Fall 4. Es handelt sich um eine Sendung von 8 Ballen Wollgarn an die Firma R. in S., die bei dieser mit einem Mindergewicht eingegangen war. Auch die Klage dieser Firma auf Schadensersatz ist durch Urteil des Amtsgerichts Schwerin vom 20. November 1919, wie folgt, abgewiesen: „Die Voraussetzungen des § 86 Absatz 1 Ziffer 2 der Eisenbahnverkehrsordnung für die Haftbefreiung der Eisenbahn sind gegeben. Die Ware (8 Ballen Wollgarn) ist nach der Erklärung des Absenders in den Frachtbriefen als mangelhaft verpackt zur Beförderung aufgegeben. Der Schaden, der nach der Behauptung der Klägerin auf eine Beraubung der Frachtgüter zurückzuführen ist, konnte aus der mit der mangelhaften Verpackung — Papierverpackung mit Bandeisen umschnürt — verbundenen Gefahr entstehen, da die Papierverpackung die Ausführung des Diebstahls begünstigte, und nach der Vermutung des § 86 Absatz 2 muß davon ausgegangen werden, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist. Ein schlüssiger Gegenbeweis ist nicht angetreten. Die Darlegung, daß die Verpackung sachgemäß und allgemein üblich gewesen ist, reicht nicht aus zu einer Widerlegung des § 86 der Eisenbahnverkehrsordnung, Absatz 2. Die Behauptung aber, daß die Beraubung durch Leute der Eisenbahn, für die sie hafte, ausgeführt sei, schwebt in der Luft, ist nicht unter Beweis gestellt. Es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß dritte Personen sich unbemerkt Zugang zu den Transportgütern verschafft und sie beraubt haben. Die Klägerin kann sich daher nicht auf die Bestimmung des § 86 Absatz 3 der Eisenbahnverkehrsordnung berufen, sondern war ohne weiteres mit ihrer Klage abzuweisen."

Bücherschau.

— Douglas Mawson. Leben und Tod am Südpol. Mit 101 Abbildungen, darunter 5 Panoramen, 6 bunten Tafeln und 7 Karten. Verlag von F. A. Brockhaus, Leipzig 1921. 2 Bände, gebunden 110 *M.*

Der Australier Douglas Mawson hatte schon die Forschungsreisen Sir Ernest Shackletons nach dem Südpol in den Jahren 1907 bis 1909 mitgemacht. Trotz der damals erlittenen Mühen und Entbehrungen reifte nach kurzer Ruhezeit in dem Geiste des jungen Gelehrten der Plan, eine neue Expedition zur Fortsetzung seiner Südpolarforschungen auszurüsten. Da er auf die Teilnahme Shackletons nicht rechnen konnte, wurde er bald die Seele und der Leiter des kühnen Unternehmens, das die geographische Wissenschaft wieder um äußerst wertvolle Kenntnisse bereichert hat. Er mußte sich zuerst der Unterstützung der Regierung und der wissenschaftlichen Gesellschaften versichern, um die moralische und finanzielle Unterlage für seine Forschungsreise zu bekommen. Die Beschreibung der von ihm zur Vorbereitung des Unternehmens, zur Gewinnung von Teilnehmern, zur Erwerbung eines geeigneten Schiffes und aller übrigen für die Reise erforderlichen materiellen und wissenschaftlichen Hilfsmittel unternommenen Schritte, bis schließlich im Jahre 1911 die Fahrt von Australien (Tasmania) aus ihren Anfang nehmen konnte, bietet an sich schon einen äußerst interessanten Einblick in die schweren Aufgaben, die an die Umsicht und Arbeitskraft der verantwortungsvollen Leiter eines solchen Unternehmens gestellt werden.

Die Schilderung der Forschungsreise selbst, auf deren Einzelheiten hier nicht näher eingegangen werden kann, hält den Leser in atemloser Spannung. Mawson ist nicht nur ein Mann voller wissenschaftlicher Begeisterung und unermüdlicher, allen Strapazen und Entbehrungen trotzender Tatkraft, sondern auch ein fesselnder Schriftsteller, der es versteht, dem Leser die Eigenart der antarktischen Welt, ihres Tierlebens, ihrer Naturschönheiten und ihrer grausigen Gefahren anschaulich und lebendig vorzuführen. Einige Teile des Buches stammen auch aus der Feder von Mitarbeitern. Das Ganze ist aber aus einheitlichem Guß und schon rein sprachlich und darstellerisch ein treffliches Werk. Der Humor kommt nicht zu kurz, und selbst die übermenschlichen Anstrengungen und Entbehrungen, denen die Forscher ausgesetzt gewesen sind, werden mit Selbstverständlichkeit und ohne Ruhmredigkeit geschildert. Wir erleben mit ihnen die qualvollen Märsche durch Nacht und Eis, den Kampf mit der Kälte und dem Hunger, dem hoffnungsvolle Menschenleben zum Opfer fallen, und dem der Führer der Expedition nur dank seiner unermüdlichen Ausdauer wie durch ein Wunder entrinnt.

Die Ausstattung des Werkes geht weit über das hinaus, was wir jetzt gewohnt sind, und reiht sich würdig an die der besten Bücher der Friedenszeit an. Die Photographien und Buntdrucke sind künstlerisch und gewähren uns Einblick in die farbenprächtigen Naturschönheiten der Polarwelt. Es ist ein Genuß, einmal wieder ein Buch zu lesen, das uns fern von allem Getriebe des Krieges und der Politik in eine Welt idealen Strebens und wissenschaftlicher Begeisterung hineinträgt. Es ist ein ebenbürtiges Gegenstück zu dem Werke, mit dem vor Jahren der Nordpolarforscher Nansen berechtigtes Aufsehen erregt hat, und kann jedem, der Sinn für Reise- und Naturschilderungen hat, aufs wärmste empfohlen werden. —r.

— I-Eisen unter besonderer Berücksichtigung der breitflanschigen und der parallelflanschigen I-Eisen. Von Dr.-Ing. Richard Sonntag, Regierungsbaumeister a. D., Beratender Ingenieur, V. B. I. in Berlin-Friedrichshagen. Mit 25 Zahlentafeln, 8 schwarzen und 7 farbigen Tafeln und 85 Abbildungen. Berlin 1920. Verlag des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin NW. 7. Kommissionsverlag von Julius Springer, Berlin W. 9. Preis 30 *M.*

Die technische und wirtschaftliche Unzulänglichkeit der deutschen I-Träger-Normalprofilreihen hat seit längerer Zeit auf Verbesserung des Walzverfahrens und Ausbildung zweckmäßigerer Querschnitte gerichtete Bestrebungen hervortreten lassen. Mehrere deutsche Walzwerke haben mit Erfolg die erheblichen technischen Schwierigkeiten, die insbesondere der erstrebten Herstellung breiterer Flansche und schwächerer Stege entgegenstanden, überwunden und so der Fortentwicklung der I-Trägerformen den Weg geebnet. Für die nunmehr zu walzenden neuen Trägerreihen wurden verschiedene Vorschläge ausgearbeitet, ohne daß es zunächst zu gelingen schien, die auch hier dringend erwünschte Einheitlichkeit durchzusetzen. Außer in geschäftlichen Widerständen lag dabei die Schwierigkeit in dem Fehlen eines zuverlässigen Verfahrens zum Nachweise der technischen und wirtschaftlichen Überlegenheit eines bestimmten Entwurfs. Zur Klarlegung dieser Frage beigetragen und Wege für die folgerichtige Durchbildung eines umfassenden Walzplans gewiesen zu haben, ist das Verdienst der vorliegenden beachtenswerten Arbeit von Sonntag.

Die Untersuchung geht aus von den in der Durchführung des Walzverfahrens liegenden Bedingungen für die Ausgestaltung und die Beschaffenheit des Walzerzeugnisses. Dabei werden die grundlegenden Unterschiede zwischen den Kaliber- und den Universalwalzwerken dargelegt. Nach einer prüfenden Betrachtung der bisherigen Entwicklung der verschiedenen Walzverfahren kommt Sonntag zu dem Ergebnisse, daß bei einem zweckdienlich durchgebildeten Universalwalzwerke keinerlei Schwierigkeiten für die Herstellung einwandfreier I-Träger jeder gewünschten Form, insbesondere mit parallelflächigen, bis zu etwa 50 cm breiten Flanschen bestehen, daß aber auch die Erzeugnisse der Kaliberwalzwerke hinsichtlich der Stegstärke, der Flanschbreite und der Flanschneigung noch nennenswert verbessert werden könnten. Waren somit die durch die Herstellung bedingten Beschränkungen in der Formgebung nahezu bedeutungslos geworden, so ergab sich nunmehr die Aufgabe, die vorliegenden Möglichkeiten durch zweckmäßige neue Trägerformen voll auszuschöpfen. Anzustreben ist zunächst die weitestgehende Ausnutzung der Festigkeit des in dem Träger enthaltenen Baustoffes für die am häufigsten vorkommenden Belastungsfälle. Die Untersuchung der sich hieraus ergebenden Forderungen führt Sonntag mit Hilfe eines von ihm in einer früheren Arbeit („Biegung, Schub und Scherung“ 1909, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin) entwickelten Verfahrens durch. Die rechnerischen Ermittlungen werden durch von dem Verfasser vorgenommene Formänderungsversuche bestätigt, über deren Durchführung und Ergebnis berichtet wird. Für die Auswahl der wirtschaftlich zweckmäßigsten, aus den in den Grundzügen nunmehr festgelegten Trägerformen benutzt Sonntag als Vergleichsmaßstab einerseits den „Nutzungsgrad“ ($n = W : F$ und $J : F$) und andererseits den neu gewonnenen Begriff des „Gütegrades“ ($\eta = n : F$). Auf der so geschaffenen Vergleichsgrundlage werden die wichtigsten deutschen bisher hergestellten oder vorgeschlagenen I-Trägerreihen einander gegenübergestellt, darunter auch eine beachtenswerte von dem Verfasser entworfene Reihe. Durch zeichnerische Darstellung der maßgebenden Querschnittsfestwerte auf einer Anzahl vorzüglich ausgeführter farbiger Tafeln ist dem Leser ein klarer Überblick über die sonst verwirrende Fülle von Zahlenwerten ermöglicht. Das Ergebnis seiner Untersuchungen faßt Sonntag in wertvollen Vorschlägen für die Vereinheitlichung und den weiteren Ausbau der I-Trägerreihen zusammen. Die bedeutsame Arbeit wird nicht nur den Walzwerken, dem eisenverbrauchenden Gewerbe und den Behörden ein erwünschter Ratgeber für die weitere Bearbeitung der vorliegenden Frage sein, sondern ihr Studium sei auch den Studierenden des Bauingenieur- und Hüttenfachs zur Vertiefung des technisch-wirtschaftlichen Denkens empfohlen. Dr. Gaede.

— Die Gestaltung der Bogen im Eisenbahngleise. Von Richard Petersen, o. Professor in Danzig. Berlin und Wiesbaden 1920. C. W. Kreidels Verlag. Preis 4 *M.*

Der Verfasser geht von der Tatsache aus, daß die Bögen schnellbefahrener Hauptgleise, auch solche mit Übergangsbogen, im allgemeinen nicht befriedigen. Die Gründe sieht er in dreierlei:

1. in den Abweichungen der wirklichen Gleislage von der geplanten;
2. in der Abweichung der Resultierenden aus Fliehkraft und Gewicht von der Gleismitte, weil selten die Geschwindigkeit gerade der Überhöhung entspricht;
3. in den Stoßwirkungen im Übergang, auch bei Übergangsbögen.

Punkt 1 ist eine Frage der Gleisunterhaltung.

Zu Punkt 2 entnimmt der Verfasser aus den bestehenden Bestimmungen, die durch sehr anschauliche Schaubilder mit Eintragung der Grenzzustände erläutert sind, daß eine Winkelabweichung von 0,05 gleich etwa 3° nicht störend empfunden wird. Wichtig und wohl wenig bekannt ist der Nachweis, daß zwar auch enge Bögen mit hoher Geschwindigkeit befahren werden können, wenn die Überhöhung entsprechend gewählt wird, daß aber dann der Spielraum der zulässigen Geschwindigkeit nach oben und unten immer geringer wird, widrigenfalls große Stoßwirkungen entstehen. Immerhin scheint man hier, meines Erachtens, bei Stadtbahnen u. U. doch weiter gehen zu können, als der Verfasser vorschlägt, weil die weitaus meisten Züge sich in der Geschwindigkeit an der betreffenden Stelle sehr gleichen. Bei den sehr seltenen Ausnahmen entstehen dann wohl Stöße, aber solche nimmt man beispielsweise beim Autoverkehr in Bögen ganz gewohnheitsmäßig in Kauf. Die wirkliche Grenze scheint hier erst durch die Betriebsgefahr großer seitlicher Kräfte auf die Schienen, vor

allem nach außen, gegeben; eine Betrachtung hierüber wäre eine willkommene Ergänzung.

Nach einem kurzen Abschnitt über die Spurweite kommt der Verfasser auf den wichtigsten Punkt 3, den Übergangsbogen. Der Verfasser geht hierbei von seinen Erfahrungen bei der Elberfelder Schwebebahn aus, bei der die Verhältnisse einfacher liegen, indem der hängende Wagen sich jeweils der Geschwindigkeit und der Krümmung entsprechend schief stellen kann. Für die Übergangsbögen ergibt sich hierbei, daß ihre Länge mindestens einer Doppelschwingung des als Pendel zu betrachtenden Wagens entsprechen muß, und daß die Eigenschwingungsdauer nicht unter 3 sec. heruntergehen darf, wenn sie noch nicht unangenehm wirken soll. Legt man diese Ergebnisse auch für Standbahnen zugrunde und erhöht die 3 sec. zur Sicherheit auf 3,6, so ergibt sich die höchste einfache Bedingung, daß die Länge des Übergangsbogens in Metern gleich der Geschwindigkeit in Kilometern sein muß.

Die Schlüsse, die der Verfasser im weiteren daraus zieht, sind sehr bedeutsam. Die bisherigen Übergangsbögen sind danach ausnahmslos zu kurz. Man müßte sie wesentlich länger machen. Wie weit das bei bestehenden Gleisen möglich ist, wegen der dazu notwendigen starken Verschiebung des Gleises nach innen, ist eine Frage für sich. Bei neuen Bahnen ist es jedenfalls möglich. Der letzte Teil des Buches ist der Aufstellung entsprechender Formeln mit Beispielen gewidmet. Der Verfasser behält die übliche kubische Parabel bei, verfolgt sie aber auf eine viel größere Strecke als bisher. Bei einem Ablenkungswinkel von rd. 24° gegen die Anfangsrichtung haben nämlich alle kubischen Parabeln, weil sie einander ähnlich sind, den kleinsten Krümmungshalbmesser, von da ab nimmt dieser wieder zu. Es empfiehlt sich daher, bis hierhin die kubische Parabel und von da ab den Kreis zu benutzen. Bögen unter 48° ganzem Zentriwinkel bestehen überhaupt nur aus zwei Übergangsbögen. An Hand aufgestellter Tabellen wird gezeigt, daß die Behandlung solcher Bögen sowohl auf dem Plan wie beim Abstecken nicht schwieriger ist, als der üblichen Kreisbögen.

Die Eisenbahnverwaltungen werden nicht umhin können, zu den Vorschlägen des Verfassers Stellung zu nehmen.

Dr.-Ing. Bäseler.

— **Tabellen der Maximalquerkräfte und Maximalmomente durchlaufender Träger** mit 2, 3 und 4 Öffnungen verschiedener Weite bei gleichmäßig verteilter Belastung. Von Dipl.-Ing. W. Kapferer. Mit 15 Textabbildungen. Berlin 1920. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 12,50 ℳ, zuzüglich Teuerungszuschlag.

Das Büchlein enthält zur Berechnung durchlaufender Träger von 2, 3 und 4 Öffnungen von verschiedenem Größenverhältnis, von Querschnitt zu Querschnitt fortschreitend, die Querkräfte und Momente, einschließlich der Höchstwerte, sowohl für Eigengewicht als auch für gleichmäßig verteilte Nutzlast. Die Feldweiten reichen beim Träger mit 2 Öffnungen vom Spannweitenverhältnis 1 : 1 über 1 : 1,1, 1 : 1,2 usw. bis 1 : 2. Für die 3- und 4feldrigen Träger ist symmetrische Anordnung zugrunde gelegt. Beim Dreifeldträger reichen die Spannweitenverhältnis 1 : 1 über 1 : 1,1, 1 : 1,2 usw. bis 1 : 2. Für die 3- und 4feldrigen Träger ist symmetrische Anordnung 1 : 1,9 : 1,9 : 1 usw. bis 1 : 0,5 : 0,5 : 1. Die Querschnitte, für die die Querkräfte und Momente ermittelt sind, folgen einander in Zehnteln der Spannweiten, teilweise auch dichter. Dem über 100 Seiten Tabellen umfassenden Teil sind die statischen Berechnungsweisen voraufgeschickt, nach denen die Tabellen ermittelt sind. Aus den allgemeinen Formeln für einen durchlaufenden Träger von beliebiger Felderzahl sind die für die in den Tabellen zugrunde gelegten Felderzahlen entwickelt. Der Ableitung der Formeln wurden die Vorträge über Brückenbau von Professor Dr. Winkler zugrunde gelegt. Dem theoretischen Teil ist ein Rechnungsbeispiel beigefügt, in dem eine Eisenbetondecke auf Balken mit fünf Stützen bei bestimmten Entlastungsverhältnissen durchgerechnet ist. Die Tabellen lassen sich auch zur Berechnung von Gitterträgern verwenden. Sie erleichtern die rechnerischen Ermittelungen in der Praxis für einschlägige Fälle in hohem Maße.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Vom 30. Januar 1921 ab ist die Beförderung von Milch von und nach dem Personenhaltepunkt Wintersdorf zugelassen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Vom 1. Februar 1921 ab ist der an der Strecke Stuttgart-Ulm zwischen den Stationen Obereßlingen und Altbach gelegene, bisher nur der Abfertigung von Personen dienende Haltepunkt Zell für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen im Binnenverkehr der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Vom 1. Februar 1921 ab ist die zwischen den Stationen Mückenberg und Ruhland rechts der Bahnstrecke Falkenberg-Kohlfurt gelegene Station Naundorf (Elster), welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch als Tarifstation für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger von und nach der dort angeschlossenen Emanuelgrube eröffnet worden. Die bisherige Abfertigungshilfsstelle Naundorf (Elster) wird gleichzeitig aufgehoben.

Österreichische Südbahn-Gesellschaft. Die in Nr. 64 der Vereinszeitung bekanntgegebenen Abfertigungsbefugnisse der Güterladestelle St. Magdalena sind auch auf die Auf- und Abgabe von Stückgütern ausgedehnt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten (Charlottenburg). Die Bahnhöfe Gollmütz (Bezirk Posen) an der Strecke Wierzebaum-Schwerin, Kalau (Pos.) an der Strecke Topper-Meseritz, Paradies (Pos.) an der Strecke Topper-Meseritz, Schönfeld (Pos.) an der Strecke Schneidemühl-Konitz und Stöwen (Bez. Bromberg) an der Strecke Schneidemühl-Kreuz erhalten vom 1. Februar 1921 ab die Bezeichnung Gollmütz (Kreis Schwerin [Warthe]), Kalau (Kreis Meseritz), Paradies (Kreis Meseritz), Schönfeld (Netzekreis), Stöwen (Netzekreis). Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält der an der Strecke Guben-Bentschen gelegene Haltepunkt Polnisch Nettkow die Bezeichnung Schlesisch Nettkow.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 17 vom 21. Januar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin namens der Eisenbahndirektion Osten auf schleunige Umarbeitung des V. W. Ü. mit dem Ziele größtmöglicher Vereinfachungen (abgesandt am 27. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die Bahnhöfe
Gollmütz (Bezirk Posen) an der Strecke Wierzebaum-Schwerin,
Kalau (Pos.) an der Strecke Topper-Meseritz,
Paradies (Pos.) an der Strecke Topper-Meseritz,
Schönfeld (Pos.) an der Strecke Schneidemühl-Konitz,
Stöwen (Bez. Bromberg) an der Strecke Schneidemühl-Kreuz
erhalten vom 1. Februar 1921 ab die Bezeichnung
Gollmütz (Kreis Schwerin [Warthe]),
Kalau (Kreis Meseritz),
Paradies (Kreis Meseritz),
Schönfeld (Netzekreis),
Stöwen (Netzekreis). (116)

Charlottenburg, den 25. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Stationsnamen Waldmohr-Jägersburg in „Jägersburg (Saar)“ zu ändern.

Die Station geht gleichzeitig in das Verwaltungsgebiet der Saarbahnen über. (97)

Hannover, den 22. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Der an der Strecke Guben-Bentschen elegene Haltepunkt Polnisch Nettkow rhält vom 1. Februar 1921 ab die Beeichnung Schlesisch Nettkow.

Charlottenburg, 25. Januar 1921. (115)
Eisenbahndirektion Osten.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Südbahn-Gesellschaft.

.nderung der Abfertigungsbefugnisse der Güterladestelle St. Magdalena.

Die Abfertigungsbefugnisse der in km 61.371 der Linie (Maribot)-Bleiburganichen-(Franzensfeste) zwischen den tationen Föderlach-Faakersee und Villch Hauptbahnhof gelegenen Güteradestelle

St. Magdalena

verden vom 1. Februar 1921 dahin erveitert, daß in dieser Güterladestelle ie Auf- und Abgabe von Frachtgütern er nachstehend angeführten Firmen tattfinden wird und zwar: 1. The ellner Partington Paper Pulp Comany Limited in Manchester, Generalepraesentanz für Österreich und . Körner-Werke, Ges. m. b. H. in Vilch.

Leichen, lebende Tiere, explosionsefährliche Gegenstände und Güter, zu eren Manipulation besondere Einrichngen benötigt werden, sind von der uf- bzw. Abgabe ausgeschlossen.

Wien, am 21. Januar 1921. (105)

3. Güterverkehr.

emeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 erden die im Verkehr mit Stellingen Station der Altona-Kaltenkircheneumünster Eisenbahn) bei Wagendungssendungen zu erhebenden rachtzuschläge erhöht, und zwar

a) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art von 10 ₰ auf 30 ₰ für 100 kg,
b) für alle übrigen Güter von 11 ₰ auf 33 ₰ für 100 kg.

Näheres enthält die am 31. 1. 21 erhienene Nummer des Tarifanzeigers. as alsbaldige Inkrafttreten der Erhungen gründet sich auf die vorüberehende Änderung des § 6 der Eisenahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, ite 455). — Auskunft geben auch die teiligten Güterabfertigungen sowie as Auskunftsbüro, hier, Bahnhof lexanderplatz. (118)

Berlin, den 27. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. März 1921 wern die beiden Güterabfertigungen agwitz-Lindenau Preuß. Stb. und agwitz-Lindenau Sächs. Stb. unter er Bezeichnung Plagwitz-Lindenau reinigt. Die Entfernungen der seitrigen Station Plagwitz-Lindenau chs. Stb. gelten für die neue Station ıd werden im Verkehr mit den Stanen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer senbahn durchgängig um 1 km erht. (117)

Dresden, am 25. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 werden besondere örtliche Bestimmungen für die Stationen Landau (Pfalz) Hbf., Ludwigshafen (Rhein) Hbf., Pirmasens und Zweibrücken eingeführt; ferner wird für die Station Rülzheim direkte Abfertigungsmöglichkeit über Neu-Ulm-Bretten-Germersheim geschaffen und die Station Kellmünz in den Tarif aufgenommen. (112)

München, den 25. Januar 1921.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A und B (Tfv. 1).

Am 1. März 1921 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A vom 1. Mai 1917 der Nachtrag VIII,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs. Die Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt worden.

Das Inkrafttreten der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. (119)

Berlin, den 29. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 werden die Tarife wie folgt geändert und ergänzt:

1. für Breisach Grenze werden neue Entfernungen eingeführt.
2. Die Stationen Uslar Stadt, Bümmerstede und Ostenburg werden in die Tarifhefte 1, 2 und 4 einbezogen.
3. Infolge Einbeziehung der Station Waldmohr-Jägersburg in das Netz der Saarbahnen werden die dadurch nötigen Änderungen des gemeinsamen Nachtrages zu den Tarifheften 5, 6 und 8 durchgeführt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (114)

Frankfurt (M.), den 26. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Blumensendungen als beschleunigtes Eilgut nach Kopenhagen Stationsfrachtsätze von Schaffhausen mit Umbehandlung in Stuttgart Hbf. nach Warnemünde eingeführt.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (110)

Hannover, den 27. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft A. — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in das im Abschnitt „5. Frachtberechnung für Saatkartoffeln“ enthaltene „Verzeichnis der landwirtschaftlichen Zentralstellen, die zur Abstempelung von Frachtbriefen oder zur Verleihung von Stempeln berechtigt sind“ als Zentralstellen für Deutschland aufgenommen: „Die Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft, der Bund der Landwirte und die Kartoffelbaugesellschaft e. V., sämtlich in Berlin“.

Näheres enthält die am 27. Januar 1921 erschienene Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (101)

Berlin, den 23. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 werden mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die bisherigen Frachtzuschläge im Wechselverkehr wie folgt erhöht:

a) Für alle Wagenladungsklassen einschl. Ausnahmetarife, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen 60 ₰ je 100 kg.
b) Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen 56 ₰ je 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (104)

Berlin, den 27. Januar 1921.
Die Direktion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1921 tritt der Nachtrag 15 in Kraft. Er enthält außer Änderungen der Tariftabellen neue Entfernungen für die Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Erfurt, den 22. Januar 1921. (103)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März 1921 werden infolge Vereinigung der beiden Güterabfertigungen in Plagwitz-Lindenau die für Plagwitz-Lindenau Sächs. Bf. bestehenden Tarifentfernungen durchweg um 1 km ermäßigt; die neue Stationsbezeichnung lautet Plagwitz-Lindenau.

Dresden, am 25. Januar 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir., (100)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 werden die Stationen der Strecke Mansfeld-Wippra des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den Tarif einbezogen. (99)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 4. Februar d. J. ab wird der Ausnahmetarif 6a für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts im Binnenverkehr der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn von Wuitz-Mumsdorf nach Gera-Pforten ohne Ersatz aufgehoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (98)

Gera-R., den 26. Januar 1921.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200, Gemeinsames Heft A. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 wird der Binnenverkehr der Bentheimer Kreisbahn in den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr aufgenommen. Hierdurch treten in den obengenannten Heften Änderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Januar 1921. (124)
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 wird die Station Naundorf (Elster) des Direktionsbezirks Halle (Saale) in die vorgenannten Verkehre einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (106)

Erfurt, den 25. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Aufhebung des Tierverkehrs auf Bahnhof Dortmund-Eving. Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.

Der Bahnhof Dortmund-Eving wird mit Wirkung vom 1. April 1921 für den Tierverkehr geschlossen. (121)

Essen, den 30. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Güterverkehr.

Westfälische Landes-Eisenbahn. Personen- und Expreßgutverkehr.

Vorbehaltlich staatlicher Genehmigung werden am 1. März d. J. im Binnen-Verkehr der Westfälischen Landes-Eisenbahn die Fahrpreise der Zeitkarten wie folgt erhöht:

dem Fahrgelde für Monatskarten werden 20 Einzelreisen,
dem Fahrgelde für Monatsnebenkarten werden 15 Einzelreisen,
dem Fahrgelde für Schülermonatskarten werden 10 Einzelreisen,
dem Fahrgelde für Schülermonatskarten für das zweite und jedes folgende Schulkind derselben Familie werden 8 Einzelreisen,
dem Fahrgelde für Wochenkarten werden 7 Einzelreisen

zugrunde gelegt.

Von demselben Zeitpunkt ab wird im Expreßgutverkehr von und nach Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu den jeweiligen Frachtsätzen der Reichseisenbahnen ein Frachtzuschlag von 22 ₰ für je 10 kg erhoben.

Lippstadt, den 27. Januar 1921.
Die Direktion. (125)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. März 1921 ab erhöhen sich im Verkehr mit der Steinhuder Meer-Bahn die Personenfahrpreise um 60 ₰ bis 6 ℳ 10 ₰ in 2. Kl. und um 50 ₰ bis 4 ℳ in 3. Kl. sowie die Beförderungspreise für Hunde um 60 ₰.

Nähere Auskünfte erteilt die Direktion der Steinhuder Meer-Bahn in Wunstorf. (113)

Hannover, den 28. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 200).

Zum 1. März 1921 wird der Tarif neu ausgegeben. Die Neuausgabe, durch die der gleichnamige Tarif vom 15. Juli 1919 nebst Nachträgen I—IV aufgehoben wird, enthält u. a. Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Ausführungsbestimmungen hierzu sowie der Anlagen des Tarifs. Insbesondere tritt eine Erhöhung der Gebühren für Sonderzüge ein und eine Einschränkung der Fahrpreisermäßigungen. Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt worden.

Das Inkrafttreten der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. (120)

Berlin, den 29. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vom 1. Februar 1921 ab wird für jede Gepäck- und Expreßgutsendung eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O.

Sommerfeld, 27. Januar 1921. (111)
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Binnen- und Wechselverkehr für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eine Abfertigungsgebühr von 0,40 ℳ erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (102)

Georgsmarienhütte, 24. Januar 1921.
Direktion der
Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Wirkung vom 1. Februar d. J. für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut 40 ₰ Abfertigungsgebühren erhoben. (107)

Gütersloh, den 20. Januar 1921.
Die Direktion.

Zum 1. März 1921 wird der Tarif mit dem Freistaat Danzig (Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr über Swinemünde Seeweg) neu herausgegeben. Der neue Tarif wird durch die Aufnahme einer Reihe bedeutenderer Orte Westdeutschlands in weit größerem Umfange erscheinen.

Im Osten Deutschlands wird der Tarif durch die Einbeziehung von Libau erweitert. Es werden durchgehende Fahrkarten nach Danzig (Zoppot) und Libau ausgegeben. Ihre Geltungsdauer beträgt im Verkehr mit Danzig (Zoppot) 4 Tage und im Verkehr mit Libau 8 Tage.

Auf der Fahrt nach Libau wird Pillau in beiden Richtungen angelaufen.

Zugleich mit dieser Tariferweiterung wird eine geringfügige Erhöhung in den Fahrpreisen durchgeführt, die durch eine Neuvermessung der Strecke Swinemünde Hauptbahnhof-Hafen veranlaßt ist. Nähere Auskunft erteilen die Reisebüros und Vertretungen des Norddeutschen Lloyd und unser Verkehrsbüro.

Stettin, im Januar 1921. (109)
Eisenbahndirektion.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. März d. J. tritt eine Erhöhung der Fahrpreise sowie eine Änderung der Bestimmung über Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Brohl. (108)

Köln, den 26. Januar 1921.
Der Vorstand.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1921 wird für jede Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eine Abfertigungsgebühr von 40 ₰ erhoben. (123)

Rinteln, den 31. Januar 1921.
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 5. März 1921 ab erhöht sich im Verkehr mit der Kleinbahn Eltville-Schlangenbad der Personenfahrpreis 3. Kl. um 50 ₰. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung der Kleinbahn.

Hannover, den 29. Januar 1921.
Eisenbahndirektion. (126)

6. Verdingungen.

Die Lieferung von
a) 15 000 t Steinschlag 1. Klasse und
b) 10 000 cbm Oberbaukies
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von je 6 ℳ zu a oder b in bar — nicht in Briefmarken — von der Kanzlei bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt bis zu dem Eröffnungstermin an das Rechnungsbüro hier einzusenden, und zwar die zu a bis zum 14. Februar, vormittags 11 Uhr und die zu b bis zum 15. Februar, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: je 3 Wochen. (12[illegible])

Erfurt, den 29. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterial.

Die in Oldenburg auf dem Werkstättenhofe und im Hauptmagazin 1 lagernden Werkstattmaterialienabfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichnis können von unserm Materialienbureau hier, Karlstraße 16, gegen Einsendung von 3 ℳ in bar, nicht in Briefmarken bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 28. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag erfolgt bis 7. März d. J.

Oldenburg (Oldbg.), 28. Januar 1921.
Eisenbahndirektion (12[illegible])

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich E. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 6. | Berlin, den 10. Februar 1921. | LXI. Jahrgang

Inhalt:

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Sax. Zweiter Band.

Vom Wirkl. Geh. Oberregierungsrat **Herrmann**, Berlin.

Im Jahre 1918 ist der erste Band der zweiten, neubearbeiteten Auflage des bekannten Werkes von Dr. Emil Sax „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“ erschienen, der die allgemeine Verkehrslehre behandelt. Er ist in den Nummern 60 und 61 des 59. Jahrganges dieser Zeitung (vom 13. und 16. August 1919) besprochen worden. Nach Verlauf von beinahe zwei Jahren ist der zweite Band: „Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telephon“ erschienen*). Durch die zufolge des Kriegsausganges eingetretenen Ereignisse ist, wie der Verfasser in der Vorbemerkung erwähnt, der Druck des zweiten Bandes lange unterbrochen und weiterhin sehr aufgehalten worden. Der Aufschub des Druckes hat es ermöglicht, in kurzen Zusätzen den politischen und wirtschaftlichen Veränderungen Rechnung zu tragen, die der Krieg und seine Folgen mit sich gebracht haben.

Die Gliederung des Stoffes ist im wesentlichen dieselbe geblieben, wie in der ersten Auflage. Der die Land- und Wasserstraßen behandelnde Teil erörtert zunächst die wirtschaftliche Bedeutung dieser Verkehrswege in Vergangenheit und Gegenwart. Die ersten Untersuchungen gelten der Gestaltung der Wirtschaft in den Zeiten der alten Landtransportmittel. Es wird dargetan, daß das Schwergewicht der durch die Bahnung von Landwegen bewirkten Verkehrserleichterung nicht in den wirtschaftlichen, sondern in den übrigen sozialen Beziehungen und vornehmlich der staatlichen Entwicklung lag. Weitere Ausführungen gelten dem Einfluß der Wasserstraßen auf das gesamte Wirtschaftsleben, der, zumal bei unvollkommenen Landtransportmitteln, außerordentlich groß ist. Die Natur bietet selbst die für den Verkehr geeigneten Wege und wichtige Bewegungskräfte (Strömung, Wind); die Fahrzeuge können in den verschiedensten Größenabmessungen hergestellt werden. Diesen Vorzügen gegenüber ist die mangelnde Sicherheit, Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Beförderung und die Unterbrechung des Verkehrs durch Vereisung im Winter oder Wassermangel während der trockenen Jahreszeit von geringerer Bedeutung. Der Wasserweg ist das für Massenleistung geeignetste und, wo er von Natur aus in der erwünschten Beschaffenheit vorhanden ist, wohlfeilste Beförderungsmittel. Der wichtigsten aller Wasserstraßen, dem Meere, gelten die folgenden, besonders anregenden Darlegungen, die zu dem Satze führen: „Die Seeschiffahrt, insbesondere in ihrer technischen Vollkommenheit, hat im Verein mit den Eisenbahnen jene ökonomische Umwälzung hervorgebracht, die zu den Wirtschaftszuständen der Gegenwart führte.“ Weiterhin wird die Bedeutung der künstlichen Wasserstraßen im Binnenlande erörtert. Die technischen Voraussetzungen

*) Verlag von Julius Springer, Berlin 1920. Preis 48 *M.*

für die Anlage derartiger Straßen werden auseinandergesetzt, ihre wirtschaftliche Bedeutung wird gewürdigt. Abschließend wird dargelegt, daß bis zum Beginn der Eisenbahnzeit die natürlichen und künstlichen Wasserstraßen im Binnenlande im Verein mit der verbesserten Wegsamkeit der Landstraßen eine Zwischenstufe der Entwicklung von der alten geschlossenen zur Weltwirtschaft herbeigeführt habe. Die folgenden Erörterungen betreffen das Verhältnis der Kanäle zu den Eisenbahnen in den entscheidenden wirtschaftlichen Umständen und die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Wasserstraße, also Fragen, die die Eisenbahn unmittelbar berühren. Zutreffend wird ausgeführt, daß die Eisenbahnen das vollkommenere Verkehrsmittel bilden, weil sie sich den Verkehrsbedürfnissen in örtlicher Beziehung besser anschmiegen können, weil sie sich über alle Landesteile verzweigen können, weil ihr Betrieb von den Witterungsverhältnissen so gut wie unabhängig ist, weil im allgemeinen die Ladekosten geringer sind. Demgegenüber sind die Vorteile der Wasserstraßenbenutzung durch Fahrzeuge jedermanns zu beliebigem Verkehr mit Selbststellung der Zugkraft, Möglichkeit des Landens an jeder Stelle von geringerer Bedeutung. Soweit nicht schon diese Umstände für die Wahl des einen oder des andern Verkehrsmittels maßgebend sind, werden die Kosten der Beförderung den Ausschlag geben. Bezüglich der Anlagekosten nimmt der Verfasser an, daß sie, soweit lediglich die Kosten für den Güterverkehr verglichen werden, für beide Verkehrsmittel etwa gleich hoch sind, daß sogar im Laufe der Zeit das Verhältnis sich etwas zum Nachteil der künstlichen Wasserstraße verschoben hat. Demgegenüber fallen zugunsten der Kanäle die geringeren Betriebskosten in die Wagschale. Soweit die Kostenfrage maßgebend ist, kommt der Verfasser zu dem Ergebnis: „Unter gleichen Voraussetzungen, d. h. wenn man auch bei Wasserstraßen, wie es bei den Eisenbahnen geschieht, die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nebst den gesamten Erhaltungskosten in Anrechnung bringt, sind bei schwacher Frequenz die Eisenbahnen im Vorteil, bei mittleren Verkehrsstärken nähert sich das Kostenverhältnis der Gleichstellung und erst bei sehr großen Frachtmengen sind die Kanäle, entsprechende Leistungsfähigkeit und volle Ausnutzung vorausgesetzt, überlegen.“ Man wird diesen Ausführungen zustimmen können. Die folgenden eingehenden Untersuchungen beschäftigen sich mit der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen, insbesondere den natürlichen. Der Verfasser kommt hier zu folgendem einwandsfreien Ergebnis: „Der Schiffahrt auf den geeigneten Flüssen (und im durchgehenden Verkehre über sie verbindende Kanäle) bleibt der Verkehr in den großen Massenartikeln des Welthandels auf weitere Entfernungen großenteils, der Transport der wohlfeilsten Schwergüter, abgesehen von kurzen Entfernungen, beinahe ausschließlich vorbehalten, soweit die Bestimmungsorte der Güter im direkten Schiffsverkehr oder mit verhältnismäßig kurzem Bahnanschluß erreichbar sind.“ Zutreffend wird darauf hingewiesen, daß der Wasserweg unter Umständen ohne Beeinträchtigung seiner Wettbewerbsfähigkeit eine gewisse größere Längenausdehnung aufweisen kann als die wesentlich gradlinige Eisenbahn, daß in einzelnen besonderen Fällen sogar große Umwege kein Hindernis für die Benutzung des Wasserweges bilden (Verkehr zwischen Nordostdeutschland und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet über Rotterdam). Abgeschlossen werden die Untersuchungen über die wirtschaftliche Bedeutung der Land- und Wasserstraßen durch Erörterungen über die Stellung der Landstraßen im Verkehrsleben der Gegenwart. Wir sehen hier ein vielfach wechselndes Bild, hervorgerufen durch die Einwirkung anderer Verkehrswege, neuer Verkehrsmittel. Die Eisenbahnen nahmen den Landstraßen den größten Teil des Fernverkehrs. Dagegen wuchs mit dem Aufschwung des Wirtschaftslebens der Nahverkehr der Landstraßen. Ein Teil des Güternahverkehrs wurde wiederum durch Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen den Landstraßen entzogen. Neuerdings ist dagegen durch zwei neue Verkehrsmittel, das Fahrrad und den Kraftwagen, die Bedeutung der Landstraßen wieder gewachsen. Die Entwicklung ist hier, soweit insbesondere die Kraftwagen in Betracht kommen, noch lange nicht abgeschlossen. Man wird mit dem Verfasser darin übereinstimmen können, daß die Anwendungsmöglichkeiten, die sich den neuen Verkehrsmittel darbieten, durchaus noch nicht erschöpft sind, und daß die Landstraßen eine nicht geringe Belebung erfahren werden, das in ihnen angelegte Kapital eine wesentliche Steigerung seiner Nutzungen erzielen wird.

Der zweite Abschnitt behandelt die Verwaltung der Land- und Wasserstraßen. Bei den Landstraßen wird zwischen Hauptstraßen, Nebenstraßen und Nachbarschaftswegen oder Gemeindewegen unterschieden und dargelegt, daß die Verkehrsbedeutung der Landstraße maßgebend ist für die Gliederung der Wegeverwaltung und für die Beschaffung der Mittel zur Anlegung der Landstraßen. Daran schließen sich gedrängte Darstellungen der einschlägigen Gesetzgebung in Frankreich, England, Deutschland und Österreich. Weiter wird erörtert, welcher Finanzgrundsatz jeweils für die Verwaltung der Landstraßen maßgebend sein muß, nach welchen Gesichtspunkten die Wegegebühren festzusetzen sind, in welchem Umfange eine delegierte Verwaltung in Betracht kommt. Eingehende Untersuchungen gelten der Frage, wie die Mittel für die Anlage und die Erhaltung der Straßen zu beschaffen sind, inwiefern namentlich gewissen Verkehrskreisen eine ihrem besonderen Interesse entsprechende höhere Belastung zugemutet werden kann. Das gilt bezüglich der Unterhaltungskosten hauptsächlich auch von den Kraftwagen, die die Landstraße besonders stark in Anspruch nehmen. Abschließend wird dann der Straßenpolizei, insbesondere der Sicherheitspolizei gedacht. Auch hier machen die neuzeitlichen Verkehrsmittel des Fahrrades und des Kraftwagens besondere Anordnungen erforderlich; bei der Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs ist vielfach sogar eine zwischenstaatliche Regelung nötig geworden.

In dem Abschnitt über die Verwaltung der Wasserstraßen werden zunächst die für die Verwaltungszuständigkeit und den Finanzgrundsatz maßgebenden Umstände eingehend erörtert, und zwar durchweg im Vergleich mit den für die Verwaltung der Landstraßen maßgebenden Grundsätzen. Es würde zu weit führen, die geistvollen Darlegungen im einzelnen wiederzugeben. Nur darauf möge kurz hingewiesen werden, daß die Ausführungen des Verfassers über die Schiffahrtsabgaben sich im wesentlichen mit den viel umstrittenen Ausführungen von Peters decken. Bei den Wasserstraßengebühren wird zwischen den Gebühren für die eigentliche Ortsveränderung auf dem Wasserwege (Fahrtgebühren) und den Gebühren für die Anstalten und Vorkehrungen am Lande bei der Einleitung und Endigung der Transporte (Hafengebühren) unterschieden. Bei den Hafengebühren werden die Gebühren für die Benutzung der Seehäfen entsprechend der Eigenart der Seeschiffahrt und der überragenden Bedeutung der Seehäfen für das Wirtschaftsleben besonders eingehend behandelt. Nach der Ansicht des Verfassers „ist im allgemeinen die tatsächliche Gestaltung der Seehafengebühren in den vom gegenwärtigen Weltverkehre umfaßten Ländern nicht als eine befriedigende anzuerkennen; sie zeigt vor allem eine außerordentliche Verschiedenheit der Gebühren nach den ihre Bemessung bestimmenden Gesichtspunkten, weit über das in der Natur der Sache gelegene Maß hinaus.“ Weiterhin wird dargelegt, in welchen Richtungen die Verwaltung bei den Wasserstraßen und der Schiffahrt sich betätigt. Es werden hier u. a. Fragen berührt, wie die der Schiffahrtspolizei, der Schiffsklassifikation, der Hafenordnungen. Die Verwaltungstätigkeit kann sich aber nicht durchweg auf die einzelnen staatlichen Gebilde beschränken. Da das Meer die Völker verschiedener Länder miteinander verbindet und die großen Flüsse vielfach die Gebiete mehrerer Staaten berühren, so war mit zunehmendem Verkehr eine zwischenstaatliche

Verwaltung nicht zu umgehen. Für die Flußschiffahrt kommt es hauptsächlich darauf an, eine möglichste Übereinstimmung in den Plänen und der Ausführung der technischen Anlagen, in der Bemessung der Schiffahrtsgebühren sowie in der Strompolizei herbeizuführen (die nach dem Weltkriege den unterlegenen mitteleuropäischen Staaten auferlegten Friedensbedingungen haben die früheren Rechts- und Vertragsverhältnisse wesentlich geändert). Aber auch die Seeschiffahrt bietet ein reiches Arbeitsfeld für die zwischenstaatliche Betätigung. Vor dem Weltkriege war es die Freiheit der Meeresstraße, die hier als erstrebenswertes Ziel bezeichnet wurde. Davon wird in absehbarer Zeit kaum noch gesprochen werden dürfen. Man wird dem Verfasser leider durchaus beipflichten müssen, wenn er (Seite 123) schreibt: „Wessen man sich aber zu versehen haben wird, wenn England und die Vereinigten Staaten sich in die Weltherrschaft zur See teilen, hat der Weltkrieg zur Genüge gelehrt. Der Ausgang des Krieges wird für die internationale Verwaltung mit Bezug auf die Seeschiffahrt auf lange Zeit hinaus bestimmend sein. Der angelsächsische Imperialismus hat seine Kriegsziele erreicht, alles andere war Blendwerk und Mittel zum Zweck. Wie er den Grundsatz der Freiheit des Meeres auslegen und (unter dem Deckmantel eines „Völkerbund") handhaben wird, ist leicht vorauszusehen." Eine eingehende Behandlung wird dem deutschen Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 über die Schiffahrtsabgaben gewidmet. Der Inhalt des Gesetzes geht, was vom Verfasser zutreffend hervorgehoben wird, weiter, als die Überschrift des Gesetzes annehmen läßt. Wie weit zurück liegen doch jetzt die anschaulich geschilderten Kämpfe um die Auslegung des Begriffes ‚besondere Anstalten' im Artikel 54 der früheren Reichsverfassung. In wesentlichen Punkten ist der Inhalt des Gesetzes inzwischen durch die Übernahme der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen auf das Reich und durch die im Versailler Frieden erzwungene ‚Internationalisierung' der großen deutschen Ströme geändert worden. Am Schlusse dieses Abschnittes wird die weltwirtschaftliche Seehafenverwaltung behandelt. Es sind Fragen von größter wirtschaftlicher Bedeutung, die auf wenigen Seiten in anregender Weise erörtert werden. So die Spezialisierung des Verkehrs in bestimmten Versand- und Empfangshäfen, die Bedeutung der Rückfracht für die Wahl zwischen verschiedenen Häfen, die Wichtigkeit der Frachten zwischen den Häfen und den hauptsächlichsten Erzeugungs- und Verbrauchsgebieten usw. Es handelt sich zumeist um Verhältnisse, die sich einer entscheidenden Beeinflussung durch die Verwaltung und insbesondere die Hafenverwaltung entziehen. Man wird dem Verfasser auch darin beipflichten müssen, daß für die Welthäfen am besten durch Heranziehung der am Seehandel und an der Seeschiffahrt beteiligten Kreise zur Selbstverwaltung gesorgt wird. „Es gibt wohl keinen besseren Beweis hierfür, als die Leistungen, welche die Kaufmannschaft und die Reederei der deutschen Hafenstädte in dem Punkte aufzuweisen haben."

Der d r i t t e A b s c h n i t t behandelt die Ökonomik der Anlage und Erhaltung der Land- und Wasserstraßen. Hier wird — zunächst für die Landstraßen — geschildert, wie ökonomische Erwägungen die Richtung neuer Wege, die Abmessung der Anlagen bestimmen, wie die örtlichen Verhältnisse im Wegegebiete von Einfluß auf die Anlagen und Erhaltungskosten sind, welche Gesichtspunkte für die Ökonomie des Straßenbaus und der Straßenerhaltung maßgebend sind. Die für die Landstraßen ermittelten Grundlinien der Anlage und Erhaltung gelten für die Wasserstraßen, insbesondere die Kanäle nur mit gewissen durch die natürliche Verschiedenheit dieser Verkehrswege bedingten Einschränkungen und Abweichungen. Das gilt — wie am Schlusse dieses Abschnittes dargelegt wird — für die Trassierung selbst wie für die Abmessungen, die Anlage- und Unterhaltungskosten. Während beispielsweise die Unterhaltungskosten der Landstraßen im Durchschnitt 5 %, unter Umständen bis 10 % der Baukosten betragen, stellt sich das Verhältnis bei Kanälen auf ½ bis 1 %. Weiterhin wird erörtert, welchen Einfluß die Art der Anlage der Wasserstraße auf die Ökonomie des Verkehrs hat (Zahl der Schleusen, Vermehrung des Zugwiderstandes durch Verengerung des Querschnittes). Endlich wird auch die Regulierung der Flüsse im Zusammenhange mit der Größe des Verkehrs behandelt.

Besonders frisch und anschaulich ist der v i e r t e A b s c h n i t t: Ökonomik der Seeschiffahrt. Wir sehen, daß die Seeschiffahrt anfänglich keine selbständige wirtschaftliche Rolle spielt, sondern einen Bestandteil der Handelsunternehmung bildet, daß sich vielmehr erst im Laufe der Zeiten die Reederei als ausschließliches Transportunternehmen entwickelt, daß die mit der Seeschiffahrt verbundenen erhöhten Gefahren zu wirtschaftlichen Bildungen führen, die für andere Wirtschaftszweige vorbildlich geworden sind. In der Seeschiffahrt zuerst entstanden Kapitalgesellschaften mit beschränkter Haftung; die Seeversicherung war das Vorbild für Transportversicherung überhaupt und für verschiedene andere Zweige der Schadensversicherung; in der Seeversicherung entwickelten sich die Anfänge des Versicherungswesens für die Angestellten. Da bei der Seeschiffahrt der volle freie Wettbewerb am meisten von allen Wirtschaftszweigen zur Verwirklichung kommt, macht sich bei ihr das allgemeine Intensitätsgesetz des Verkehrs ganz besonders geltend. Die Anpassung an die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse ist mehr als bei anderen Verkehrsunternehmungen geboten. Da ferner die Seeschiffahrt der weltwirtschaftlichen Entwicklung der Gegenwart besonders unterworfen ist, ist sie auch den Schwankungen in dem Gange der Weltwirtschaft, den Wirtschaftskrisen wehrlos preisgegeben. Weiterhin wird geschildert, welche Hauptgesichtspunkte für den Wirtschaftsplan der Schiffahrtsunternehmungen in ihren Beziehungen zur Schiffstechnik maßgebend sind. Da bei der Seeschiffahrt eine Einwirkung auf die Beschaffenheit des Verkehrsweges nicht in Frage kommt, handelt es sich lediglich um die Fahrzeuge und die motorische Kraft. Bei den Fahrzeugen hat im Laufe der Zeit eine immer weitergehende Spezialisierung der Schiffstypen stattgefunden. Schon der Umstand, ob überwiegend Personen- oder Güterverkehr zu bewältigen ist, wirkt bestimmend auf den Bau. Bei den dem Frachtverkehr ausschließlich dienenden Fahrzeugen ist man in neuerer Zeit immer mehr zum Bau von Schiffen für besondere Güterarten übergegangen. In diesem Zusammenhange wird ferner dargestellt, wie das Verhältnis zwischen Dampfschiffahrt und Segelschiffahrt sich nach ökonomischen Gesichtspunkten entwickelt hat. Es wird nicht allgemein bekannt sein, daß noch um die Jahrhundertwende sich Dampfschiffahrt und Segelschiffahrt der gesamten Handelsmarine im Nettoraumgehalt die Wage gehalten hat. Vor Beginn des Weltkrieges war die Segelschiffahrt auf $^1/_5$ des Umfanges der Dampfschiffahrt gesunken. Man wird mit dem Verfasser annehmen dürfen, daß dieses Verhältnis sich als Dauerzustand behaupten wird. Weiterhin wird die Steigerung der Schiffsgrößen erwähnt, deren wirtschaftliche Vorteile sich vor allem in einer Verminderung der auf die Einheit des Fassungsraumes kommenden Baukosten zeigen. Die Entwicklung vom Holzschiff zum Eisenschiff und Stahlschiff wird geschildert. Auch des Schiffes aus Eisenbeton wird gedacht. Von besonderer Wirkung auf die Wirtschaftlichkeit der Seeschiffahrt sind die Fortschritte des Maschinenbaues gewesen. Kurz, aber anschaulich wird geschildert, wie diese Fortschritte in drei Richtungen sich bewegen: den Vorrichtungen und Mechanismen der Dampferzeugung, der Umsetzung in Bewegung und der Übertragung der Bewegung auf das schwimmende Schiff. Der Frage der Fahrgeschwindigkeit unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte gelten die weiteren Darlegungen. Mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit wächst auch der Widerstand des Wassers gegen die Schiffsbewegungen. Um ihn zu überwinden, sind nicht nur größere Antriebskosten

(Vermehrung des Brennstoffverbrauchs) erforderlich, sondern auch Verstärkungen der Konstruktion (Steigerung der Baukosten). Von besonderer Bedeutung ist es, daß eine Steigerung in den Größenverhältnissen innerhalb gewisser Grenzen die durch Steigerung der Geschwindigkeit verursachten höheren Kosten ausgleicht. Dieser Vorteil kann allerdings nur in den Richtungen des stärksten Verkehrs erzielt werden. Eine Steigerung der Geschwindigkeit über 18 Knoten ist nach dem Verfasser für den allgemeinen Verkehr nicht empfehlenswert. Für die Wahl der im einzelnen Falle vorteilhaftesten Geschwindigkeit ist aber auch das Betriebssystem entscheidend. In der Seeschiffahrt werden zwei Betriebssysteme unterschieden: die Linienschiffahrt und die freie Schiffahrt. Erstere „bietet ihre Dienste den Verkehrsinteresenten in regelmäßigen Fahrten zwischen bestimmten Häfen mit bestimmter Fahrtdauer und in der Regel auch mit genauem Zeitplan an". Die freie Schiffahrt dagegen „übernimmt unter dem allgemeinen Wettbewerb jeweils nach Richtung und Gegenstand wechselnde Transporte in fallweisem Vertragsabschlusse". Die Eigenart der beiden Betriebssysteme hat der Verfasser anschaulich geschildert. Im Zusammenhange mit den vorangehenden Erörterungen über die Fahrgeschwindigkeit mag hier nur hervorgehoben werden, daß die fast ausschließlich dem Frachtverkehr dienende freie Schiffahrt sich mit einer geringen Fahrgeschwindigkeit begnügen kann. Anders die Linienschiffahrt, die berufen ist, „diejenigen Transporte zu besorgen, bei welchen Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit vom Verkehrsbedürfnisse erfordert sind, wie der Personen- und Postverkehr", und der Verkehr bestimmter Gütergattungen. Überzeugend wird dargelegt, daß die Eigenart der Linienschiffahrt — die sich übrigens teilweise mit Eisenbahnunternehmungen zur Erleichterung eines durchgehenden Verkehrs verbunden hat — zu einer Konzentration im Großbetriebe drängt. Es genügt hier, die Namen Hamburg—Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd zu nennen.

Eingehende Darstellung finden die Maßnahmen, die darauf gerichtet sind, „bei gegebener Beschaffenheit der Schiffe und ihrer Verwendung nach dem Betriebssystem den Güteraufwand für die Betriebsleistungen auf das erreichbare Mindestmaß einzuschränken". Es wird dargelegt, daß der Hauptteil der Kapitalkosten auf die Fahrzeuge, ihren Bau und ihre Erneuerung kommt. Diese Kosten sind um so größer, je kürzer das nicht lediglich nach technischen, sondern jedenfalls bei der Linienschiffahrt überwiegend nach wirtschaftlichen Erwägungen zu bemessende Durchschnittsalter des Schiffes ist. Die Betriebskosten sind bei der Seeschiffahrt im wesentlichen Spezialkosten (bei der freien Schiffahrt noch mehr als bei der Linienschiffahrt). Das gilt von den Ausbesserungskosten kaum weniger als von den Arbeitskosten. Für die Dampfschiffahrt kommt an entscheidender Stelle der Brennstoffverbrauch in Betracht. Betragen doch bei den Schnelldampfern die Brennstoffkosten reichlich ein Drittel der gesamten Betriebskosten. Anschaulich wird dargelegt, mit welchen Mitteln eine möglichst günstige Beschaffung und Ausnutzung der Brennstoffe erzielt wird. Auch die Verwendung flüssiger Brennstoffe wird hierbei erörtert. — Von besonderer Bedeutung ist das Verhältnis zwischen den festen und den veränderlichen Kosten. Hier tritt ein erheblicher Unterschied zwischen der Linienschiffahrt und der freien Schiffahrt zutage. Da die während der ertraglosen Zeit auflaufenden Kapital- und allgemeinen Verwaltungskosten auf die Fahrtleistungen der nutzbaren Zeit aufzuteilen sind, hat die Dauer der ertraglosen Zeit eine besondere Bedeutung. Nach dem Verfasser macht die ertraglose Zeit bei den Eildampfern der europäisch-amerikanischen Linienfahrten etwa ⅖ des Jahres, bei den kombinierten Personen- und Frachtdampfern ⅓ des Jahres aus, während sie bei der freien Schiffahrt wesentlich geringer ist. Diese Verhältnisse sind von besonderer Wichtigkeit nicht nur für die Beantwortung der Frage, ob eine bestimmte Fahrt unter den gegebenen Umständen den erwünschten Ertrag abwirft oder nicht, sondern auch für die Beantwortung der Frage, ob bei ungünstiger Konjunktur der Betrieb einzustellen oder ob selbst der Betrieb mit Verlust der Einstellung des Betriebes vorzuziehen sei. Bei der Segelschiffahrt fällt dem Reeder mit Rücksicht auf das erwähnte Kostenverhältnis der Entschluß zum Auflegen des Schiffes am leichtesten. Auch für die Wahl der Fahrgeschwindigkeit ist das Verhältnis der verschiedenen Kostenbestandteile zueinander von Bedeutung.

Die Ergebnisse der vorstehend erwähnten Untersuchungen sind maßgebend für die Preisgestaltung der Seeschiffahrt, der die weiteren Darlegungen gewidmet sind. Hier wird untersucht, in welcher Gestalt die allgemeinen Preiserscheinungen des Verkehrs bei der Schiffahrt auftreten. Von besonderer Wichtigkeit ist hierbei, daß die Preisbildung unter dem Drucke eines allseitigen wirksamen Wettbewerbes erfolgt. Anschaulich wird dargetan, wie die Wertberechnung bei der Personenbeförderung sich in einer Weise durchsetzt, die dem Eisenbahnverkehr fremd ist. Im Güterverkehr wird die Wertklassifikation durchweg mit einem Gewichts- und Raumtarif verbunden. Die neben den allgemeinen Tarifsätzen vorkommenden besonderen Vertrags- und Rückvergütungstarife spielen bei der Seeschiffahrt eine wesentlich größere Rolle als im Binnenverkehr. Weiterhin wird die Bedeutung der Differenzialtarife für die Preisgestaltung der Seeschiffahrt erörtert. Abgeschlossen werden diese Darlegungen durch Untersuchungen über den Frachtenmarkt und seine Teilmärkte und über die Grenzen des Konkurrenzbetriebes. Hier wird ausgeführt, wie die namentlich auf dem Gebiete der Linienschiffahrt zur Herrschaft gekommene Konzentrationsbewegung immer mehr dazu geführt hat, von einem rücksichtslosen und übermäßigen Wettbewerbe abzusehen und durch die verschiedensten Arten von Kartellen (Preiskartelle, Fahrplankartelle, Gebietskartelle, Abrechnungskartelle) eine zweckmäßige Verkehrsteilung vorzunehmen und deren Vorteile womöglich durch Betriebsgemeinschaften zu steigern. Mit Recht hebt der Verfasser hier hervor, daß der Wettbewerb der freien Schiffahrt die Ausbeutung der durch die Vereinbarung zwischen den beteiligten Linien geschaffenen Monopolstellung verhindert, und daß sich dadurch eine von der Kartellbildung in der Gütererzeugung abweichende Sachlage ergibt.

Den Schluß des vierten die Ökonomik der Seeschiffahrt behandelnden Abschnittes machen kurze Darlegungen über den Einfluß marinepolitischer Maßnahmen des Staates auf den Schiffahrtsbetrieb. Hier kommen zwei verschiedene Arten der staatlichen Unterstützung der Schiffahrt durch Geldzuwendungen in Frage: einerseits die Gewährung eines vertragsmäßig festgesetzten Jahresbeitrages (Subvention) an Linienschiffahrtsunternehmungen, die bestimmte Fahrten zwischen bestimmten Häfen mit bestimmter Geschwindigkeit auszuführen sich verpflichten, andererseits die Gewährung von Bauprämien und Fahrtprämien. Die Subventionierung im ersten Sinne rechtfertigt sich vielfach durch die Wichtigkeit, die ein regelmäßiger und schneller Post- und Personenverkehr für die staatlichen und wirtschaftlichen Interessen auch in solchen Verkehrsbeziehungen haben kann, in denen wegen nicht ausreichender Stärke des Verkehrs die Kosten den erzielbaren Ertrag übersteigen. Dagegen wird man mit dem Verfasser annehmen dürfen, daß die weitere Entwicklung des Wirtschaftslebens der Gewährung von Bau- und Fahrtprämien, wie sie hauptsächlich in Frankreich geübt worden ist, ein Ende machen wird.

Der fünfte Abschnitt behandelt die Ökonomik der Binnenschiffahrt und des Straßenfuhrwerks. Die in der Untersuchung über die Ökonomik der Seeschiffahrt gewonnenen Lehren gelten im allgemeinen auch für die Binnenschiffahrt, soweit nicht Unterschiede in den technischen und wirtschaft-

lichen Grundlagen der beiden Verkehrszweige ihre Folgen geltend machen. Anschaulich wird geschildert, inwieweit das in technischer Hinsicht auf den Schiffbau und die Fortbewegung der Fahrzeuge zutrifft, und inwieweit die wirtschaftlichen Unterschiede von Bedeutung sind für die Frage der Scheidung in freie und Linienschiffahrt, in Klein- und Großunternehmung, sowie für die Frage der Fahrgeschwindigkeit. Besonders fesselnd sind die sich anschließenden Erörterungen über die Kosten der Binnenschiffahrt und die Preisbildung. Es ist von nicht geringem Reize, zu verfolgen, wie infolge des Überganges von der früheren extensiven Wirtschaftsgestaltung zur jetzigen intensiven, das Verhältnis der Kostenbestandteile sich völlig umgekehrt hat. Es mag der Hinweis genügen, daß man auf dem Erie-Kanal in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts als Kapitalkosten 15 %, Personalkosten 30 %, Traktionskosten 50 % der Gesamtkosten rechnete. Bezüglich der Schwankungen der Wasserfrachten kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß ihre obere Grenze durch die Eisenbahntarife, ihre untere durch die Selbstkosten gezogen ist. „Die Wasserfrachten können sich jedoch den Bahnfrachten nie völlig gleichstellen, sondern müssen hinter ihnen um denjenigen Betrag zurückbleiben, der den Frachtgebern für die mit dem Wassertransporte verbundenen Nachteile Ersatz bietet." Man wird diesen Ausführungen nur zustimmen können. Die folgenden Erörterungen über die Frage, ob die schädlichen Folgen des Wettbewerbes in der Binnenschiffahrt nicht größer sind als ihre Vorteile, und ob die Organisation an die Stelle des Wettbewerbes zu treten habe, bieten zu eingehender Behandlung hier keinen Anlaß. Der Verfasser kommt schließlich zu dem einwandfreien Ergebnis, daß kein ausreichender Grund vorliege, die Privatwirtschaft auch für die Schiffahrt als ungeeignete Wirtschaftsform zu erklären und ihre Ersetzung durch den Staatsbetrieb zu fordern. Die den fünften Abschnitt abschließenden Erörterungen über die Ökonomik des Straßenfuhrwerkes behandeln das Straßenfuhrwerk mit tierischer Zugkraft, die Kraftwagen, endlich die Regelung des öffentlichen Straßenfuhrwerks und die Preistaxe.

Der sechste Abschnitt „Zur Geschichte des Straßenwesens und der Wasserstraßen" gibt zunächst eine gedrängte Darstellung der Entwicklung der Landstraßen von den Zeiten der alten Kulturvölker bis in das 19. Jahrhundert. Mit Recht hebt der Verfasser hervor, daß die Leistungen des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiete der alten Verkehrsmittel den Eisenbahnen gegenüber meistens viel zu wenig gewürdigt werden. In den sich anschließenden kurzen Mitteilungen über die Geschichte der Wasserstraßen wird anschaulich geschildert, welche Hemmnisse die Flußschiffahrt im Mittelalter insbesondere im Stapelrecht, im Umschlagsrecht und in den Flußzöllen fand, wie die Beschränkung des Baues von Kanälen auf das Flachland durch die Erfindung der Kammerschleuse beseitigt wurde, und daß erst das 19. Jahrhundert die volle Entwicklung der Flußschiffahrt gebracht hat. Die mitgeteilten Zahlen über die Kapitalaufwendungen einzelner Länder für ihre Wasserstraßen vervollständigen das Bild dieser Entwicklung recht glücklich.

Hiermit schließt der erste, den Land- und Wasserstraßen gewidmete Teil des zweiten Bandes.

Der zweite, etwas kürzere Teil behandelt „Post, Telegraph, Telephon"*). Der erste Abschnitt erörtert die Stellung dieser Verkehrsanstalten in der Volks- und Staatswirtschaft. Zunächst wird die Bedeutung dieser Verkehrsmittel für den Nachrichtendienst geschildert, dem ja Telegraph und Fernsprecher ausschließlich, die Post ganz überwiegend dient. Ein möglichst vollkommener Nachrichtenverkehr ist nicht nur für das Wirtschaftsleben, sondern in nicht geringerem Maße für die Lebenstätigkeit eines entwickelten Staatskörpers von allergrößter Bedeutung. Welche Wichtigkeit im Kriege der Nachrichtenübermittlung beiwohnt, wie sehr uns der Verlust unserer Kabelverbindungen geschädigt hat, ist ja allen noch in frischer Erinnerung. Mit Recht bezeichnet es der Verfasser geradezu als einen Glücksfall, daß die drahtlose Telegraphie bereits soweit ausgebildet war, daß sie einigermaßen den Verlust der Kabelverbindungen ausgleichen konnte. Wenn Post, Telegraph und Fernsprecher sich auch begrifflich als Nachrichtenverkehrsmittel gleichstehen, so weisen sie doch hinsichtlich der Bedürfnisse, denen sie dienen, und hinsichtlich der Art ihrer Benutzung erhebliche Verschiedenheiten auf. Das Unterscheidende erblickt der Verfasser darin, daß die Post ein allgemeines, allen Mitgliedern der Volksgemeinschaft eigenes Bedürfnis befriedigt, daß Telegraph und Fernsprecher dagegen einem besonderen Verkehre dienen, daß sie diejenigen Nachrichten vermitteln, deren schleunigste Übermittlung ihren Wert ausmacht. Ein weiterer wichtiger Unterschied besteht darin, daß die Bedeutung des Telegraphen mit der Entfernung steigt, die der Post nicht. Welche Umwälzung im Nachrichtendienst durch den Fernsprecher hervorgerufen worden ist, beweisen überzeugend die mitgeteilten Zahlen. Hier sei nur hervorgehoben, daß Ende des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts die Gesamtlänge der Fernsprechleitungen in allen Ländern der Erde etwas über 43 Millionen Kilometer, die Länge der Telegraphenleitungen etwa 12½ Millionen Kilometer betrug und daß in Europa im Durchschnitt von 100 Mitteilungen 72,2 auf die Post, 1,6 auf den Telegraphen und 26,2 auf den Fernsprecher kamen. In dünnbesiedelten Ländern wie Schweden und Norwegen beliefen sich die durch den Fernsprecher vermittelten Nachrichten sogar auf 72 und 61,9 %. Wenn die Post auch zum größten Teil dem Nachrichtenverkehr dient, so darf doch ihre Bedeutung für den Geld-, Paket- und Personenverkehr nicht unterschätzt werden. Die Entwicklung der Postanweisungen, der Postvorschüsse, der Postnachnahmen und des Postscheckdienstes berechtigen den Verfasser zu der Ansicht, daß die Post aufgehört hat, lediglich Verkehrsanstalt zu sein, daß sie auch zur Postbank geworden ist.

Der zweite Abschnitt, der sich mit den allgemeinen Verwaltungsgrundsätzen beschäftigt, gibt zunächst eine nähere theoretische Begründung dafür, daß Post, Telegraph und Fernsprecher gemeinwirtschaftlich zu verwalten seien, und belegt das durch die Erfahrungen, die man in einzelnen Ländern mit der privatwirtschaftlichen Verwaltung, insbesondere der Telegraphen, der Überseekabel und der Fernsprecher gemacht hat. Die Frage, ob unmittelbarer oder delegierter Betrieb vorzuziehen sei, ist nicht wohl gleichmäßig für Post, Telegraph und Fernsprecher zu beantworten. Bei der Post findet sich heute fast ausnahmslos der unmittelbare Staatsbetrieb auch dort, wo früher delegierte Verwaltung in Form der Verpachtung oder Belehnung vorgezogen war. Bei den Telegraphen, den Seekabeln und dem Fernsprecher findet die delegierte Verwaltung in umfangreichem Maße Anwendung, obwohl mancherlei Unzuträglichkeiten dieser Verwaltungsart den Übergang zur Eigenverwaltung geboten erscheinen lassen. Weiterhin wird dargelegt, daß nur bei zentraler Verwaltung die vorher erörterten Zielpunkte der Verwaltung dieser Ver-

*) Anmerkung. Der Verfasser gebraucht grundsätzlich den Ausdruck „Telephon". Er beruft sich auf O. Sarrazin als den „berufensten Richter" dafür, daß das Wort Fernsprecher eine verunglückte Wortbildung sei und daß keine Rede davon sein könne, daß der Fernsprecher je das Telephon verdrängen werde. Die Entwickelung des Sprachgebrauches in Deutschland läßt aber doch Zweifel an der Prophetengabe des sprachgewaltigen Herrn Sarrazin aufkommen. Und wenn der Verfasser meint, das „klangschöne" (!) Telephon brauche unser nationales Gewissen wirklich nicht zu beschweren, so erinnert das doch wiederum bedenklich an den Standpunkt der Berliner Akademie der Wissenschaften. — Zuweilen ist der Verfasser entgleist. So schreibt er nicht nur Fernsprechverbindung (S. 353), Fernsprecheinrichtungen (S. 354), Fernsprechwesen (S. 354), sondern er gebraucht auch wiederholt das entsetzliche Wort Fernsprecher (S. 355, 369, 370, 371). — Erscheint übrigens dem Verfasser auch das von ihm stets bevorzugte „Dezennien" klangschöner als das schlichte deutsche „Jahrzehnte"?

kehrsmittel sich folgerichtig durchführen lassen. Durch eine gedrängte Übersicht des Postzwanges in den wichtigsten europäischen Staaten werden die Darlegungen glücklich ergänzt. In den sich anschließenden Erörterungen über die Wahl des Finanzgrundsatzes wird überzeugend dargetan, daß weder für die Post noch für den Telegraphen und den Fernsprecher der Grundsatz des öffentlichen Gebrauchsgutes in Aussicht zu nehmen ist, weil es an der nötigen Gleichmäßigkeit oder Verhältnismäßigkeit des allgemeinen Gebrauches fehlt, und weil der Wegfall jedes Sonderentgeltes zu einer unwirtschaftlichen Benutzung der Verkehrsmittel führen würde. Den Ausgangspunkt der gemeinwirtschaftlichen Verwaltung muß vielmehr die öffentliche Unternehmung bilden. „Mit der kulturellen Entwicklung und der gleichmäßigen verdichteten Ausbreitung des Verkehrsmittels über das Staatsgebiet wird der Übergang zum Gebührenprinzipe zur Notwendigkeit.“ Freilich gilt dies „nacheinander“ nicht allgemein für alle Zweige des Nachrichtendienstes; vielmehr rechtfertigt sich vielfach ein „nebeneinander“ der beiden Finanzgrundsätze. Der Verfasser weist zutreffend nach, daß für die Fahrpost und die überseeische Telegraphie der Grundsatz der öffentlichen Unternehmung geboten sei, daß für die nicht-überseeische Telegraphie der Gebührengrundsatz mit voller Kostendeckung am Platze sei, daß bei der Briefpost dagegen aus Gründen der Wirtschafts- und Kulturpflege unter Umständen auf einem Gebührensatze beharrt werden könne, der gegenüber verhältnismäßig hohen Eigenkosten nicht die volle Deckung der Betriebskosten mit sich bringt. Den Schluß dieser Erörterungen macht der Hinweis, daß der Nachrichtenverkehr mehr noch als jeder andere Verkehr auf eine Überwindung der durch die Landesgrenzen gebildeten Schranken hindrängt. Das Bedürfnis nach zusammenhängender Beförderung, Übereinstimmung der Beförderungsweise und planmäßigem Zusammenwirken behufs Erleichterung und Verbilligung des Verkehrs hat verhältnismäßig früh zu zwischenstaatlicher Ordnung des Nachrichtendienstes geführt.

Im dritten Abschnitt, der sich mit den wirtschaftlichen Grundlagen der Tarifsysteme beschäftigt, werden zunächst die Elemente des Tarifsystems behandelt. Die Tarifgrundlagen werden auf drei Kategorien zurückgeführt: „erstens die Konsequenzen des Finanzprinzips für die Preishöhe, zweitens die Gesichtspunkte, welche der Ausfluß der Preisgesetze des Verkehrs und der gemeinwirtschaftlichen Preisbildung sind, drittens betriebsökonomische Rücksichten.“ Die folgenden Untersuchungen betreffen zunächst den Nachrichtendienst, dem gegenüber die andern Verkehrszweige der Post grundsätzliche Abweichungen aufweisen. Im Nachrichtenverkehr macht sich mit zunehmendem Verkehr immer mehr das Bestreben geltend, von der örtlichen Kostengestaltung ganz abzusehen und die Entfernung bei der Preisfeststellung zu vernachlässigen. Dies rechtfertigt sich durch den Umstand, daß beim Brief- und Telegrammverkehr mit wachsender Verkehrsstärke die eigentlichen Beförderungskosten rascher abnehmen als die Kosten bei Aufnahme und Abgabe der Nachricht. Die Entwicklung führt vom reinen Entfernungstarif über den Zonentarif zum Einheitstarif, und zwar zum Einheitstarif nicht nur für die einzelnen Länder, sondern schließlich für ganze Weltteile. Wenn sich diese Entwicklung im Telegraphenverkehr weniger als im Briefverkehr durchgesetzt hat, so erklärt sich dies durch die Notwendigkeit des Umtelegraphierens und der Umschaltung in allen den Fällen, wo zwischen zwei Stationen nicht ein eigener Draht zur Verfügung steht, sowie durch den Einfluß des Wertgesichtspunktes. Im überseeischen Verkehr kommen die mit den Kabeln verbundenen großen und mit der Entfernung wechselnden Kapitalkosten hinzu. Von Einfluß auf die Kosten und deshalb auf den Preis ist auch das Maß, in dem die Betriebsanlage und -leistungen beansprucht werden. Bei der Post kommt wesentlich das Gewicht der Sendungen in Frage, beim Telephon und Fernsprecher die Zeit, die das Abtelegraphieren und das Gespräch beansprucht. Die Entwicklung hat aber auch hier, wenigstens im Postverkehr, dazu geführt, einen Durchschnitt in dem Maße der Nutzung der Betriebsanlagen für die Preisbemessung zugrunde zu legen (einfacher Brief). Im telegraphischen Verkehr dagegen hat sich durchweg eine genaue Abstufung der Gebühren von Wort zu Wort des Depeschentextes (Worttarif) durchgesetzt. Nur daß teilweise die bei jeder Depesche ohne Unterschied ihrer Länge erfolgende gleiche Beanspruchung des Betriebes durch Erhebung einer gleichmäßigen Grundlage neben dem reinen Werttarif oder durch Erhebung einer Mindestgebühr für eine bestimmte Zahl von Worten abgegolten wird. Eine eingehende Behandlung hat der Verfasser den Fernsprechgebühren gewidmet. Hier weist namentlich die Kostengestaltung Besonderheiten auf, die von der Kostengestaltung im Telegraphenverkehr erheblich abweichen. Von einem näheren Eingehen auf die durchaus fesselnden Untersuchungen wird hier abgesehen werden können. Der Verfasser kommt zu dem — wohl einwandfreien — Ergebnis, daß die Preisbemessung nach dem Maße der Nutzung durch eine Gebühr nach der Zahl der geführten Gespräche neben einer Grundgebühr sich rechtfertige. Einen Gegenstand weiterer Erörterungen bilden die durch besondere Verhältnisse einzelner Verkehrsgattungen hervorgerufenen Preisabweichungen. Höhere als die gewöhnlichen Preise werden erhoben für Postsendungen, für deren Eintreffen am Bestimmungsorte ein überdurchschnittliches Maß von Sicherheit von den Verkehrsinteressenten begehrt wird, sowie für Briefe, die schneller als gewöhnlich befördert werden. Preisermäßigungen sind üblich für Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben. Ähnliche Abweichungen finden sich im telegraphischen Verkehr (dringende Depeschen, Zeitungsdepeschen usw.). Abgeschlossen wird dieser Abschnitt durch kurze Angaben über das Paketporto, über Geld- und Wertsendungen und die Gebühren bei der Personenbeförderung.

Der vierte Abschnitt behandelt die Zielpunkte der Verwaltungsökonomik. Der Verfasser will hier die zahlreichen Maßnahmen der Verwaltungsökonomie bei der Post, dem Telegraphen und dem Fernsprecher auf ihre leitenden Gesichtspunkte zurückführen. Ein Eingehen auf alle Einzelheiten würde natürlich über den Rahmen des Werkes hinausgehen. Aber man wird zugeben müssen, daß der Verfasser seiner Aufgabe gerecht geworden ist, soweit das die Verhältnisse überhaupt gestatten. Bei der Fülle der Einzelheiten, die hier behandelt werden, muß auch die vorliegende Besprechung sich mit allgemeinen Hinweisen begnügen. Zunächst wird die Ökonomie der Anlage und des Betriebes erörtert. Da der Anteil der Personalkosten an den Betriebskosten bei der Post, dem Telegraphen und dem Fernsprecher weit größer ist, als bei anderen Verkehrsmitteln, sind eine ökonomische Ordnung des Dienstes und die volle Ausnutzung der Arbeitskräfte von besonderer Wichtigkeit. Weiterhin wird die Vereinfachung der Abfertigung behandelt, die bei der Massenhaftigkeit des Nachrichtenverkehrs, insbesondere des Briefverkehrs, von außerordentlicher Bedeutung ist. Hier ist zunächst die Frankatur durch Briefmarken zu erwähnen, die die Behandlung jedes einzelnen freizumachenden Briefes am Schalter entbehrlich macht. Ihre volle Wirkung kann die Markenfrankatur nur ausüben, wenn die Frankierung Vorteile mit sich bringt (indirekter Frankaturzwang durch Erhebung eines höheren Portos für nicht frankierte Briefe) und wenn ein möglichst einfacher Tarifaufbau (Einheitstarif!) die Berechnung des Portos und die Nachprüfung der Frankatur erleichtert. Anders im telegraphischen Verkehr. Hier hat man hinsichtlich der Maßeinheit gerade aus ökonomischen Gründen den Standpunkt der Durchschnittsbehandlung (Einheitsdepesche) verlassen und ist fast überall zum Worttarif übergegangen, der ein Herabgehen der Durchschnittswortzahl mit sich bringt. Eine Markenfrankatur würde im telegraphischen Verkehr schon deshalb wenig Bedeutung haben, weil die

überwiegende Mehrzahl aller Telegramme am Schalter aufgegeben wird. Die betriebsökonomischen Gesichtspunkte, die im Binnenverkehr zu fortschreitender Vereinfachung des Tarifwesens führten, machten sich auch im internationalen Verkehr geltend. Internationale Tarifeinheit und gleiche Verkehrsvorschriften bringen nicht nur den Verkehrtreibenden, sondern auch der Verkehrsverwaltung Vorteile. Für die Verwaltungsökonomie war es von größter Bedeutung, als man von der Abrechnung jeder einzelnen Sendung absah und in der Regelmäßigkeit der angewachsenen Verkehrsbeziehungen die Grundlage einer Pauschalabrechnung nach Durchschnittszahlen mit Vernachlässigung kleiner Fehler erkannte. Weiterhin hebt der Verfasser mit Recht hervor, daß bei der Preisstellung ihre Rückwirkung auf die Eigenkosten nicht übersehen werden darf, und daß die fast bei jeder Forderung einer Tarifherabsetzung gehörte Behauptung, die infolge der Preisermäßigung zu erwartende Verkehrssteigerung werde in kurzer Zeit den Ausfall in den Einnahmen ausgleichen, keinen Anspruch auf allgemeine Gültigkeit habe. Das beweist schon die Hillsche Postreform. Im allgemeinen wird das Ergebnis des Betriebes den Maßstab für die Beantwortung der Frage liefern, ob die Verwaltung ihrer Aufgabe gerecht geworden ist. Indessen ist zu beachten, daß nicht nur fehlerhafte Tarifbildungen, sondern unter Umständen auch die Rücksicht auf bestimmte gemeinwirtschaftliche Zwecke von entscheidendem Einfluß auf die Gestaltung der Einnahmen sein können. Von den einzelnen Zweigen des Postbetriebes stellen nach Ansicht des Verfassers im allgemeinen die Zeitungsbeförderung und der Paketdienst Verlustbetriebe dar.

Der fünfte und letzte Abschnitt gibt einen gedrängten Abriß der Entwicklungsgeschichte der Postanstalt. Von dem gleichen Abschnitt der ersten Auflage weicht er nur ab durch einige inzwischen notwendig gewordene Ergänzungen und durch die Fortführung der geschichtlichen Entwicklung bis zur Gegenwart. Wir erfahren, daß im Altertum schon die Herrscher des großen Perserreiches eine Staatspost ins Leben gerufen haben, daß der cursus publicus des römischen Kaiserreiches in der Blütezeit hinsichtlich der technischen Mittel und der Verwaltungsgrundsätze bereits eine weitgehende Übereinstimmung mit den eigentlichen Posten späterer Zeiten aufweist, daß aber auch die römische Staatspost das Schicksal des untergehenden Römerreiches geteilt hat. Im Mittelalter entwickelte sich erst verhältnismäßig spät ein organisierter Nachrichtenverkehr, aber „nicht von der Zentralgewalt des Staates aus, sondern seitens besonderer Interessenkreise, die mit der Zunahme der Kultur das Verkehrsbedürfnis zuerst in dem Grade zu empfinden begannen, daß sie sich selbst die Befriedigungsmittel schufen, während die Staaten, zersplittert in lauter Grundherrschaften, hierfür noch nicht reif erschienen“. So entstanden die Universitätsboten, die Botenanstalt des deutschen Ordens und die Boten einzelner Stifte, endlich die Städteboten. Aber erst die Neuzeit ließ mit der staatlichen Zusammenfassung großer Gebiete die Notwendigkeit eines organisierten Verkehrswesens für die Regierungszwecke hervortreten. „So entstehen an der Schwelle der neuen Zeit eine Anzahl von Staatsposten in den verschiedenen Ländern, welche die Keime der weiteren Entwicklung in sich tragen.“ Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung brachte es mit sich, daß diese Staatsposten, die anfänglich nur amtlichen Zwecken dienten, bald dem allgemeinen Verkehr dienstbar gemacht wurden. Im Kampf mit den alten Botenanstalten siegten schließlich überall die Staatsposten. Weitere trotz der gebotenen Kürze überaus anschauliche und fesselnde Darlegungen zeigen, wie sich die Postanstalten in Frankreich, England, dem heiligen römischen Reiche deutscher Nation, im deutschen Bunde, daneben insbesondere in Österreich und Preußen bis ins 19. Jahrhundert hinein entwickelt haben. Daran schließt sich eine gedrängte Geschichte der Portotarife in denselben Ländern. Auch eine kurze Darstellung der Entwicklung der Telegraphengebühren wird gegeben. Weiterhin wird geschildert, wie der dem Nachrichtenwesen eigene Drang nach zwischenstaatlicher Regelung zum Weltpostverein und zur internationalen Telegraphenunion geführt hat. Daran schließen sich kurze Angaben über die weitere Entwicklung in Deutschland und Österreich bis zur Gegenwart. Was uns die Zeit nach dem Weltkriege an Verschlechterungen und Verteuerungen im Post- und Telegraphenverkehr gebracht hat, hat nur kurz angedeutet werden können. Es wäre sonst ein gar trüber Ausklang gewesen. Abgeschlossen wird der Abriß der Entwicklungsgeschichte der Postanstalt und damit der vorliegende Band durch kurze Mitteilungen über die Entwicklung des Nachrichtenverkehrs durch den Fernsprecher und die Funkentelegraphie. Auch die Bedeutung des Nachrichtendienstes für den hinter uns liegenden Krieg ist kurz gestreift. — —

Die vorstehenden Mitteilungen über den Inhalt des zweiten Bandes des Saxschen Werkes sind, ebenso wie das bei der Anzeige des ersten Bandes der Fall war, ihrem Umfange nach weit über das sonst Übliche hinausgegangen. Sie sollen dazu dienen, dem Leserkreise dieser Zeitung wenigstens ein allgemeines Bild von dem gewaltigen Stoffe zu geben, der in dem vorliegenden Bande bemeistert worden ist. Darin erblicke ich das beste Mittel, zum Studium des Werkes selbst anzuregen.

Ein Vergleich mit den entsprechenden Abschnitten des ersten Bandes der ersten Auflage läßt ohne weiteres erkennen, daß es sich zum großen Teil nicht um eine neue Bearbeitung, sondern um ein ganz neues Werk handelt. Das gilt insbesondere von den Untersuchungen, die sich mit dem Verkehr auf den Wasserstraßen beschäftigen. Nur das eingehende Studium des Werkes selbst läßt erkennen, welche reiche Fülle des Stoffes hier zusammengetragen, geistvoll durchgearbeitet und meisterhaft dargestellt ist. Für die Abschnitte über die Post und den Telegraphen hat sich eine ebenso gründliche Umgestaltung nicht als notwendig erwiesen. Selbstverständlich, daß die seit dem Erscheinen der ersten Auflage innerhalb eines Zeitraums von 40 Jahren eingetretenen Änderungen, insbesondere die Umgestaltungen des Nachrichtendienstes durch den Fernsprecher und die Funkentelegraphie die gebührende Berücksichtigung gefunden haben.

Ich habe bei den eingehenden Mitteilungen über den Inhalt des Werkes davon abgesehen, kritische Bemerkungen einzuflechten und möchte von derartigen Bemerkungen auch jetzt Abstand nehmen. Nicht als ob überhaupt kein Anlaß dazu vorläge. Wer sich eingehend mit dem Werke beschäftigt, wird den Ausführungen des Verfassers nicht in allen Einzelheiten beistimmen können, wird vielleicht hier und da — auch in bezug auf das sprachliche Gewand — etwas zu bemängeln haben. Aber das hier hervorzuheben, würde mir als ein überhebliches Besserwissenwollen erscheinen, das gegenüber einem so hervorragenden Werke, wie dem vorliegenden, nicht am Platze wäre. Muß denn auch bei jeder Besprechung eines Buches durchaus „kritisiert“ werden? Darf man sich nicht auch bei einem wissenschaftlichen Werke ohne Vorbehalt der Freude über das Geleistete hingeben? Ich kann, wie bei der Anzeige des ersten Bandes, auch hier nur sagen: es ist ein gutes, ein vortreffliches Werk, das uns Sax mit dem zweiten Bande seiner Verkehrsmittel geschenkt hat.

Die beiden ersten Bände der neuen Auflage berechtigen zu den höchsten Erwartungen für den dritten, den Eisenbahnen gewidmeten Band. Hoffentlich wird er uns bald beschert.

Ersparnisse mit Rangierwinden.[1])

In Nummer 62/1920 d. Ztg. berechnet Regierungs- und Baurat Sarrazin die Ersparnis durch Beschleunigung des Zuglaufs, die eintritt, wenn Güterzüge das Ausrangieren mitzunehmender Wagen auf kleineren Stationen nicht mehr selbst besorgen müßten, sondern sich darauf beschränken könnten, die für die Station bestimmten Wagen abzusetzen und die mitgehenden, die vor Ankunft des Zuges mit Hilfe von Rangierwinden schon bereitgestellt worden sind, einfach aufzunehmen. Er benutzt dazu das Beispiel einer 60 km langen, eingleisigen Nebenbahn mit fünf Bahnhöfen vierter und zwei Bahnhöfen dritter Klasse, setzt die Aufenthaltszeiten unter den neuen Betriebsverhältnissen mit 15 und 10 Minuten an und findet eine tägliche Ersparnis an Fahrzeit von 300 Minuten = 5 Stunden. In Betracht kommen 13 Güterzüge mit durchschnittlich 50 Achsen. Die Vorteile des vorgeschlagenen Verfahrens sieht er darin, daß 1. Personal erspart wird, 2. Lokomotiven gespart werden, 3. der Wagenumlauf beschleunigt wird. Die beiden ersten Punkte belegt er dann mit Zahlen, meint aber, daß „sich der gewaltige Vorteil zu 3. nicht in Zahlen umsetzen“ ließe und läßt ihn deshalb aus seiner weiteren Rechnung heraus.

Ganz so aussichtslos erscheint dies jedoch nicht und soll im folgenden annäherungsweise versucht werden:

a) Nach Z. d. V. D. E. V. 1919, Seite 993 und 1916 (neuere Werte lassen sich hinreichend sicher zurzeit nicht beschaffen) von rd. 550 000 Güterwagen mit 1 120 000 Achsen 16 578 Millionen Achskilometer geleistet worden, so daß sich unter Zugrundelegung von 15 km/Std. Reisegeschwindigkeit eines Güterzuges die tägliche Laufzeit eines Wagens im Jahresdurchschnitt[2]) von 2,7 Std. ergibt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben 1521 Millionen Mark betragen. Demnach stellt sich 1916 der Verdienst durch einen Wagen in einer Wagenlaufstunde auf $\frac{1\,521\,000\,000}{550\,000 \,.\, 365 \,.\, 2{,}7} = 2{,}8$ *M*. Vollbrächte man ein und dieselbe Transportleistung in kürzerer Zeit, so hätte man die gleiche Frachteinnahme, könnte aber in den ersparten Stunden weitere Transportleistung vollbringen und weitere Einnahmen erzielen.

In dem Sarrazinschen Beispiel beträgt die durchschnittlich ersparte Laufzeit $= \frac{5 \,.\, 60}{13} = 23$ Minuten/Zug. Soll auch hiervon nur der gleiche Bruchteil wie oben als neue L a u f zeit nutzbar gemacht werden können, so ergibt sich eine mögliche Mehreinnahme von $\frac{23 \,.\, 2{,}7 \,.\, 2{,}8}{60 \,.\, 24} = 0{,}12$ *M* für jeden Wagen, der über diese Strecke läuft, d. h. im Jahr $25 \,.\, 13 \,.\, 365 \,.\, 0{,}12 = 14\,200$ *M*.

b) Setzt man die Aufenthaltszeiten mit 10 und 15 Minuten an (nach Sarrazin) und die F a h r geschwindigkeit mit 20 km/Std., so findet sich eine neue Reisedauer für den Zug von $5 \,.\, 10 + 2 \,.\, 15 + \frac{60 \,.\, 60}{20} = 260$ Min. = 4 Std. 20 Min. Demnach wäre sie bislang 260 + 23 = 283 Min. = 4 Std. 43 Min. gewesen. Die gesamte Tagesleistung von 50 . 60 . 13 = 39 000 Wagenachskilometern würde früher in 283 . 13 = 3679 Minuten vollbracht worden sein, was eine Stundenleistung von $\frac{39\,000 \,.\, 60}{3679} = 636$ Wagenachskilometern ergibt, während die gleiche Leistung nach Einführung der Rangierwinden nur 260 . 13 = 3380 Minuten erfordern würde, woraus eine neue Stundenleistung von $\frac{39\,000 \,.\, 60}{3380} = 692$ Wagenachskilometern folgt. Das ist ein stündlicher Zuwachs von 56 Wagenachskilometern oder rd. 9 % der Stundenleistung. Unter der Annahme gleicher Beladung der Wagen und gleichen Frachtertrages wird die Einnahme nur von der Kilometerzahl abhängig, also für eine Wagenlaufstunde um $\frac{2{,}8 \,.\, 9}{100} = 0{,}25$ *M* steigen. Mit dieser erhöhten Stundenleistung als Einheit ließe sich nun z. B. in der jetzigen (längeren) Fahrzeit, also mit der gleichen Dienstzeit von Personal und Lokomotiven wie heute ein m ö g l i c h e r Mehrverdienst im Jahre von $0{,}25 \,.\, 4^{43}/_{60} \,.\, 25 \,.\, 13 \,.\, 365 = \sim 140\,000$ *M* erzielen. Nimmt man aber auch hier an, daß sich die Dienstzeitersparnis bei Personal und Lokomotiven infolge erhöhter Stundenleistung nur zum gleichen Teile wie oben bei der Laufzeit der Wagen in neuen Frachtertrag wirklich umsetzen läßt, so könnte man immer noch auf eine t a t s ä c h l i c h e jährliche Mehreinnahme von $\frac{2{,}7}{24} \,.\, 140\,000 = 15\,800$ *M* rechnen.

c) Schließlich läßt sich noch ein Anhalt dafür gewinnen, welche E r s p a r n i s a n W a g e n eintreten könnte, wenn man den Wagenumlauf auf der Musterstrecke beschleunigt. Bei früherer Gelegenheit ist für 1916 die Zahl der auf dem Netz des Staatsbahnwagenverbandes tatsächlich gestellten Wagen aller Größen im Tagesdurchschnitt zu 137 500 ermittelt worden. Das ergäbe eine mittlere Umlaufszeit von $\frac{550\,000}{137\,500} = 4{,}0$ Tagen = 5760 Minuten. Geht ein Wagen während eines Umlaufes einmal über die Musterstrecke, so verkürzte er unter den neuen Beriebsverhältnissen seine Umlaufszeit um 23 Minuten, also auf 5760 — 23 = 5737 Minuten. Geschähe Entsprechendes mit allen überhaupt vorhandenen Wagen, so betrüge die Wagengestellung jetzt $\frac{550\,000 \,.\, 24 \,.\, 60}{5737} = 138\,051$ Wagen täglich, während sie ohne diese Beschleunigung eben $\frac{550\,000 \cdot 24 \cdot 60}{5760} = 137\,500$ betragen würde. Der schnellere Wagenumlauf, die Gewinnung von 23 Minuten, um die jeder Wagen bei jedem Umlauf eher wieder verfügbar wird, hat die gleiche Wirkung, wie wenn täglich 138 051 — 137 500 = 551 Wagen besonders gestellt würden. (Bei viertägigem Umlauf müßte hierzu ein Wagenpark von 51 . 4 = ∼ 2200 Stück vorgehalten werden, der nach den Preisen von 1916 schon 2200 . 4000 = 8 800 000 *M* erfordert haben würde und heute auf über 100 Millionen zu stehen käme. Hier offenbart sich die gewaltige allgemeine Bedeutung einer Beschleunigung des Wagenumlaufs.) Über die Musterstrecke gehen aber täglich nur 25 . 13 = 325 Wagen, so daß sich durch die Beschleunigung des Umlaufs hier nur $\frac{325 \,.\, 551}{137\,500} = 1{,}3$ Wagen mehr verfügbar ergäben. Bei viertägigem Wagenumlauf entspräche dies 1,3 . 4 = ∼ 5 Wagen, die demnach weniger vorgehalten werden müßten. Ihr Beschaffungswert würde sich 1916 auf 5 . 4000 = 20 000 *M* stellen. Rechnet man nun für Verzinsung, Abschreibung und Unterhaltung 10 %, so ergäbe sich hieraus eine jährliche Ersparnis von 2000 *M*.

d) Setzt man nun noch, um die von Sarrazin für 1920 berechneten Werte zum Vergleich auf den Preisstand von 1916 zu bringen, die Stundenkosten für einen Bremser mit 0,8 *M* und für eine Lokomotive einschl. Besatzung, aber ohne die Kosten für Betriebsstoffe, mit 5,0 *M* an, so ergibt sich täglich bei fünf Stunden ersparter Fahrzeit eine jährliche Kostenersparnis für die ersten beiden Punkte von

0,8 . 5 . 5 . 26 . 12 + 5,0 . 5 . 26 . 12 = 6240 + 7800 = 14 040 *M*,

also zusammen nur rund ebensoviel, wie bei dem dritten Punkt allein (14 200 *M*).

Wenn nun auch nicht außer acht gelassen werden darf, daß die angestellten Ermittlungen an manchen Stellen nur sehr angenähert zutreffen werden, so vermögen sie doch vielleicht einen Anhalt zu geben, „wie gewaltig der Vorteil zu 3.“, d. h. aus einer Beschleunigung des Wagenumlaufs tatsächlich erwartet werden darf. — Ob man die Sarrazinschen Voraussetzungen als stichhaltig wird anerkennen können, ob namentlich Fahrplan und Dienstplan für Personal und Lokomotiven es zulassen werden, die rechnungsmäßig ersparte Fahrzeit von nur 23 Minuten für einen Zug in gleichem Maße anderweit dienstlich nutzbar zu machen, ist eine andere, allgemein wohl nicht leicht zu beantwortende Frage, die hier nur aufgeworfen werden soll.

Dr.-Ing. G l ä s e l, Dresden.

[1]) Zahlenwerte nur mit dem Rechenschieber ermittelt.

[2]) Das Jahr ist hier und im folgenden mit 365 Tagen angesetzt.

Erfahrungen aus Betriebsunfällen.

Von Bauamtmann Dr.-Ing. Uhlich, Riesa.

In vorbildlicher Weise ist der Grundsatz, Einzelfälle der Praxis zum Nutzen der Allgemeinheit darzubieten, in der Rechtswissenschaft durchgeführt. Sachverständige Berichte über wichtige Entscheidungen bilden einen wesentlichen Bestandteil juristischer Literatur. Selbst nichtjuristische Veröffentlichungen, Fachblätter anderer Berufszweige, Tageszeitungen nehmen gern fachmännische Besprechungen über die für ihren Leserkreis bemerkenswerten Urteile oder Erscheinungen auf dem Gebiete der Rechtsprechung oder Verwaltung auf. Was tut im Vergleich hierzu die Technik und die ihr nahestehenden Zweige? Wo kann der Jünger der Technik zur Ergänzung seiner nur langsam zu gewinnenden Eigenerfahrungen

sich Belehrung holen? Wohl berichtet gelegentlich eine Fachzeitschrift über einen Baunfall, den Einsturz einer Decke, auffällige Frosterscheinungen u. dgl. Wohl bemüht sich ein aus der Praxis berufener Hochschulprofessor, von seinen praktischen Erfahrungen mitzuteilen. Im allgemeinen aber bevorzugt die technische Literatur das mit Erfolg Geschaffene, das Entstehende oder das Geplante. Fast liegt eine Scheu darüber, Mißlungenes zu berichten. Und doch ist der Fehler der beste Lehrmeister. Gerade ein Beruf, dessen erfolgreiches Wirken so tief in der Erfahrung wurzelt, sollte die Schätze der Erfahrung — nicht nur der günstigen — sorgfältiger sammeln. Es ist nicht Aufgabe dieser Zeilen, diesen allgemeinen Gedanken allgemein weiterzuspinnen. Sie sollen sich auf ein Sondergebiet des Eisenbahnwesens beschränken.

In wohldurchdachten, durch die Jahre hindurch erprobten Dienstanweisungen ist der Eisenbahnbetrieb geregelt. Voran die Fahrdienstvorschriften. Nichts erscheint einfacher, als sie sich einzuprägen und nach ihnen den Dienst zu tun. Und trotz der Unfälle und Betriebsstörungen weiß man den erfahrenen Betriebsbeamten zu schätzen. Fälle grober Nachlässigkeiten scheiden aus der Betrachtung aus. Auch ist im Sinne vorliegender Abhandlung die Bedeutung eines Unfalles nicht nach Zahl der Toten oder der zertrümmerten Wagen zu bewerten, wie es die Öffentlichkeit gern tut. Jeder, der Gelegenheit zur Teilnahme an Unfalluntersuchungen gehabt hat, weiß, daß vielfach gerade bei anscheinend leichten Fällen, bei noch gnädig abgelaufenen Störungen oder gar dann, wenn nur „beinahe" etwas passiert wäre, sich eine Fülle von Verkettungen und Verwicklungen ergeben, deren Erforschung schwer, und deren Aufklärung lehrreicher ist als der glatte Verstoß eines einzelnen gegen eine bestimmte Vorschrift. Ein Unfall sei vorgekommen: Er wird untersucht, der entstandene Schaden behoben, die Opfer entschädigt, der Schuldige bestraft; örtliche Verbesserungen, die sich als zweckmäßig herausstellen, werden ausgeführt, die Dienstvorschriften eingeschärft. In den Tageszeitungen und der Fachpresse erscheint vielleicht bei wichtigen Fällen ein kurzer amtlicher Bericht. Und dann? Meist wird die Sache damit abgetan sein; der Fall gerät über anderen in Vergessenheit; der Vorgang wandert zu den Akten. Und einige Zeit darauf passiert an anderer Stelle etwas Ähnliches. Hier sollte eingesetzt werden. Was nützt es, wenn die wertvollen Erfahrungen, die im Laufe der Jahre gesammelt werden könnten, auf den keinen Kreis der unmittelbar Beteiligten beschränkt bleiben. Wem auch nur einmal die Folgen eines Verstoßes am praktischen Beispiel zum Bewußtsein geführt worden sind, dem werden sich die betreffenden Bestimmungen weit schärfer einprägen als bei selbst wiederholtem Lesen. Deshalb lasse man die Unfälle, so betrüblich sie sind, wenigstens dadurch segensreich wirken, daß aus ihnen weite Kreise Erfahrung schöpfen können zur Verhütung neuer Fälle.

Wie kann das geschehen? Es ist natürlich Unsinn, wahllos alle Fälle durch Umlauf der Akten bekanntgeben zu wollen. Verwirrung und Abstumpfung wären die Folge. Sachverständige Bearbeiter müssen beauftragt werden, die wichtigsten, lehrreichsten Fälle herauszuschälen und nur sie, aber in klarer, sachgemäßer Darstellung herauszugeben. Dabei werden nicht alle aus der gleichen Bearbeitung den gleichen Nutzen ziehen; für den Fahrdienstleiter stehen andere Fragen im Vordergrund als für den Bahnmeister. Dem ist Rechnung zu tragen. Die Unfalluntersuchung muß als Glied der praktisch-wissenschaftlichen Betriebsbelehrung ausgebaut werden, sie darf nicht als Polizist zur Ermittlung eines Schuldigen erscheinen. Verschiedene Wege sind gangbar; mehrere davon lassen sich gleichzeitig beschreiten. Es seien folgende angeführt:

1. In regelmäßigen Zeitabständen werden, etwa als Anlage zu den Amtsblättern, Zusammenstellungen bemerkenswerter Vorkommnisse dem gesamten Personale bekanntgegeben mit kurzem Hinweis auf die einschlägigen Bestimmungen, in Einzelfällen auch mit Anleitungen, wie trotz des herannahenden Unfalles nachteilige Folgen doch noch hätten verhütet werden können.

2. Bekanntgabe einzelner Fälle in der Eisenbahnfachpresse*) nach Vorbild der Urteilveröffentlichungen in juristischen Fachblättern.

3. Aufsätze allgemeiner Betrachtung über einzelne Bestimmungen im Anschluß an die aus Unfällen über diese gewonnene Kritik, gegebenenfalls verbunden mit Abänderungsvorschlägen.

4. Sammlung von sachlich geordneten Unterlagen für spätere Neuauflagen der Vorschriften oder für Verbesserung der baulichen Einrichtungen.

5. Verwertung in Unterrichtskursen der Verwaltung.

6. Verwertung in Fortbildungskursen der Fachvereine.

7. Besprechungen in regelmäßigen Zeitabständen mit Vertretern der wichtigsten Dienstzweige, den Vorständen besonders wichtiger Dienststellen oder dergl.

Gewiß werden auch durch diese Maßnahmen Versehen nicht beseitigt werden. Aber der Vorschlag soll einen Weg weisen, dem Personal durch Aufklärung das Verhüten von Versehen zu erleichtern. Wohl jedes wichtige Gesetz hat den Verfasser eines Kommentars gefunden. Wer schreibt einen Kommentar zu den Fahrdienstvorschriften? Eine Gefahr kann in dem Vorschlag erblickt werden: der Öffentlichkeit, die jetzt nur von den wenigsten Unfällen etwas erfährt, Häufung und Unsicherheit vorzumalen. Hier wird es Aufgabe der Veröffentlichungen sein, in Art und Auswahl diesen Eindruck zu vermeiden und im Gegenteil allmählich auch in weiteren Kreisen die Erkenntnis zu verbreiten, wie hoch die Sicherheitsmaßnahmen und -vorschriften der Eisenbahnen entwickelt sind. Dann werden vielleicht auch mit der Zeit die wilden Laienurteile gedämpft werden, die nach jedem Unfall in voller Unkenntnis alles besser wissen. Die Scheu, Unfälle im eigenen Bereiche vor der Fachwelt bekannt werden zu lassen, kann nicht ausschlaggebend sein, einen Fortschritt abzulehnen. Es bleibt ja unbenommen, vom Bahnhof A, der Strecke B C, dem Fahrdienstleiter N und dem Reisenden O zu sprechen. Doch sollte man auch dieses Versteckspielen bleiben lassen, wenigstens hinsichtlich der Ortsangaben. Es kommt auch hier letzten Endes auf Auswahl der Fälle und Art der Darstellung an, welcher Eindruck erweckt wird. Deshalb muß zum Schluß nochmals nachdrücklichst die grundlegende Voraussetzung für eine volle Auswertung des Vorschlages betont werden. Zur Mitarbeit an dieser wichtigen Aufgabe sind die besten Kräfte gerade gut genug. Man übertrage sie einzelnen Beamten, die sie in Liebe zur Sache übernehmen, und überlasse sie nicht der rein geschäftsmäßigen Erledigung. Wird das Verfahren einheitlich im Eisenbahnwesen durchgeführt, dann kann es zu einer Quelle nutzbringender Erfahrungen für die Gesamtheit werden.

*) Die Anregung, mehr als bisher durch Schilderung geeigneter Einzelfälle die bei Eisenbahnunfällen gesammelten Erfahrungen der Fachwelt zugänglich zu machen, kann nur begrüßt werden. Unsere Zeitung wird solchen Schilderungen, deren Spärlichkeit auch von der Schriftleitung als Mangel empfunden worden ist, ihre Spalten gern zur Verfügung stellen. D. Schriftl.

Der Dowald-Kugelrollenlauf,

eine Neuerung in der Bauart der Schiebetüren der bedeckten Güterwagen.

Von Eisenbahn-Verkehrsinspektor **Joost**.

Die jetzige Anordnung der Schiebetüren der bedeckten Güterwagen ist wohl so alt, wie die Bauart dieser Wagen selbst. Solange die Wagen neu, die Türrollen rostfrei und die Laufschienen unbeschädigt sind, mögen sie wohl ihren Zweck erfüllen, jedoch hält dieser Zustand nicht allzulange an. Die ungeschützten Laufschienen werden sowohl in den Freiladegleisen als auch an den Güterböden, wenn die Laufbrücken nicht ganz sorgfältig aufgelegt werden, durch die kleinrädrigen, mit schweren Gütern beladenen Sackkarren leicht beschädigt. Die Folge ist dann, daß die Türen sich schwer bewegen lassen und nur zu oft mit Hammer, Brechstange oder ähnlichen Werkzeugen geöffnet und geschlossen werden müssen. Das erfordert natürlich Zeit, und infolgedessen sind Zugverspätungen nicht selten auf die jetzige Rollenanordnung der Schiebetüren zurückzuführen. Zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes müssen Zugverspätungen, die immer eine gewisse Betriebsgefahr in sich schließen, nach Möglichkeit vermieden werden. Zu berücksichtigen ist ferner, daß ein aus dem Plan gedrängter Güterzug infolge der erforderlichen Überholungs- und Kreuzungsverlegungen oft derart ins Hintertreffen gerät, daß die hierdurch bedingte Dienstverlängerung des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals nicht unerhebliche Mehrkosten verursacht. Auch werden durch das gewaltsame Öffnen der Türen Beschädigungen an Türen und Wagenwänden hervorgerufen, die erhebliche Ausbesserungskosten erfordern und die Wagen

dem Verkehr oft längere Zeit entziehen. Vom Verkehrsstandpunkt aus muß bei der jetzigen Anordnung der Schiebetüren besonders der Übelstand noch hervorgehoben werden, daß bei etwas hartem Aufprallen der Wagen, namentlich beim Verschieben über Ablaufberge, die Rollen leicht aus der Gleitschiene gehoben werden, und daß dann häufig große Teile der wertvollen Ladung — erwähnt seien nur Getreide jeglicher Art, Obst, Kartoffeln und dergl. in loser Schüttung — für die Volksernährung verloren gehen und von der Eisenbahn bezahlt werden müssen. Um welche erheblichen Schäden es sich hierbei handelt, wäre bei den Eisenbahndirektionen und Verkehrsämtern unschwer festzustellen. Wenn diese Übelstände durch eine zweckmäßigere Anordnung der Rollenführung an den Schiebetüren beseitigt werden könnten, würde dies sowohl für den Betrieb als auch für den Verkehr einen nicht zu unterschätzenden Fortschritt bedeuten.

Nun haben seit einiger Zeit die Dowaldwerke in Bremen einen neuen Schiebetürbeschlag unter dem Namen „Dowald-Kugel-Rollenlauf" hergestellt, mit dem bereits eine beträchtliche Zahl Güterwagen versuchsweise ausgerüstet ist, und durch den die den Schiebetüren bis jetzt anhaftenden Mängel mit einem Schlage beseitigt werden. Dabei ist die neue Anordnung verblüffend einfach. Eingeschlossen in ein festes Eisengehäuse von ungefähr 40 mm Höhe, das mit dem an die Tür genieteten Aufhängeeisen ein Ganzes bildet, befindet sich eine in Stahlkugeln eingebettete Rolle. Diese berührt nirgends die Gehäusewandungen; dadurch wird der seitliche Druck senkrecht zur Laufbahn so übertragen, daß die Türen stets lotrecht hängen müssen und ein Ecken oder Klemmen vollständig ausgeschlossen ist. Es leuchtet ein, daß sich eine mit diesem Türbeschlag versehene Schiebetür leicht öffnen und schließen läßt. Die Tür wird aufgehängt, da die Rollen nicht mehr unten sondern oben an der Tür angebracht sind. Es fällt somit die jetzige untere Rollengleitschiene, die, wie oben erwähnt, oft beschädigt wird, fort, und auch die obere Rundeisen-Führungsstange, die nur an zwei Punkten befestigt werden kann und wegen ihrer großen Länge leicht verbogen wird, fällt weg. Dies ist besonders vorteilhaft; denn durch das Verbiegen der oberen Rundeisen-Führungsstange wird die Tür aus ihrer wagerechten Stellung gebracht und ungangbar.

An Stelle der oberen Rundeisen-Führungsstange wird eine U-förmige Laufschiene für die Rollen angebracht. Sie liegt oben vollkommen geschützt, kann also nicht wie die jetzige Rollengleitschiene durch Anfahren oder sonstwie beschädigt und auch nicht verbogen werden, weil sie in ihrer ganzen Länge am Wagen befestigt ist. — Zur Führung der Tür, die nun anstatt oben, unten liegt, dienen zwei breite Klammern, die unten an der Tür angenietet sind und sich in der unten am Wagen angebrachten Führungsschiene bewegen. Diese Führungsschiene ist ein starkes U-Eisen von gleichem Querschnitt wie das obere U-Eisen für die Laufschiene und ersetzt das Winkeleisen, das jetzt den Wagenboden gegen die Türe hin abschließt, steht also nirgends vor und ist so kräftig gewählt, daß Beschädigungen beim Ein- und Ausladen von Gütern ausgeschlossen sind. Die unten an der Tür angebrachten Eisenklammern, die zu ihrer Führung dienen, verhindern auch ein unbeabsichtigtes oder gewaltsames Ausheben der Tür. Hiergegen wird aber die Tür außerdem noch gesichert durch zwei Begrenzungsbleche, die an der inneren Türwand oben angebracht sind, und die beim Ausheben der Tür unter die oben gelagerte U-förmige Laufschiene stoßen.

Da die mit „Dowald-Kugel-Rollenlauf" versehenen Schiebetüren leicht laufen, lag die Gefahr nahe, daß bei einem unbeabsichtigten Zuschlagen der Türen, wie es im Betrieb oft vorkommt und bei so leicht laufenden Türen noch häufiger sein würde, Verletzungen im Wagen befindlicher und herausschauender Personen mehr als jetzt vorkommen könnten. Um dies zu vermeiden, sind die Türen mit einer Feststellvorrichtung gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen versehen, und zwar ist an dem an der Tür unter dem Überfallhaken befindlichen Handgriff ein Feststellriegel befestigt. Der Handgriff ist beweglich gemacht; der Feststellriegel an ihm hängt durch sein Eigengewicht herunter, kann aber durch den beweglichen Handgriff auf- und abbewegt werden. Unterhalb der Laufbahn der unteren Führungsschiene befinden sich 3 Nocken. Beim Öffnen der Tür ist der Handgriff mit dem Feststellriegel anzuheben und über den ersten und zweiten Nocken hinwegzuführen; auf diese Weise kann die Tür durch einen leichten Stoß geöffnet werden. Der Feststellriegel fällt hinter den 3. Nocken; die Tür bleibt in dieser Stellung stehen. Der zweite Nocken dient dazu, die Tür (beim Verladen von Vieh) 300 mm geöffnet zu halten. Um ein Öffnen und Schließen der Türen vom Innenraum des Wagens aus zu ermöglichen, ist der Feststellriegel innen mit zwei Aussparungen versehen. Durch Hineinfassen in diese Aussparungen und Aufheben des Riegels kann man unter Mitbenutzung des an der Innenseite der Wagentür befindlichen Ringes die Tür vom Wageninnern leicht öffnen und schließen.

Wer gesehen hat, wie tadellos die mit „Dowald-Kugel-Rollenlauf" versehenen Schiebetüren laufen, und wie ausgezeichnet dabei die Türen gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen und Ausheben gesichert sind, ist überzeugt, daß sich diese Schiebetüranordnung sehr bald allgemein einführen wird, zumal damit noch eine wesentliche Vereinfachung und Verbilligung im Wagenbau eintritt. Ferner wird ein Außerbetriebsetzen der Wagen infolge Beschädigung der Schiebetüren, was jetzt sehr oft vorkommt, selten sein, wodurch auch noch eine viel größere Ausnutzungsmöglichkeit der Güterwagen gewährleistet ist. Auch bei den Schiebetoren der Güterböden hat sich der „Dowald-Kugel-Rollenlauf" bestens bewährt. Das Bewegen dieser schweren Tore erfordert bei der alten Rollenführung ganz besondere Kraftaufwendung, wohingegen die mit „Dowald-Kugel-Rollenlauf" versehenen Tore sich spielend öffnen und schließen lassen. Die allgemeine Einführung dieses neuen Rollenlaufs im Bereich der deutschen Reichseisenbahnen darf daher wohl als gesichert angesehen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unter dem 18. Januar 1921 einige Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgenommen. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 8 des Reichsgesetzblattes hervor.

— **Der Reichsverkehrsminister über die zukünftige Reichseisenbahnpolitik.** Anläßlich der Anwesenheit des Reichsverkehrsministers Gröner fand in Hamburg, wie in Nr. 4, S. 68 d. Ztg. bereits kurz erwähnt wurde, am 24. Januar in der Handelskammer eine Aussprache über aktuelle Fragen aus dem Verkehrswesen statt. Der Minister gab ein Bild von der gegenwärtigen Lage des Verkehrswesens in Deutschland und hob hervor, daß er seine Ausführungen nicht als Minister, sondern als Leiter eines großen Betriebes mache, der vom Standpunkt der Rentabilität die wirtschaftlichen Tatsachen betrachtet. Er betonte, daß es ihm wesentlich darauf ankomme, den Eisenbahnapparat in Ordnung zu bringen. Erst in zweiter Linie stehe die Frage, wie durch organisatorische Änderung der Betrieb wirtschaftlicher gestaltet werden könne. Das Defizit der Eisenbahn rühre von der Überspannung in den Jahren 1917/18 und den Erscheinungen der Revolution mit der Überflutung an Personal sowie der Valutaverschlechterung her. Die schematische Durchführung des Achtstundentages sei bei der Eisenbahn nicht möglich. Sie mache es unmöglich, den Betrieb wieder auf die alte Höhe zu bringen. Erfreulicherweise sei eine erhebliche Steigerung der Leistungen und der Willigkeit des Eisenbahnpersonals zu verzeichnen. Die mangelhafte Wagengestellung habe ihren Grund vornehmlich in dem Fehlen ausreichend leistungsfähiger Lokomotiven. Was die Tariferhöhung betreffe, so habe die letzte unter gleichzeitiger Steigerung des Verkehrs eine Erhöhung der Einnahmen, und zwar um 100 %, gebracht. Die Reichseisenbahnverwaltung könne jedoch nicht gesunden, wenn sie nicht vom Reichsfinanzminister loskomme; sie müsse finanzielle Autonomie erhalten. Zur Frage der Entschädigung Hamburgs im Zusammenhange mit der Verreichlichung bemerkte der Minister, daß er in dieser Beziehung nicht in der Lage sei, von dem abgeschlossenen Vertrag abzuweichen. Die Tariferhöhung müsse kommen, sonst werde eine Deckung des Defizits der Reichseisenbahn nicht möglich sein. Man beabsichtige, durch die Tariferhöhung zwei Drittel und durch Sparsamkeitsmaßnahmen ein Drittel des Defizits zu decken. In welchem Maße eine Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs möglich sein werde, hänge von der Entwicklung der Lokomotivfrage ab. Er selbst schenke den Dingen stärkstes Interesse und verfolge u. a. den Plan, ganze Schlafwagenzüge mit größter Beschleunigung zwischen den großen Verkehrsmittelpunkten einzurichten. In seinem Schlußworte betonte der Minister nochmals, daß er den Wünschen und Anregungen Hamburgs weitgehende Berücksichtigung zuteil werden lassen

wolle. Er sehe es als seine vornehmste Aufgabe an, die überseeischen Beziehungen Deutschlands und insonderheit Hamburgs als Knotenpunkt des Weltverkehrs nach Kräften zu fördern.

— Eine Verkehrsbesprechung in Bamberg. Im Laufe dieser Woche werden die Leiter der Verkehrsverwaltungen in Bamberg zu einer Besprechung zusammentreten, an der auch der Reichsverkehrsminister teilnehmen wird. In erster Linie wird über Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten verhandelt werden, wobei auch naturgemäß die Frage der Tariferhöhungen berührt werden wird. Die Annahme, daß über die Tariferhöhungen, soweit sie mit der Erhöhung der Beamtengehälter zusammenhängen, Beschlüsse gefaßt werden würden, trifft nicht zu, zumal für diese Fragen nicht die Verkehrsverwaltung, sondern das Reichsfinanzministerium zuständig ist.

— Überlassung von Liegenschaften der Reichseisenbahnverwaltung an andere Reichsverwaltungen und Verwaltungen der Länder. Nach Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 24. Dezember 1920 geschieht die Überlassung reichseigener Liegenschaften (Grundstücke, Gebäude, Räume usw.) an die einzelnen Reichsressorts zur Benutzung grundsätzlich kostenlos; ausgenommen hiervon sind die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und die Reichseisenbahnverwaltung, weil diese auf eigene Rechnung wirtschaften. Wo bisher Liegenschaften der Reichseisenbahnverwaltung an andere Reichsverwaltungen unentgeltlich überlassen sind, müssen demnach vom 1. April d. J. ab Gebühren erhoben werden, die durch Vertrag festzusetzen sind. Ebenso ist die Reichseisenbahnverwaltung bei Inanspruchnahme von Liegenschaften anderer Reichsverwaltungen zur Entrichtung einer Vergütung verpflichtet. Das gleiche Verfahren ist bei Inanspruchnahme oder Überlassung von Liegenschaften zwischen der Reichseisenbahnverwaltung und den Verwaltungen der Länder zu beachten. Entgegenstehende Vereinbarungen sollen alsbald gelöst werden.

— Neue Zugverbindung zwischen Berlin und Ostpreußen. Durch den sogenannten polnischen Korridor soll nunmehr fährt, die endgültige Bestimmung über Ausdehnung der Rückfahrkarten getroffen. Nach den neuesten Bestimmungen ist der Begriff Arbeiter auf sämtliche gegen Lohn oder Gehalt beschäftigten Personen sowie auch auf solche Personen ausgedehnt worden, die sich in Lehrstellen befinden. In Anbetracht der außergewöhnlichen Verhältnisse im Wohnungswesen ist auch der Geltungsbereich dieser Arbeiterrückfahrkarten von 50 km auf 100 km erhöht worden, wobei noch ausdrücklich betont wird, daß auch über die Entfernung von 100 km hinaus bis zu 250 Tarifkilometern Entfernung Arbeiterrückfahrkarten, jedoch mit besonderer Genehmigung der zuständigen Eisenbahndirektion erteilt werden können. Die Arbeiterrückfahrkarten werden verabfolgt gegen einen besonderen Ausweis, auf dem der Arbeitgeber bestätigen muß, daß der Ausweisinhaber bei ihm beschäftigt ist, während die zuständige Ortspolizeibehörde bescheinigen muß, daß der Arbeitnehmer am Orte wohnhaft ist. Im allgemeinen gelten die Arbeiterrückfahrkarten 7 Tage einschließlich des Lösungstages; sie dürfen jedoch nur an Tagen vor und nach Festen sowie an Sonn- und Festtagen benutzt werden. Die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen sind ebenso wie der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr wegen des dort bereits bestehenden Ausnahmetarifs von der Benutzung der Arbeiterrückfahrkarten ausgeschlossen. Der Übergang in eine höhere Wagenklasse sowie die Benutzung von Schnellzügen ist im allgemeinen nicht zugelassen. Ebenso ist auch eine Fahrtunterbrechung nicht zulässig. Die kürzeste Entfernung, auf der Arbeiterrückfahrkarten ausgegeben werden, beträgt 21 km, für die 1,90 ℳ für die Hin- und Rückfahrt, je Kilometer also 9 ₰ erhoben werden. 100 km kosten für Hin- und Rückfahrt 9 ℳ. Da die Karten nicht übertragbar sind, werden zu unrecht benutzte Karten und Ausweise ohne Ersatz eingezogen und die Reisenden wie solche ohne gültige Fahrkarte behandelt. Die neuen Bestimmungen treten am 1. März d. J. in Kraft.

— Neue Zugverbindung zwischen Berlin und Ostpreußen durch den sogenannten polnischen Korridor soll nunmehr auch für die minderbemittelte Bevölkerung eine verhältnismäßig schnelle und billige Reiseverbindung geschaffen werden. Nach einer Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums wird beabsichtigt, ein Personenzugpaar, das auch die vierte Wagenklasse führt, auf dem direkten Reisewege über Konitz-Schneidemühl nach und von Eydtkuhnen einzurichten. Die Personenzüge werden als Nachtzüge gefahren und legen die Strecke in etwa 18 Stunden zurück. Der eine Zug (Personenzug 305) soll von Charlottenburg um 11.17 nachts, von Friedrichstraße 11.40 und Schles. Bhf. 12.00 nachts abfahren. Er trifft in Cüstrin um 1.51 nachts, in Schneidemühl 5.56 früh, Dirschau 8.44 vorm., Marienburg 10.59, Königsberg 2.00 nachmittags, Insterburg 4.06 und Eydtkuhnen 6.01 abends ein. Der Gegenzug soll von Eydtkuhnen um 9.08 abends abgehen und in Insterburg um 11.16 nachts, Königsberg 1.25, Marienburg 5.20 früh, Schneidemühl 10,40 vorm., Cüstrin 2,41 nachm. und Schles. Bhf. 4,00 nachm. eintreffen. Über den Zeitpunkt des Verkehrs der neuen Züge ist noch nichts genaues bestimmt, jedoch ist zu erwarten, daß die Verständigung mit den Polen so zeitig erfolgt, daß der Verkehr mit den Zügen wie beabsichtigt bereits am 15. d. Mts. aufgenommen werden kann. Auch die Benutzung dieser Personenzüge wird wie die der übrigen Schnellzüge durch den polnischen Korridor ohne Paßvisum des polnischen Konsulats möglich sein.

— Aufhebung der freien Fahrt für Kriegsbeschädigte. Die Eisenbahnverwaltung hatte, wie erinnerlich, bei Kriegsausbruch den verwundeten Soldaten auf der Berliner Stadt- und Ringbahn sowie auf bestimmten Vorortstrecken freie Fahrt gewährt. Diese Vergünstigung, die vielfach mißbraucht worden ist, hat sich nunmehr, nachdem der größte Teil der Kriegsbeschädigten zur Entlassung gekommen ist, als überflüssig erwiesen. Sie ist daher aufgehoben worden. Von nun an müssen die wenigen noch in Berliner Lazaretten befindlichen Verwundeten Fahrten auf der Stadt- und Ringbahn sowie auf den Vorortstrecken wieder selbst bezahlen. Sie haben, falls sie sich noch im Militärverhältnis befinden, Anspruch auf Beförderung zu Sätzen des Militärtarifs, benötigen jedoch hierzu eines besonderen Ausweises ihrer vorgesetzten Dienststelle, der mit Lichtbild und Unterschrift des Inhabers und dem Siegel der Dienststelle versehen sein muß.

— Gegen eine allgemeine Verteuerung der Güterfrachten. Der Reichsverband der deutschen Industrie schreibt: „Es scheint geplant zu sein, zur Deckung des Eisenbahndefizits alle Güterfrachten um 100 % zu erhöhen. Gegen eine so starke und schematische Erhöhung werden von der deutschen Industrie die ernstesten Bedenken erhoben. Es soll nicht verkannt werden, daß die Eisenbahnverwaltung vor der Notwendigkeit steht, für ihr Milliardendefizit eine Deckung zu beschaffen. Mit einer Erhöhung der Eisenbahnfrachten wird man sich also abzufinden haben. Diese darf aber keine allgemeine schematische sein. Eine durchgehende 100prozentige Erhöhung der Gütertarife würde nur alle Preise wieder in die Höhe treiben und damit die von allen Seiten als notwendig bezeichnete Preissenkung aufhalten. Viel eher wäre darüber zu sprechen, verschiedene Prozentsätze der Frachterhöhung für die einzelnen Tarifgruppen je nach der Tragfähigkeit der Güter zu vereinbaren. Es wird außerdem zu verlangen sein, daß auch die Erhöhungen bei zunehmender Entfernung staffelförmig herabgehen.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, daß die Ergebnisse der letzten beiden Jahre, die die Eisenbahnverwaltung für die Begründung der Frachtenerhöhung anführt, kein richtiges Bild über die künftig nötigen Ausgaben geben, weil

1. anzunehmen ist, daß die unnötige Personalvermehrung im Laufe der Zeit verschwindet; 2. die durch die Verluste im Kriege und durch die Abgabe des besten Materials auf Grund des Friedensvertrages herbeigeführte Verteuerung der Unterhaltungs- und Betriebskosten infolge Aufbesserung und Erneuerung des Betriebsparks mehr und mehr in Wegfall kommt; 3. die Preise für die hauptsächlichsten Materialien — ausgenommen allerdings die Kohle — in der letzten Zeit schon beträchtlich heruntergegangen sind; 4. die Wirkung der Frachterhöhungen ab 1. Dezember v. J. bisher noch nicht in Erscheinung treten konnte, weil die Feststellung der Ergebnisse sehr lange dauert; 5. der Verkehr in den letzten Monaten eine Zunahme erfahren hat und auch weiter erfahren wird, wenn mehr Kohle für die Industrie zur Verfügung steht, wodurch wieder eine Verbilligung des Betriebes entsteht.

Man darf annehmen, daß der Ausschuß der Verkehrsinteressenten diesen Erwägungen sich nicht verschließen und nur solchen Frachterhöhungen zustimmen wird, die nach genauer Prüfung der Sachlage wirklich unumgänglich nötig sind."

— Sonderzugverkehr zur Leipziger Frühjahrsmesse. Die Bewältigung des Verkehrs zur Leipziger Frühjahrsmesse wird mit Hilfe eines erweiterten Fahrplans bequemer und umfangreicher als bisher durchgeführt werden können. Vorläufig sind Meßsonderzüge von München, Nürnberg, Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt (Main), Mainz, Köln, Düsseldorf, Münster (Westf.), Hannover, Hamburg, Altona, Rostock, Berlin, Breslau und Dresden sowie von Amsterdam, Kopenhagen, Stockholm, Prag und Wien in Aussicht genommen. Nach den gleichen Orten gehen Rücksonderzüge von Leipzig aus. Zur Wahrung der Interessen des Auslandsverkehrs nahmen an

einer Besprechung fast aller deutschen Eisenbahndirektionen im Leipziger Hauptbahnhof Vertreter der holländischen, dänischen, schwedischen und deutsch-österreichischen Eisenbahnverwaltungen teil.

— **Staatsminister a. D. Frhr. v. Soden †.** In Tübingen ist am 3. Februar nach längerem Krankenlager, unmittelbar vor seinem 75. Geburtstag, der frühere langjährige Kabinettschef des Königs, Staatsminister a. D. Frhr. Julius v. Soden gestorben. Frhr. v. Soden führte von November 1900 bis zum Juni 1906 das Ministerium des Auswärtigen und war damit, ohne die Bezeichnung zu führen, der Verkehrsminister des Landes. Die Aufgabe war für ihn nicht leicht. Seine hervorragenden Eigenschaften, vor allem seine Abgekehrtheit von jedem bürokratischen Wesen, sein Bestreben, die Dinge frisch und natürlich, wie sie sind, zu nehmen, erleichterten sie ihm. Für alle Zeit ist seine Ministertätigkeit durch die Einführung der Einheitsmarke gekennzeichnet, die ihm nach mancherlei Schwierigkeiten gelang, nachdem sie schon unter Mittnacht und Podbielski angebahnt worden war. Einen Markstein in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen bildet es auch, was Frhr. v. Soden auf dem Gebiet der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens Deutschlands unternommen hat, ganz wesentlich weiterblickend, als es die Verwaltung unter Mittnacht gewesen war. Auf der Heidelberger Ministerkonferenz vom 29. September 1904 hat Frhr. v. Soden dem Gedanken der Betriebsmittelgemeinschaft die Wege geebnet. Seine Bemühungen waren so wenig wie die des ihm nachfolgenden Ministeriums Weizsäcker fruchtlos, wenn auch das Endziel erst unter ganz anderen Verhältnissen erreicht wurde. Im Verkehrswesen Württembergs hat Frhr. v. Soden namentlich auf dem Gebiete des Nebenbahnwesens und der Bahnerweiterungsbauten fördernd gearbeitet. Bei allem, was er in die Hand nahm, zeigte er die gesunde Initiative, die seine ganze Natur auszeichnete und in ihrer Abkehr von schematischem Formelwesen auch bei den parlamentarischen Verhandlungen erfrischend wirkte.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium ist der Regierungsrat Dr. Kieschke zum Oberregierungsrat ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Ernannt sind: zum Oberregierungsrat der Regierungs- und Baurat Clemens in Essen, zu Eisenbahnverkehrsinspektoren die Eisenbahninspektoren Albert, unter Versetzung von Schneidemühl nach Lyck und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahnverkehrsamts daselbst, und Kuhl, unter Versetzung von Berlin nach Allenstein und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahnverkehrsamtes daselbst. — Planmäßige Stellen sind verliehen worden: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen den Regierungsräten Dr. jur. Busch in Köln und Dr. jur. Schunck in Trier sowie dem Regierungs- und Baurat Carl Cramer in Leinhausen; für Vorstände von Eisenbahnmaschinenämtern dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Schlemmer in Hirschberg (Schlesien) unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamtes daselbst und dem Eisenbahninspektor Rückert in Berlin unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamtes 4 daselbst; für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Otto Braun in Altona. — Der Regierungs- und Baurat Albert Eggert in Köln ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion daselbst beauftragt worden. — Versetzt sind: die Regierungsräte Arnold, bisher in Magdeburg, als Oberregierungsrat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Berlin, Dr. jur. Behre, bisher in Stettin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Marenbach, bisher in Essen, nach Schwerin (Meckl.) zur Eisenbahn-Generaldirektion daselbst, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Kleinow, bisher in Hirschberg (Schlesien) und Ernst Schröder, bisher in Stettin, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Garben ist unter Verleihung einer planmäßigen Stelle für Regierunsbaumeister und Überweisung nach Hirschberg (Schlesien) in den Reichseisenbahndienst übernommen worden. — Zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst sind einberufen worden: der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Kurt Ehrenberg bei der Eisenbahndirektion in Halle (Saale) und der Regierunsbaumeister des Maschinenbaufaches Hermann Pabst bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. — Dem Geheimen Baurat Paul Krause, Vorstand eines Eisenbahnwerkstättenamts in Eberswalde, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegehalt erteilt worden.

Bei der Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart ist der Eisenbahnbauinspektor Künlen seinem Ansuchen entsprechend von den Geschäften des Vorstands des Brückenbaubüros entbunden worden. An seiner Stelle ist mit diesen Geschäften der Eisenbahnbauinspektor Lechler bei der Eisenbahn-Generaldirektion beauftragt worden.

Österreich.

— **Die Tariferhöhungen der Staatsbahnen.** Am 1. Februar wurde die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 28. Januar 1921, betreffend die Erhöhung der Gütertarife und der Expreßgutgebühren der österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, soweit bei diesen der Staatseisenbahnverwaltung das freie Tarifierungsrecht zusteht, veröffentlicht. In Durchführung des vom Hauptausschusse des Nationalrates in der Sitzung vom 26. Januar 1921 im Sinne des Gesetzes vom 13. April 1920, St. G. B. Nr. 180, gefaßten Beschlusses, werden mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. 1. die Frachtsätze des Gütertarifes der österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, soweit bei diesen der Staatseisenbahnverwaltung das freie Tarifierungsrecht zusteht, um 50% erhöht. Von dieser Erhöhung bleiben die nachstehenden Güter ausgenommen: Beeren, Brot, Fleisch (ausgenommen Wildpret), frisch, geräuchert, gepökelt, gesalzen, sowie Gefrierfleisch und Büchsenfleisch, Gemüse, Getreide und Hülsenfrüchte sowie Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Kondensmilch, Kunsthonig, Marmelade in Holzpackung, Milch, Rahm und Molke in Blechkannen, Obst, Salz, Speck, Speisefett und Zucker, ferner leer zurückgehende Milchgefäße und Brotumschließungen, dann Holz, Kohle und Koks, weiter Bruchsteine, Mauer- und Dachziegel, Sand, Schotter, Torf, sowie die übrigen im Ausnahmetarif 17, I des Gütertarifes der östereichischen Staatsbahnen aufgezählten Gegenstände, schließlich Kalk und Gips zu Bauzwecken und Zement. 2. Unter Aufrechterhaltung der Anwendungsbedingungen werden die Frachtsätze der im Ausnahmetarif 16 des Gütertarifs der österreichischen Staatbahnen angeführten Güter, soweit sie gemäß Ziffer 1 von der Erhöhung nicht ausgenommen bleiben, sowie die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 18 um 25%, die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17, II um 15% hinaufgesetzt. 3. Die Gebührenansätze für Expreßgut werden in einem solchen Ausmaße erhöht, daß sie die Frachtsätze für das gewöhnliche Eilgut im allgemeinen um 25% übersteigen.

— **Erhöhung der Ausfertigungsgebühren bei Gewährung außertarifmäßiger Fahrbegünstigungen.** Vom Bundesministerium für Verkehrswesen wurden angesichts der stetig steigenden Herstellungs- und Ausfertigungskosten der Fahrbegünstigungsdrucksorten mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. die zuletzt mit Dienstanweisung vom 25. Februar 1920 festgesetzten Ausfertigungsgebühren bei der Gewährung außertarifmäßiger Fahrbegünstigungen für jede Person in der I. bis III. Wagenklasse wie folgt erhöht, und zwar:

1. bei Einzelanweisungen auf freie Fahrt auf 60, 40 und 20 K; 2. bei Einzelanweisungen auf ermäßigte Fahrt auf 40, 20 und 10 K; 3. bei Jahresfreikarten auf 300, 200 und 100 K; 4. bei Dauerfreikarten mit Gültigkeit bis 6 Monate sowie 5. bei ermäßigten temporären Karten auf 150, 100 und 50 K.

Die bezüglich der gänzlichen Befreiung von der Entrichtung der Ausfertigungsgebühren instruktionsgemäß bestehenden Bestimmungen bleiben auch weiterhin in Geltung.

— **Bezug von Ruhe- und Versorgungsgenüssen im Auslande.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat an alle Eisenbahndienststellen diesethalb folgende Dienstanweisung erlassen:

I. Ruhe- und Versorgungsgenüsse aus den bei der Staatseisenbahnverwaltung bestehenden Versorgungsfonds sowie Ergänzungen solcher Genüsse aus Betriebsmitteln dürfen im Auslande, d. i. in allen Staaten außerhalb der Republik Österreich, nur mit unserer Bewilligung bezogen werden. Ausgenommen ist mit Rücksicht auf den bestehenden Freizügigkeitsvertrag (Erlaß des k. u. k. Ministeriums des Äußern vom 21. November 1852, R. G. Bl. Nr. 236) der Bezug von Ruhe- und Versorgungsgenüssen im ehemaligen Königreiche Sachsen. Die schon z. Zt. im Auslande lebenden Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen bedürfen für den Weiterbezug dieser Genüsse in demselben ausländischen Staate keiner Bewilligung. Zum Genusse von Erziehungsbeiträgen durch im Auslande befindliche Waisen ist, solange die bezugsberechtigte, für ihren Unterhalt sorgende Mutter im Inlande wohnt, eine besondere Bewilligung nicht erforderlich. Anderseits ist um die Bewilligung zum Genusse im Auslande auch hinsichtlich jener Erziehungsbeiträge anzusuchen, die für eine im Inlande lebende Waise angewiesen sind, deren Mutter zwar für den

Unterhalt der Waise sorgt, jedoch im Auslande lebt. Zum Genusse und Bezuge von Waisenpensionen oder -provisionen während der Dauer des Aufenthaltes der Waisen im Auslande ist ohne Rücksicht auf den Aufenthalt des Vormundes oder Kurators die Bewilligung erforderlich.

Die Gesuche um die Bewilligung zum Bezuge von Ruhe- und Versorgungsgenüssen im Auslande sind von den erst in den Genuß solcher Bezüge tretenden Personen bei jener Dienststelle der Staatseisenbahnverwaltung einzureichen, die für die Zuerkennung des betreffenden Bezuges zuständig ist; bereits im Genusse von Ruhe- und Versorgungsgenüssen stehende Personen haben beim Abgange vom Inlande in das Ausland oder von einem ausländischen in einen anderen ausländischen Staat derartige Gesuche bei der Staatsbahndirektion Wien-Nordost (Abteilung IX für die Liquidierung von Ruhe- und Versorgungsgenüssen) einzubringen. Von den genannten Stellen sind die Gesuche nach Vornahme der allenfalls erforderlichen Erhebungen, die sich auf das unumgänglich notwendige Maß, insbesondere auf die Feststellung der die Veranlassung des Ansuchens bildenden Umstände, zu beschränken haben und mit der größtmöglichen Beschleunigung zu pflegen sind, uns zur Entscheidung vorzulegen.

II. Für die Auszahlung der eingangs bezeichneten Ruhe- und Versorgungsgenüsse und von Haftpflichtrenten an im Auslande lebende Bezugsberechtigte gelten die folgenden Bestimmungen:

Die Zahlung erfolgt gegen vorher einzusendende, eigenhändig gefertigte, ungestempelte Quittung des Bezugsberechtigten. Diese Quittungen sind mit einer frühestens vom Tage der Fälligkeit des Bezuges datierten Legalisierung der Unterschrift durch die zuständige österr. Vertretungsbehörde oder aber mit der im allgemeinen Konsulargebührentarif (Gesetz vom 22. Januar 1912 R. G. Bl. Nr. 40, II. Abteilung, Postnummer 30) vorgesehenen Bestätigung (Ausfertigung eines Lebensattestes) bzw. mit der Bestätigung der sonst nachzuweisenden Bezugsbedingungen (Witwenschaft, Unversorgtheit, Fortdauer der Bedürftigkeit) zu versehen. Die genannten Bestätigungen sind in der Regel von den österreichischen Vertretungsbehörden zu erteilen und sind auch dann, wenn der Bezugsberechtigte sich nicht am Sitze einer solchen Behörde aufhält, als Beglaubigung der Fertigung eines örtlichen Organes unbedingt erforderlich. Nur in jenen Fällen, wo die Beibringung der Bestätigung für die Partei mit unverhältnismäßig großen Schwierigkeiten (Zeitverlust und Barauslagen) verbunden ist, kann im Wege der für die Liquidierung zuständigen Direktion bei uns um die ausnahmsweise Gestattung angesucht werden, die erwähnten Bestätigungen durch solche anderer Organe (Orts-Polizeibehörde, Gericht, Gemeindevorsteher [Magistrat], Pfarramt u. dgl.) zu ersetzen (Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 8. Oktober 1910, R. G. Bl. Nr. 187 und vom 21. Dezember 1911, R. G. Bl. Nr. 235).

Die für den Bezug fortlaufender Gnadengaben im Auslande geltenden Vorschriften der „Normativbestimmungen über die Erteilung fortlaufender Gnadengaben“ (Normaliensammlung, Band I, Teil III, Nr. 220) werden durch die vorliegende Verfügung nicht berührt.

— **Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs.** Im Dezember 1920 sind die Verhandlungen der Internationalen Fahrplankonferenz zum Abschlusse gekommen und haben eine wesentliche Vermehrung des Schnellzugverkehrs in Österreich mit großer Wahrscheinlichkeit in die Nähe gerückt. Die Verwirklichung der bestehenden Pläne hängt allerdings davon ab, ob genügend Kohle zur Verfügung stehen wird, und ob die erforderlichen Betriebsmittel bis dahin verfügbar sein werden. In den Werkstätten wird mit Anspannung aller Kräfte an der Ausbesserung der Lokomotiven und Wagen gearbeitet.

Die neuen Zugverbindungen, die womöglich schon vom 1. Juni an eingerichtet werden sollen, werden auf dem Grundsatze aufgebaut, daß eine schärfere Trennung der D- und Schnellzüge vorgenommen wird, so daß für den Verkehr ins Ausland fast ausschließlich D-Züge in Betracht kommen. Der dreimal wöchentlich verkehrende D-Zug nach Krakau und Warschau soll täglich geführt werden. Ferner ist ein zweites Schnellzugpaar vom Franz Josefs-Bahnhof über Gmünd nach Prag in Aussicht genommen, dessen Ankunfts- und Abfahrtszeiten günstiger liegen, indem die Abfahrt von Wien um 1 Uhr 32 Minuten nachmittags erfolgen soll. Ein neuer D-Zug soll von Wien über Lundenburg-Brünn-Prag nach Bodenbach geführt werden mit Anschluß von Prag über Komotau nach Karlsbad und Fortsetzung von Bodenbach über Dresden nach Berlin. Vom Westbahnhof werden die dreimal wöchentlich verkehrenden D-Züge über Salzburg-Innsbruck in die Schweiz und nach Frankreich täglich geführt werden. Der bestehende D-Zug von Wien Südbahnhof über Tarvis nach Italien soll täglich verkehren, eine schnelle Zugverbindung von Holland über Lindau, Bregenz, Arlberg nach Innsbruck ist ebenfalls in Aussicht genommen.

Im inländischen Reiseverkehr soll ein durchlaufender Schnellzugverkehr zwischen den österreichischen Landeshauptstädten eingerichtet werden. Es soll ein täglicher Schnellzug von Graz über Bruck, Selzthal, Pyhrnbahn nach Linz mit einer Abzweigung von Selzthal über Bischofshofen nach Salzburg und Schnellzuganschluß von Bischofshofen nach Innsbruck und Bad Gastein geführt werden. Zwischen Linz, Salzburg und Innsbruck sollen mehr Verbindungen über Salzburg hergestellt werden.

Im Sommer soll auch der Personenzugverkehr in das Salzkammergut eine Ausgestaltung erfahren. Es wird außer einer durchgehenden Verbindung von Graz in der Hauptreisezeit ein täglicher D-Zug von Wien über Attnang nach Bad Aussee geführt werden, der nur in Amstetten und Linz Aufenthalt hat. Von Innsbruck wird ein täglicher D-Zug geführt werden, der mit einer Abzweigung von Schwarzach-St. Veit nach Bad Gastein eine Verbindung von München nach Bad Gastein herstellt; auch ist eine Verbesserung der Verbindung von Wien nach München über Salzburg vorbereitet. Weitere Verbesserungen des Verkehrs sind auf der Südbahnstrecke über Klagenfurt, Aßling, Görz nach Triest in Vorbereitung, doch bedarf es noch hierüber Verhandlungen mit Südslawien.

Selbstverständlich soll, wenn die bereits hinsichtlich der internationalen Anschlußzüge erwähnten Vorbedingungen, die auch für den innerösterreichischen Verkehr gelten, erfüllt sind, auch der Nahverkehr eine entsprechende Ausgestaltung erfahren. Das Endergebnis der in diesem Sommer zur Verwirklichung vorbereiteten Pläne würde Österreichs Eisenbahnverkehr, der bis jetzt etwa 30% der Verkehrsdichtigkeit vor dem Kriege beträgt, auf 55 bis 60% steigern.

Die Vermehrung des innerösterreichischen Eisenbahnverkehrs setzt auch voraus, daß die Länder die in den letzten Jahren geübten Absperrungsmaßregeln nicht wiederholen. Heute besteht allerdings eine Grenzkontrolle nur noch an der steiermärkischen und Vorarlberger Grenze, aber man muß darauf gefaßt sein, daß mit Beginn der Reisezeit wieder neuerliche Verschärfungen von den Ländern eingeführt werden. Darüber soll in einer Aussprache, welche das Bundesministerium mit den Vertretern der Länder in der nächsten Zeit herbeiführen will, Klarheit gewonnen werden.

— **Österreichisch-adriatischer Güterverkehr.** Mit 1. Februar d. J. ist ein einstweiliger Eisenbahngütertarif für den bezeichneten Güterverkehr zur Ausgabe gelangt, der direkte Frachtsätze in Lirewährung für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Triest einerseits und Stationen der österreichischen Staatsbahnen, der Südbahngesellschaft (österreichische Stationen), der Graz-Köflacher Eisenbahn, der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn anderseits enthält. Empfindlicheren Kursschwankungen, die eine Erhöhung oder Herabsetzung der Frachtsätze erforderlich machen, wird für die Folge durch Verlautbarung prozentueller Zu- oder Abschläge Rechnung getragen werden. Abdrucke dieses Tarifes sind bei den beteiligten Verwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen und weiter auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, 1. Bez., Biberstraße 16, zum Preise von 150 K für das Stück erhältlich.

— **Die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn.** Für die Wiedereröffnung des Betriebes der Stadtbahn hat kürzlich Dr.-Ing. Friedrich Merkl in der „N. Fr. Pr.“ erwägenswerte Vorschläge erstattet. Er sieht von einer Betriebseröffnung als Dampfbahn wegen der Schwierigkeit der Kohlenbeschaffung und ihrer Kosten vollständig ab. Mit Rücksicht auf die gegenwärtig außerordentlich hohen Kosten der Ausrüstung einer Strecke zur elektrischen Vollbahn und der Stromzuleitungen von entfernter gelegenen Kraftzentralen tritt er auch gegen die übliche Stromzuführung ein, obwohl sie bei häufiger Zugfolge technisch und kaufmännisch die beste Lösung ergeben würde. Dagegen hält Merkl es für wirtschaftlich und möglich, daß man die während der Nacht nicht benötigte elektrische Kraft in Speicherbatterien sammle, um nach dem bewährten Muster der preußischen Staatsbahnen die Stadtbahn mittels Triebwagen zu betreiben. Wenn auch gegenüber dem Betriebe mit der elektrischen, die Akkumulatorenlokomotive teuerer sei, wären dafür ihre Motoren und übrigen Einrichtungen billiger. Auch könnten die verhältnismäßig hohen Verluste in den Speicherbatterien durch Stromrückgewinn im Gefälle teilweise wettgemacht werden. Da hierbei die Stadtbahnanlagen bis auf die Einrichtung einfacher und billiger Ladestationen unverändert benutzt werden könnten, wäre eine vollständige Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse und die jederzeitige Auflassung schlechter Linien zugunsten verkehrsbedürftigerer möglich. Der Verkehr könnte im gleichen Maße wie der Ausbau der für Wien erforderlichen Wasserkräfte fortschreiten und diese dabei bei Tag und Nacht voll-

ständig ausgenutzt werden, was die sicherste Gewähr für die Einträglichkeit eines Elektrizitätswerkes gibt. Auch der mit der Dampflokomotive unwirtschaftliche Verschubdienst und der Betrieb auf kurzen Lokalbahnstrecken wäre mit Kraftspeicherlokomotiven zu besorgen.

Wenn aber endlich doch zum Betriebe der Stadtbahn mittels direkter Stromzuführung übergegangen werden könne, wären auch die an elektrisch betriebenen Fernbahnen anschließenden Lokalbahnen mit den von der Stadtbahn freiwerdenden Kraftspeicherlokomotiven und Triebwagen zu betreiben.

Zu gleicher Zeit hat der Präsident des Wasserkraft- und Elektrizitäts-Wirtschaftsamtes, Abgeordneter Dr. Ellenbogen, über die Erfolglosigkeit berichtet, ausländisches Kapital für den Ausbau der Wasserkräfte zu erlangen, wobei die Regierung fürchte, dafür eine Anleihe zu begeben, während die Österreichische Bodenkreditanstalt für den Ausbau anderer Wasserkräfte binnen wenigen Tagen 1¼ Milliarden Kronen Obligationen habe begeben können. Dr. Ellenbogen berechnet mit 224 Millionen Kronen den Schaden Österreichs, weil man versäumte, fünf Milliarden Kronen zu 4% zu begeben, was jährlich 200 Millionen Kronen an Zinsen gekostet hätte, während der Brennstoff jährlich 424 Millionen Kronen erfordert. Eine elektrische Lokomotive koste gegenwärtig in der Schweiz eine Million Franken, was zum Kurse von 98,35 K für den Franken 98 350 000 K ergibt, während die gleiche Lokomotive in Österreich nur 30 Millionen koste, also um 68 350 000 K weniger. Dabei seien vom 1. Februar bis zum 1. Oktober 1920 die Kosten des mechanischen Teiles einer Lokomotive um 199%, des elektrischen Teiles um 9,5% gestiegen, was für 20 elektrische Güterzuglokomotiven für die Bergstrecke monatlich 22 Millionen Gewinn ergeben hätte.

Daß die Wasserkraftwerke vorerst in den Alpen und nicht eine Wasserkraftanlage in Wien errichtet wurde, begründet Dr. Ellenbogen damit, daß bisher weder die technischen noch die politischen Fragen vollständig geklärt seien und es füglich einerlei sei, wo mit Investitionen begonnen werde, um Kostenersparnisse zu erzielen. (Stimmt nicht, da durch Verwendung des elektrischen Stromes bei Gebirgsstrecken in den Alpen, wohin sich die Kohlenzufuhr am meisten verteuert, am sparsamsten gewirtschaftet würde). Man hoffe übrigens in absehbarer Zeit auch Wien und das Industriegebiet aus zunächst gelegenen Wasserwerken mit Elektrizität von rund 300 000 PS versorgen zu können. Dann wird man auch in Wien von dem Stadtbahnverkehr mit Akkumulatorlokomotiven absehen können. L. R.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde: der Titel eines Sektionschefs dem Ministerialrate im Bundesministerium für Verkehrswesen Ing. Johann Rihoschek; der Titel und Charakter eines Ministerialrates den Sektionsräten im Bundesministerium für Verkehrswesen Otto Pilz, Dr. Karl Allgäuer und Dr. Franz Srbik sowie dem Oberbaurate in diesem Ministerium Ing. August Kroitzsch; der Charakter der V. Rangsklasse dem Sektionsrate im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Viktor Hiller; der Titel eines Ministerialrats dem Sektionsrate im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Gustav Huber; der Titel und Charakter eines Hofrates dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Staatsbahndirektorstellvertreter Dr. Artur Kapaun; der Titel eines Hofrates dem nautischen Oberinspektor im Bundesministerium für Verkehrswesen Bernhard Jülg und dem mit dem Titel eines Regierungsrats ausgezeichneten Zentralinspektor der österr. Staatsbahnen Dr. Franz Hilscher; der Titel und Charakter eines Sektionsrates den Ministerialsekretären im Bundesministerium für Verkehrswesen Theodor Zsibrita, Dr. Richard Katziantschitsch, Dr. Friedrich Steiner und Dr. Oskar Keidel; der Titel eines Sektionsrates den Ministerialsekretären im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Ernst Appelt, Dr. Karl Wenzl und Dr. Artur Mascha; der Titel und Charakter eines Oberbaurates den Bauräten im Bundesministerium für Verkehrswesen Ing. Emmerich Hegenbarth, Ing. Alfons Obermayer, Dr. techn. Ing. Ewald Bing, Ing. Josef Hoschtalek, Ing. Hugo Ullmann und Ing. Otto Schießel; der Titel eines Oberbaurats den Bauräten im Bundesministerium für Verkehrswesen Ing. Heinrich Kiessewetter, Ing. Friedrich Steinhäusl, Ing. Rudolf Sequens, Ing. Gustav Perner und Ing. Emmerich Karner; der Titel und Charakter eines Baurates dem Maschinenoberkommissär im Bundesministerium für Verkehrswesen Ing. Walter Fikeis; der Charakter der VIII. Rangklasse den Rechnungsrevidenten im Bundesministerium für Verkehrswesen Ferdinand Kretschmer, Alois Kallischek, Alfred Rybiczka, Ernst Bottenstein, Egon Axmann und Friedrich Pirker; der Titel und Charakter eines Hilfsämterdirektors dem Hilfsämterdirektionsadjunkten im Bundesministerium für Verkehrswesen Viktor Diener.

Genehmigt wurde: die Einreihung in die III. Rangklasse ad personam der Sektionschefs im Bundesministerium für Verkehrswesen Ing. Friedrich Fischer-Zickhartburg und Ing. Bruno Enderes; desgleichen in die IV. Rangklasse ad personam des Ministerialrates im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Paul Hopfgartner und des mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektors Dr. Gustav Scheikl; die Einreihung in die V. Rangklasse ad personam unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe des mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Staatsbahndirektorstellvertreters Ing. Josef Kordin; die Einreihung in die V. Rangklasse ad personam der mit dem Titel und Charakter eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektorstellvertreter Dr. Hugo Niedermoser und Ing. Hans Siegmund.

Ernannt wurden: zum Sektionschef im Bundesministerium für Verkehrswesen der mit dem Titel eines Sektionschefs bekleidete Ministerialrat Dr. Walter Rodler; zu Ministerialräten im Bundesministerium für Verkehrswesen die mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrats bekleideten Sektionsräte Dr. Hans Jaschke und Dr. Anton Stumpf, der mit dem Titel eines Ministerialrates bekleidete Sektionsrat Dr. Karl Suchofsky, der Oberstaatsbahnrat Adolf Grundl, der Sektionsrat Carl Mersi, der mit dem Titel eines Ministerialrates bekleidete Sektionsrat Dr. Max Obentraut, der Oberstaatsbahnrat Dr. Ferdinand Titze und der Sektionsrat Dr. Guido Gerhold, der Oberbaurat Ing. Karl Hohenegger, die mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrates bekleideten Oberbauräte Ing. Rudolf Lessel und Ing. Franz Hölzlhuber, die mit dem Titel eines Zentralinspektors bekleideten Oberstaatsbahnräte Ing. Justus Schubert und Ing. Max Singer sowie die mit dem Titel eines Oberbaurates ausgezeichneten Oberstaatsbahnräte Ing. Hans Lein, Ing. Alois Bierbaumer und Dr. techn. Ing. Max Pernt; zum Hofrate der mit dem Titel und Charakter eines Hofrats bekleidete Obersanitätsrat im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. med. Andreas Bogdan; zu Sektionsräten im Bundesministerium für Verkehrswesen die mit dem Titel und Charakter eines Sektionsrates bekleideten Ministerialsekretäre Dr. Friedrich Much und Ing. Friedrich Hohenbühel, der Ministerialsekretär Johann Freyborn, der mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleidete Staatsbahnrat Dr. Julius Vollhofer und der Ministerialsekretär Dr. Wilhelm Rottleuthner; zu Oberbauräten im Bundesministerium für Verkehrswesen die mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurates bekleideten Bauräte Ing. Franz Gärtner, Ing. Ludwig Friedberger, Ing. Richard Trost und Ing. Karl Schnürer, der mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleidete Staatsbahnrat Ing. Friedrich Schläfrig, die Staatsbahnräte Ing. Friedrich Hromatka und Ing. Felix Pollak, der mit dem Titel eines Oberstaatsbahnrates bekleidete Staatsbahnrat Ing. Friedrich Schuster, die Staatsbahnräte Ing. Hugo Fechtner und Ing. Viktor Jank sowie die Bauräte Ing. Johann Schwanzer und Ing. Rudolf Lorenz; zu Ministerialsekretären die mit dem Titel eines Staatsbahnrates bekleideten Bahnoberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Dr. Josef Dolp, Dr. Ernst Jaroschin, Dr. Günther Berka und Dr. Wilhelm Felbinger, ferner die Bahnoberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Oswald Just, Dr. Paul Kovacs, Dr. Maximilian Matiej, Dr. Rudolf Moßmann, Dr. August Saal, Dr. Bernard Großmann, Dr. Hermann Karplus, Dr. Josef Trebesiner, Dr. Adolf Friedl, Dr. Erwin Naswetter, Dr. Benno Hummel, Dr. Rudolf Scheidl, Dr. Hermann Schumy, Josef Hahn, Dr. Rudolf Pflichtenheld, Dr. Ernst Altenberger und Dr. Rudolf Kotzmann; zu Bauräten die Staatsbahnräte Ing. Karl Machan und Ing. Anton Korber, die mit dem Titel eines Staatsbahnrates bekleideten Bauoberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Ing. Ernst Winkler und Ing. Josef Cinibulk, ferner der Assistent der technischen Hochschule in Wien Ing. Karl Tindl sowie die Bauoberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Dr. techn. Ing. Karl Riepl und Ing. Erwin Deinlein, schließlich die Maschinenoberkommissäre der österreichischen Staatsbahnen Ing. Friedrich Vomberg und Ing. Alexander Lehners.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eine Vertretung der deutschen Reichseisenbahnen in Prag.** Vom Prager Tarif- und Speditionsanzeiger Globus wird uns geschrieben: Mit Zustimmung des tschechoslowakischen Eisenbahnministeriums haben die deutschen Reichseisenbahnen einen ihrer Beamten, und zwar den Verkehrsinspektor

Freytag von der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden, nach Prag abgeordnet, um die wirtschaftlichen und freundnachbarlichen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Verwaltungen zu fördern. Inspektor Freytag war, wie wir erfahren, früher der Eisenbahndirektion Zwickau (Sachsen) zugeteilt und hatte auf diesem Posten reichlich Gelegenheit, durch ständige Fühlungnahme mit den Kreisen des Handels und der Industrie deren Wünsche und Beschwerden kennen zu lernen und insbesondere auch auf dem Gebiete des Grenzverkehrs praktische Erfahrungen zu sammeln, die ihn zum geeigneten Vertreter und Förderer der deutsch-tschechoslowakischen Verkehrsfragen erscheinen lassen. Inspektor Freytag, welcher der Deutschen Gesandtschaft in Prag zugeteilt ist, hat sich auch zur Entgegennahme von Wünschen der Verkehrsinteressenten bereiterklärt, soweit es sich um Angelegenheiten der deutschen Reichseisenbahnen handelt. (Adresse: Deutsche Gesandtschaft, Prag, Paßstelle, Havlíčekplatz 7.)

Ungarn.

— **Direkte Zugverbindungen von Budapest nach Paris und Berlin.** Auf der internationalen Fahrplankonferenz am 1. bis 3. Dezember v. J. sind mit Vertretern der Tschechoslowakischen Eisenbahnen Vereinbarungen über eine vom 1. Juli d. J. ab ins Leben tretende direkte Zugverbindung zwischen Budapest und Paris abgeschlossen worden. Die Züge werden über Preßburg, Prag, Eger, Nürnberg, Stuttgart, Karlsruhe und Straßburg geführt. Die Fahrt von Budapest nach Paris wird 49 Stunden dauern. Ein Umsteigen erfolgt nur einmal, und zwar in Prag. Eine zweite direkte Zugverbindung, die am 1. Juni ins Leben tritt, wird zwischen Budapest und Berlin eingerichtet werden. Dieser Zug wird von Konstantinopel ab laufen und über Sofia und Belgrad in Budapest eintreffen und ohne Aufenthalt zwischen Budapest und Karlsbad weitergeführt werden.

— **Ausweise für öffentliche Angestellte und Militärpersonen auf der Südbahn.** Nach einer Mitteilung der Südbahndirektion werden die von der Direktion der Staatsbahnen mit Photographie versehenen Ausweise öffentlicher Beamten, Polizeiorgane und Militärpersonen für das Jahr 1921 mittels einer Einlage auch für die Südbahnlinien gültig gemacht werden. Anspruch auf diese Ausweise haben diejenigen, für die auch im Jahre 1920 ein solcher bestand.

— **Beschränkung der Haftung der Eisenbahnen für Gepäck.** Auf Grund eines Erlasses des Handelsministers ist mit Wirksamkeit vom 15. Januar d. J. die Haftung der Eisenbahnen für Verlust, Gewichtsverminderung (Teilverlust) oder Beschädigung von Reisegepäck auf höchstens 50 K für 1 kg festgesetzt worden.

— **Erhöhung des Zollaufgeldes.** Der bei Zahlung der Zölle in Banknoten zu entrichtende Zollaufschlag wurde mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 ab von 1900 % auf 2400 % erhöht. Demnach beträgt der Gesamtbetrag des in Banknoten zu entrichtenden Zolles das fünfundzwanzigfache des tarifmäßigen Satzes.

— **Die Frage der Elektrisierung der Staatsbahnen.** Es wurde an dieser Stelle bereits wiederholt darauf hingewiesen, daß der Eisenbahnverkehr infolge der niederschmetternden Friedensbedingungen und der Knappheit an Kohlen nicht aufrechterhalten werden kann und aus diesen Gründen die Elektrisierung der Eisenbahnen in den Vordergrund des allgemeinen Wirtschaftslebens tritt. Bekanntlich betrug der gesamte Kohlenverbrauch in Friedenszeit auf den Linien des ungarischen Eisenbahnnetzes durchschnittlich 22 % des gesamten Kohlenverbrauchs, d. h. 3,3 Millionen von rd. 15 Millionen Tonnen. Wird nun außer dem Umstand, daß die nur im beschränkten Maße zur Verfügung stehende Braunkohle nur zum Teil zur Beförderung der Güterzuglokomotiven verwendbar ist, in Erwägung gezogen, daß zum Dampfbetrieb einiger Lokomotivarten ausländische Kohle von hohem Heizwert unbedingt herangezogen werden muß, so liegt es klar auf der Hand, daß das einzige Mittel, den Betrieb unseres Eisenbahnverkehrs zu sichern, in der Elektrisierung der Eisenbahnen besteht. Es ist daher mit Genugtuung zu begrüßen, daß der neue Handelsminister Ludwig Hegyeshalmy diese hochwichtige Frage einer zufriedenstellenden Lösung zuzuführen beabsichtigt. — Es besteht ferner die Absicht, die Kraft der in der Gegend von Kecskemet, Debrecen und im Csongrader Komitat bereits erschlossenen und noch zu erschließenden Erdgasquellen in elektrische Kraft umzusetzen, die für den Zugbetrieb mit herangezogen werden soll. Die ausführlichen Entwürfe eines Programms der Elektrisierung der ungarischen Staatsbahnen sind bereits fertiggestellt, und es unterliegt keinem Zweifel, daß diese für das gesamte Wirtschaftsleben wichtige Frage in Kürze verwirklicht werden kann.

— **Vorbereitung des neuen ungarischen Zolltarifs.** Nach den Bestimmungen des Friedensvertrages von Trianon ist Ungarn zwar verpflichtet, den autonomen Zolltarif, der für das frühere große gemeinsame Zollgebiet aufgestellt wurde, sechs Monate nach Inkrafttreten des Friedensvertrages noch bestehen zu lassen, trotzdem muß mit den Vorarbeiten des selbständigen ungarischen Zolltarifs begonnen werden, zumal da die Vorbereitung eines tadellosen Zolltarifs viele Monate in Anspruch nimmt. Es schien daher angebracht, die zollpolitische Zentrale zur Stellungnahme in dieser hochwichtigen Frage zu ersuchen, die jüngst diesem Ersuchen der Fachleute entsprechend eine Sitzung abgehalten hat, in der nach den Ausführungen hervorragender Fachleute der Direktor der Zollzentrale Géza Zenozel in großen Zügen das Arbeitsprogramm der Vorbereitungen entwickelte. Schließlich berichtete Kammersekretär Dr. Artur Székely über die Vorarbeiten, die zu den mit den Nachfolgestaaten zu vereinbarenden Handelsverträgen im Gange sind. Zunächst dürfte der Handelsvertrag mit der Tschecho-Slowakei zum Abschluß kommen.

— **Ratifizierung des ungarisch-schweizerischen Güteraustauschübereinkommens.** Aus der Schweiz ist an die ungarische Regierung die telegraphische Nachricht gekommen, daß die zwischen den Bevollmächtigten Ungarns und der Schweiz Ende Dezember 1920 zustandegekommenen Vereinbarungen über den gegenseitigen Warenaustausch im Auftrag des Bundesrates vom Leiter des volkswirtschaftlichen Departements unterfertigt worden sind. Im Sinne des bis 31. März d. J. geltenden Übereinkommens verpflichtet sich die eidgenössische Regierung zur Erteilung von Ausfuhrbewilligungen für 30 Wagenladungen Kondensmilch, 50 Wagenladungen Ammoniaksoda und für Mühlenbeuteltuch. Ferner werden aus dem Möbeleinfuhrkontingent, das die eidgenössische Regierung feststellen wird, 20 % der ungarischen Möbelausfuhr vorbehalten. Hingegen verpflichtet sich die ungarische Regierung, der Ausfuhr von 200 Wagenladungen Mais, 200 Wagen Hafer, 10 000 hl Wein und Glühlampen im Werte bis 200 000 Franken die Bewilligung zu erteilen. Das ungarische Güterverkehrsbüro fordert im Zusammenhang hiermit die ungarischen Kaufleute auf, die ihre bereits früher in der Schweiz gekauften Waren bisher nicht hereinzubringen vermochten, die Menge und Art dieser Waren unverzüglich dem Büro anzumelden.

— **Deutsches Musterwarenlager in Budapest.** Da Ungarn zurzeit von den westlichen Märkten abgeschnitten ist, bezieht es den größten Teil jener Waren, die in Deutschland erzeugt werden, über Wien. Um diesem Übelstande abzuhelfen, gedenkt der Deutsch-Österreich-Ungarische Wirtschaftsverband in Budapest Musterwarenlager zu errichten. Es wäre dann möglich, den ungarischen Kaufleuten deutsche Erzeugnisse direkt zukommen zu lassen und ihnen deren Einkauf zu vermitteln. Die Verordnung über die Vormerkelager dürfte den Wirtschaftsverband veranlassen, große Sammellager einzurichten, die auch dem Durchgangshandel gute Dienste leisten könnten.

— **Der Güterverkehr mit Polen.** Die Miskolczer Handels- und Gewerbekammer hat zur Aufnahme des direkten Wirtschaftsverkehrs mit Polen einen Entwurf ausgearbeitet.

Niederlande.

— **Eisenbahnerversammlungen.** Am Sonntag, dem 30. Januar. wurden vom Eisenbahnpersonal zwei Versammlungen abgehalten. Die eine des Beamtenverbandes und des Neutralen Verbandes tagte in Utrecht und befaßte sich mit den nachfolgenden Wünschen: 1. Gleichstellung der Pensionsregelung des Eisenbahnpersonals mit der neuen Regelung bei den Staatsangestellten; 2. völlige Einführung der neuen Bestimmungen betr. die Dienst- und Ruhezeiten (diese ist wegen Mangels an geübtem Personal durch zahlreiche Beurlaubungen verschoben worden; 3. Mitbestimmungsrecht des organisirten Personals bei der Verwaltung der Eisenbahnen. Dieses letztere wird durch das neue Abkommen zwischen dem Staat und den Eisenbahnverwaltungen, infolge dessen die Regierung sechs Stellen im Aufsichtsrat zu besetzen hat, ermöglicht.

In Amsterdam behandelte die Versammlung des Niederländischen Vereins des Eisenbahnpersonals (soz. dem.) das „Eisenbahnelend“. Die Ernennung eines Ausschusses durch den Minister zur Untersuchung der Ursachen des Elends

wurde mit Genugtuung begrüßt. Auch hier wurde der Wunsch auf Bewilligung eines Mitbestimmungsrechts bei der Verwaltung der Eisenbahnen ausgesprochen und auf die Nichtbefolgung der Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten hingewiesen. Die heutigen Eisenbahnverhältnisse müssen — nach der Meinung der Versammlungsteilnehmer — Haß und Widerstand erregen. Im übrigen ist in der Eisenbahnerbewegung seit der Feststellung der neuen Lohnsätze und der neuen Dienstverhältnisbestimmungen (Ende Dezember) eine ziemliche Ruhe eingetreten.

Uebrige europäische Länder.

— **Großer Betriebsverlust der dänischen Staatsbahnen.** Die dänischen Staatsbahnen haben nach einer kürzlich veröffentlichten Übersicht im Monat November 1920 einen Fehlbetrag von 8 Millionen Kr. gehabt. Für April bis November macht der Fehlbetrag 18 400 000 Kr. aus. Man erwartet für den restlichen Teil des Betriebsjahres Dezember bis März einen noch größeren Fehlbetrag. Das Ergebnis ist um so merkwürdiger, als die Tarife während des Jahres bedeutend erhöht wurden und zwar für den Personenverkehr um 33 % und für den Güterverkehr um 50 %. Dr. S.

— **Bahnen in Südjütland.** Nach Ingeniören ist die bisherige Länge der dänischen Staatsbahnen (2107 km) mit der in der Nacht vom 16. auf 17. Juni 1920 erfolgten Übernahme früherer deutscher Reichsbahnen in Südjütland um ungefähr 250 km gewachsen. Die Grenze geht westlich etwa 4 km südlich der Station Tondern und östlich unmittelbar südlich der Station Pattburg. Von den übernommenen Bahnen sind doppelgleisig Tondern-Grenze (etwa 4 km) und Pattburg-Tingleff (ungefähr 15 km), die übrigen Teile sind eingleisig. Dr. S.

— **Die Grenzbahnaufgaben im schwedischen Regierungsbezirk Bohuslän.** Über die brennenden Eisenbahnaufgaben im Regierungsbezirk Bohuslän und deren Zusammenhang mit dem skandinavischen Auslandverkehre haben wir S. 906/1920 d. Ztg. nach „Svenska Dagbladet“ eingehend berichtet. Dem gleichen Blatte entnehmen wir über den neuesten Stand der Sache folgendes: Die schwedische Eisenbahndirektion hat nunmehr den eingeforderten Bericht über die Eingaben der Länsregierung von Gothenburg und Bohus gemacht, die dahin zielen, daß im Zusammenhange mit den Erhebungen über die Zusammenknüpfung des schwedischen und norwegischen Eisenbahnnetzes eine allseitige und voraussetzungslose Untersuchung vom Staate aus erfolgen möchte, wie das Bedürfnis des Eisenbahnverkehrs für Vette, Bullaren und Söderbygden am besten befriedigt werden könnte. Die Direktion gibt eine Übersicht dessen, was in der Sache der Zusammenknüpfung der Eisenbahnnetze bisher geschehen ist. Von norwegischer Seite ist kürzlich eine Anregung insofern erfolgt, als die Hauptdirektion der norwegischen Staatsbahnen in Schreiben vom 3. September und 27. Oktober v. J. mitteilte, die Hauptdirektion beabsichtige, in den Staatsanschlag für 1921/22 gewisse Beträge für Einzeluntersuchungen teils der Linie Fredrikshald-Bullaren, teils der Linie über Svinesund einzusetzen. Da die Frage der Zusammenknüpfung damit wieder dringend geworden ist, will sich die schwedische Staatsverwaltung der Anordnung der Maßnahmen nicht entziehen, die für den Teil Schwedens erforderlich sind, um soweit Klärung zu erhalten, daß ein Beschluß über die geeignetste Art der Zusammenknüpfung gefaßt werden kann. Da solche Erhebungen mehr von verkehrstechnischen und volkswirtschaftlichen als technischen Gesichtspunkten ausgehen müssen, und da man im Zusammenwirken mit den norwegischen Behörden erst ermitteln muß, inwieweit diesen verschiedenen Gesichtspunkten Bedeutung zuzumessen ist, stellt die Direktion der schwedischen Regierung anheim, der norwegischen Regierung die Bildung eines gemischten schwedisch-norwegischen Ausschusses vorzuschlagen mit der Aufgabe, Vorschläge über die Zusammenknüpfung der beiden Eisenbahnnetze zu machen. Dr. S.

— **Schwedische Privatbahnen.** Zurzeit finden bei der schwedischen Eisenbahndirektion Untersuchungen über die Tarifverhältnisse der schwedischen Privatbahnen statt. Aus Anlaß der hohen Kohlenpreise, die in letzter Zeit bei gewissen Privatbahnen auftraten, sind von einem Teil der Eisenbahnverwaltungen gewisse Angaben verlangt worden. Von Januar bis September 1920 betrugen die Einnahmen der schwedischen Privatbahnen 209,99 Millionen Kronen, die Ausgaben 188,91 Millionen Kronen, der Überschuß also 21,08 Millionen Kronen. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres war der Gewinn 4,84 Millionen Kronen. Dr. S.

— **Verteilung von Branddepots auf das schwedische Eisenbahnnetz.** Der eigenartige Gedanke, über das ganze schwedische Eisenbahnnetz zum öffentlichen Nutzen Branddepots auf die wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte zu verteilen und auf Staatskosten einzurichten (vgl. Nr 40/1920, S. 467 d. Ztg.) ist nunmehr zur Ausführung bereit. Die Eisenbahndirektion hat bei der Regierung entsprechenden Antrag gestellt. Auch die Privatbahnen, die dabei ihrer eigenen Branddepots verlustig gehen, haben keinen Einspruch erhoben. Es sollen genau 50 Depotstellen werden. Die Einrichtungskosten einschließlich der Beschaffung von Eisenbahnwagen und geeigneten Gleisen belaufen sich auf 2 794 000 Kr. Dr. S.

— **Bau neuer Wagen der schwedischen Staatsbahnen in eigenen Staatsbahnwerkstätten.** Die schwedischen Privatwerkstätten haben sich an die Regierung mit der Bitte gewendet, es möchten zur ungestörten Aufrechterhaltung des Privatwerkstättenbetriebes Wagenbestellungen gemacht werden. Die Eisenbahndirektion hat hierauf erwidert, daß vorderhand keine Wagen bei Privatwerkstätten bestellt werden könnten. Der Reichstag habe für das laufende Jahr 19 600 000 Kronen für Anschaffung rollenden Materials angewiesen, und hiervon seien 9 000 000 für „Wagenanschaffungen bestimmt. Über 1 965 000 Kr. für Anschaffung von 115 Güterwagen und zwei Personendrehgestellwagen aus Stahl hat die Direktion schon verfügt. Von den übrigen verfügbaren Mitteln sind ungefähr 1 800 000 Kr. für Erzwagen vorgesehen. Von diesen Neuanschaffungen sind 90 Wagen bei den eigenen Staatsbahnwerkstätten bestellt, weniger wegen dringenden Wagenbedarfes, als um dem Werkstätten- und Maschinenpersonal Beschäftigung zu verschaffen, da der Verkehrsrückgang eine Minderung der Werkstättenarbeiten für Unterhaltung des rollenden Materials veranlaßt hat. Aus gleichem Anlaß will die Eisenbahndirektion noch weitere Wagen um den rund berechneten Betrag von 27 000 000 Kr. bei den Staatsbahnwerkstätten herstellen lassen. Die zwei Personendrehgestellwagen sind bei den Wagenfabriken in Görlitz bestellt. Man hat es nämlich für angezeigt gehalten, bei den Staatsbahnen in Bälde derartige Wagen in ihrer praktischen Verwendung zu erproben. Solche Wagen haben sich sowohl in Europa wie in Amerika immer mehr eingeführt, teils auf Grund ihrer größeren Stärke, teils auf Grund ihrer größeren Sicherheit bei Unglücksfällen. Nachdem so die Wagenherstellung in eigenen Staatsbahnwerkstätten mit Mitteln bedacht ist, bleiben für andere Wagen als Erzwagen nur noch 2 500 000 Kr. übrig. Mit der Anschaffung von Erzwagen soll nach Übereinkunft mit der A.-G. Loussavara-Kirunavara so lange gewartet werden, bis die Gesellschaft den Bedarf als dringend erkennt. Den übrigbleibenden Betrag von 2 500 000 Kr. hält die Eisenbahndirektion nicht für übermäßig groß, um ihn nicht für weitere Wagenherstellung in eigenen Staatsbahnwerkstätten vorzuhalten für den Fall, daß auf Grund weiteren Verkehrsrückganges die Unterhaltung des rollenden Materials weiter abnehmen sollte. Die Privatwerkstätten gehen sonach vorderhand leer aus. Dr. S.

— **Unmittelbare Verkehrsverbindung Helsingfors-Berlin?** Nach Nachrichten aus Helsingfors schlägt der deutsche Vertreter in Riga eine unmittelbare Verkehrsverbindung Helsingfors-Reval-Riga-Kowno-Berlin vor. Deutschland würde alle Züge zur Verfügung stellen. Solange noch eine Dampffährenverbindung Reval-Helsingfors mangelt, müßten sich die Dampferfahrten dem Zugfahrplan anpassen. Dr. S.

— **Mangel an Heizstoff in Rußland.** Eine Kundgebung der Regierung an alle Gouvernements- und Kreiskomitees beschäftigt sich mit dem Mangel an Heizmaterial, der neuerdings drohenden Umfang annehme, den Bahnverkehr lahmlege, die Einfuhr von Nahrungsmitteln verzögere und zur Kürzung der Rationen zwinge. In den nächsten zwei Monaten müsse die Sowjetpartei daher ihre ganze Kraft auf die V e r s o r g u n g d e r E i s e n b a h n e n m i t H e i z m a t e r i a l vereinigen. Vom erfolgreichen Verlauf der Holzbereitstellung und Anfuhr hänge die Ausführung des Planes für den Wiederaufbau der Industrie und des Verkehrswesens und die Anfuhr von Brot zu den Verbrauchsmittelpunkten für das ganze laufende Jahr ab. Bis zum 1. Januar sei ein Fünftel dessen angefahren worden, was laut Auftrag des Verteidigungsrates angefahren werden sollte.

— **Von den russischen Eisenbahnen.** Nach Nachrichten aus Helsingfors ist Trotzki vom Posten als Volkskommissar in Rußland zurückgetreten. Der frühere Kommissar bei der Permbahn, namens Emsjanow, ist sein Nachfolger. Eine Änderung der Sowjeteisenbahnpolitik ist nicht anzunehmen. Emsjanow hat in einem Berichte ein überaus düsteres Bild von dem Stande der russischen Eisenbahnen entworfen. Es wird nach seiner Ansicht mindestens 5 Jahre dauern, bis ord-

nungsmäßige Verhältnisse auf diesem Gebiete hergestellt sind. Bei der Schneeschmelze im Frühjahr befürchtet man eine Katastrophe, da die Schwellen schon solange auf der Strecke liegen, daß sie durchmorscht sind. Augenblicklich wird der Verkehr durch mächtige Schneefälle stark behindert. 120 000 Arbeiter wären erforderlich, um die Bahn vom Schnee freizumachen. Nach Erzählungen russischer Flüchtlinge aus Petersburg ist der Straßenbahnverkehr wegen Brennstoffmangels eingestellt, der Vorortverkehr nur zeitweise im Betrieb. Man kann bei Benutzung eines Vorortzuges unglaubliche Sachen erleben. Plötzlich bleibt der Zug mitten auf der Bahn stehen, und das Zugpersonal holt sich Holz von irgendeiner verlassenen, halb niedergerissenen Villa. In Petersburg und an der Grenze rüstet man sich eifrig für die Wiederaufnahme der Verbindungen mit Finnland. Bahnhöfe und Güterhallen werden ausgebessert, Züge in Ordnung gebracht, verwendbare Wagen von anderen Bahnen gesammelt. Man hofft vor allem, 50 000 Klafter Brennholz und große Mengen Papier von Finnland hereinzubekommen. Als Ausfuhrwaren werden Tabak und Roßhaare, die auf Lager sind, genannt. Man betrachtet Finnland als Fenster gegen Europa hin, da die Verbindungen über Estland sehr schwierig sind.

Ob das aufsehenerregende russisch-amerikanische Pacht- und Lieferungsübereinkommen, von dem wir in Nr. 1, S. 18 d. Ztg. berichteten, und das auch großartige Eisenbahnlieferungen umfassen sollte, schon zum Abschluß gebracht ist oder nicht, ist nicht festzustellen. Der stellvertretende Vorstand des höchsten Wirtschaftsrates in Rußland, Lomow, erklärt, daß das Abkommen mit Vanderlip über die Ausnutzung von Kamtschatka und Ostsibirien jetzt im einzelnen ausgearbeitet sei und einen Zeitraum von 60 Jahren umfassen solle. Anderseits hat der aus Amerika ausgewiesene Sowjetgesandte Martens erklärt, daß die Sowjetregierung infolge seiner Ausweisung befohlen habe, alle Verträge zwischen Sowjet- und amerikanischen Firmen, die sich zusammen auf 55 Millionen Dollar belaufen, aufzuheben. Im übrigen geht die Sowjetregierung nach wie vor mit allen möglichen Konzessionsanerbietungen zu Markte. Nachdem Krassins Sendung in London mißglückte, soll zunächst an Deutschland und Skandinavien bei der Einrichtung einer russischen Industrie gedacht sein. Die möglicherweise kommende Wiedereröffnung Rußlands für den Welthandel ist schon jetzt Gegenstand allgemeiner Mißgunst. Vor allem hat man Amerika im Verdacht, daß es trotz aller gegenteiligen Angaben den Handel mit Rußland anknüpfen und dabei England und Deutschland zuvorkommen möchte. Nach Nachrichten aus Amerika soll der russisch-amerikanische Handel schon in nächster Zeit über die Ostseehäfen und Odessa eingeleitet werden.

Nach Nachrichten über Helsingfors ist unlängst zwischen Luga und Nowgorod ein großes Eisenbahnunglück vorgekommen. Benzin, das den Bauern im Austausch gegen Lebensmittel geliefert werden sollte, explodierte. Von 82 Reisenden sind 68 tot. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1921.** In einer der ersten Nummern dieses Jahres wirft die New York Tribune einen Ausblick auf die Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens im kommenden Jahre. Die Hauptaufgabe der Eisenbahnen wird danach sein, die 6 %, die das neue Verkehrsgesetz als angemessene Verzinsung der in den Eisenbahnen angelegten Werte bezeichnet, zu verdienen. Das wird schwierig sein, wenn, wie zu erwarten, die Einnahmen zurückgehen, weil der Verkehr voraussichtlich an Umfang verlieren wird. Das Ziel, 6 % herauszuwirtschaften, muß daher durch Verminderung der Ausgaben, also durch Sparsamkeit zu erreichen gesucht werden. Auch eine gründlichere Ausnutzung aller vorhandenen Anlagen bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit wird nötig sein. Anderseits erwartet man auch ein Fallen der Preise und dadurch ein Sinken der Betriebsausgaben. Es steht z. B. in Aussicht, daß die Kohlen 1 Dollar für die Tonne billiger werden, was sehr erheblich ins Gewicht fallen wird.

Die Beziehungen zwischen den Eisenbahngesellschaften als Arbeitgeber und ihren Arbeitnehmern haben sich schon im Jahre 1920 gebessert, nachdem sie durch einen Streik stark erschüttert worden waren. Weitere Besserung wird für 1921 erwartet. Etwaige Streitigkeiten sollen örtlich, nicht für das ganze Land geschlichtet werden; der in dieser Beziehung gemachte Anfang deutet darauf hin, daß diese Regelung sich bewähren wird. Viele Bestimmungen, die, aus der Zeit des Staatsbetriebes stammend, die Leistungen der Arbeitnehmer ungünstig beeinflussen, werden voraussichtlich beseitigt werden. Möglicherweise wird auch eine Herabsetzung der Löhne zu erreichen sein.

In bezug auf große, einmalige Ausgaben wird besondere Vorsicht walten müssen. Es wird also ebenso wie im Vorjahre große Zurückhaltung bei Neuanlagen und bei der besseren Ausrüstung der vorhandenen Anlagen geübt werden müssen. Nur die Neuanlagen können geschaffen werden, die zur Beseitigung der jetzt herrschenden Übelstände, namentlich der Überbeanspruchung von Bahnhofsanlagen, unerläßlich sind und die eine bessere Ausnutzung dieser Anlagen und damit höhere Einnahmen ermöglichen. Es werden also etwa folgende Maßnahmen durchgeführt werden: Verbesserungen in der Bauart der Lokomotiven, vermehrte Verwendung schwerer Lokomotiven, Umbau von Streckenteilen mit ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, Vermehrung von Abstellgleisen und sonstigen Bahnhofsanlagen sowie Ausbau der Werkstätten, Verbesserung der Signalanlagen und der Einrichtungen für die Zugleitung. Namentlich wird aber auf eine bessere Unterhaltung aller Anlagen Bedacht zu nehmen sein; diese hat im Kriege infolge des Mangels an Arbeitskräften, Baustoffen und Ersatzteilen bekanntlich sehr gelitten.

Der Wagenpark wird erheblich verstärkt werden müssen. Im Jahre 1920 sind nur 50 000 Güterwagen, 1500 Lokomotiven und 1000 Personenwagen beschafft worden. Die ärgste Stockung im Verkehr wird als beseitigt angesehen, seit im November an die Stelle des Wagenmangels Wagenüberschuß getreten ist; dies ist wohl so zu verstehen, daß es mit Freuden begrüßt wird, daß an Stelle des ungewöhnlichen Wagenmangels wieder ein Zustand getreten ist, der den Vorkriegsverhältnissen entspricht, so daß also zwar kein wirklicher Wagenüberfluß vorhanden ist, daß aber nicht mehr Wagen fehlen, als es unter regelmäßigen Verhältnissen der Fall war. Im Kriege sind viele neue Kohlenbergwerke eröffnet worden; die Folge ist, daß in der zweiten Hälfte des Jahres 1920 die Kohlenförderung eine Höhe erreicht hat, die bis jetzt erst einmal übertroffen worden ist. Zur Bewältigung des Kohlenverkehrs ist natürlich eine vermehrte Anzahl von Kohlenwagen nötig, und diese muß ebenso wie eine Anzahl Kühlwagen, an denen erhöhter Bedarf ist, erst noch beschafft werden. Da aber die Kosten, namentlich für Bauten, im Fallen begriffen sind, wird es klug sein, mit Neubauten und Beschaffungen nicht zu eilig vorzugehen, sondern eher abzuwarten.

Die Eisenbahngesellschaften waren schon vor dem Kriege auf dem Wege, in eine Notlage zu geraten; diese Lage ist durch den Krieg noch verschärft worden. Den Eisenbahnen gelang und gelingt es nicht mehr, die nötigen Mittel für Bauten und Beschaffungen, die zu Lasten des Anlagekapitals gehen, aufzubringen. Sie können daher nicht, wie es richtig wäre, mit dem Umfang ihrer Anlagen dem zu erwartenden Verkehr vorauseilen. Das Gesetz von 1920 wird, so erwartet man, diesem Zustande ein Ende machen, indem es darauf hinwirkt, daß die Leistungen der Eisenbahnen angemessen bezahlt werden. Die Gestaltung der Verhältnisse in dieser Beziehung hängt aber nicht nur von der Entwickelung der Dinge in den Vereinigten Staaten ab, sondern die wirtschaftliche Lage der ganzen Welt wird hierauf von Einfluß sein. Vielleicht wird das Ziel, daß nämlich die Eisenbahnwerte 6 % einbringen, im Jahre 1921 noch nicht erreicht werden, aber man wird ihm doch näher kommen. Die erwartete Abwärtsbewegung im Preise des Geldes wird den Kredit der Eisenbahngesellschaften erhöhen, und so wird sich die Lage der Eisenbahnen verbessern, obgleich die Preise sinken, während letzterer Vorgang sonst den gegenteiligen Erfolg hat.

Obgleich wir keine Veranlassung haben, den Amerikanern Gutes zu wünschen, wollen wir doch die Hoffnung aussprechen, daß die gute Zuversicht, die sich in dem vorstehend wiedergegebenen, von einem Börsenfachmann verfaßten Ausblick zu erkennen gibt, berechtigt sein möge; denn die wirtschaftlichen Verhältnisse aller Völker der Welt hängen so eng zusammen, daß eine günstige Entwickelung der Dinge in den Vereinigten Staaten ihre Rückwirkung auf das deutsche Wirtschaftsleben nicht verfehlen wird.

Allgemeines.

— **Starke Triebwagenzüge.** Bei Lokomotivbetrieb, sowohl mit Dampf als mit Elektrizität als Zugkraft, ist die Länge der Züge bekanntlich in natürlicher Weise durch die Last begrenzt, die die Lokomotive zu befördern vermag. Bei Triebwagenzügen kommt diese Grenze nicht in Frage; man kann vielmehr geradezu beliebig viele Triebwagen und dazu eine angemessene Zahl von motorlosen Beiwagen, wenn sie nur in die elektrische Verbindung mit dem Führerstand einbezogen sind, zu einem Zug zusammenstellen, vorausgesetzt, daß dadurch die Leistungsfähigkeit des Kraftwerks und der Stromzuleitung nicht überschritten wird, und daß die Bahnsteiglänge die Abferti-

gung so langer Züge zuläßt, daß endlich auch die Signaleinrichtungen entsprechend ausgebildet sind. In Berlin haben die längsten Züge der Hochbahn sechs Wagen, und die Bahnsteige der neueren Haltestellen würden noch eine Vermehrung dieser Zahl um zwei zulassen. In England haben Züge mit bis zu zwölf Wagen zeitweilig im regelmäßigen Betrieb gestanden, und bei einigen besonderen Gelegenheiten ist diese Zahl sogar noch überschritten worden. In Amerika verkehren auf den städtischen Schnellbahnen meist 10-Wagenzüge, und diese Zahl mag im allgemeinen als Höchstgrenze gelten. Es ist geradezu als erstaunlich zu bezeichnen, wenn Railway Gazette zu berichten vermag, daß auf einer der Chicagoer Schnellbahnen im vergangenen Sommer 20-Wagenzüge nach einem der am See gelegenen Ausflugsorte in Verkehr gesetzt worden sind, ohne daß sich dabei Anstände ergeben hätten. Railway Gazette sagt selbst, daß diese Tatsache mit besonderem Interesse zu verzeichnen sei, und sie ist auch wirklich eine außergewöhnliche Leistung. Maßgebend für die Länge der Züge auf Hoch- und Untergrundbahnen wird meist die Länge der Bahnsteige sein, und diese lassen sich, wenn der zunehmende Verkehr die Einstellung längerer Züge bedingt, als der vorhandenen Bahnsteiglänge entspricht, bei Anlagen unter Tag nur mit außerordentlichen, bei Anlagen über Tag nur mit recht erheblichen Schwierigkeiten verlängern. Ein Hindernis für eine Verlängerung der Züge über eine gewisse Grenze hinaus können auch die Signaleinrichtungen bilden, doch lassen sich diese schon eher so umbauen, daß längere Züge verkehren können. Die Schwierigkeiten in dieser Beziehung werden aber dadurch erhöht, daß so lange Züge wohl nur auf Strecken mit stärkstem Verkehr in Frage kommen können, und bei solchen Betriebsverhältnissen spielt die Zeit, die der Zug insbesondere zur Räumung eines Stationsabschnittes braucht, und die natürlich in einem gewissen Verhältnis zur Bahnsteiglänge bzw. zur Zuglänge steht, eine wichtige Rolle. Wenn auch in Berlin in den verkehrsstarken Stunden eine Verlängerung der Züge der Hoch- und Untergrundbahn zuweilen recht erwünscht wäre, so ist doch unter den heutigen Verhältnissen eine Erhöhung der jetzt möglichen Zahl von Wagen in Anbetracht der kostspieligen baulichen Maßnahmen, die ihr bei einer Anzahl von Stationen vorausgehen müßten, ganz ausgeschlossen. Ein Triebwagenzug mit 20 Wagen ist für unsere Schnellbahnverhältnisse etwas so außergewöhnliches, daß der deutsche Fachmann geneigt ist, den englischen Bericht über den Verkehr solcher Züge in Amerika nur mit Staunen, wenn nicht sogar mit Mißtrauen aufzunehmen.

Rechtspflege.

— **Verlust beim Transport von Wein auf der Eisenbahn.** Im Juni 1919 empfing die Firma M. K. & Co. in B. von dem Weingutsbesitzer H. in C. zwei Wagenladungen Wein in Fässern. An der einen Wagenladung, die 6 Fässer im Gewichte von 6950 kg enthielt, fehlten 1509 Liter, bei der anderen, zu der 7 Fässer gehörten, war ein Verlust von 321 Litern eingetreten. Für den Ausfall verlangt die Klägerin unter Zugrundelegung eines Preises von 4,13 M. für das Liter 7557 M. Schadenersatz vom Eisenbahnfiskus. Landgericht und Kammergericht in Berlin haben die Schadenersatzklage abgewiesen. Das Kammergericht sieht eine bestimmte Ursache für das Abhandenkommen des Weins als nicht erwiesen an. Es sei wohl möglich, daß an den Fässern, die im Juni 1919 befördert wurden und 14 Tage unterwegs waren, infolge der Hitze die Dauben zusammengetrocknet und durchlässig geworden seien. Der Berufungsrichter gibt aber auch die Möglichkeit zu, daß unterwegs aus den Fässern abgezapft worden sei. Endlich führt er aus, daß bei 2 Fässern, an denen Stab- und Daubenbruch ersichtlich gewesen sei, der Gewichtsverlust durch eine Beschädigung beim Aufladen oder durch mangelhafte Verladung herbeigeführt sein könne. Deshalb erachtet er die Befreiungsvorschrift des § 459 Nr. 1 und 3 HGB. zugunsten der Beklagten für anwendbar. Gegen dieses Urteil hat die Klägerin mit Erfolg Revision beim Reichsgericht eingelegt. Der höchste Gerichtshof hat das Urteil des Kammergerichts aufgehoben, soweit darin die Klage in Höhe von 3692 M. abgewiesen worden war. In diesem Umfange ist der Rechtsstreit zur anderweiten Entscheidung an das Kammergericht zurückverwiesen worden. In seinen Entscheidungsgründen führt das Reichsgericht u. a. aus, daß die Anwendung der Befreiungsvorschrift des § 459 Nr. 1 HGB. nicht durchweg bedenkenfrei ist. Denn nach dieser Vorschrift, die dem § 86 der Eisenbahnverkehrsordnung entspricht, haftet bei Gütern, die in offenen Wagen befördert werden, die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entspringt. Die Eisenbahnverkehrsordnung macht aber eine Ausnahme von dieser Befreiungsvorschrift, wenn „auffallender Gewichtsverlust" oder „Abgang ganzer Stücke" in Frage kommt. Al „auffallender" Gewichtsabgang ist ein solcher zu versteher der dasjenige Maß übersteigt, das mit den Gefahren eine regelrecht verlaufenden Beförderung verbunden zu sein pfleg und in ihm seine Erklärung findet. Im vorliegenden Fall ist das Fehlen von 1509 Litern und 321 Litern als „auffallend im Sinne der erwähnten Bestimmungen zu bezeichnen. I solchen Fällen haftet also die Bahn, wenn — und dies Voraussetzung ist gegenwärtig von Bedeutung — die Ur sache des Verlustes unaufgeklärt geblieben ist Im weiteren führt das Reichsgericht hierzu aus, das Beru fungsgericht habe nicht feststellen können, ob tatsächlich ei Eintrocknen der Dauben oder ein Berauben der Fässer stat gefunden habe. Trotzdem habe der Berufungsrichter rechts irrtümlich die Haftungsbeschränkung auch bei auf fallendem Gewichtsverlust eintreten lassen, indem er sich au die bereits erwähnte Reichsgerichtsentscheidung bezog. I jenem Falle war ein Möbelwagen verbrannt, und infolgedesse konnte dort nicht mehr von einer unaufgeklärt gebliebene Ursache des Verlustes gesprochen werden. Das Urteil de Kammergerichts wäre mithin dem ganzen Umfange nach auf zuheben gewesen. Doch das Berufungsgericht wendet zu gunsten des Beklagten noch die Befreiungsvorschrift des § 45 Nr. 3 HGB. (§ 86 Nr. 3 EVO.) an. Diese freilich nur soweit als zwei Fässer bei der Ankunft in B. Stab- und Dauben bruch aufwiesen. Es geht davon aus, daß nach Abschnit II des Gütertarifs Teil I Abteilung B dem Absende selbst die Verladung der Güter obgelegen hab und deshalb die Eisenbahn nach der oben genannten Be freiungsvorschrift nicht hafte für den Schaden, der aus de mit dem Aufladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstehe. Weiter berücksichtig es, daß nach § 459 Abs. 2 (§ 86 Abs. 2) in Ansehung solche Schäden, die aus der fraglichen Gefahr entstehen konnten die Vermutung besteht, daß sie aus dieser Gefahr auch wirklich entstanden sind. Demgemäß gelangt es zu dem Ergebnis, daß an den beiden Fässern mit Stab- und Daubenbruch der Gewichtsverlust auch durch eine Beschädigung beim Aufladen oder durch mangelhafte Verladung her beigeführt sein könne und der Beklagte hierfür nicht zu haften brauche. — Somit erstreckt sich nun die Haftbefreiung des Beklagten, soweit sie aus § 459 Nr. 3 HGB. (§ 86 Nr. 3 EVO.) hergeleitet wird, nur auf die beiden Fässer mit Stab- oder Daubenbruch, also auf die Fässer Nr. 82 und 83 der ersten Wagenladung, aus denen zusammen 894 Liter Wein abhanden gekommen sind. Unter Zugrundelegung des mit der Klage geforderten Wertes von 4,13 M. für das Liter entfallen von der Klagesumme auf die beiden Fässer 3692,22 M. In Höhe dieses Betrages nebst Zinsen ist daher die Klageabweisung gerechtfertigt und die dagegen gerichtete Revision als unbegründet zurückzuweisen. Wegen der klägerischen Mehrforderung ist das Vorderurteil aufzuheben und insoweit die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird nunmehr zu prüfen haben, ob der vom Beklagten ferner geltend gemachte Befreiungsgrund des § 459 Nr. 4 HGB. (§ 86 Nr. 4 EVO.) — außergewöhnliche Leckage — durchgreift, und nötigenfalls, ob der Beklagte sich mit Recht auf äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung, § 456 HGB. (§ 8 EVO.), berufen kann. (Aktenzeichen: I. 140/20. — 29. 9. 20.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1919/20.** Die deutsche Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd und die Folgen des Krieges. Bremen 1920. Kommissionsverlag Franz Leuwer, Bremen. Preis 60 *M* einschließlich Teuerungszuschlag.

Dieses Jahrbuch, das in seinem Speziellen Teil B Mitteilungen über den Betrieb und die Verwaltung des Norddeutschen Lloyd enthält, bringt in seinem Teil A wieder eine Fülle interessanter Aufsätze, deren Bedeutung weit über den Rahmen ähnlicher Veröffentlichungen hinausgeht. Ganz besonders gilt dies von dem Leitaufsatz des Generaldirektors Philipp Heineken über die deutsche Handelsschiffahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. In den letzten Tagen des vergangenen Jahres wurde es bekannt, daß Heineken sein Amt als Generaldirektor des Lloyd aufzugeben beabsichtigt. Das bedeutet einen großen Verlust nicht nur für das Unternehmen, dessen Seele er war, sondern für das deutsche Verkehrswesen überhaupt. Wir dürfen hoffen, daß die schwer zu ersetzende Arbeitskraft dieser führenden und weitblickenden Persönlichkeit dem deutschen Wirtschaftsleben auch an anderer Stelle nach wie vor erhalten bleiben wird.

Der Inhalt des genannten Aufsatzes ist ebenso lehrreich wie betrübend. Das Wachsen der deutschen Seeschiffahrt vor dem Kriege, die Ausdehnung des deutschen Handels, die der englischen Seeherrschaft drohende Konkurrenz, eine der wichtigsten Ursachen des von der Vormacht der Entente uns aufgezwungenen Krieges, werden uns vorgeführt. Dann werden die vernichtenden Wirkungen des Friedensvertrages und seiner späteren strengen, mit den Bestimmungen des Vertrages nicht in Einklang zu bringenden Auslegung in klarer und überzeugender Weise dargestellt. Wir erfahren dabei einiges über den unheilvollen Einfluß, den der frühere Minister Erzberger bei den Verhandlungen ausgeübt hat. Die gedankenreichen Ausführungen über die Zukunft des deutschen Seehandels sind auch für solche, die diesem Zweige der Volkswirtschaft ferner stehen, höchst lesenswert. Sie sind ernst, aber nicht verzweiflungsvoll gestimmt. Es beginnt auch hier neues Leben sich zu regen. Sehr beachtenswert ist das, was Heineken über das Eindringen fremden Kapitals in die deutsche Wirtschaft sagt, und was unter dem Schlagwort „Überfremdung" manchem von uns Sorge bereitet. Er betont, daß wir ausländisches Kapital zu unserem Wiederaufbau nicht entbehren können, daß sich aber die deutsche Wirtschaft gegen die Gefahr einer allzu großen Verstärkung ausländischen Einflusses auf verschiedene Art zu schützen gewußt hat. Er hält diese betätigte Selbsthilfe für durchaus ausreichend und warnt vor einer — vielfach verlangten — gesetzlichen Regelung, die auf den Ausschluß fremden Kapitals hinzielen soll.

Unter den zahlreichen anderen Aufsätzen des Jahrbuchs seien noch die überzeugenden Darlegungen des Geschäftsführers des Bremer Kanalvereins Dr. Flügel über die Notwendigkeit eines Schiffahrtsweges von Rheinland-Westfalen nach den beiden großen Seehäfen Bremen und Hamburg erwähnt. Aus den Berichten über den Lloydbetrieb 1919/20 ist besonders die Mitteilung über den im August 1920 von Generaldirektor Heineken mit der United States Mail Steamship Company in New York abgeschlossenen Vertrag hervorzuheben. Der Lloyd hat für Zentraleuropa die Vertretung der Gesellschaft zu günstigen Bedingungen übernommen und ihr dafür das Recht der Mitbenutzung bestimmter Anlagen des Lloyd in Bremen und Bremerhaven eingeräumt.

Das gediegen ausgestattete Werk enthält 24 Bildertafeln, mehrere Pläne und graphische Darstellungen.

— **Kraft- und Wärmewirtschaft in der Industrie** (Abfallenergieverwertung). Von Baurat Ing. M. Gerbel, beh. aut. Zivil-Ingenieur für Maschinenbau und Elektrotechnik. Zweite, verbesserte Auflage, mit 9 Textfiguren. 1920. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. Preis 12 *M*.

In der neuen Auflage des 102 Seiten starken Buches war den neugeschaffenen Wirtschaftsverhältnissen in weitgehendster Weise Rechnung zu tragen; die Kohlenbewirtschaftung ist ja nachgerade zu einer Lebensfrage der deutschen Industrie geworden.

Der erste Abschnitt bringt Aufschlüsse über die Zunahme des Kraftbedarfs der Industrie und deren Ursachen, unter Hinweis auf die neuen elektrochemischen und metallurgischen Verfahren und die Notwendigkeit niedriger Kraftpreise. Der zweite Abschnitt ermittelt die Gestehungskosten der Kilowattstunde bei Wasserkraft- und Wärmekraftwerken. Er erörtert die Belastungsschwankungen in den Elektrizitätswerken und den Begriff der Abfallkraft bei Wasserkraft- und Dampfkraftwerken und streift dabei auch die Fragen des Einflusses der Abfallverwertung auf die Tarifpolitik und die Anpassung der Industrie an die Abfallkraftverwertung. Dem schließen sich zusammenfassende Darlegungen über die Bedeutung der Kohle und der Wasserkräfte für die Weltkraftwirtschaft an. Der dritte Abschnitt behandelt das Problem der Abfallkraftverwertung in der Wärmetechnik; damit hängen zusammen Erörterungen über die Wärmeausnutzung in industriellen Feuerungen; über Vorwärmer, Abhitzkessel und die Abfallkraft von Koks- oder Hochöfen und schließlich über die Brennmaterialveredelung und Verwertung der Abfallkohle. Der vierte Abschnitt befaßt sich mit der Dampfverwendung zur Krafterzeugung, zu Koch-, Heiz- und Trockenzwecken und enthält Angaben über den Wert des Dampfes und erwärmten Wassers als Heizmittel. Der Verfasser kommt zu dem Schluß, daß ein Überblick über das ganze Gebiet der Kraft- und Wärmewirtschaft im Dampfbetriebe lehrt, daß der Haushalt der Krafterzeugung, für sich betrachtet, dank der rastlos fortschreitenden Entwicklung der Technik bis nahe an die Grenze gelangt ist, die das Höchste des Erreichbaren darstellt.

Im fünften Abschnitt ist die Wärmewirtschaft in der Dampfmaschine besprochen; er enthält bemerkenswerte Vorschläge über die Ausnutzung der Abwärme oder des Abdampfes von Dampfmaschinen oder Dampfturbinen in den verschiedensten Industriezweigen. Der sechste und siebente Abschnitt geben Richtlinien für die künftige Entwicklung der Abfallkraftverwertung, für die Aufspeicherung und Fortleitung der Abwärme und damit im Zusammenhang für die Neugestaltung von Dampf-Elektrizitätswerken. Zum Zwecke gemeinsamer, möglichst vollkommener Ausnutzung des Brennstoffes ist die Vereinigung verschiedener Industrieanlagen dringend empfohlen. So könnten zweckdienlich z. B. Dampf-Elektrizitätswerke mit irgendwelchen in der Nähe gelegenen Heizungsanlagen oder Badeanstalten verbunden werden, dergestalt, daß die Abwärme des Elektrizitätswerkes zur Deckung des Wärmebedarfs solcher Anlagen verwendet wird.

Der Schlußabschnitt befürwortet eine staatliche Einflußnahme auf die Kraftwirtschaft unter Wahrung der privatschaftlichen Interessen auf Grund einer genauen Kraft- und Wärmestatistik; auch die Vorschläge zur Schaffung eines staatlichen Kraftverwaltungsamtes und schließlich zur Verbesserung der Kraftwirtschaft im allgemeinen werden berührt.

Diese Andeutungen über den Inhalt des recht belehrenden Buches mögen genügen, um die Wichtigkeit eines schleunigen und vollkommenen Ausbaues der Abfallkraftverwertung für unsere darniederliegende Wirtschaft darzulegen. Weite Verbreitung ist dem Buche zu wünschen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die Bezeichnung des an der Strecke Falkenburg (Pom.)-Polzin gelegenen Bahnhofs IV. Klasse Gersdorf (Bez. Köslin) ist in Gersdorf (Kr. Dramburg) geändert.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Die Station Leinfelden, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet war, ist vom 10. Februar 1921 ab für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen

1. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 wird die Schreibweise des Stationsnamens Buß (Saar) in „Bous (Saar)" geändert. (128)

Saarbrücken, den 31. Januar 1921.
Direktion der Saarbahnen.

2. Güterverkehr.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergänge mit der Schweiz.

Auf 1. Februar 1921 erscheint ein neuer Ausnahmetarif Nr. 31 für Kalziumkarbid zur Ausfuhr aus der Schweiz. Ferner werden sofort, auf 1. März und 1. Mai 1921 einige unbedeutendere, teilweise mit kleinen Erhöhungen verbundene Änderungen durchgeführt.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Karlsruhe, 30. Januar 1921. (129)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die bayerischen Stationen Erlenbach (Main) St 250 kg und Obermenzing „OR" in den Tarif aufgenommen.

Ferner ist das Dienstbeschränkungszeichen „OR" bei der badischen Station Unteruhldingen in „OK" zu ändern.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (130)

Hannover, den 29. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Nachruf.

Der Geheime Regierungs- und Baurat

Herr Theodor Dane

in Köln ist am 28. Januar d. Js. im 70. Lebensjahre gestorben.

Seit dem 1. April 1907 war er im Bezirk der hiesigen Eisenbahndirektion und zwar mit geringer Unterbrechung als Vorstand des Betriebsamts 2 Elberfeld tätig. Am 1. Oktober 1914 trat er in den Ruhestand.

Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm bei uns und seinen ehemaligen Untergebenen ein dauerndes Gedenken.

Elberfeld, den 1. Februar 1921. (132)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Elberfeld.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1921 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Oschersleben - Schöninger Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge für die mehr als 30 km betragenden Verkehrsverbindungen erhöht.

Näheres enthält die am 7. 2. 21 erschienene Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (131)

Berlin, den 2. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1921 wird die Station Lendringsen als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken aufgenommen. (140)

Elberfeld, den 1. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif. (Tfv. 39 a.)

Am 10. Februar 1921 wird die Station Leinfelden in den Tarif aufgenommen und die Station Unteraichen gestrichen. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (138)

Stuttgart, 31. Januar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5.
Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr Heft 1 und 2.

Unsere Bekanntmachung vom 20. Dezember 1920 — Nr. 8, Tfb. 12 — wird dahin ergänzt, daß mit Gültigkeit vom 1. März 1921 sämtliche Entfernungen für die Station Plagwitz-Lindenau Pr. Stb. in den Heften B I 7 und B II 1—64 sowie im Tarifheft 2 für den ost-mitteldeutsch-sächsischen Verkehr ohne Ersatz aufgehoben werden. Die Station Plagwitz-Lindenau Sächs. Stb. erhält zum gleichen Zeitpunkt die Bezeichnung Plagwitz-Lindenau. (137)

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 wird der Binnenverkehr der Bentheimer Kreisbahn in den oben genannten Verkehr aufgenommen. Die hierdurch eintretenden Änderungen werden durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Februar 1921. (136)
Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Obermenzing und Uslar Stadt in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (139)

Frankfurt (Main), 31. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Die Station Waldmohr, die die Bezeichnung Jägersburg erhalten hat, wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 an im Tarif gestrichen; sie ist in das westdeutsch-südwestdeutsche Tarifheft 8 einbezogen worden. Soweit hierdurch Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Entfernungen noch bis 31. März 1921. (135)

Stuttgart, den 1. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1921 an wird die Station Leinfelden in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (144)

Stuttgart, den 5. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Gebührentarifes für die Lagerhäuser in Wien. II. Praterkai Fruchtplatz.

Am 15. Februar 1921 wird ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, II. Praterkai Fruchtplatz, eingeführt, welcher Gebührenansätze und Bestimmungen enthält. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 16. November 1920 aufgehoben.

Der Tarif ist durch die Direktion Wien sowie durch die Zentralverkau stelle für Tarife in Wien, I. Bib straße 16, zum Preise von 5 K für d Stück zu beziehen. (14

Wien, am 3. Februar 1921.

Staats- und Privatbahn-Güterverkeh — Tfv. 5 —.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 wi ein Berichtigungsblatt zum Nachtrag gültig vom 1. November 1920, und zw zu den Teilheften B II 51, 52, 54, 55 u 62 herausgegeben. Auskunft geben d beteiligten Güterabfertigungen sow das Auskunftsbüro, hier, Bahnh Alexanderplatz. (14

Berlin, den 31. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Statio tariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Vom 7. März 1921 ab wird für d Überführung von Wagenladungen zw schen Mainz-Kastel und der Ladestel „Altes Ausziehgleis“ eine Gebühr v 30 *M* für den Wagen erhoben.

Näheres enthält die am 10. Febru 1921 erscheinende Nummer des Tari anzeigers. Das alsbaldige Inkrafttret der Erhöhungen gründet sich auf d vorübergehende Änderung des § 6 d Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. B 1914, Seite 455). Auskunft geben au die beteiligten Güterabfertigungen s wie das Auskunftsbüro, hier, Bahnh Alexanderplatz. (14

Berlin, den 3. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von
a) 15 000 t Steinschlag 1. Klasse u
b) 10 000 cbm Oberbaukies
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen könn in unserer Kanzlei hier eingesehe auch gegen postfreie Einsendung v je 6 *M* zu a oder b in bar — nicht Briefmarken — von der Kanzlei bez gen werden.

Die Angebote sind mit entsprechend Aufschrift versehen und versiegelt l zu dem Eröffnungstermin an das Rec nungsbüro hier einzusenden, und zw die zu a bis zum 14. Februar, v mittags 11 Uhr und die zu b bis zu 15. Februar, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: je 3 Wochen. (13

Erfurt, den 29. Januar 1921.
Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterial.

Die in Oldenburg auf dem We stättenhofe und im Hauptmagazin 1 genden Werkstattmaterialienabfä aller Art sollen öffentlich verka werden.

Bedingungen und Materialverzeich können von unserm Materialienbure hier, Karlstraße 16, gegen Einsendu von 3 *M* in bar, nicht in Briefmark bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen spätestens 28. Februar d. J., vormitta 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag folgt bis 7. März d. J.

Oldenburg (Oldbg.), 28. Januar 192
Eisenbahndirektion (1

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich E. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 7. | Berlin, den 17. Februar 1921. | LXI. Jahrgang

Inhalt:

Die Eisenbahnwerkschule mit ihren unterrichtlichen und erziehlichen Aufgaben.

Von Gewerbeschuldirektor **Gotter**,

Dezernent für Unterricht und allgemeines Lehrlingswesen bei der Eisenbahndirektion Berlin.

Wer in späterer Zeit die Geschichte und die Wirkung der deutschen Fachschulen darzustellen haben wird, wird sicherlich ein ganz besonderes Kapitel den Werkschulen widmen müssen. Sie bilden eine Neuerscheinung, deren Anfänge bereits vor dem Kriege zu verzeichnen waren, die aber in letzter Zeit eine ganz bedeutende Förderung erhalten haben, so daß wir jetzt schon von einem besonderen Gliede in der Kette der Fachschulen sprechen können.

Nachdem die Privatindustrie den Werkschulgedanken aufgegriffen hat und dazu übergegangen ist, in größerem Umfange Schulen mit besonderen Unterrichtszielen für die eigene Industrie einzurichten, um sich für die Zukunft einen Stamm tüchtiger Facharbeiter heranzubilden und damit ihre Leistungsfähigkeit sicherzustellen, konnten die Reichseisenbahnen als das größte staatliche wirtschaftliche Unternehmen nicht zurückbleiben, wollten sie nicht mit ihren Facharbeitern gegenüber denen in der Privatindustrie ein minderwertig ausgebildetes Material besitzen*).

Die Gründe, die sonst noch für die Einrichtung der Werkschulen mitsprachen, müssen doch durchweg recht schwerwiegender Natur gewesen sein, sonst hätte sicherlich nicht die Industrie bei der jetzigen Geldentwertung und den gewaltigen Kosten, welche die Schulen erfordern, diesen Weg eingeschlagen. Eine wesentliche Förderung des Werkschulgedankens erfolgte durch die eifrige und gründliche Arbeit des Deutschen Ausschusses für Technisches Schulwesen, dessen Tätigkeit sich aber nicht allein auf die Anregung zur Gründung von besonderen Schulen für die einzelnen Zweige der Industrie beschränkte, der vielmehr seine Arbeit jetzt auf den inneren Ausbau des Unterrichts legt. Noch bevor der von ihm bearbeitete Lehrplan, der ein Beispiel für die Durchführung des Unterrichts sein soll, in der Öffentlichkeit erschien, hatte sich bereits der Ausschuß für die Werkschulen der Reichseisenbahnen mit der gleichen Frage der Schaffung eines Lehrplanes für seine Schulen eingehend beschäftigt. Die Frage ist soweit geklärt, daß die Ziele nunmehr festliegen,

*) Eine ausführliche Zusammenstellung aller einschlägigen Bestimmungen über das Lehrlingswesen der Reichseisenbahnen, einschließlich ihrer praktischen und schulmäßigen Ausbildung, enthält das im Verlage von Julius Springer, Berlin, erschienene Handbuch von Dr.-Ing. Schwarze, Ministerialrat: „Das Lehrlingswesen der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung“. Es beschäftigt sich außerdem auch mit der handwerksmäßigen Ausbildung der Lehrlinge im allgemeinen und im besonderen mit allen Bestimmungen und Einrichtungen der Pflichtfortbildungsschule.

wenn auch die Bearbeitung im einzelnen, besonders die engere Auswahl und die Verteilung der vorgesehenen Stoffe auf die zur Verfügung stehenden vier Lehr- und Schuljahre noch einer weiteren Bearbeitung vorbehalten bleiben. Bei der Beurteilung des neu aufzustellenden Lehrplanes ist es angebracht, auf die wesentlichsten Gesichtspunkte näher einzugehen und damit zum Verständnis des Planes, der vielleicht dem Uneingeweihten recht weitgehend erscheinen wird, beizutragen und etwaige Bedenken, die noch vorhanden sein könnten, gleich zu beseitigen.

„Nicht für die Schule, sondern für das Leben lernen wir!“ Das ist ein pädagogischer Grundsatz, der vielfach in großen, aus Stein gehauenen Buchstaben unsere Schulhäuser ziert, aber wohl von keiner Schulgattung so streng beachtet und durchgeführt wird, wie von den gewerblichen Lehranstalten, und hier wieder von den Werkschulen; er gehört also auch an die Spitze der Lehrpläne. Nach ihnen werden die Schüler unmittelbar für den praktischen Beruf vorgebildet, und Werkstatt und Schule gehen einander ergänzend, unterstützend und fördernd Hand in Hand; denn hier gilt es vor allem, den Schüler für seinen künftigen praktischen Beruf mit den nötigen Kenntnissen und Fertigkeiten auszurüsten, um ihn möglichst leistungsfähig zu machen. Dieser Gesichtspunkt beherrscht auch vollständig alle Unterrichtsfächer.

Als solche kommen in Betracht:

1. Berufs- und Bürgerkunde einschließlich Deutsch und Schriftwerk,
2. bürgerliches und technisches Rechnen einschließlich hauswirtschaftlicher und Werkstattbuchführung,
3. Fachkunde einschließlich Naturlehre, Werkstoffkunde, sowie allgemeiner und Eisenbahnmaschinenlehre,
4. Zeichnen,
5. Turnen.

Zur Verfügung stehen wöchentlich 9—10 Unterrichtsstunden, die, wenn irgend möglich, an einem geschlossenen Tage liegen sollen, was bei einer ausreichenden Abwechselung zwischen geistiger Arbeit, Zeichnen und auch körperlicher Bewegung ohne Bedenken durchgeführt werden kann.

Zu 1. Berufs- und Bürgerkunde einschließlich Deutsch und Schriftwerk.

Für dieses Fach sind nach dem Erlaß des Preußischen Handelsministers vom 1. Juli 1911 folgende Aufgaben gestellt:

a) das Verständnis der Schüler für ihren Beruf nach Möglichkeit zu vertiefen und sie zu denkendem, pflichtbewußtem Arbeiten zu erziehen (Fachkunde);

b) die für den einzelnen notwendigsten Kenntnisse des geschäftlichen Lebens zu übermitteln (Geschäftskunde);

c) den Zusammenhang des einzelnen und seiner Berufsarbeit mit dem Gemeinschaftsleben in Familie, Schule und Werkstatt, in Gemeinde, Staat und Reich zum Bewußtsein zu bringen, das Werden und Wesen wichtiger Einrichtungen des öffentlichen Lebens zu erklären, die Ehrfurcht vor der Verfassung und Rechtsordnung, die Liebe zu Heimat und Vaterland zu pflegen und Ziele für die freudige Mitarbeit im Staate vor Augen zu stellen (Bürgerkunde).

Die zur Lösung dieser Aufgaben herangezogenen Stoffe schließen sich eng an das Nächstliegende, an die Berufswahl und den Eintritt in die Werkstattschule an.

Zunächst gilt es, bei dem jungen Menschen für sein beruflich sittliches Leben die Grundlage zu schaffen und die hierfür vorhandenen Keime zu wecken und zu pflegen. Der Ernst des Lebens tritt an ihn heran; sein früherer Jugendmut will ihn mitunter verlassen; er bedarf eines sicheren Haltes und der Stütze, die ihn vor sittlichen Verirrungen bewahren. Aus der Lebensgeschichte von Männern, die in seiner Heimat eine geachtete Stellung infolge ihres Fleißes, ihrer Ordnung und Ausdauer einnehmen, lernt er die Tugenden kennen, die auch ihn vorwärts bringen können. Hier bieten sich reichlich Stoff und viele Vorbilder für sein sittlich religiöses Leben und Handeln. Die Jugend begeistert sich recht leicht für derartige Vorbilder; sie wirken außerdem in hohem Maße erzieherisch.

Von großer Bedeutung für die Arbeitsfreudigkeit und Leistungsfähigkeit sind aber auch Belehrungen über Körperpflege, Erhaltung der Gesundheit, Ernährung, Hygiene in Kleidung, Wohnung und Lebensweise. Die Gesundheit ist das Grundvermögen des einzelnen und damit des Volkes; Wege zu zeigen, sie zu erhalten, ist Aufgabe der Schule. Die Jahre der Entwickelung, in denen sich der Lehrling befindet, bezeichnet man sonst meist als Flegeljahre; hier ist also gewissermaßen eine fest umgrenzte Anstands- und Sittenlehre erforderlich, die ihm zeigen soll, wie sein Verhalten in der Werkstatt, der Schule, in der Gesellschaft und Öffentlichkeit sein muß, damit er einen Anspruch als gesitteter Mensch erheben kann.

Ein Einblick in die geschichtliche Entwicklung einzelner Einrichtungen, besonders des Wirtschaftslebens sowie der gewerblichen Betriebsart der Vergangenheit und Gegenwart wird viel zum Verständnis der Stoffe beitragen; sie gehören also auch in den Lehrplan einer Berufsschule. Die Pflichten und Rechte, die sich in der Beziehung des Berufs zum Gemeinschaftsleben ergeben, sowie die Einrichtungen in Gemeinde, Provinz, Staat und Reich werden eingehend zu behandeln sein, damit sich bei ihm die Überzeugung befestigt, daß er später zur Mitarbeit an den öffentlichen Angelegenheiten berufen und damit für sie mit verantwortlich sei. Das Hineinziehen der Parteipolitik in die Schule wird streng zu vermeiden sein, besonders bei einer streng sachlichen Behandlung der Ziele der einzelnen Parteien, die ja im politischen Leben vorhanden sind und daher auch in der Schule nicht ausgeschaltet werden können.

Der künftige Facharbeiter ist aber auch ein Glied der menschlichen Gesellschaft; Familienbande verknüpfen den Jüngling mit Vater und Mutter, Bruder und Schwester. An die Gründung eines eigenen Hausstandes denkt er, wenn er zum Manne herangereift ist. Die Familienverbände wiederum bilden die Gemeinde. Wer das Leben in der politischen Gemeinde denkend und aufmerksam betrachtet, erkennt, daß das Auge des Gesetzes wacht, und daß Friede und Ordnung herrschen müssen, wenn das Wohl der Gesamtheit und das des einzelnen gedeihen soll. Die Liebe, die er seiner Heimat zuwendet, muß sich auch auf sein engeres und weiteres Vaterland erstrecken; berechtigter Stolz soll ihn erfüllen bei dem Gedanken, daß auch er dessen Wohl zu fördern berufen ist. Das alles sucht die Werkschule dem Jünglinge klar zu machen durch den Unterricht in Staats- und Bürgerkunde sowie in der Gesetzeskunde, die ihm die Staatseinrichtungen vergegenwärtigt, ihn in die Verwaltung des Staates und Reiches einführt.

Das berufliche, das Familien- und das staatsbürgerliche Leben stellt aber auch Anforderungen an seine Fähigkeit und Gewandtheit im mündlichen und schriftlichen Ausdruck. Dazu dient der Unterricht im Schriftverkehr. Derselbe schließt sich aufs engste an die Berufs- und Bürgerkunde an. Die Schüler sollen hierbei lernen, die wichtigsten im bürgerlichen und beruflichen Leben vorkommenden schriftlichen Arbeiten selbständig und ohne wesentliche Fehler anzufertigen und sich über Dinge ihres Anschauungs- und Erfahrungskreises klar und bestimmt auszudrücken. Um die Sprachfertigkeit, die erfahrungsgemäß recht viel zu wünschen übrig läßt, zu heben, ist der mündliche Vortrag der Schüler in allen Unterrichtsfächern ausreichend zu pflegen; die Sprachübungen sind gleichzeitig die Vorbereitung für die Niederschriften. Als Form der schriftlichen Arbeiten sind sowohl der Brief wie auch Schriftsätze aus dem bürgerlichen Geschäftsverkehr sowie dem mit Gericht und Behörden zu wählen. Ferner kommt in Betracht der Bericht, wie er bei Ausübung des Berufs erforderlich ist, und zuletzt der Fachaufsatz im Anschluß an die Fachkunde; einen wesentlichen

eil der Niederschriften bilden dabei die Werkstattvorgänge. ine wichtige Rolle im bürgerlichen wie im beruflichen eben nehmen die Vordrucke ein; sie sind ihrem Zwecke, In- ılt und der Form nach zum klaren Verständnis zu bringen, ıne daß es dabei notwendig ist, daß alle Arten von den chülern selbst ausgefüllt werden. Zeit- und auch Gelder- parnis werden hierbei auf das richtige Maß einzuwirken aben. Übungen im Ausdruck und der Rechtschreibung wer- en nicht in einem geschlossenen Lehrgange vorgenommen, ondern sie finden nur, soweit sie notwendig sind, im An- chluß an die Darstellung der schriftlichen Aufgaben statt. Im Zusammenhange mit der Berufs- und Bürgerkunde ist och das Wesentlichste aus dem Gebiete der Eisenbahnkunde u behandeln, wodurch die Anteilnahme des Lehrlings für den roßen Betrieb, in dem er ein wirtschaftliches Rädchen bildet — im Eisenbahnverkehrswesen —, zu wecken und ihn inner- ch eng damit zu verbinden versucht wird.

Eine Einführung in die Geistesarbeit unserer deutschen ichter darf trotz der knappen Zeit nicht ausgeschaltet wer- en, bei entsprechender Gelegenheit, und wenn es nicht anders eht, als freiwillige Einrichtung der Jugendpflege. Hier ietet sich Gelegenheit, die Lesefertigkeit zu üben und An- egung zur ausgiebigen Benutzung der Schülerbibliothek zu eben. Aus Staats- und Wirtschaftskunde ist das Wichtigste u behandeln. Im besonderen kann in den letzten Lehrjahren icht ausgeschaltet werden eine Besprechung über die Ent- tehung der sozialen Frage und über die wirtschaftlichen Um- älzungen in Verbindung mit der sozialen Klassenbildung. ie gegenwärtigen weiteren Schwierigkeiten und die Not des aterlandes, die Notwendigkeit der Mitwirkung eines jeden um Aufbau müssen der Jugend besonders vor die Augen ge- ührt und zur Pflicht gemacht werden. Die für die preu- ischen Fortbildungsschulen maßgebenden amtlichen Bestim- ıungen geben dann noch im einzelnen recht beachtenswerte ichtlinien für die Stoffauswahl und das Lehrverfahren, die uf Grund jahrelanger Erfahrungen im Unterricht der öffent- chen Fortbildungsschulen entstanden sind und daher auch ür die Unterrichtserteilung in den Eisenbahnwerkschulen aßgebend sein können.

Zu 2. Rechnen.

„Dasselbe steht im Dienste der Berufs- und Bürgerkunde nd hat den dort behandelten Stoff weiter zu verarbeiten, so- veit sich dieser für eine zahlenmäßige Behandlung eignet. ie Schüler sollen lernen, die für das bürgerliche und be- ufliche Leben notwendigen Aufgaben aufzusuchen und zu ösen und einzelne Einrichtungen des gewerblichen und öf- entlichen Lebens an der Hand ausgewählter Rechenbeispiele esser zu verstehen."

Für die Werkschulen kommt noch besonders ein technisches echnen in Betracht, für dessen Verständnis eine Einführung n einzelne Gebiete der Algebra und Geometrie erforderlich st, und das sich dann der Lösung von angewandten Aufga- en aus der Flächen- und Körperberechnung, der Mechanik, er Festigkeitslehre usw. unter Benutzung der gebräuch- ichen Tabellen zuwendet. Aus der Werkstatt selbst werden ufgaben über die Arbeitszeit der wichtigsten auszuführen- en Arbeiten, der Material-, Lohn- und Unkostenberechnung uszuwählen sein. Sie geben einen Einblick in den Geschäfts- etrieb und sollen auch erziehend wirken zur richtigen Be- andlung der Werkzeuge sowie in der Verwendung des Ma- erials und damit das Mitverantwortungsgefühl im Werke vecken.

Ein besonderer Unterricht in der gewerblichen Buchfüh- ung ist für die Lehrlinge der Werkschule nicht erforderlich, a wohl in den seltensten Fällen ein Übergang zu einem elbständigen handwerklichen Betriebe vorkommt. Wichtig agegen ist die Einführung in die hauswirtschaftliche Buch- ührung, die ja die Grundlage für ein geordnetes Privatwirt- chaftsleben bildet, und das Verständnis für die Werkstatt- buchführung, soweit die Führung einzelner Bücher aus der Material- und Werkzeugausgabe usw. in Betracht kommt.

Die hauswirtschaftliche Buchführung hat die Aufgabe zu sparsamer, zweckentsprechender Verwendung des Einkom- mens für den eigenen Bedarf und für den Haushalt anzu- leiten. Die Werkstattbuchführung will den Schüler vertraut machen mit einer geordneten, in der Werkstätte üblichen Buchung aus der Material- und Werkzeugkontrolle, und ihm Sicherheit in übersichtlichen Eintragungen in die Ar- beitszettel verleihen.

Zu 3. Fachkunde.

Das Ziel des Unterrichts in der Fachkunde muß sein: das Verständnis der Schüler für ihren Beruf zu vertiefen und sie zu denkenden und pflichtbewußten Facharbeitern zu er- ziehen, im besonderen, sie mit allen in ihrem Berufe zur Be- arbeitung vorkommenden Rohstoffen vertraut zu machen und ihnen das Verständnis für die von ihnen angewandten Ar- beitsarten mit den gebräuchlichen Werkzeugen und Maschinen zu erschließen und sie außerdem noch in den Herstellungs- gang der wichtigsten Erzeugnisse ihrer Werkstatt einzu- führen. Sie erhalten einen Überblick über die Bauart und Einrichtung der Betriebsmittel sowie der Maschinenanlagen des Eisenbahnbetriebes. „Der Unterricht hat tunlichst von dem Verfahren der Werkstatt auszugehen, das für den Lehr- ling Notwendige zu betonen und nach Möglichkeit einfache Versuche, Proben, Modelle, Zeichnungen usw. zu verwenden." Zum vollen Verständnis der Werkstofflehre, der Arbeitsvor- gänge und der Maschinenkunde sind grundlegende Kenntnisse aus der Naturlehre (Physik und Chemie) erforderlich. Bei der knappen zur Verfügung stehenden Zeit ist aber ein be- sonderer Unterricht in diesen Fächern nicht möglich; es ist daher notwendig, ihn mit der eigentlichen Fachkunde in direkte Verbindung zu bringen. Das hat den Vorteil, daß die Schüler gleich die Anwendung der Naturlehre auf die Praxis kennen lernen. Ein weiterer Vorzug der unmittelbaren Ver- einigung dieser beiden Fächer besteht darin, daß der Unter- richt in der Fachkunde, der vielleicht sonst ohne die Anschau- ung trotz seines natürlichen Reizes leicht ermüdend wirkt und damit an Interesse verliert, Abwechselung erhält und da- mit belebend und befruchtend wirkt. Auch bei den Beleh- rungen über die Arbeitsvorgänge ist ein umfangreicher An- schauungsunterricht durch Vorführung der verschiedenen Me- thoden in der Werkstatt selbst notwendig. In dem Lehr- plane müssen daher dahingehende Bestimmungen etwa von folgender Art enthalten sein:

„Alle Arbeitsvorgänge werden in ihrer Wirkung bei rich- tiger und falscher Ausführung unter Benutzung der verschie- denen Werkzeuge und der wichtigsten Maschinen bei gleich- zeitiger Anwendung des gebräuchlichsten Materials sowohl in gutem wie in schlechtem Zustande auch bei verschiedener Qualität in der Werkstatt — soweit es nur möglich ist — vorgeführt. Diese Versuche bieten reichlich Stoff und Gele- genheit zu Sprechübungen, zu Niederschriften und auch für das Fachrechnen."

Hierdurch tritt nicht nur eine enge Verbindung mit der Werkstatt, sondern auch eine Verknüpfung der einzelnen Un- terrichtsfächer miteinander ein, die sich ebenfalls gegenseitig ergänzen und damit bei sparsamer Ausnutzung der Zeit zu den möglichst höchsten Unterrichtsergebnissen führen. Die Durchführung eines solchen Unterrichts bereitet in den Werkschulen keine besonderen Schwierigkeiten, da die Mög- lichkeit einer Vorführung jederzeit gegeben ist; es bedarf hierzu nur einer vorherigen Verständigung und Anweisung des Lehrmeisters, damit die entsprechenden Vorbereitungen so getroffen werden, daß der Unterricht selbst voll ausgenutzt wird. Das Unterrichtergebnis wird um so sicherer und auch größer sein, wenn außerdem der praktische Ausbildungsgang in der Werkstatt und der Lehrstoff in der Schule zeitlich nebeneinander herlaufen. Auch dies ist durchführbar, da ja

nur die Wünsche einer Werkstatt und nicht, wie bei den sonstigen Fortbildungsschulen, solche der verschiedensten Betriebe zu berücksichtigen sind. Dieser Gesichtspunkt der engsten Verbindung von Schule und Werkstatt war sicherlich auch mit ausschlaggebend für die Verbreitung des Werkschulgedankens und die Gründung eigener Schulen, die einen mit Verständnis, also denkend arbeitenden Facharbeiterstand heranbilden wollen. Der Erfolg des Unterrichts und die Arbeitsfreudigkeit werden erhöht und damit die Arbeitsleistung in der Werkstatt gesteigert.

Wünschenswert ist es, wenn den Schülern neben ihrem Schulunterricht in ihrer freien Zeit auch noch die Möglichkeit geboten wird, zur Erzielung einer klaren Vorstellung und gründlichen Vertiefung ihrer Kenntnisse selbst praktische Versuche in einem Laboratorium oder einer Arbeitsstube durch Bau von Apparaten vorzunehmen. Diese hierbei selbst gefundenen Lehrsätze auf Grund eigener Arbeit werden unauslöschliches Eigentum bleiben. Derartige Übungen können ohne Bedenken den Werkschulen als Einrichtungen der Jugendpflege zur Ausnutzung der freien Zeit nicht warm genug empfohlen werden. Viele gute Apparate und zahlreiche Lehrmittel, die hier entstehen, werden dem sonstigen Schulunterricht wieder zugute kommen.

Zu 4. Zeichnen.

Der Zeichenunterricht soll den Schüler in den Stand setzen, Werkzeichnungen richtig zu lesen und womöglich selbst Werkzeichnungen für die landläufigen Arbeiten seines Berufs anzufertigen. Für die Lehrlinge der Eisenbahnwerkstätten ist von diesen Zielen besonders das erste wichtig, weil sie in der Werkstatt bei ihren Arbeiten sich durchweg der Zeichnungen bedienen; der Lehrling muß also Zeichnungen verstehen und richtig beurteilen können. Die Fähigkeit selbst Zeichnungen anzufertigen, braucht nicht in dem Maße geübt zu werden, daß er darin eine besonders große Geschicklichkeit erhält. Das Lesenlernen der Zeichnungen wird erreicht durch planmäßige Übungen mit Werkzeichnungen. Als erstes Mittel dient hierfür das Skizzieren nach gegebenen Modellen, die, nach ihrer Schwierigkeit im Zeichnen geordnet, einen Aufbau darstellen und von einfachen Schnitten zu Durchdringungen führen sollen. Die Schule soll nicht Zeichner heranbilden, sondern Facharbeiter, die imstande sind, die von ihnen auszuführenden Arbeiten aus der Zeichnung richtig zu verstehen, und dazu ist die Modellaufnahme nur eine, aber auch eine wichtige Aufgabe. Bei der Aufnahme bildet die Anleitung für das genaue Messen und die richtige Bemaßung eine wichtige Aufgabe; denn Vollständigkeit der Maße ist sowohl für die Herstellung wie für die Skizze erforderlich. Nur ein Teil der Skizzen braucht als Reinzeichnung ausgeführt zu werden. Eine besondere Übung darin ist wegen der damit verbundenen Zeitaufwendung gänzlich ausgeschlossen und auch überflüssig, weil der Schüler später nur selten in die Lage der Verwendung kommt. Neben der Modellaufnahme sind aber zur Bildung des Vorstellungsvermögens, das für ein Zeichnungslesen vorhanden sein muß, noch weitere Übungen erforderlich. Durch Modellieren mit leicht zu behandelndem Material nach einer gegebenen Skizze soll der Schüler zeigen, ob er die Form, die Zusammensetzung der einzelnen Teile richtig aufgefaßt hat. Als weitere Übungen kommen noch in Betracht das Hinzufügen von neuen Rissen und Schnitten in Zeichnungen, bei denen sie absichtlich fortgelassen waren. Ebenso wichtig ist es, Schnitte in Ansichten und Ansichten in Schnitte umzubilden; hierzu werden vorteilhaft einzelne Zeichnungen aus der Praxis herangezogen. Übungen im Gedächtniszeichnen nach vorher gezeigten und genau besprochenen Modellen bieten weitere Möglichkeit zur Bildung des Raumvorstellungsvermögens. Den Schluß des Zeichenunterrichts bildet dann das Herausziehen von Einzelteilen aus gegebenen Werkzeichnungen, die gleichfalls nach der Schwierigkeit auszuwählen und anzuordnen sind. Da im Werkstattbetriebe die Arbeiten nur nach der Zeichnung ausgeführt werden, so ist neben der Darstellung der Zeichnung auch noch eine Besprechung des Modells über das Material, die Herstellung der Zeichnung, die spätere praktische Ausführung usw. notwendig. Alle diese Maßnahmen werden dann zu einem vollständig klaren Bilde führen. Bei einem vierjährigen Unterricht an den Werkschulen wird die zeichnerische Darstellung daher zweckmäßig vorwiegend in den beiden ersten Jahren zu pflegen sein, um in den letzten dagegen zurückzutreten zu Gunsten umfangreicher Übungen in der Bildung des Raumvorstellungsvermögens und damit des Lösens von Zeichnungen.

Zu 5. Turnen.

Die alten Römer prägten das Wort: „daß nur in einem gesunden Körper ein gesunder Geist wohnen könne“, und trafen hiernach ihre Erziehungsmaßnahmen. Dieses Wort wird immer, so lange die Menschheit besteht, seine Gültigkeit behalten. Wir Deutschen haben diesem so überaus wichtigen Teile einer ausreichenden körperlichen Erziehung der Jugend bis jetzt zu geringe Aufmerksamkeit zugewendet; es sei denn, daß wir die frühere militärische Ausbildung als eine ausreichende betrachteten. Die Erkenntnis von der Notwendigkeit, der gleichmäßigen, einseitigen und ermüdenden Arbeit in der Werkstatt ein Gegengewicht zu schaffen, zwang zur Einführung eines regelmäßigen Turnunterrichts auch in den Werkschulen, in denen er als Pflichtfach erteilt wird. Er hat außerdem auch noch Aufgaben zu lösen in der Willensbildung, in der Erziehung zur Überlegung, zur Entschlossenheit, zu Mut und Kameradschaftlichkeit, alles Eigenschaften, die auch ein tüchtiger Facharbeiter in der Werkstatt notwendig braucht. So soll der Turnunterricht ergänzend und ausgleichend auf die Gesamterziehung des Lehrlings wirken, besonders dann, wenn einzelne andere Unterrichtsfächer es nicht in dem Maße vermögen, wie er mit seinen Zielen der Bildung körperlicher Eigenschaften und der Erziehung zu sittlichen Tugenden.

Der Lehrplan gibt uns also einen Einblick in den Unterricht in der Werkschule; überall wird das praktische Leben berücksichtigt und die Schüler für dieses erzogen.

Diese Ziele können natürlich nur mit Hilfe eines gut vorgebildeten und für seine Aufgabe auch begeisterten Lehrkörpers erreicht werden. Da in den nächsten Jahren aus rein finanziellen Gründen wohl aber wenig Aussicht vorhanden ist, daß ausreichend hauptamtliche, für ihren Unterricht geprüfte Gewerbelehrer angestellt werden können, so werden sich die Schulen zunächst mit einer größeren Zahl von nebenamtlichen Kräften begnügen müssen; diese heranzubilden ist zunächst Aufgabe der Verwaltung. Neben Gewerbelehrern, die vorgebildet sind, und Berufslehrern, die einige Erfahrung im Unterricht erwachsener Schüler besitzen, wird aber noch ein größerer Teil der Lehrer aus den Fachkreisen der Eisenbahnbeamten auszuwählen sein. Für diese ist eine Einführung in den Gedankenkreis der Schüler sowie eine Anleitung in der methodischen Behandlung der einzelnen im Lehrplan vorgeschriebenen Unterrichtsstoffe und die Gelegenheit zu praktischen Übungen im Unterrichte und seiner schultechnischen Durchführung dringend notwendig, soll nicht von vornherein jedes Unterrichtsergebnis und auch die Schuldisziplin infolge Unerfahrenheit der Lehrer in Gefahr gebracht werden. Die Unterrichtserfolge sind mit der Lehrerbildungsfrage unzertrennlich verbunden.

Mit der Einrichtung von Werkschulen haben die Eisenbahnverwaltungen einen Weg beschritten, der ihrer Ansicht nach nur zur Förderung ihrer gesamten Erzeugnisse und zur Hebung unseres wirtschaftlichen Lebens und damit zum Wohle des ganzen Volkes führt. Alle maßgebenden Stellen sind zu der Überzeugung gekommen, daß die Wiederaufbaufrage unseres Wirtschaftslebens und die Lebensfähigkeit unserer Industrie u. a. auch eine Erziehungs- und Bildungsfrage ist; der Weg zur früheren Höhe führt demnach über die Schule.

Der Fahrkartenverkauf*).

Von Dr.-Ing. Bloss, Regierungs- und Baurat in Dresden.

In Nr. 71 Jahrg. 1920 d. Ztg. bemängeln zwei offenbar mit dem Fahrkartenverkauf genau vertraute Einsender, daß die Fahrkartenausgabe nach dem Vorschläge des Obersekretärs Ziemer (Nr. 49 d. Ztg.) eine Verlangsamung gegenüber dem jetzigen reinen Handverkauf bedeuten würde. Durchführbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Ziemerschen Verfahrens seien damit überhaupt in Frage gestellt. Ferner geben die beiden Einsender ein ziemlich übereinstimmendes Bild der geistigen und körperlichen Beanspruchung des Fahrkartenverkäufers. Der Schalterbeamte muß daneben aber auch Fahrpreise von Sonderkarten, z. B. Kinderkarten, ausrechnen, für zusammen auszugebende Fahrkartenbündel den Gesamtpreis feststellen, Geld herausgeben und oft fremde Geldsorten umwechseln, alles nicht nur in drängender Hast, sondern auch mit dem hemmenden Bewußtsein, daß er für jedes Versehen selbst aufzukommen hat. Weitere Hemmungen und Ablenkungen ergeben die tausend Fragen, Wünsche und Beschwerden der Reisenden. Der Fahrkartenverkäufer ist ja der erste Beamte, mit dem der Fahrgast in Berührung kommt. Der Harmlose und Unbeholfene holt sich schon am Schalter jede denkbare Auskunft, der Nörgler lädt dort seine Beschwerden ab. Auch die körperliche Anstrengung ist dabei nicht gering. Der Weg vom Schalterfenster an den Fahrkartenschrank und zurück summiert sich bei ungünstigen Verhältnissen sicher bis zu mehreren Kilometern Tagesleistung. Auch das Eindrücken des Tagesstempels von Hand ist keine so unscheinbare Arbeit, wie es auf den ersten Blick scheinen möchte. Beweis dafür ist die Hornhaut, die mancher Fahrkartenverkäufer am Zeigefinger der rechten Hand als Berufsmerkmal trägt. Steht noch dazu die Stempelmaschine ungünstig, so daß der Verkäufer mit erhobenem Arm stempeln muß, so kann diese Teilarbeit stark ermüden.

Im folgenden soll daher der Versuch gemacht werden, den Fahrkartenverkauf vom Standpunkt der zweckmäßigen Arbeitsgestaltung aus zu behandeln. Oder, um die Frage schlagwortartig zu stellen: Wie würde etwa Taylor den Fahrkartenverkauf eingerichtet haben? Ganz allgemein lassen sich drei Forderungen aufstellen:

a) Von dem Schalterbeamten ist jede Ablenkung und Störung tunlichst fernzuhalten;
b) körperliche Arbeit muß ihm soweit wie möglich abgenommen werden;
c) wird zur Überwachung und Abrechnung eine Maschine in den Bedienungsgang eingeschaltet, so muß sie einfach und rasch wirken, daß sie mit dem gewiegtesten Handverkäufer Schritt hält.

Hiernach wäre der Auskunftschalter am Eingang in der Vorhalle anzuordnen. Er sei als gefälliger Vieleckbau angenommen, die Außenwände tragen die Merktafeln für ankommende und abgehende Züge sowie die Aushangfahrpläne. Der Auskunftbeamte kann zugleich Wechselgeld halten. Über den Fenstern der Fahrkartenschalter hängt eine Aufschrift: „Auskünfte in der Eingangshalle!" Um dem Fahrkartenverkäufer Bedienungswege zu ersparen, muß die jetzt übliche flächenhafte Anordnung der Fahrkartenschränke verlassen werden. Die Schränke erstrecken sich jetzt mit einem Flächenausmaß bis zu 7 qm 3 m tief in den Schalterraum hinein. Solchen Maßen gegenüber sei darauf hingewiesen, daß der nebenstehend skizzierte, drehbare Kartenschrank bei 30 cm Länge jeder Gefachseite und 1 m Höhe eine nutzbare Fläche von 3,6 m enthält. In den allermeisten Fällen wird ein solcher Schrank genügen, in Ausnahmefällen kann die Höhe noch etwas vergrößert oder zu beiden Seiten des Schalterfensters je ein Drehschrank angeordnet werden. Auch ein Mischbetrieb ist denkbar, wobei dem Drehschrank gegenüber in Reichnähe ein Flachschrank mit den gängigsten Kartensorten anzuordnen wäre. Auch für kleineren Bedarf ist der Drehschrank leicht einzurichten, z. B. mit Dreiecksanordnung. Der gezeichnete Regelschrank erfordert eine kreisförmige Grundfläche von rund 1,1 m Durchmesser. Um den Kraftbedarf zum Drehen dieses Schrankes in den Grenzen des Zuträglichen zu halten, bietet die Technik in Gestalt von Kugellagern und Entlastungsvorrichtungen (etwa elektromagnetischer Art) Mittel genug. Können im weiteren Verlauf die Verwaltung der Kartenbestände und die Abrechnung so eingerichtet werden, daß mehrere Schalterbeamte aus einem Schranke verkaufen dürfen, so wird der Drehschrank ortsfest eingebaut; sonst kann er durch ein leichtes, rundes Drahtgeflecht verschlossen und mit Flaschenzügen oder Aufzügen bewegt werden, wobei er sich immer noch handlicher erweisen wird als der Flachschrank mit seiner geringen Aufstandfläche. Am Drehschrank kann nun der Schalterbeamte sitzend arbeiten. Der Fußboden des Schalterraumes ist gegen den Vorraum erhöht, so daß Kartenschrank, Stempelmaschine und Zahltisch in bequeme Höhenlage zueinander kommen.

Eine eingehende Betrachtung erfordert die Maschine in der Fahrkartenausgabe. Ziemer schlägt vor, die Einnahmebeträge durch eine Registrierkasse nachzuweisen und aufzurechnen. Aber wohl mit Recht ist behauptet worden, daß die Einstellung des Fahrpreises am Tastenwerk der Kasse die Abwickelung unerträglich verlangsamen werde. An demselben Übelstande krankt sicher auch der Vorschlag des Oberkassenvorstehers Brill in Nr. 71 dieser Zeitung, der eine neue Maschine empfiehlt, die die Fahrkarte erst bei der Ausgabe druckt und dabei gleichzeitig den Fahrpreis auf einem fortlaufenden Prüfstreifen aufdruckt. Das Aussuchen und Einlegen der Druckstöcke wird bei diesem Verfahren sicher aufhältlich sein. Auch die Verbilligung des Druckes, die Brill ausrechnet, ist wenig wahrscheinlich. Es ist von vornherein nicht anzunehmen, daß der Einzeldruck am Schalter wohlfeiler sein soll als die Reihenherstellung in der Druckerei. Grundsätzlich erscheint es nun keineswegs ausgeschlossen, den Vorschlag Ziemers dahin zu erweitern, daß die Einstellung des Zahlbetrages selbsttätig erfolgt. Man braucht sich hierzu nur vorzustellen, daß die Kontrollkasse mit dem Fahrkartenschrank durch elektrische Leitungen so verbunden ist, daß beim Herausziehen einer Karte aus dem Schranke ein Stromschluß betätigt wird, der das Tastenwerk der Kontrollkasse dem Fahrpreis entsprechend umstellt und zugleich den Betrag auf den Prüfstreifen aufdruckt. Indessen würde eine solche Einrichtung reichlich teuer und verwickelt werden und schon gegen Umordnungen und Preisänderungen störrisch sein.

Man wird also die Ansprüche etwas ermäßigen müssen. Es dürfte zweckmäßig sein, die sofortige Aufrechnung der Einnahmebeträge fallen zu lassen, den Prüfstreifen als Kassenbeleg beizubehalten. Hierzu könnten die Fahrkarten mit einem kleinen Prüfabschnitt versehen werden, der beim Aufdrucken des Tagesstempels von der Stempelmaschine zugleich abgeschnitten wird. Die Prüfabschnitte fallen in ein verschlossenes Kästchen; von hier laufen sie in einem Kurbelwerk zwischen zwei Walzen durch, wobei sie auf den Prüfstreifen fortlaufend aufgeklebt werden. Dieses Aufkleben geschieht erst am Ende der Dienstschicht. Durch ein Fenster kann der Schalterbeamte den Vorgang überwachen sowie die Einzelbeträge feststellen und aufrechnen. Wird jedoch beim Aufkleben zugleich ein Kassenzeichen fortlaufend aufgedruckt, so kann der Beamte vertrauensvoll die Aufrechnung der Verkehrskontrolle überlassen, und er wird sich auf die Feststellung seiner Tageseinnahme sowie der Zahl der verkauften Fahrkarten beschränken. In Streitfällen bleibt ihm die Nachprüfung des Prüfstreifens unbenommen. Dieser wird daher durch einen schmalen Schlitz hindurch mit Schlußzeichen und Unterschrift des Beamten bezeichnet.

Die geschilderte Stempelmaschine hätte drei Öffnungen zu erhalten, nämlich für gewöhnliche Fahrkarten, für Kinderkarten und für Buchkarten, die gleichfalls mit einem Prüfabschnitt zu versehen wären. Rückfahrten wären der erwünschten Einfachheit zuliebe abzuschaffen. Selbstverständlich müßte die Stempelmaschine selbsttätig eingerichtet werden, was durch ein kräftiges Federwerk oder auf elektrischem Wege leicht geschehen könnte. Erweitert man ferner die Aufgabe der Stempelmaschine noch dahin, daß sie auch das Verwaltungszeichen mit aufdruckt oder besser ausstanzt, so hat man alle Grundlagen beisammen, um Unterschlagungen zu verhindern und der Fahrkarte erst nach dem Durchgang durch die Stempelmaschine Geldwert zu verleihen. Es sind sonach — abgesehen von der sofortigen selbsttätigen Aufrechnung — alle jene Sicherungen und Geschäftserleichterungen erreichbar, die Ziemer und Brill für ihre Vorschläge in Anspruch nehmen. Dabei wird aber die Stempelmaschine sicher keinen Zeitverlust verursachen, die sonstigen Erleichterungen werden dagegen eher zu einem Zeitgewinn, d. h. zur Beschleunigung der Abfertigung führen.

*) Mit diesem Vorschlage soll die Erörterung über diesen Gegenstand abgeschlossen werden. D. Schriftl.

Neue Signalordnung der norwegischen Staatsbahnen.

Um die Ausarbeitung der neuen norwegischen Signalordnung haben sich in erster Linie der norwegische Verkehrsdirektor Ingier und der Stellwerkingenieur Lindboe verdient gemacht. Das Einfahrsignal soll mindestens 200 m vor der letzten Stationsweiche aufgestellt werden. Da dieser Abstand zu Verschiebezwecken unter Deckung des Einfahrsignals dienen soll, so dürfen Züge oder Lokomotiven, die das Signal in Haltstellung vorfinden, ihm nicht näher kommen als etwa 20 m. Wo es wünschenswert ist, können diese Punkte durch mehrkantige Holzsäulen mit blauen und weißen Feldern bezeichnet werden. In der Nacht werden sie nicht beleuchtet.

Jedes Einfahrsignal hat sein Vorsignal, das angibt, ob das Einfahrsignal „Halt“ oder „Fahrt frei“ anzeigt. Der Abstand zwischen Haupt- und Vorsignal beträgt mindestens 300 m, richtet sich aber im übrigen nach den Streckenverhältnissen und dem Bremswege. Ausfahrsignale können angeordnet werden. Unbedingt sollen sie vorhanden sein auf Doppelbahnen, in Verzweigungsstationen und in Stationen mit spitz befahrenen Ausfahrweichen. Auch das Ausfahrsignal kann ein Vorsignal bekommen, entweder am Einfahrsignalmast oder an besonderem Maste.

Das Vorsignal zeigt folgende Bilder:

Hauptsignal:	Vorsignal bei Tage:	Vorsignal bei Nacht:
„Halt“.	Brandgelbe runde Scheibe mit weißem Rand.	Zwei brandgelbe Lichter in Schrägstellung.
„Fahrt frei“ oder „Vorsicht“.	Wagerecht liegende Scheibe.	Zwei grüne Lichter in Schrägstellung.

Rücklicht besteht nicht. Am Vorsignal findet Blinklicht Anwendung, teils aus wirtschaftlichen Gründen*), aber hauptsächlich, um die Vorsignale von anderen Signalen zu unterscheiden. Um die Lage des Vorsignals hervorzuheben, kann an der Vorderseite des Signalmastes eine weiß und schwarz gestrichene große Tafel angebracht werden.

Das Einfahrsignal zeigt folgende Bilder:

	bei Tage:	bei Nacht:
Halt.	wagrechter Flügel rechts vom Maste.	rotes Licht.
Vorsicht bei Einfahrt in die Ablenkung.	Flügel unter 45° schräg nach oben.	grünes Licht.
Fahrt frei durch die Gerade.	2 Flügel unter 45° schräg nach oben.	Zwei grüne Lichter senkrecht übereinander.

Rücklicht bei „Halt“: ungeblendetes weißes Licht, bei „Vorsicht“: Sternlicht, bei „Fahrt frei“: zwei Sternlichter. Im allgemeinen wird bei Einfahrsignalen festes Licht angewendet, doch kann das rote Licht auch Blinklicht sein**). Das Einfahrsignal gibt also an, ob in der Geraden oder in der Ablenkung eingefahren wird, bezeichnet aber sonst bei mehrgleisigen Stationen das Einfahrgleis nicht näher. Wo darüber hinaus die Wegbezeichnung für notwendig erachtet wird, geschieht dies durch Anbringung großer, bei Dunkelheit beleuchteter Nummerntafeln an der äußersten Stationsweiche oder auch am Einfahrsignalmaste. Das Einfahrgleis ist auf diesen mit arabischen Ziffern nach beiden Fahrrichtungen hin angegeben.

Die Ausfahrsignale zeigen, soweit nötig, folgende Bilder:

	bei Tage:	bei Nacht:
Halt.	wagrechter Flügel rechts vom Maste.	rotes Licht.
Vorsicht bei Ausfahrt in Ablenkung.	Flügel unter 45° schräg nach oben.	grünes Licht.
Fahrt frei bei Ausfahrt in der Geraden.	2 Flügel unter 45° schräg nach oben.	Zwei grüne Lichter senkrecht übereinander.

Rücklicht haben die Ausfahrsignale nicht. Erweist sich bei Abzweigungsstationen die Angabe der Strecke, auf welche die Ausfahrt gegeben ist, als nötig, so kann dies durch Anordnung tafelförmiger Signale nach Art der oben beschriebenen Nummerntafeln am Ausfahrsignalmaste erfolgen. Bei gegebener Ausfahrt zeigt die Tafel nach der Station zu ein oder zwei Buchstaben, welche die betreffende Hauptstrecke bezeichnen. Bei Nacht ist die Tafel beleuchtet.

Die Ausfahrsignalmaste und die Wegweisersignale können auch als Verschiebesignale benutzt werden. Bei Ruhestellung und wenn Verschiebungen zugelassen sind, erscheinen dann an Stelle des Wegsignales besondere Zeichen.

Die neue norwegische Signalordnung wendet abweichend von der früheren norwegischen und vielen ausländischen Signalordnungen zwei Flügel für die Einfahrt in das gerade Gleis mit der größten zugelassenen Geschwindigkeit und einen Flügel für die Einfahrt in Ablenkung an. Es ist dadurch die Gefahr, daß das Erlöschen eines Lichtes an einem mehrflügeligen Signal ein Signalbild gibt, das größere Geschwindigkeit erlaubt als der betreffenden Fahrstraße zukommt, vermieden und die Übereinstimmung der Anzahl der Flügel und Lichter in dem Tag- und Dunkelsignalbilde erreicht.

Die norwegische Signalordnung schließt sich nicht völlig der für Deutschland u. a. angenommenen Grundbedeutung der Signalfahrten („Halt“ rot, „Vorsicht“ brandgelb, „Fahrt frei“ grün) an, sondern läßt z. B. bei Handsignalen auf freier Strecke auch noch weiß zu. Daß diese Anordnung vorderhand noch etwas verwickelt erscheint, mag an Übergangsverhältnissen liegen. Im übrigen vertritt das neue norwegische Signalwesen offenbar einen völlig neuzeitlichen Standpunkt und bietet insbesondere in seiner Anwendung von Blinklicht, in seiner besonderen Flügelanordnung, in seiner Verwendung von Wegweisern u. a. viel, was auch bei uns Aufmerksamkeit verdient. Das dreistellige Vorsignal hat die norwegische Signalordnung nicht angenommen, vor allem, weil man befürchtete, damit dem Vorsignal zu sehr die Bedeutung eines Hauptsignals anzuweisen, eine Rolle, zu der es sich wegen zu weiter Entfernung von der Station nicht eignet. Auch zur Einführung des „Durchfahrsignals“ konnte man sich vor allem wegen besonderer norwegischer Stations- und Personalverhältnisse nicht entschließen.

Die Durchführung der neuen Signalordnung wird recht kostspielig werden. Allein Norwegen scheint jetzt an Aufgaben herantreten zu können, an die es sich vor dem Weltkriege nicht wagen durfte.

Was die Betriebskraft für die Signal- und Weichenstellwerke betrifft, so scheint man in Norwegen den elektrischen Anlagen, insbesondere für größere Stationen, vor dem mechanischen den Vorzug zu geben. Die elektrischen Anlagen haben sich auch unter schwierigen Schneeverhältnissen erfahrungsgemäß als völlig betriebssicher erwiesen. Die Durchführung auch umfangreicher elektrischer Sicherungsanlagen ist leicht. Als besonderer Vorzug erscheint es, daß die elektrische Anlage im Stellwerkgebäude viel weniger Platz verlangt als eine mechanische. Die neue Sicherungs- und Signalordnung soll schon in nächster Zeit zur Einführung kommen. Eine verhältnismäßig bedeutende Anlage ist zur Ausführung vorgesehen, und man sieht mit Spannung den kommenden Erfahrungen entgegen.

Dr. S.

*) Bei der großen Entfernung der Vorsignale von der Station ist es begreiflicherweise zeitraubend und kostspielig, täglich die alten Petroleumlampen zu füllen und anzuzünden und auszulöschen. Abgesehen vom Zeitverlust beim Gange zu den Signalen hinaus kommt es natürlich nicht selten vor, daß das Glas verrußt und auseinanderspringt, ohne daß dem Mangel gleich abgeholfen wird. Blinklichteinrichtung erfordert bekanntlich besonders wenig Pflege.

**) Auf den schwedischen Staatsbahnen wird auch an den Hauptsignalen in großem Umfange Blinklicht angewendet, nämlich bei 63 % aller Hauptsignale, aber da nur für „Halt“, d. h. mit rotem Blinklicht. Fahrsignale gibt man mit festem grünen Lichte. Auf solche Weise wird eine scharfe Unterscheidung zwischen dem Halt- und Fahrsignal erreicht.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die neuen Eisenbahn-Gütertarife.** Wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ erfährt, hat der Verkehrsbeirat den Vorschlägen der Ständigen Tarifkommission neue Abänderungsvorschläge gegenübergestellt, die die vorgesehenen, 60—90 % betragenden Erhöhungen des ersten Vorschlages der Ständigen Tarifkommission auf 55—85 % ermäßigen wollen. Auch in diesen Abänderungsvorschlägen werden die beiden Stückgutklassen am stärksten von der Erhöhung betroffen, und zwar sollen sich deren Frachten um 85 % des zurzeit geltenden Tarifs erhöhen. Massengüter (Klasse E für Wagenladungen) sollen eine Frachterhöhung von 50 % erhalten, während sich die Beförderungskosten für Kohle, die

Ausnahmetarife und der Tiertarif um 55 % erhöhen sollen. Zur Beratung dieser beiden Vorschläge hat, wie wir hören, der Reichsverkehrsminister die Sachverständigen der Industrie, des Handels, der Arbeitnehmer, Beamten usw. zu einer Sitzung geladen, die am 15. und 16. d. M. in Berlin stattfindet. Während der ursprüngliche Vorschlag der Ständigen Tarifkommission aus der geplanten Erhöhung der Gütertarife eine Mehreinnahme von 9 Milliarden erzielen wollte, würden die Vorschläge des Verkehrsausschusses eine Milliarde weniger, also nur 8 Milliarden Mehreinnahme bringen.

— **Keine Wohnschlafwagen mehr.** Die in Berlin auf dem Anhalter Bahnhof aufgestellten Schlafwagen zum Übernachten für die fremd in Berlin eintreffenden Reisenden (vgl. u. a. Nr. 4, S. 47, Jahrg. 1920 d. Ztg.) sind in letzter Zeit in so geringem Umfange in Anspruch genommen worden, daß sich ihre weitere Bereithaltung nicht mehr empfiehlt. Ursprünglich auf fast allen Fernbahnhöfen aufgestellt, mußten diese Schlafwagen, die der Steuerung der angeblich vorhandenen Hotelnot entgegenwirken sollten, nach und nach aus den erwähnten Gründen wieder zurückgezogen werden. Die Wagen auf dem Anhalter Bahnhof, die nun ebenfalls nicht mehr vorgehalten werden, waren die letzten dieser Art, so daß nunmehr eine Gelegenheit zum Übernachten auf den Bahnhöfen selbst in Berlin aufgehört hat.

— **Vorläufig keine Personenzugverbindung zwischen Berlin und Ostpreußen.** Zwischen Berlin und Ostpreußen sollte, wie wir in Nr. 6, S. 111 meldeten, auf dem direkten Wege über Schneidemühl-Konitz-Marienburg ein Personenzug gefahren werden, der neben den auf dieser Strecke geschaffenen Schnellzugverbindungen auch eine Verkehrsmöglichkeit für die minderbemittelte Bevölkerung bringen sollte. Während nach langwierigen Verhandlungen die Schnellzüge zwischen Berlin und Ostpreußen Ende v. J. wieder eingelegt werden konnten, besteht zurzeit noch kein Personenzug zwischen Königsberg und Berlin. Wegen dieses Zuges kam es erneut zu langwierigen Verhandlungen, in deren Verlauf die Polen zunächst die Beförderung des Zuges durch die kurze Strecke des sogenannten polnischen Korridors zusagten. Die vollständig festgelegten Fahrpläne, die auch die Zustimmung der Polen fanden, mußten nun noch, nachdem sie vom Reichsverkehrsminister genehmigt waren, auch von dem polnischen Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt werden. Diese Genehmigung ist, wie wir hören, versagt worden. Der Zug wird also vorläufig noch nicht verkehren können. Im Gegensatz hierzu hat die polnische Verkehrsbehörde Deutschland gezwungen, täglich zwischen Berlin und Warschau einen Schnellzug verkehren zu lassen, der in beiden Richtungen nahezu unbesetzt verkehrt, also völlig unrentabel ist.

— **Überführungsgebühren für Gepäck und Expreßgut.** Nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird zur Beförderung von Reisegepäck und Expreßgut eine Zu- und Überführungsgebühr erhoben, wenn das Gepäck von einer Fernstrecke nach einer Vorortstation oder umgekehrt abgefertigt wird. Diese Gebühr ist verschieden, je nachdem die Zuführung zwischen den Berliner Fernbahnhöfen und dem Vorortbahnhof nur durch die Eisenbahn erfolgt oder von und nach dem Vorortbahnhof die Überführung mit Fuhrwerk oder Gepäckträger notwendig ist. Im ersten Falle wird die Gebühr für die Zuführung des Gepäcks bzw. der Expreßgutsendung für Sendungen bis 30 kg auf 50 ₰ erhöht, während für jede weiteren auch nur angefangenen 10 kg 10 ₰ mehr erhoben werden. Im zweiten Falle, wenn die Überführung durch besonderes Fuhrwerk oder Gepäckträger erfolgen muß, kostet die Überführung nunmehr für die ersten 30 kg 3 ℳ und für jede weiteren 10 kg 1,10 ℳ. Diese neuen Gebühren treten sofort im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr für Reisegepäck und Expreßgut in Kraft.

— **Der Verkauf von Fahrkarten in den Zügen** wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab neu geregelt. Danach können Schnellzugzuschlagskarten in den Zügen wie bisher von den Zugführern usw. verkauft werden. Es ist jedoch zulässig, daß bei handschriftlich ausgefertigten Karten nur eine Karte für mehrere Reisende ausgestellt wird.

— **Eisenbahnunfälle.** Der am 11. d. M. in Leipzig 1 Uhr 35 Minuten eingetroffene Personenzug Dresden-Leipzig verunglückte in der Einfahrtshalle des Hauptbahnhofes in Leipzig durch Überfahren des Prellbocks. Die beiden Lokomotiven wurden erheblich beschädigt. Die zwei ersten Wagen, beide vierter Klasse, fuhren direkt ineinander, wurden hochgehoben und völlig zertrümmert. Eine Frau wurde getötet, 30 Personen wurden verletzt, davon 12 schwer. Anscheinend hat die Luftdruckbremse versagt, so daß der Zug mit großer Geschwindigkeit einlief. Die als schwerverletzt eingelieferten Personen befinden sich, unter der Voraussetzung, daß Komplikationen nicht eintreten, außer Lebensgefahr.

Am 12. d. M., vormittags 4 Uhr 50 Min., fuhr der von M.-Gladbach kommende Personenzug 398 auf den abgerissenen Zugteil des Gz. 8102 auf, wodurch insgesamt eine Lokomotive und 9 Wagen entgleisten. Da die Trümmer der entgleisten Wagen in das benachbarte Gleis hineinragten, wurden die Wagen des zu gleicher Zeit von der Unfallstelle nach M.-Gladbach fahrenden Personenzuges 431 zum Teil an der Seite aufgerissen. Insgesamt wurden drei Reisende schwer und einer leicht verletzt. Der Materialschaden ist ziemlich bedeutend. Die Schuldfrage ist noch nicht geklärt.

— **Patentwesen.** Es ist wiederholt vorgekommen, daß die von Eisenbahnbediensteten dienstlich angeregten Neuerungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen durch Dritte (Lieferwerke) zum Patent oder Musterschutz angemeldet worden sind. Um dieses zu verhindern, ist den Erfindern zu empfehlen, Neuerungen und Verbesserungen, die sich voraussichtlich zur Einführung bei der Eisenbahn eignen könnten, bevor sie zur Ausführung oder Durchbildung an Dritte weitergegeben werden, in öffentlichen Druckschriften derart zu beschreiben, daß danach die Benutzung durch andere Sachverständige möglich erscheint (§ 2 des Patent-Ges. vom 7. April 1891). Die Erfindungen gelten alsdann nicht mehr als neu und können von Dritten nicht mehr mit Erfolg zum Patent angemeldet werden.

— **Vertreter der Binnenschiffahrt über die Tarifpolitik der Eisenbahnen.** Am 12. d. Mts. tagte im Berliner Rathaus eine Konferenz der Vertreter der deutschen Hafenstädte und der Binnenschiffahrtsinteressenten. Der Referent, Direktor Brandenburg, wandte sich scharf gegen die Tarifpolitik der Eisenbahnen, die eine unheilvolle Wirkung auf die Binnenschiffahrt ausübe. Es wurde folgende Entschließung angenommen:

„Die heutige Versammlung protestiert auf das lebhafteste und entschiedenste gegen die durch die Tarifpolitik der Eisenbahn verursachte Belastung der Allgemeinheit der Steuerzahler, die auch eine Lahmlegung der Binnenschiffahrt und eine Verödung der Wasserstraßen und Hafenanlagen zur Folge gehabt hat. Sie verlangt mit aller Entschiedenheit, daß die Eisenbahn, die mit der Rücksichtnahme auf das Wirtschaftsleben begründete, aber falsche und für die Binnenschiffahrt ruinös wirkende Tarifpolitik endlich aufgibt und ihre Tarifsätze gemäß § 92 der Reichsverfassung mindestens ihren wirklichen Selbstkosten entsprechend erhöht. Als Ausgleich für die durch den Staffeltarif eingetretene Verbilligung der Eisenbahnfrachten für Massengüter auf weite Entfernung und die dadurch behinderte Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt muß eine Ermäßigung der Eisenbahnfrachten nach und von Binnenumschlagplätzen und eine Ermäßigung der Abfertigungsgebühren, die bei einem gebrochenen Verkehr doppelt in Betracht kommen, gefordert werden. Ferner muß auch die Aufhebung der Begünstigung der Spediteure im Sammelladungsverkehr verlangt werden, die eine Konkurrenz der Eisenbahn in ihrem eigenen Betriebe zum Vorteil einer Berufsgruppe auf Kosten der Steuerzahler bildet und bereits zu einer völligen Ausschaltung des hochentwickelten Eilfrachtdampferbetriebes geführt hat. Endlich wird verlangt die Aufhebung der Verkehrssteuer nicht nur auf den natürlichen, sondern auch auf den künstlichen Wasserstraßen. Die an den Wasserstraßen liegenden Städte haben ein großes Interesse daran, daß die mit den größten Opfern durchgeführten Kanalbauten und Hafenanlagen ihrer Bestimmung nicht entzogen, und die darin investierten Kapitalien nicht nutzlos preisgegeben werden."

— **Die Diebstähle bei der Eisenbahn.** Im Bereich der ehemals preußisch-hessischen Eisenbahnen (Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen) wurden, wie die Tagespresse mitteilt, im Jahre 1920 nicht weniger als 238 975 Diebstahlsfälle festgestellt. Hiervon entfallen auf:

Gepäck	7 842	(3,3 %),
Expreßgut	6 246	(2,6 %),
Eilstückgut	82 701	(34,6 %),
Frachtstückgut	124 678	(52,2 %),
Wagenladungen	17 509	(7,3 %),

Die Zahl der ermittelten Diebe beträgt 17 140, davon entfallen auf Eisenbahnbedienstete 8806, auf Personen außerhalb des Eisenbahndienstes 8334 Köpfe (48,6 %). Wegen Diebstähle, Schiebungen und Bestechungen wurden im Jahr 1920 entlassen 5770 Eisenbahnbedienstete, darunter 456 (7,9) Beamte und 5314 (92,1 %) Hilfsbeamte und Arbeiter.

— **Beamtenstatut für die Beamten des Saargebiets.** Die Regierungskommission des Saargebiets hat im Verordnungswege ein Beamtenstatut für die Beamten des Saargebiets, mit Ausnahme der richterlichen Beamten, der Beamten der Zen-

tralverwaltung und der Landräte erlassen, das also auch auf die Beamten der Eisenbahnverwaltung Anwendung findet, nachdem sie den vorgeschriebenen Beamteneid geleistet haben, der dahin lautet, daß der Beamte der Regierungskommission als Vertreterin des Völkerbundes Gehorsam den Gesetzen und gewissenhafte Erfüllung seiner Dienstobliegenheiten gelobt. Die Beamten der Regierung des Saargebiets, mit Ausnahme der Zentralverwaltung, sollen in erster Linie aus den Einwohnern des Saargebiets entnommen werden, im Bedarfsfalle aus Deutschen, die außerhalb des Saargebiets wohnen. Die Amtssprache ist die deutsche Sprache, die Unkenntnis einer anderen Sprache soll dem Beamten nicht zum Nachteil gereichen. Die Vorschriften über die Personalverhältnisse der Beamten, ihre Besoldung, das Disziplinarwesen usw. sind denen des Deutschen Reiches nachgebildet. Die deutschen Gesetze werden im allgemeinen für anwendbar erklärt, vorbehaltlich der Anpassung an die besonderen Verhältnisse des Saargebiets. Das Reichsbesoldungsgesetz vom 30. April 1920, das preußische Besoldungsgesetz vom 7. Mai 1920 sowie die entsprechenden bayerischen Gesetze sollen sinngemäß angewendet werden. Das Gehalt und die Zulagen sind nach diesen Gesetzen zu bemessen; den Beamten wird die Aufrechterhaltung ihrer Gehälter, Ruhegehälter, Hinterbliebenenbezüge usw. zugesichert. Die Verbesserung der Gehälter, Ruhegehälter usw., die durch deutsche Gesetze in Zukunft eingeführt werden, sollen durch die Regierungskommission geprüft werden, damit die Beamten des Saargebiets nicht schlechter gestellt werden. Auch über die Bildung von Verwaltungsräten, Beamtenausschüssen und Beamtenvereinigungen sind durch das Statut Bestimmungen erlassen worden.

— **Die Finanzierung des Neckarkanals.** Die „Frankf. Ztg.“ meldet aus Stuttgart: Über die Finanzierung des Neckarkanals erfahren wir, daß die gesamten Baukosten nach neueren Berechnungen auf 1½ Milliarden Mark veranschlagt werden. Die Kosten sollen durch Gründung einer Aktiengesellschaft, an der sich das Reich, die interessierten Länder und die Stadtgemeinden beteiligen sollen, und für die ein Aktienkapital von 500 Millionen Mark vorgesehen ist, sowie durch Ausgabe von einer Milliarde Mark Obligationen aufgebracht werden. Das Reich wird für die gesamten Obligationen die Zinsengarantie übernehmen und rechnet darauf, daß dazu noch die Garantie der Länder kommt. An dem Aktienkapital wird das Reich sich mit 50% beteiligen, und wenn die Länder ein gleiches tun, in ungünstigen Jahren auf die Verzinsung seines Aktienanteiles verzichten. Die Aktiengesellschaft soll den ganzen Kanal bis Plochingen einschließlich der Kraftwerke bauen. Die Einnahmen aus der Stromgewinnung sollen zum Betrieb und zur Unterhaltung der Wasserkraftwerke und zur Verzinsung und Amortisation des gesamten Baukapitals herangezogen werden. Der Betrieb und die Unterhaltung der Schiffahrtsstraßen soll aus den Schiffahrtsabgaben bestritten werden.

— **Beschränkung der Haftpflicht der Bahnspediteure.** Über die Gründe, die zu dieser, bereits in Nr. 1, S. 43 d. Ztg. mitgeteilten Maßnahme geführt haben, veröffentlicht die Berliner Handelskammer folgendes: Wie die Eisenbahndirektion Berlin uns am 20. Dezember 1920 mitgeteilt hat, ist die Vereinigung Deutscher Bahnspediteure wiederholt vorstellig geworden, die Haftung der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer für Schäden, die während des An- und Abrollens der Güter nach und von den Bahnhöfen entstehen (Verlust, Minderung und Beschädigung), durch Festsetzung eines Normalsatzes als Haftungshöchstgrenze zu beschränken. Der Antrag ist begründet worden mit der seit den letzten Jahren bestehenden Unsicherheit der Transporte auf den Straßen, der vermehrten Diebstahls- und Beraubungsgefahr und mit der großen Wertsteigerung fast aller Güter, durch die die Aufwendungen der Spediteure zur Befriedigung von Entschädigungsansprüchen um ein Vielfaches vermehrt, ohne durch eine Erhöhung der Rollgelder abgegolten zu werden. Außerdem hätten die freien Spediteure in allen größeren Orten schon seit längerer Zeit ihre Haftungsverpflichtung eingeschränkt, so in Berlin, Hamburg, Breslau, Leipzig und Stettin auf 1,20 ℳ für das Kilogramm. Es könne den Bahnspediteuren, die durch ihren Rollfuhrvertrag als Beauftragte der Eisenbahn im Sinne des § 5 der Eisenbahn-Verkehrsordnung gelten und nicht in der Lage sind, ihre Haftungsverbindlichkeiten selbständig zu regeln, nicht zugemutet werden, die Lasten der vollen Haftung noch jetzt wie vor dem Kriege zu tragen.

Die Eisenbahnverwaltung glaubte, sich den vorgebrachten Gründen nicht verschließen zu sollen und den Wünschen der Bahnspediteure so weit entgegenzukommen, als die bestehenden Bestimmungen dies zulassen. Eine Milderung der Haftungsverpflichtung bei den von der Eisenbahn abzurollenden Gütern konnte nicht in Frage kommen, weil auf diese Güter die eisenbahnfrachtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und der Eisenbahn-Verkehrsordnung Anwendung finden, die sich bis zur Ablieferung der Sendungen an die Behausung erstrecken, und diese Bestimmungen nicht ohne weiteres geändert werden können. Dagegen bestanden keine Bedenken, eine Änderung der Haftverbindlichkeiten bei den zur Bahn anzurollenden Gütern eintreten zu lassen, weil bei diesen ein Frachtvertrag noch nicht zustande gekommen ist und daher nicht die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sondern die des Handelsgesetzbuches über den Landfrachtvertrag gelten.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, hat daher die Eisenbahndirektion sich entschlossen, die Haftung der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer für Verlust, Minderung und Beschädigung bei der Anfuhr der Güter zur Bahn vom 1. Januar 1921 ab auf den Betrag von 20 ℳ für das Kilogramm zu beschränken. Die Bahnspediteure sind jedoch verpflichtet, höherwertige Güter auf Wunsch gegen das örtliche Risiko mit 1 vom Tausend zu versichern.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Am 8. d. M. sprach in diesem Bankdirektor Dr. Bonn (Deutsche Bank) über „Geld und Wirtschaft“. Der Redner knüpfte seine Ausführungen an diejenigen Erscheinungsformen unseres Wirtschaftslebens an, welche dessen radikale Umwälzung zum Ausdruck gelangen lassen und unsere Zeit als eine Übergangsperiode kennzeichnen. Er legte alsdann die Gründe des Niedergangs unserer Währung dar, die auf der Inflation und der Passivität der Zahlungsbilanz beruhten. Im einzelnen ging Dr. Bonn ein auf die Zahlen der amtlichen Handelsstatistik, der zufolge der Passivsaldo der Handelsbilanz vom 1. Januar 1919 bis 30. Juni 1920 den Betrag von 58 Milliarden erreiche. Unter Berücksichtigung des gerade in dieser Zeitspanne besonders schwunghaft gewesenen illegitimen Ausfuhrhandels (Loch im Westen) müßte demnach der wirkliche Passivsaldo der Handelsbilanz bei Zugrundelegung von amtlichen Zahlen etwa 70 Milliarden betragen haben. Da uns vom Auslande Valutenkredite nicht eingeräumt seien, so müsse daher die „Auslandsanleihe“, die wir in dieser Zeit in Markwährung im Wege der Interessenahme des Auslandes an der Mark erhalten hätten, unter den genannten Voraussetzungen 70 Milliarden Mark übersteigen, zumal aus den Ausfuhrvaluten auch noch andere Zahlungen geleistet worden seien (Frachten, Rückzahlungen von Kriegsvalutenkrediten usw.). Zum Schluß streifte Dr. Bonn die von Rathenau angeschnittene Frage der Berechnung des wirklichen Wertes der Währung, den Rathenau auf 30% ansetzt, und verneinte die Lösbarkeit dieses Problems unter Hinweis darauf, daß der wertvollste Aktivbesitz des deutschen Volkes ein rechnerisch nicht erfaßbarer — weil nämlich funktioneller — Wert sei, d. i. die Arbeitskraft. Gerade in diesem Umstande erblickte Redner etwaige — noch nicht greifbare — Möglichkeiten für eine Regeneration unserer Währung.

— **Eisenbahndirektor Schönfeld †.** Wie unsere Leser aus dem Nachruf des Aufsichtsrats und des Vorstandes der Westfälischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft in Nr. 3 d. Ztg. ersehen haben werden, ist der Eisenbahndirektor Schönfeld am 10. Januar d. J., an welchem Tage er sein 70. Lebensjahr vollendete, gestorben. Die Bedeutung dieses Mannes rechtfertigt es, wenn wir hier einen kurzen Abriß seines Lebens geben.

Nach dem Besuch der Technischen Hochschule in Stuttgart trat Schönfeld als Eisenbahningenieur bei der damaligen Cöln-Mindener Eisenbahn ein. Nach deren Verstaatlichung war er bei der rechtsrheinischen Eisenbahndirektion zu Cöln, zuletzt als Sektionsbaumeister beim Bau der Westerwaldbahn, tätig. Im Jahre 1883 wurde er von der Warstein-Lippstadter Eisenbahngesellschaft zum Betriebsleiter ihrer 31 km langen Nebenbahn Lippstadt-Warstein gewählt. Er ist seit dieser Zeit im Dienste dieser Gesellschaft, der späteren Westfälischen Landes-Eisenbahn, tätig gewesen. Nebenbei war er von 1885 bis 1893 Generalbevollmächtigter der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Soenderop & Co. in Berlin. Für diese Firma entwarf und leitete er die Bauausführungen der Kerkerbachbahn, der Eckernförde-Cappelner Schmalspurbahn, der Weimar-Rastenberger Eisenbahn und der Kreis-Altenaer Schmalspurbahn; ferner hat er für die Firma verschiedene Bahnen in Deutschland, Dänemark und Österreich behufs Nachsuchung der Konzessionen zum Bau und Betrieb projektiert; auch führten ihn die Geschäfte der Firma in Eisenbahnangelegenheiten nach Bulgarien und Spanien. Diese umfangreiche Tätigkeit hinderte ihn aber nicht, den Ausbau und die Erweiterung der Warstein-Lippstadter Eisenbahn zu betreiben. Im Jahre 1895 entwarf er das Projekt für die Bahnstrecke Lippstadt-Beckum, kurz darauf folgten die Entwürfe Soest-Belecke-Brilon, Warendorf-Neubeckum, Sennelager-Wiesenbrück, Borken-Burgsteinfurt, Stadtlohn-Vreden und Neubeckum-Münster. Vorwiegend seinen Bemühungen gelang es, die beteiligten Kreise, Gemeinden und die Provinz West-

falen als Hauptbeteiligte für die Finanzierung dieser Strecken zu gewinnen. Bis zum Herbst 1903 waren sämtliche Neubaustrecken mit einer Gesamtlänge von 235 km dem Betriebe übergeben. Durch den Ausbau der Strecken ist das Erwerbsleben in den von den Bahnen durchzogenen Gebieten außerordentlich gefördert worden. Schönfelds Lebensarbeit galt der fortschreitenden Entwickelung der Westfälischen Landes-Eisenbahn, um die er sich hervorragende Verdienste erworben hat.

In dem weiteren Kreise seiner Berufsgenossen ist Schönfeld bekannt geworden durch seine rege Mitarbeit bei den Verhandlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, an dessen Versammlungen er seit 1890 fast regelmäßig teilgenommen hat. Als Mitglied des Ausschusses des Eisenbahnverkehrsverbandes hat er gleichfalls lange Jahre gewirkt. Seine verdienstvolle Tätigkeit und seine persönliche Liebenswürdigkeit sichern ihm bei dem Verein ein ehrendes Andenken.

— **Personalnachrichten.** Beim Reichsverkehrsministerium ist der Oberregierungsbaurat Friedrich Fuchs zum Ministerialrat ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: der Regierungsrat Drache, bisher in Breslau, ist als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Erfurt versetzt worden. — Die Gerichtsassessoren Dr. jur. William Krueger in Berlin, Dr. jur. Josef Kaumanns in Essen, Dr. jur. Hermann Jaeger in Frankfurt (Main) und Friedrich Leonhard in Kattowitz sind unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen worden. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Dietrich Hacke ist bei der Eisenbahndirektion in Trier zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Nach Auflösung der Zweigstelle Sachsen des Reichsverkehrsministeriums sind am 1. Januar 1921 zur Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden übergetreten: die Ministerialräte Friedrich und Bassenge als Abteilungsleiter, und zwar ersterer als Leiter der neu gebildeten Etatabteilung, letzterer als Leiter der neu gebildeten Werkstättenabteilung, ferner Oberregierungsrat Dr. jur. et phil. v. Schroeder, Regierungsrat Dietzschold und Rechnungsdirektor Krieg.

Bei der Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart ist der Regierungs- und Baurat Mayer, Mitglied dieser Behörde, zum Oberregierungsbaurat ernannt worden. — Versetzt sind der Regierungsbaurat Scheuffele und der Regierungsrat Dr. Becker, vormals Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, zuletzt bei der Reichseisenbahnzweigstelle in Karlsruhe, je in die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart, ferner aus dienstlichen Gründen mit seinem Einverständnis der Eisenbahnbauinspektor Brodersen bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart zur Bauinspektion Crailsheim.

Österreich.

— **Bundesminister Pesta über Fragen des Verkehrs.** Im Finanz- und Budgetausschuß hielt am 1. Februar bei der Beratung des Voranschlages des Verkehrswesens Bundesminister Pesta eine längere Rede, in welcher er viele wichtige Fragen des Eisenbahnverkehrs und der Donauschiffahrt eingehend beleuchtete. Unter anderem bemerkte er, wie wir der Wiener Freien Presse entnehmen, folgendes: „An Kursverlusten für den Staatseisenbahnbetrieb allein muß ein Betrag von weit über 2 Milliarden Kronen angesprochen werden, der zum größten Teile für die aus dem Auslande zu beziehende Kohle bestimmt ist. Die jetzige präliminarmäßige Ertragsrechnung der österreichischen Staatsbahnen weist unter Einrechnung des ersten Nachtrags zum Staatsvoranschlage 1920/21 eine Ausgabensumme von 8,6 Milliarden Kronen und eine Gesamteinnahme von 5,1 Milliarden Kronen auf, so daß sich ein Abgang von 3,5 Milliarden Kronen ergibt. Dieser erhöht sich durch den Schuldendienst um weitere 100 Millionen Kronen. Eine Hinaufsetzung der Personentarife der österreichischen Staatsbahnen, welche in der laufenden Verwaltungsperiode keinerlei Erhöhung erfahren haben, ist vorerst nicht beabsichtigt. Zur Beratung des Bundesministeriums in allen die Öffentlichkeit berührenden Fragen steht die Einsetzung eines ständigen Beirates in allernächster Zeit bevor. In seinen weiteren Ausführungen gibt der Minister eingehende Aufklärungen über die Personalwirtschaft im allgemeinen, den Personalabbau und über verschiedene Besoldungsfragen. Er erwähnt, daß die Tätigkeit im Bau- und Bahnerhaltungsdienste noch immer von der Ungunst der Preisentwicklung auf allen Gebieten des persönlichen und sachlichen Aufwandes beherrscht werde. Diese Preisentwicklung sei am treffendsten dadurch gekennzeichnet, daß ein Gleiskilometer neuer Oberbau, der im Frieden 27 000 bis 30 000 K gekostet hat, sich derzeit auf 2,8 bis 3,1 Millionen Kronen stellt. In seinen weiteren Ausführungen erörtert der Minister die Kohlenfrage, insbesondere die noch immer unzulänglichen Kohlenzuweisungen. Ferner beleuchtet er die Schwierigkeiten in der Lokomotiv- und Wagenwirtschaft sowie die Tätigkeit im Werkstättendienste. Diesem Zwecke diene insbesondere die Einführung von Überzeitarbeit, für welche den Bediensteten eine Arbeitsprämie und eine verbilligte Lebensmittelzubuße zugestanden wurde.

Die Wiederaufrichtung unseres durch die Bestimmungen des Staatsvertrages von St. Germain schwer getroffenen Verkehrswesens ist eine besonders wichtige und schwierige Aufgabe der staatlichen Verkehrsverwaltung. Unser Streben muß vor allem darauf gerichtet sein, die durch den Zerfall eines einheitlichen Wirtschaftsgebietes jäh abgerissenen Verkehrsbeziehungen zu den einzelnen, selbständig gewordenen Teilen wieder anzuknüpfen. Der Erreichung dieses auch den siegreichen Mächten erwünschten Zieles setzt freilich der Staatsvertrag von Saint-Germain selbst die größten Hindernisse entgegen, der bei Bestimmung der politischen Staatsgrenzen Österreichs auf die durch Jahrhunderte eingelebten wirtschaftlichen Zusammenhänge und die diesen angepaßte Konfiguration der Verwaltung keinerlei Rücksicht genommen hat. Immerhin sind wir im abgelaufenen Jahre auf dem Wege der Herstellung normaler Verkehrsbeziehungen zwischen unseren näheren Nachbarn einigermaßen fortgeschritten. So sind vor kurzem zwei wichtige Verkehrsvereinbarungen mit der ungarischen und rumänischen Regierung zustande gekommen. Die „Austria"-Züge haben namentlich der tatsächlichen Ausführung des im Sommer 1920 mit Rumänien abgeschlossenen Warenkontingentabkommens zu dienen. Außerdem wurde ein Übereinkommen für den gegenseitigen Wagenübergang zwischen Österreich, Ungarn und Rumänien abgeschlossen. In jüngster Zeit kam ferner eine Vereinbarung über die Aufnahme des Verkehrs mit Jugoslawien über Aßling zustande, durch welche die seit mehr als zwei Jahren vollkommen ausgeschaltete Karawankenbahn dem Verkehre wiedergegeben wurde. Wenn sich daran eine weitere Vereinbarung, betreffend den Verkehr über die Wocheinerbahn, schließt, hätten wir für den Verkehr von und nach Triest wieder alle früheren Wege zur Verfügung. Unter den bestehenden Verhältnissen wäre das für unsere Lebensmittelversorgung von größter Bedeutung. Wir sind daher auch an die italienischen Staatsbahnen mit einer entsprechenden Anregung herangetreten. Auch mit dem tschecho-slowakischen Eisenbahnministerium stehen wir wegen Regelung der Eisenbahnanschlüsse in Verhandlungen. Hinsichtlich Westungarns ist selbstverständlich alles vorbereitet, um in dem Zeitpunkte, in dem das Burgenland unserem Bundesstaate tatsächlich einverleibt wird, dort den Eisenbahnbetrieb zu übernehmen und in klagloser Weise weiterzuführen. Einen Gegenstand schwerer Sorge bildet für die Regierung die Südbahn, deren ungestörter Weiterbetrieb für uns von allergrößter Wichtigkeit ist. Auch im abgelaufenen Jahre konnte die Südbahn ihren Betrieb nur mit Inanspruchnahme staatlicher Vorschüsse aufrechterhalten. Diese verzinslichen und in zwanzig Jahresraten rückzahlbaren Vorschüsse betragen annähernd 600 Millionen Kronen. Übrigens werden demnächst in Wien internationale Verhandlungen über ein provisorisches Arrangement beginnen, das die Lage der Südbahn bis zu ihrer definitiven Regelung nach dem Friedensvertrage sicherstellen soll.

Was die Elektrisierung der Staatsbahnen anlangt, betont der Minister, daß der im Staatsvoranschlage eingesetzte Betrag von 500 Millionen Kronen eine Kürzung des für das Verwaltungsjahr ermittelten Geldbedarfes um mehr als die Hälfte darstellt, was auf die Verwirklichung des gesetzlichen Bauprogramms zurückwirken mußte, zumal seit dessen Erstellung die Steigerung der Preise und Löhne ununterbrochen und in steiler Kurve anhielt. Es war daher die Einhaltung des dem Gesetze zugrunde liegenden Arbeitsplanes im laufenden Verwaltungsjahre auch nicht annähernd möglich. Die vom Abgeordneten Dr. Ellenbogen beantragte Erhöhung des Kredits von 500 auf 1200 Millionen Kronen bedeutet die Befreiung von den finanziellen Beengungen, unter denen die Elektrisierungsarbeiten bisher zu leiden hatten. Der Minister könne daher diesen Antrag nur auf das wärmste begrüßen und die Versicherung geben, daß sein Ressort alles aufbieten werde, um die im Interesse des Wiederaufblühens unserer darniederliegenden Volkswirtschaft gelegene eheste Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen zu sichern. Den Kern der mit Eifer betriebenen Bautätigkeit bilden die Arbeiten für die Elektrisierung der Arlbergbahn. Der Minister gibt sodann eingehende Aufschlüsse über den Stand der Arbeiten für die Arlbergbahn und die Linie Steinach-Irdning-Attnang-Puchheim. Eine Ausgestaltung unseres Verkehrsnetzes durch den Bau neuer Eisenbahnlinien wird, da die

Preise das Fünfzig- bis Sechzigfache der Preisansätze im Jahre 1914 betragen, schwerlich in großem Umfange durchgeführt werden. Vorläufig müssen wir uns auf jene Linien beschränken, die ein ganz bestimmtes lebenswichtiges Interesse des Bundes, wie etwa die Ausbeutung eines Kohlenvorkommens oder dergleichen zu fördern geeignet sind. Es hat sich übrigens in manchen Fällen gezeigt, daß die örtlichen Interessenten, deren wirtschaftliche Lage vielfach eine erhebliche Kräftigung erfahren hat, aus eigenen Mitteln die Herstellung neuer Bahnen vorbereiten. Solche Bestrebungen sind auf das wärmste zu begrüßen, und der Minister werde alles aufbieten, solche Bestrebungen tatkräftigst zu fördern. Nach wie vor lege er Wert darauf, daß beim Ausbau des Bahnnetzes in dem durch die Verkehrsinteressen des Bundes gebotenen Rahmen Rücksicht auf die Wünsche der Bundesländer genommen und namentlich bezüglich der Art der finanziellen Sicherstellung gegebenenfalls Verhandlungen durchgeführt werden. Bezüglich der vom Berichterstatter besprochenen Herstellung einer die Stadt Klagenfurt mit dem Lavanttale verbindenden Bahnlinie ist zu bemerken, daß im Sinne der Regierungserklärung vom 29. Mai 1920 sogleich nach der Übernahme der Verwaltung eine Verstärkung der Studienabteilung in Klagenfurt verfügt wurde, damit die technischen Vorarbeiten sobald als möglich zum Abschluß gebracht werden.

Der Minister bespricht hierauf die Bedeutung und die Aufgaben des Fremdenverkehres und gibt nähere Auskünfte über das Vertragsverhältnis zum österreichischen Verkehrsbüro. In Besprechung der Angelegenheit der Luftschiffahrt verweist er darauf, daß die drückenden Bestimmungen, die uns durch den Staatsvertrag von Saint-Germain in bezug auf die Luftschiffahrt dermalen noch auferlegt sind, Österreich die Möglichkeit einer praktischen Betätigung auf diesem Gebiete überhaupt nehmen. Was die Donauschiffahrt betrifft, sind die Grundlagen für die endgültige Ordnung der Rechtsverhältnisse der Donauschiffahrt durch die in Gemäßheit des Friedensvertrages international festzustellende neue Donauakte erst zu schaffen. Die Verhandlungen, an denen Österreich teilnimmt, haben im Sommer des Vorjahres in Paris begonnen und sind bis zur Erstellung eines ersten Entwurfes dieser Akte gediehen. Die weitere Beratung des Entwurfes werde in der nächsten Zeit in der Statutenkonferenz, die für Anfang April dieses Jahres in Aussicht genommen ist und in Paris stattfinden soll, in Angriff genommen werden. Die Donauakte hat nach dem Friedensvertrage insbesondere auch die Rechte und Pflichten der Internationalen Donaukommission hinsichtlich der Überwachung und Kontrolle der Donauangelegenheiten festzustellen, eine Tätigkeit, die der Kommission auch schon dermalen auf Grund des Friedensvertrages bis zur Gutheißung der neuen Akte vorläufig obliegt. Die aus der Interalliierten Donaukommission hervorgegangene Internationale Donaukommission hat bereits drei Tagungen abgehalten, von denen die beiden ersten in Paris, die dritte im Dezember des vorigen Jahres in Wien stattgefunden hat. Unsere Delegation in der Pariser Konferenz ist unter Betonung der überragenden Bedeutung der Stadt Wien als Donauhandels- und Umschlagplatz für die Bestimmung dieser Stadt zum Ort des ständigen Sitzes dieser Kommission eingetreten. Die Entscheidung über diese Frage ist indessen auf die zweite Tagung verschoben worden. Die Donauschiffahrt hat auch im Vorjahre wieder in maßgebender Weise im Dienste der Lebensmittelversorgung Österreichs gestanden. Die in letzter Zeit in bezug auf die Kohlenfrage und den Wasserstand fühlbar gewordene Besserung läßt für die nächste Zukunft auch eine gründliche Rückwirkung auf unsere Lebensmittelversorgung sowie auf die allgemeine Verkehrslage erhoffen.

In bezug auf den Eisenbahnverkehr ist die Lage Österreichs ebenso wie auf den meisten anderen Wirtschaftsgebieten wohl eine ernste, aber doch keine verzweifelte. Der Eisenbahnverkehr Österreichs erreichte infolge der anhaltenden Kohlennot um die Jahreswende 1919/20 seinen Tiefpunkt. In dem Maße, als sich im Frühjahr und Sommer 1920 der Kohlenzulauf besserte, hob sich auch der Zugverkehr. Es war möglich, die drückendsten Verkehrsbeschränkungen nach und nach abzubauen, den Auslandsgüterverkehr in vollem Umfange wieder zu eröffnen, im Inlandverkehr die Gütersendungen mit nur geringfügigen Ausnahmen freizugeben und den Personenverkehr allmählich auszugestalten. Die Leistung an Bruttotonnenkilometern hat sich gegenüber dem Tiefpunkt vor Jahresfrist fast verdoppelt und beträgt heute nahezu fast zwei Drittel der Friedensleistung. Die Besserung ist ungeachtet des Umstandes eingetreten, daß Österreich an den Folgen des Staatsvertrages von Saint-Germain schwer zu tragen hat und obwohl die Hilfe noch ausständig ist, die wir von den Mächten auf Grund dieses Staatsvertrages mit Recht erwarten dürfen. Sobald einmal durch diese auswärtige Hilfe unsere wirtschaftliche Lage eine Entspannung erfährt, Industrie und Handel wieder ungehindert sich entfalten können, wird auch der Eisenbahnverkehr zu seiner früheren Höhe und Entwicklung aufsteigen. Die Staatseisenbahnverwaltung ist zielbewußt bestrebt, alles vorzubereiten, um für diese Zeit gerüstet zu sein und die volkswirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen zu erfüllen."

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Felixdorf.** In der Nacht vom 5. auf den 6. Februar ereignete sich auf der Südbahnstation Felixdorf (40 km von Wien entfernt, auf der Strecke nach Wiener Neustadt) ein folgenschwerer Eisenbahnunfall.

Verursacht wurde das Unglück, wie das Jll. Wiener Extrablatt mitteilt, durch ein Zusammentreffen widriger Umstände, die durch ungewöhnlich starken Schneefall herbeigeführt worden waren. Der aus Italien über Klagenfurt, Leoben, Bruck nach Wien verkehrende Schnellzug soll am Wiener Südbahnhof um 9 Uhr 49 Min. abends eintreffen. Er hatte aber eine mehr als dreistündige Verspätung, die dadurch herbeigeführt wurde, daß der Schnellzug in vielen Stationen, die er laut Fahrplan zu durchfahren hat, aufgehalten wurde, weil die Verständigungsmittel der Stationen untereinander infolge des Schneefalles nicht funktionierten. Als der Schnellzug die Station Felixdorf durchfuhr, war es ½1 Uhr nachts. In dieser Station sollte er mit dem Güterzug Nr. 811 kreuzen, der, von Wien kommend, dort auf einem Ausweichgleise stand. Der Lokomotivführer des Güterzuges hatte jedoch das Haltesignal übersehen und war zu weit in die Station hineingefahren. In diesem Augenblick brauste der Schnellzug durch die Station und stieß mit voller Fahrgeschwindigkeit auf den Güterzug. Die Wirkung war furchtbar. Beide Lokomotiven wurden vollständig zertrümmert und ebenso die ersten Wagen des Schnellzuges. Die Personenwagen schoben sich förmlich ineinander und türmten sich dann auf, die rückwärtigen Wagen wurden aus dem Gleise geschleudert und stürzten um, mit ungeheurem Krachen gingen einige Güterwagen in Trümmer. Ein wüstes Chaos bedeckte das Bahngelände und die Lage wurde dadurch noch entsetzlicher, daß nahezu vollständige Dunkelheit herrschte, da die wenigen in der Station brennenden Flammen das dichte Schneetreiben nicht zu durchdringen vermochten.

Nach dem amtlichen Bericht der Südbahn sind 5 Reisende getötet, 16 schwer und zahlreiche leicht verletzt worden. Von den Schwerverletzten sind nachträglich zwei ihrer Verletzung erlegen. Die Lokomotiven beider Züge und acht Wagen wurden schwer beschädigt.

— **Südbahn-Gesellschaft.** Die Südbahndirektion teilt mit: Die von den Regierungen der an der Südbahn territorial beteiligten Staaten zur Beratung über das Régime provisoire ernannten Vertreter traten vor einigen Tagen mit den Vertretern der Association nationale und der Südbahn-Gesellschaft zu neuerlichen Vollsitzungen zusammen, in denen über die Vorschläge der in der Sitzung vom 5. Februar eingesetzten Komitees, betreffend die noch offen gebliebenen Punkte, eine vollständige Einigung erzielt wurde. Die staatlichen Vertreter werden nunmehr die Zustimmung ihrer Regierungen zu dem Beratungsergebnis einholen. Das Inkrafttreten des Régime provisoire ist mit Rückwirkung ab 1. Januar 1921 vorgesehen.

Wie schon früher berichtet, werden die vier Staaten, die an dem Südbahnnetz beteiligt sind, zur Betriebsführung für die Dauer des vereinbarten provisorischen Abkommens Vorschüsse im Gesamtbetrage von 12 Millionen Franken, rückwirkend ab Januar 1921, leisten. Durch dieses einstweilige Abkommen wird die Möglichkeit der finanziellen und administrativen Vorbereitung der künftigen Internationalisierung der Südbahn gegeben.

— **Wiener Personenbeförderungspreise.** Seit der in Nr. 44 vom 26. Juni v. J. besprochenen Erhöhung der Wiener Straßenbahntarife haben neue Lohn- und Gehaltsansprüche und die Verteuerung des Brennstoffes und dadurch des elektrischen Stromes weitere Fahrpreiserhöhungen notwendig gemacht. Die neuen Fahrpreise sind am 26. v. M. in Kraft getreten: Frühfahrscheine, nur im Vorkauf zu 10 Stück erhältlich, kosten nun 3 K anstatt 1.80 K; Tagesfahrscheine bis ½10 abds. 5 K anstatt 3 K; im Vorkauf zu 10 Stück 4,50 K, früher 2,60 K; Abendfahrscheine ab ½10 bis Betriebsschluß 7 K, früher 4 K; Nachtfahrscheine 10 K, bisher 6 K; Hin- und Rückfahrscheine nur im Vorkauf zu 10 Stück 7 K, früher 3,60 K; Fahrscheine in die Freudenau an Renntagen 30 K, früher 15 K; Netzkarten halbjährig 3000 K, bisher 2300 K; monatlich 600 K, früher 420 K; Streckenkarten mit einmonatiger Gültigkeit, nun auch an Sonntagen gültig, 250, 315 und 380 K gegen früher 150, 190, 230 K. Bei Umrechnung der Krone in Mark zum Kurse vom 17. Januar d. J. (12.42 K = 1 ℳ) und dem nun auch in Berlin voraussichtlich auf eine Mark zu erhöhenden Straßenbahnfahrpreis mögen die Wiener Tarife nicht übermäßig erscheinen. Da aber gleichzeitig der Tarif der städtischen Autobusse für die 1. Zone auf 4 K, für

2 Zonen auf 7 K, für 3 auf 10 K und für 4 und mehr Zonen auf 13 K erhöht und z. B. die Strecke Westbahnhof-Kreuzung Gürtel- und Mariahilfer Straße, etwa 200 Schritte lang, als besondere Zone gerechnet wird, macht sich diese Erhöhung der für den verarmten Mittelstand einzig möglichen Beförderungsmittel auf schreckliche Weise fühlbar. Sonstiges Lohnfuhrwerk, z. B. Autotaxi, Zwei- und Einspänner, sind mit der bisherigen Erhöhung der Fahrgebühren auf das dreißigfache der ursprünglichen längst nicht mehr zufrieden und beanspruchen das fünfzigfache. Man hat sich notgedrungen ihre Benutzung längst abgewöhnt, und es ist nur überraschend, daß in Wien so viele internationale Fremde, Preistreiber und Schieber vorhanden sind, die Existenz der Lohnfuhrleute bei derart hohen Preisen zu ermöglichen. Wenn auch die Stadtbahn bei ihrer unglücklichen Anlage, die um, anstatt durch das Stadtzentrum führt, und bei ebenfalls erhöhten Fahrpreisen nur beschränkte Hilfe bieten würde, wäre ihre eheste Wiederinbetriebsetzung doch für die durch die Fahrtverteuerung in ihrer Weiterentwicklung stark behinderte Schrebergarten- und Gartensiedlungsbewegung von hervorragender Wichtigkeit. Ihre Elektrisierung scheint leider auf unabsehbare Zeit vertagt zu sein, und auch ein Abbau der Fahrpreise ist um so weniger zu erwarten, als auch die gegenwärtige Erhöhung seitens der betriebführenden Straßenbahndirektion als unzureichend bezeichnet wird.

Leopold Stockert.

Ungarn.

— **Regelung des Eisenbahnverkehrs mit Südslawien.** Vor kurzer Zeit wurden in Szabadka von Kommissionen der ungarischen Staatsbahnen und der südslawischen Bahnen Verhandlungen in Angelegenheiten der Wiederaufnahme des ungarisch-serbischen Eisenbahnverkehrs eingeleitet. Nachdem die damaligen Vereinbarungen von der ungarischen Regierung gutgeheißen worden waren, ist eine Kommission nach Szabadka entsandt worden, um — mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse — die notwendigen Verfügungen mit der serbischen Kommission zu treffen. Diese Verhandlungen wurden am 25. Januar zum Abschluß gebracht, so daß der Wiedereröffnung des ungarisch-serbischen Eisenbahnverkehrs nunmehr nichts im Wege steht. Der Verkehr dürfte in der zweiten Hälfte des Februar aufgenommen werden.

— **Erleichterung bei der Reise von Budapest nach Wien.** Zur Erleichterung des Verkehrs für die Budapest-Wiener Expreßzüge wurde die Maßnahme getroffen, daß bei der Erteilung des Paßvisums gleichzeitig auch das Visum der Grenzschutzbeamten auf den Paß gedrückt wird. Hierdurch sind die Reisenden in den Grenzstationen dem mit Aussteigen verbundenen langwierigen Visumverfahren enthoben.

— **Rechtzeitige Aufgabe des Reisegepäcks.** Da die mit Gepäck fahrenden Reisenden häufig viel zu spät im Ostbahnhof eintreffen, als daß die Übernahme und das Einladen der Gepäckstücke anstandslos durchgeführt und der Dienst in den Lagerräumen bei den massenhaften Verzollungen und bei der Abfertigung bewältigt werden könnte, sah sich die Direktion der Staatsbahnen veranlaßt, das reisende Publikum darauf hinzuweisen, daß nach den derzeit gültigen Bestimmungen des Eisenbahnreglements die Übernahme des Reisegepäcks spätestens am Tage der Abreise zwei Stunden vor Abfahrt des Zuges an der Abfahrtstation durch die Eisenbahn zu erfolgen braucht; demnach würde die Übernahme jedes später aufgegebenen Gepäcks von der Eisenbahn verweigert werden. Die Reisenden haben sich daher — insofern es sich um Reisegepäck handelt — im eigenen Interesse unbedingt an die Frist von zwei Stunden zu halten.

— **Verlängerung der Gültigkeit der Staatsbahn-Abonnementskarten.** Nach einer Verordnung des Handelsministers wurde die Gültigkeit der Jahres- und zeitweiligen Freikarten (einschließlich der Ausweise zur Lösung halber Karten), ferner der Zeitkarten zu ermäßigten Preisen bis zum 15. Februar verlängert. Die Verlängerung erstreckt sich nicht auf die Ausweise der öffentlichen Beamten und ihrer Familienangehörigen.

— **Der Verkehr mit ausländischen Zahlungsmitteln.** Das Amtsblatt veröffentlicht eine Regierungsverordnung, die den Verkehr mit ausländischen Zahlungsmitteln regelt. Im Sinne dieser Verordnung können Forderungen von in anderen Staaten als Österreich, Südslawien, Rumänien, der Tschecho-Slowakei und Polen ansässigen Personen in ungarischer Kronenwährung nur mit Zustimmung der Budapester Hauptanstalt der Österreich-Ungarischen Bank gutgeschrieben werden. Zur Ausführung ausländischer Valuten, ausländischer Schecks und ausländischer Wechsel ist ebenfalls die Zustimmung der Budapester Handelsanstalt erforderlich. Zuwiderhandelnde werden mit einer Geldstrafe belegt.

— **Aufruf des Handelsministers an die Eisenbahnbediensteten.** Handelsminister Ludwig v. Hegyeshalmy hat anläßlich seiner Ernennung zum Handelsminister an alle Eisenbahnbeamte und -bedienstete einen Aufruf gerichtet, in dem er auf das infolge des ungerechten Friedensvertrages verstümmelte Netz der ungarischen Staatsbahnen hinweist. Er ermahnte das Personal, den alten guten Ruf der Eisenbahnangestellten wieder herzustellen und das zu jeder Zeit bewährte Vertrauen in ihre Tätigkeit wieder zu befestigen. Ein jeder müsse für seinen Teil und von seiner Stelle aus am Wiederaufbau des Eisenbahnwesens und an der Erneuerung der alten Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue mitwirken. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß sein Mahnruf in dieser ernsten Zeit die erwartete Wirkung zeitigen werde, damit in erster Reihe der ehrliche Wille und das unerschütterliche Pflichtbewußtsein jedes einzelnen die sittliche Gesundung des schwergeprüften Vaterlandes wieder herstelle.

— **Abgabe von Schuhen an Eisenbahnangestellte.** Zur Linderung ihrer wirtschaftlichen Not wurden vor kurzem an sämtliche Angestellte der ungarischen Staatsbahnen Schuhe zu äußerst ermäßigten Preisen verteilt.

— **Neue Frachtbriefmuster.** Nach einer Verordnung des Handelsministers wurden die Stempelgebühren der Frachtbriefe von 30 H. auf 1 K. 50 H. und von 1 K. 20 H. auf 6 K. erhöht; doch können alle überstempelten Muster — soweit der Vorrat reicht — verwendet werden. Es gelangen jedoch auch den neuen Gebührensätzen im Wert entsprechende Muster in den Verkehr, die nur halb so groß sind wie die alten. Sie weisen auf beiden Seiten schwarzen Druck in ungarisch-deutscher Fassung auf.

— **Zollfreiheit für amerikanische Liebesgaben.** Der Finanzminister hat gestattet, daß die aus Amerika für Private eingehenden Liebesgaben, deren Gewicht 50 kg nicht übersteigt, zollfrei behandelt werden, und daß in solchen Fällen keine Einfuhrbewilligung notwendig ist. Als Liebesgaben sind nur Bedarfsartikel der ersten Lebensnotwendigkeit, also Kleider, Wäsche, Lebensmittel, Seife, Saatkorn und landwirtschaftliche Geräte zu betrachten.

— **Die Fahrpreisvergünstigungen auf den Staatsbahnen.** Der Ministerrat hat auf Antrag des Handelsministers die bisher in Geltung befindlichen Vergünstigungen zum größten Teil endgültig aufgehoben. Im Anschluß an diese Verfügungen hat der Ministerrat den Preis der Abonnementskarten, ebenso wie dies mit den regelmäßigen Karten schon vorher erfolgt ist, um 300 % erhöht.

Trotz dieses Entschlusses treffen dennoch von einzelnen Gruppen der öffentlichen Beamten Gesuche um Ausdehnung solcher Fahrbegünstigungen ein. Von zuständiger Seite wird daher auf den Umstand hingewiesen, daß solche Gesuche vollständig zwecklos seien. Dasselbe gelte auch von den zeitweiligen Freikarten, die einzelne in der Umgebung der Hauptstadt wohnende Beamte zur Fahrt nach Budapest und zurück erhielten. Diejenigen, die bisher im Genusse dieser Begünstigungen waren, werden sie vorläufig auch weiter erhalten. Andere aber können darauf unter keinen Umständen zählen.

— **„Adria“ Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft.** Der Verwaltungsrat der Gesellschaft hat beschlossen, das Kapital von 10 auf 20 Millionen Lire zu erhöhen. Hiervon werden den Aktienbesitzern 25 000 Aktien im Verhältnis von einer neuen Aktie für zwei alte zum Kurse von 200 Lire für die Aktie zum Bezuge angeboten. Dies Bezugsrecht ist bei der Banca Commerciale Triestina in Triest auszuüben. Für Rechnung des genannten Instituts kann die Option in Budapest bei der Pester Ungarischen Kommerzialbank ausgeübt werden.

— **„Austriazüge“.** Der Verkehr dieser unlängst eingeführten Züge wurde vorläufig eingestellt, weil die Durchfahrten durch Ungarn insofern auf Hindernisse stießen, als der gegenseitige Wagenaustausch an der ungarisch-rumänischen Grenze vertragswidrig durchgeführt wurde.

— **Erhöhung des Wagenstandgeldes auf der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.** Infolge eingetretener Verkehrsstörungen wurde vom 24. Dezember 1920 ab das im Tarif, Teil I/B, Abschnitt D—10, lit. b—g sowie im Abschnitt D—11 festgesetzte Lager- und Wagenstandgeld auf den Stationen der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn auf das Fünffache erhöht.

Uebrige europäische Länder.

— **Klagen über den schwedischen Winterfahrplan.** Über diese Frage haben wir in Nr. 68, 81 und 92 Jahrg. 1920 d. Ztg. eingehend berichtet und auch darauf aufmerksam gemacht, daß die Klagen über Verkehrseinschränkungen nicht zur Ruhe kommen. Neuerdings hat die Handelskammer in Gothenburg wegen Wiedereinstellung der Tagesschnellzüge auf der Strecke Stockholm-Gothenburg Klagen vorgebracht. Der gegenwärtige Zustand sei für die Reisenden allgemein so unleidlich, daß er nur als zufällige und durch eine Notlage veranlaßte Maßnahme zu verteidigen sei. Da der eigentliche Grund dieser Zugeinziehungen, nämlich die hohen Zugförderungskosten, infolge des starken Preisfalls von Kohle und anderem Material in hohem Grade geschwunden sei, so könne der gegenwärtige Zustand nicht weiter vertreten werden. Die Eisenbahndirektion hat hierauf erwidert, daß der Verkehr die Neigung habe, weiter zurückzugehen, und zwar treffe dies auch für Strecken zu, die, wie die Strecke Stockholm-Gothenburg, zu den einträglichsten gehören. Die Eisenbahndirektion könne jedoch nicht jede einzelne Strecke nach ihrer Wirtschaftlichkeit für sich behandeln. Die einträglicheren Bahnstrecken müßten natürlich der Wirtschaftlichkeit der schwächeren aufhelfen. Wie der Reichstag erst 1918 mit voller Bezugnahme auf derartige Fragen ausgesprochen habe, müßten die Staatsbahnen aus rein grundsätzlichen Erwägungen nicht nur ihre eigenen Betriebskosten decken, sondern auch soweit Ertrag abwerfen, daß das in den Staatsbahnen als Gesamtheit niedergelegte Kapital verzinst werde. Selbstverständlich werde die Eisenbahndirektion bei Aufstellung des Fahrplanes Bahnstrecken, die sich gut rentieren, vor solchen, die mit Verlust abschließen, bevorzugen. Doch müsse die Direktion auf den Verkehrsbedarf des ganzen Staatsbahnnetzes sehen und müsse notgedrungene Einschränkungen einigermaßen gleichmäßig verteilen. Die beiden zwischen Stockholm und Gothenburg gehenden Fernzugpaare genügen nach Ansicht der Direktion für die jetzigen ungüstigen Verhältnisse im ganzen Geschäftsleben des Landes in erträglicher Weise dem für die nächste Zeit vermutlich stark zurückgehenden Verkehrsbedarf. Vor dem Sommer sind Schnellzugeinlegungen nicht zu erwarten. Erst mit dem 1. Juni sollen neue Züge eingelegt werden, sofern nicht der immer mehr hervortretende Rückgang im ganzen Geschäftsleben eine Minderung von Einkünften und Verkehr hervorruft.

Auf eine Eingabe der Vereinigung für Handel und Industrie hat die Eisenbahndirektion erwidert, daß eine Senkung der Personentarife mit Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit der Staatsbahnen nicht durchführbar sei ohne Ausgleich in Form einer Erhöhung der Gütertarife. Es seien aber schon jetzt Stimmen für eine Änderung gerade in umgekehrter Richtung laut geworden, d. h. für eine Senkung der Gütertarife bei etwaiger Erhöhung der Personentarife. Die Eisenbahndirektion ist auch der Ansicht, daß bei der jetzigen verschlechterten Geschäftslage der Gütertarif viel mehr belastend wirke als der Personentarif. Sie kann daher vorderhand keine Senkung der Personenfahrpreise in Aussicht stellen. Dr. S.

— **Schiedsgerichtsentscheidung im Lohnstreit zwischen den schwedischen Privatbahnen und ihren Bediensteten.** Wie wir in Nr. 92, S. 1010 Jahrg. 1920 berichteten, haben sich die Privatbahnverwaltungen und die Vertreter der Personalorganisationen am 8. Dezember geeinigt, ihre Sache einem Schiedsgericht zu unterbreiten. Damit war die unmittelbare Streikgefahr abgewendet. Die Verhandlungen dauerten sehr lange, und erst am 30. Dezember erfolgte der Schiedsspruch, der, wie in solchen Fällen ja naheliegend, sich auf mittlerer Linie bewegt und die bisherigen Festsetzungen über die Abhängigkeit der Teuerungszulage von der Indexzahl der Sozialdirektion ergänzend auf Verhältnisse ausdehnt, die beim letzten Übereinkommen der Parteien noch nicht vorauszusehen waren, zugleich aber eine Erhöhung der geringsten Einkommen vorsieht. Der Beschluß kam zustande durch die ausschlaggebende Stimme des Vorsitzenden Direktor Cederborg. Der Schiedsspruch nimmt auch Rücksicht auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahngruppen derart, daß er die wirtschaftlich schwächsten Bahngruppen ausnimmt. Er bedeutet im wesentlichsten eine entschiedene Absage gegenüber den wirtschaftlich undurchführbaren Forderungen des Privatbahnpersonals, in gleicher Höhe wie das Staatsbahnpersonal entlohnt zu werden. (Vgl. Nr. 88, S. 970 Jahrg. 1920 d. Ztg.) Dr. S.

— **Die Erdrosselung der Gotthardlinie.** Die „Schweizerische Verkehrskorrespondenz" schreibt: Schon steht der Schweiz wieder eine neue erneute schwere Beeinträchtigung ihrer internationalen Verkehrsstellung bevor. Der Verkehr von England über Belgien nach dem Balkan wurde bisher durch den Gotthard-Kontinental-Expreß mit Anschluß an den Simplon-Orient-Expreß vermittelt. Darin wird demnächst eine Änderung eintreten, indem die neuen Expreßzüge Ostende-Brüssel-Köln-Wien in Wien direkte Fortsetzung nach den verschiedenen Balkanrichtungen erhalten, was wohl den Wegfall der bisher über den Gotthard laufenden Schlafwagenkurse Ostende-Konstantinopel und Ostende-Bukarest zur Folge haben wird. Diese erneute Umfahrung der Schweiz durch den internationalen Verkehr hat ihren Grund nicht nur in den betriebstechnisch günstigeren Verhältnissen der deutschen Route, sondern zum Teil sicherlich auch in der schlechten Führung des Gotthard-Kontinental-Expreß durch Frankreich auf der Strecke der elsaß-lothringischen Bahnen und die noch immer sehr unerfreulichen Zoll- und Paßkontrollverhältnisse in St. Ludwig. Außerdem war infolge des unverhüllten Bestrebens Frankreichs, den englischen Verkehr über Paris zu leiten, bei der Fahrplangestaltung des Orient-Simplon-Expreß viel zu wenig Rücksicht auf den Anschluß des Gotthard-Kontinental-Expreß genommen worden.

Es muß schon eingestanden werden, daß die Entwicklung, die die Dinge von Tag zu Tag mehr nehmen, recht wenig den Erwartungen entspricht, die man vielerorts an den Beitritt der Schweiz zum Versailler Völkerbund hinsichtlich einer durch die engere Fühlungnahme der Völkerbundsmitglieder erleichterten Verständigung über die internationalen Verkehrsverhältnisse knüpfte; recht wenig aber auch den Erwartungen, die man da und dort bezüglich einer Erhebung Basels zum idealen europäischen Verkehrsmittelpunkt durch den Übergang Elsaß-Lothringens an Frankreich hegte. — Man scheint im Gegenteil feststellen zu müssen, daß Frankreich auch in der Verkehrspolitik den gleich einseitig nationalen Standpunkt einzunehmen gewillt ist, wie in der Rheinfrage. Durch Vernachlässigung der für die Bedienung der Gotthardbahn so wichtigen Zufahrtslinie von Belgien über die elsaßlothringischen Bahnen zugunsten der weiter westlich gelegenen Linien Nancy-Belfort-Lötschberg oder gar Paris-Simplon oder Mont-Cenis würde Basel schließlich gänzlich ausgeschaltet.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Entwurf für den am 1. Juni 1921 einzuführenden P e r s o n e n z u g f a h r p l a n ist vor kurzem den Kantonsregierungen zur Prüfung überreicht worden. Bekanntlich soll er zum ersten Male als J a h r e s f a h r p l a n, also mit Gültigkeit bis zum 31. Mai 1922 aufgestellt werden. Damit ist natürlich nicht gesagt, daß alle in den Fahrplan aufgenommene Züge während des ganzen Jahres verkehren sollen. Einzelne, besonderen Zwecken, wie dem Sommerverkehr, dienenden Züge bleiben nach wie vor auf gewisse Monate beschränkt. Der neue Fahrplan enthält eine größere Zahl wesentlicher Verbesserungen, zumal für den durchgehenden Verkehr. Zu erwähnen ist ein neuer direkter Schnellzug Berlin-Frankfurt-Basel-Zürich, ab Berlin 6,50, Frankfurt 7,20, Basel an 1,38, Zürich an 4,45. In umgekehrter Richtung verläßt der Zug Zürich 11,40 und ist in Berlin am folgenden Tage um 9.34 morgens. Der jetzt schon mit direkten Wagen verkehrende Schnellzug Berlin-Stuttgart-Zürich erhält durchlaufende Wagen nach Mailand. Auch ein neuer Nachtschnellzug München-Zürich über Lindau-St. Margrethen erhält durchgehende Wagen München-Mailand. Vom 1. Juni ab soll der direkte Schnellzug Paris-Schweiz-Wien täglich verkehren, statt wie bisher dreimal wöchentlich. Besonders viele Verbesserungen sind für den in den letzten Jahren etwas vernachlässigten Gotthardverkehr vorgesehen. — Über die F i n a n z l a g e der S. B. B. ist an dieser Stelle wiederholt berichtet worden. Die Verwaltung hat zur Beschaffung von Geldmitteln wieder 6 prozentige Kassenscheine ausgegeben, auf die in der Zeit vom 20. bis 29. Januar schon 115 Millionen Franken gezeichnet worden sind. Die Arbeiten zum elektrischen Ausbau des Bundesbahnnetzes erfordern aber sehr erhebliche Mittel. Die Verkürzung des Bauprogramms von 30 Jahren auf 15 Jahre bedingt eine scharfe Anspannung der Finanzen, zumal schon die bisher ausgeführten Arbeiten gezeigt haben, daß die ursprünglichen Kostenanschläge infolge der Steigerung der Personal- und Materialkosten bedenklich überschritten werden mußten. So betrugen die Elektrisierungskosten für die Bergstrecke Erstfeld-Bellinzona einschließlich der Reparaturwerkstätte Bellinzona 97 Millionen Franken statt der veranschlagten 38.5 Millionen. Angesichts des in jüngster Zeit beobachteten Sinkens der Kohlenpreise ist angeregt worden, mit der Durchführung des Bauprogramms etwas langsameren Schritt zu halten. Auch ist darauf hingewiesen worden, daß die schweizerischen Bau- und Ausrüstungsfirmen durch das beschleunigte Tempo der Bestellungen zu einer plötzlichen, mächtigen Ausdehnung ihrer Werke gezwungen sein würden, die leicht zu einer „Hypertrophie", einer Überkapitalisierung, und bei dem Abbau nach Erledigung des Programms zu großen

chwierigkeiten führen könnte, wie sie das Hotelgewerbe eim Nachlassen des Fremdenverkehrs durchgemacht hat. iese Gefahr wird allerdings von einem der führenden Werke, r Firma Brown, Boveri & Co. in Baden, in Abrede gestellt. ie S. B. B. haben mit amerikanischen Gruppen Verhandngen wegen Gewährung einer Anleihe von 300 Millionen ranken unter gleichzeitiger Lieferung von Rohmaterialien nd Halbfabrikaten für die Elektrisierung eingeleitet. Demgenüber wird darauf hingewiesen, daß eine solche Anleihe cht unter 7½ oder 8 % Zinsen unterzubringen wäre, wähnd, wie schon erwähnt, die 6 prozentigen Kassenscheine hr stark gezeichnet worden sind, so daß es zweifelhaft ist, nicht der schweizerische Geldmarkt das erforderliche Katal zu günstigeren Bedingungen aufbringen könnte. Eine ntscheidung über diese für die Finanz- und Wirtschaftslitik des Bundes sehr folgenschwere Frage scheint noch cht endgültig getroffen worden zu sein. Einem in der undesversammlung gestellten Antrage entsprechend wird r Bundesrat über das Elektrisierungsprogramm und die nanziellen Folgen der Umstellung des Dampfbetriebs in den ektrischen Betrieb Bericht erstatten und insbesondere eine vereichende Gegenüberstellung der Zugbeförderungskosten vorgen auf der Grundlage der Dienstkohlenpreise von 150, 110 d 70 Fr. für die Tonne. Im allgemeinen konnte aber der orsteher des Eisenbahndepartements gegenüber geäußerten weifeln feststellen, daß die Elektrisierung bisher als überschend gut gelungen zu bezeichnen sei. — Einstweilen ist e Verwaltung der S. B. B. bemüht, ihre hohen Betriebsausben durch Vereinfachung der Organisation, insbesondere rch Verminderung der Zahl des Personals, zu ermäßigen. urch den Achtstundentag und die geringeren Leistungen der ngestellten sind die persönlichen Ausgaben fortwährend geegen, während die Betriebsleistungen zurückgegangen sind. ie Fahrleistungen des Zugpersonals betrugen z. B. im Jahre 13 50 500 km jährlich für den Kopf, im Jahre 1919 dagegen r 30 500 km, sie sind also um 36,7 % zurückgegangen, wähnd die Kopfzahl nur um 9,9 vermindert worden ist. Die rsonalkosten betrugen 1913 nur 47,7 %, 1919 dagegen 60,29 % r Gesamtausgaben. Die Teuerungszulagen sind von rd. Millionen Franken im Jahre 1919 auf rd. 117 Millionen im hre 1920 gestiegen. Bekanntlich ist die Verwaltung zurzeit t einer Untersuchung des Personalbestandes auf den einlnen Dienststellen beschäftigt, um zu starke Personalsetzungen festzustellen und zu beseitigen. — Die Finanzen r schweizerischen Eisenbahnen sind durch die ihnen gestzlich auferlegten Leistungen zugunsten der Post stark lastet. Die Eisenbahnen haben nach dem Eisenbahngesetz n 1872 die Bahnpostwagen und das Begleitpersonal frei zu fördern. Dagegen wird für die Beförderung von Postketen über 5 kg eine Entschädigung bezahlt, die bei der B. B. für 1921 auf rd. 5 Millionen Franken veranschlagt rd, während die Selbstkosten (31,03 Cts. für das Achskiloter) so viel höher sind, daß die Entschädigung für 1921 Millionen höher sein müßte, wenn die gesamten Ausgaben r S. B. B. im Interesse der Post erstattet würden. Gegenrtig wird die Frage einer Abänderung des Gesetzes auf der undlage der Selbstkosten erwogen. — In der Bundesversmmlung ist neuerdings wieder die Ermäßigung oder Beseitigung der Schnellzugszuschläge, wenigstens auf e nahen Entfernungen bis 10 km, angeregt worden. Die rwaltung scheint aber dieser Änderung ablehnend gegenerzustehen, weniger aus fiskalischen, als aus Betriebsrückshten, damit die Schnellzüge nicht allzusehr durch den Nahrkehr belastet werden. — Der Verkehr auf der Rhätishen Bahn hat sich in der letzten Zeit wieder erfreulich hoben. Nach dem vom Verwaltungsrat genehmigten Voraschlag ist für 1921 ein Betriebsüberschuß von 1 722 000 Fr. rgesehen, während das Budget für 1920 nur 254 000 Fr. berschuß veranschlagt hatte.

— **Die Finanzlage der französischen Eisenbahnen.** Aus nem Aufsatz des Dr. Hans Kroll in der Zeitschrift „Wirtsaftsdienst" entnehmen wir, daß die Abschlüsse der französchen Eisenbahngesellschaften für 1920 voraussichtlich ößere Fehlbeträge aufweisen werden. Diese werden schätzt bei den Staatsbahnen auf 529, bei der Nordbahn auf 4), bei der Orléansbahn auf 400, bei der P.-L.-M.-Bahn auf 3), bei der Ostbahn auf 280, bei der Südbahn auf 101 Millionen anken. Die Gesellschaften behaupten, daß die Fehlbeträge s hoch geworden seien, weil die Regierung auf ihre Anträge af Tariferhöhung nicht rascher eingegangen sei. — Im Intere des Außenhandels haben die Eisenbahnverwaltunn beschlossen, für Ausfuhrgüter eine Frachtermäßigung von 1% festzusetzen, die sich bei einzelnen Tarifklassen auf 2% erhöht.

— **Normung der französischen Eisenbahnschienen.** Vom nzösischen Kriegsministerium sind, wie wir der Zeitschrift d. Vereins deutscher Ingenieure entnehmen, auf Grund von Vereinbarungen zwischen den Verwaltungen der sechs großen französischen Eisenbahnen im Jahre 1919 Normen für vier verschiedene Schienenausführungen festgelegt worden. Danach sollen in der Regel nur noch verwendet werden Schienen von 26 kg/m Gewicht für Schmalspurbahnen, von 36 kg/m für vollspurige Bahnen mit schwachem und von 46 kg/m für solche mit starkem Verkehr; außerdem sind für Gleise in Tunneln Schienen von 55 kg/m Gewicht zugelassen. Die Abmessungen der Normalschienen sind nachstehend zusammengestellt.

Schienengewicht . . . . kg/m		26	36	46	55
ganze Höhe	mm	110	128	145	155
Kopfhöhe	„	34	40	48	53
Steghöhe	„	58,7	68	75	75
Fußhöhe bis Stegansatz	„	17,3	20	22	27
„ „ Kante	„	8	10	10,5	15
Kopfbreite	„	50	58	62	62
Stegbreite in der Mitte	„	10	13	15	19
Fußbreite	„	100	115	134	134

Die Laschen sind ebenfalls genormt; die Neigung der Anlage am Kopf und Fuß der Schiene ist bei allen Größen auf 1 : 4 festgesetzt. Die Laschendicke beträgt 20, 26 und 30 mm, letzteres Maß gilt auch für die Tunnelschiene.

— **Personenverkehr zwischen Frankreich und Italien.** Der durchgehende Schlafwagen im Luxuszug Paris-Rom wird neuerdings statt nach Taranto nach Brindisi geführt. Er verläßt Paris Donnerstags 11.40 Uhr, trifft in Rom Freitag 7.30 Uhr und in Brindisi Sonnabend 11.16 Uhr ein. Der Gegenzug fährt aus Brindisi um 6.07 Uhr ab, erreicht Rom um 8.55 Uhr und trifft in Paris um 8.06 Uhr ein.

— **Der englische Bergarbeiterstreik und die Eisenbahnen.** Der Streik der englischen Bergarbeiter im vergangenen Herbst hat einen sehr verderblichen Einfluß auf den englischen Eisenbahnverkehr gehabt. Der Ausstand begann am 16. Oktober und dauerte drei Wochen. Im September hatten die Eisenbahnen, deren Dividende von der Regierung gewährleistet wird, einen Überschuß von 228 500 Pfund Sterling gehabt, im Oktober und November mußte die Regierung je rund 4,0 Millionen zubüßen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sanken von rd. 11,1 Millionen im September auf rd. 8,8 und 4,9 Millionen im Oktober und November, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß um diese Jahreszeit der Erholungsverkehr, der im Sommer einen bedeutenden Einfluß auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr hat, stark zurückgeht. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen im September rd. 17,1 Millionen, im Oktober und November aber nur rd. 13,0 und 12,2 Millionen. Dabei waren die Tonnenkilometer im Kohlenverkehr in den am 7. November zu Ende gegangenen vier Wochen um 69 %, der sonstige Erz-, Eisen- und Mineralverkehr um 19 %, der Stückgutverkehr um 8 % gesunken. Außer auf die Kohle bezog sich der Rückgang in der Versendung namentlich auf Eisenerze, Eisen und Stahl und Kalk. Die Durchschnittsbelastung der Wagen sank dabei von 5,44 t auf 4,52 t.

Die Ausgaben der Eisenbahnen haben in den Monaten September, Oktober und November 20,6, 21,4 und 21,2 Millionen Pfund Sterling betragen, sind also trotz des Verkehrsrückgangs gestiegen. In den acht mit November zu Ende gegangenen Monaten des Jahres 1920 betrug der gesamte Überschuß der Eisenbahnen 8 612 383 Pfund Sterling, und die Regierung mußte, um ihren Verpflichtungen nachzukommen, 25 501 617 Pfund Sterling zuschießen. Von der seitdem eingetretenen Erhöhung der Kohlenförderung erwartet man eine wesentliche Besserung der Verhältnisse. Die Freude darüber, daß der Monat September zum erstenmal eine Mehreinnahme über den von der Regierung gewährleisteten Betrag aufwies (s. Ztg. d. Ver. Deutscher Eisenbahnverw. Nr. 4 vom 27. I. 1921) war also von kurzer Dauer.

— **Vom englischen Signalwesen.** Die Darstellung, die Dr. Hans A. Martens in Nr. 5 d. Ztg. vom 3. Februar 1921 vom Signalwesen in den Technischen Vereinbarungen vom Jahre 1909 gibt, und die Forderungen, die er daran knüpft, werden zum Teil bestätigt, zum Teil ergänzt durch einen Überblick über den Stand des englischen Signalwesens, den Railway Engineer aus Anlaß des Jahreswechsels bringt. Diese Fachzeitschrift beklagt zunächst, daß der Krieg die Fortschritte auf dem Gebiete des Signalwesens aufgehalten hat, erachtet es aber nach diesem Stillstand für um so dringlicher, daß nunmehr tatkräftig an die Fortbildung dieses Zweiges des Eisenbahnwesens herangegangen wird, und begrüßt mit Freuden die Einsetzung eines Sonderausschusses, der die Vereinheitlichung des Signalwesens der englischen Eisenbahnen vorbereiten soll. In bezug auf Einheitlichkeit liegen ja die

Verhältnisse in England infolge der Zersplitterung seiner Eisenbahnen in das Eigentum einer verhältnismäßig großen Zahl von Gesellschaften besonders im argen. Für die Zukunft wird daher ein lebhafter Fortschritt erwartet, nicht daß neue Fragen auftreten werden, sondern daß bereits gestellte Aufgaben gelöst oder für bereits gelöste bessere Lösungen gefunden werden.

Railway Engineer redet dem dreistelligen Signal das Wort. Seit seiner Einführung auf einer der Londoner Untergrundbahnen vor 9 bis 10 Jahren ist in dieser Beziehung nur wenig geleistet worden. Bis Ende 1919 können nur drei Fälle angegeben werden, wo in England dreistellige Signale eingeführt worden sind; von ihnen sind zwei Armsignale, eines ist ein Lichtsignal gewesen. Aus der vereinzelten Ausführung muß geschlossen werden, daß es sich nur um Versuche gehandelt hat. Im Jahre 1920 sind jedoch bei drei Eisenbahnen dreistellige Signale in größerer Zahl aufgestellt worden. Soweit sie Armsignale waren, lagen die drei Stellungen nach dem Muster der zwei deutschen und der drei amerikanischen im oberen Quadranten, während sonst in England auch der untere Viertelkreis zur Aufnahme des Signalarms dient. Aus diesen Neuanlagen geht jedenfalls hervor, daß das Armsignal mit drei Stellungen in England Beachtung findet. Im Zusammenhang damit steht die Frage, ob auch bei zweistelligem Armsignal der Übergang vom unteren zum oberen Viertelkreis gemacht werden soll. Beim dreistelligen Armsignal kann man wohl wegen der senkrechten Armstellung, die immer sichtbar ist, wenn sie die Verlängerung des Mastes bildet, nicht aber wenn sie mit ihm zusammenfiele, nur der obere Viertelkreis in Frage kommen, und so wird die weitergehende Einführung dreistelliger Signale im Zusammenhang mit den Bestrebungen zur Vereinheitlichung im Signalwesen für das zweistellige Armsignal wohl den Erfolg haben, daß auch für dessen Schrägstellung die Richtung nach oben diejenige nach unten verdrängt. Die Lichtsignale werden zwar in ihrem jetzigen Zustande für befriedigend erklärt, doch wird auch ihre Fortentwickelung für nötig erachtet.

Zu den Fragen, die in Zukunft bearbeitet werden müssen, gehört auch der Kraftantrieb für Signal- und Weichenstellwerke. Bis jetzt spielte für die Bedienung der Weichen und Signale die Entfernung zwischen dem Stellwerk einerseits, dem Signal oder der Weiche andererseits eine wichtige Rolle. Mit der Vervollkommnung der Kraftübertragung, namentlich auf elektrischem Wege, hat sie an Bedeutung stark eingebüßt. Sie kommt nur noch insofern in Frage, als sie die Kosten beeinflußt, natürlich auch insoweit sie auf den Betrieb einwirkt und die Kraft, die der Stellwerkswärter aufwenden muß, von ihr abhängt. Diese Rücksichten, nicht die Entfernung, werden also in Zukunft maßgebend sein.

Während des Krieges sind aus Ersparnisrücksichten eine Anzahl Signalstellen, vermutlich Blockstellen, eingezogen worden. Die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse zwingen zur Erörterung der Frage, ob auf diesem Wege weiter fortgeschritten werden kann. Betriebliche Gründe werden freilich in den meisten Fällen gegen derartige Maßnahmen sprechen.

— **Finnische Pläne einer Eisenbahn nach Petjenga.** Die finnische Presse erörtert die Möglichkeit, unter den jetzigen Verhältnissen eine Bahn nach Petjenga zu bauen, die ungefähr 150 Millionen finnische Mark kosten würde. Die Helsingin Sanomat stellt fest, daß das neu einverleibte Petjengagebiet ohne Eisenbahnen eigentlich recht wertlos sei. Aber es ist sehr fraglich, ob der Staat die Kosten tragen kann, und ob genügend einheimisches Privatkapital sich findet. Bietet sich keine Möglichkeit, so muß ausländischem Kapital die Türe geöffnet werden. Von anderer Seite hört man auch schon, daß sich ausländische Geldleute für den Plan interessieren. Eine Gruppe hat sich erboten, eine Bahn Rovaniemi-Petjenga zu erbauen gegen das Recht, die staatlichen Wälder im nördlichen Finnland und in Lappland abzuschlagen. Doch gilt sie nicht als genügend kapitalkräftig, weshalb Verhandlungen noch nicht angeknüpft wurden. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Das Programm des belgischen Kolonialministers Franck.** Am 9. Dezember v. J. legte der belgische Kolonialminister Franck dem Parlament sein neues Programm vor; es enthält, wie wir einem Berichte der „African World“ vom 18. Dezember 1920 (S. 291) entnehmen, im wesentlichen folgende Forderungen: 1. Umbau der Linie Matadi-Leopoldville mit einem Kostenaufwand von etwa 100 Millionen Franken. 2. Verlängerung der Katangabahn (Linie von der Rhodesischen Grenze nach Bukama) nach einem Punkte am oberen Kongo, der den
Flußdampfern dauernden Zugang bietet; voraussichtlich
Kosten 30 Millionen Franken. 3. Bau der Strecke Tschilongo
Ruwe (20 Millionen Franken) und Vollendung der Kongole
sischen Anschlußlinie an die Lobito- oder Benguellabahn, so
bald die portugiesische Strecke dieser Bahn hergestellt sei
wird. 4. Vermehrung der Eisenbahnfahrzeuge und Dampfe
der Oberkongo- und großen Seen-Eisenbahnen, 25 Millione
Franken. 5. Ausbau der Magumbebahn und des Hafens vo
Boma, 3 Millionen Franken. 6. Neubau des ersten Abschnitte
der Bahn vom Unterkongo nach Katanga*) (850 km), der de
Katangabezirk mit dem Kasaistrom verbinden soll; Baukoste
215 Millionen Franken. 7. Herstellung einer Eisenbahn vo
oberen Kongo nach den Goldgruben von Kilo**) und Mot
Der erste Streckenabschnitt erfordert etwa 125 Millione
Franken. Es bestehen hier zwei Pläne; der eine ist in de
Konzession der Oberkongobahn für eine Eisenbahnlinie vo
Stanleyville zum Albertsee enthalten; der andere ist Eigentu
der Comminière-Gesellschaft und führt über Bumba, But
Nepoko, Kilo und Moto, mit einer Abzweigung nach Bond
8. Neubau der Strecke Kabalo-Kongolo zur Verbindung de
Lukugabahn (Kabalo-Tanganjikasee) mit der Strecke Kongol
Kindu der Oberkongoeisenbahn. Baukosten 20 Millione
Franken. Diese Linie soll eine durchgehende Schienenverbi
dung zwischen Kindu am Kongo und Albertville am Tangan
ikasee herstellen. 9. Weitere Ausrüstung der schiffbare
Ströme und ihrer Häfen mit Schiffahrtszeichen usw., 30 Mi
lionen Franken. 10. Vermehrung der Flottille der Sociét
Nationale de Transports Fluviaux (Sonatra) und Verbess
rungen im Betriebsdienst auf den kleinen Strömen, 15 Mi
lionen Franken. 11. Neubau von Landstraßen und ihre Au
rüstung mit mechanischen Fahrzeugen und Rastplätzen f
Karawanen, 40 Millionen Franken (10 Millionen für je
Provinz). 12. Öffentliche Arbeiten und sanitäre Maßnahm
an den größeren Plätzen, 30 Millionen Franken.

Die Ausführung dieser Arbeiten, die gleichzeitig durchg
führt werden sollen, erfordert rund 660 Millionen Frank
und etwa 10 Jahre Zeit. Beim Parlament soll zunächst d
Bewilligung einer Anleihe von 300 Millionen Franken nac
gesucht werden. Die Vollendung der großen Eisenbahnlini
vom Unterkongo nach Kantanga, vom Oberkongo nach d
Goldgruben von Kilo und der Benguellaeisenbahn erforde
natürlich weit größere Geldsummen. Der frühere Kolonia
minister Renkin hob hervor, daß Belgien im Jahre 1913 et
für 1 Milliarde Franken Kolonialerzeugnisse eingeführt ha
während die eigene Kolonie diese Gesamtmenge nahezu
vollem Umfange hätte liefern können. Ohne die Kongokolon
habe Belgien keine Zukunft; die Kolonie brauche aber v
belgischen Staate keine finanzielle Unterstützung; was d
Kolonie brauche, sei das Geld belgischer Kapitalisten, I
dustriekapitäne, fähige, tatkräftige und unternehmende P
niere! Der Staat hätte nur einen festen, einfachen kolonial
Verwaltungskörper zu schaffen; dessen Pflicht wäre es, d
Eingeborenen gesund zu machen, zu ernähren und zu erziehe
außerdem hätte er das Verkehrswesen zu organisieren u
die Tarife festzusetzen. Der einzelne solle alles tun, um
Erzeugung in der Kolonie so weit wie möglich zu steige
Der Kongo sei ein großer Bergbau- und Ackerbaubezirk; m
sollte den Ackerbau entwickeln und versuchen, die Zahl
eingeborenen Landbauern zu steigern; die Eingeboren
dürften nicht bloß gelöhnte Personen sein. Renkin erinn
ferner daran, daß er nach dem Fehlschlage des Baumwollba
im Magumbebezirk die Hilfe eines Kentuckypflanzers in A
spruch genommen habe und nunmehr dank seiner Mitwirku
große Mengen Baumwolle im Sankuru- und Maniemabezirk
gebaut würden; die Eingeborenen nehmen jetzt am Baumw
bau großes Interesse, und infolge seiner Entwicklung we
der Kongo in wenigen Jahren einen großen Teil der Bau
wolle liefern, die Belgien braucht. Die Kongogoldfelder se
reicher, als man heute annehme; hätte der Staat sie d
freien Schürfrecht geöffnet, so wären dort schon Städte e
standen. Aber dies hätte eine Menge Abenteurer ins La
gelockt, und der Staat habe das mit Recht verhütet. Wenn
Ausbeute der Kilo-Moto-Goldfelder vom Jahre 1920 im Bud
mit 16 Millionen Franken bewertet sei, so seien für 1
Feingold 3444 Fr. zugrunde gelegt; da aber anfangs 1920 1
Feingold zu 7800 Fr. verkauft sei, könne der Ertrag der Go
felder statt auf 16 auf 36 Millionen Franken bemessen werd
Wenn die Felder mit neuzeitlichen Einrichtungen ausgerüs
würden, so werde sich die Ausbeute noch wesentlich steige
Während im Jahre 1914 das Budget noch einen Fehlbetrag
21 Millionen aufwies, überschritten die Einnahmen im Ja
1919 die Ausgaben bereits um 300 000 Fr. F. B

*) Vgl. Jahrg. 1919, S. 352 d. Ztg.

**) Vgl. Jahrg. 1919, S. 353 d. Ztg.

Rechtspflege.

— Haftung des Spediteurs wegen mangelhaft ausgeführter Versicherung. In welchem Umfange kann die Speditionsfirma ihre Haftung auf Grund der Umzugsbedingungen ablehnen? Wem liegt die Verpflichtung ob, die zur Versendung kommenden wertvolleren Sachen der Bahn gegenüber als „Kostbarkeiten" zu bezeichnen? Die Klägerin übertrug im März 1918 der Firma Z. in Berlin die Beförderung einer Anzahl Sachen von Berlin-Wilmersdorf nach Wernberg. Gleichzeitig gab sie Auftrag zur Versicherung des Transports in Höhe von 20 000 Mark. Dabei benutzte sie ein Vertragsformular der beklagten Speditionsfirma. Auf der Vorderseite des Formulars stand, daß der Beklagte die Ausführung des Umzugs „zu nachstehenden und umstehenden Bedingungen" übertragen werde. Auf der Rückseite waren verschiedene Bestimmungen vorgedruckt, nach denen die Haftung für Schäden und Verluste auf keinen Fall die Höhe der Transportkosten übersteigen sollte. Dieses Formular hat die Klägerin nur auf der Vorderseite unterschrieben, dagegen die auf der Rückseite für die Namensunterschrift bestimmte Stelle freigelassen. Bei der Ankunft des Transports am Bestimmungsorte fehlten drei wertvolle Teppiche. Die Klägerin nimmt die Beklagte für den Verlust der Teppiche in Höhe von 10 800 Mark in Anspruch. Sie behauptet, die Beklagte habe den Versicherungsvertrag nicht ordnungsgemäß erledigt und durch den Verstoß gegen die Versicherungsbedingungen den Verlust der Versicherungssumme herbeigeführt. Das Landgericht Berlin hat die beklagte Firma verurteilt. Im Gegensatz hierzu hat das Kammergericht die Ansprüche der Klägerin abgewiesen. Das Kammergericht untersucht zunächst die Frage, ob die Beklagte aus dem Transportvertrage haftet und führt dann aus: Bestandteil des Vertrages seien auch die auf der Rückseite des von der Klägerin benutzten Formulars abgedruckten Bestimmungen geworden. In einem durch Fettdruck hervorgehobenen Satze sei auf sie verwiesen. Ihre besondere Unterzeichnung möge zur weiteren Sicherheit vorgesehen sein, sie sei aber nicht nötig gewesen, um ihnen Geltung zu verschaffen. Im weiteren billigt das kammergerichtliche Urteil die Beschränkung der Haftung auf die Höhe der Transportkosten und lehnt außerdem die Verantwortung der Beklagten für die mangelhaft ausgeführte Versicherung ab. — Auf die Revision der Klägerin hat das Reichsgericht das Urteil des Kammergerichts aufgehoben und die Sache mit folgenden Entscheidungsgründen an das Kammergericht zurückverwiesen: Ein Rechtsirrtum ist in den Erwägungen nicht zu finden, die sich mit der Wirksamkeit der nur auf der Vorderseite unterzeichneten Vertragsbestimmungen befassen. An ihrer Tragweite wird auch nichts daran geändert, daß der Vordruck Lücken aufweist bezüglich der Fälle, auf die es für das Vertragsverhältnis der Parteien nicht ankam. Weiter ist in dem angefochtenen Urteil ausgeführt, durch die Bestimmung der Umzugsbedingungen, wonach die Haftsumme für Verluste und Schäden auf keinen Fall die Höhe der Transportkosten übersteige, werde die Haftung der Beklagten selbst dann beschränkt, wenn der Verlust erweislich von der Beklagten verschuldet wäre. Die Revision bekämpft diese Auffassung. Die Auslegung der Erklärung durch das Kammergericht ist jedoch nicht zu beanstanden. Für sie spricht der Wortlaut. Er bietet keinen Anlaß zu einer irgendwie einschränkenden Auslegung. Wie vielmehr das Kammergericht zutreffend betont, weist der scharfe Ausdruck, „auf keinen Fall" solle die Haftung über die Transportkosten hinausgehen, darauf hin, daß die Haftung der Beklagten in dieser Weise beschränkt werden sollte, soweit es zulässig war, so daß die Beschränkung nur für den Fall ausgeschlossen blieb, daß ein gesetzlicher Vertreter der Beklagten die Vertragspflichten vorsätzlich verletzte. Im übrigen sollte die gesetzliche Haftung der Beklagten aufgehoben werden, nicht nur, soweit sie sich aus § 429 HGB. ergab, sondern auch soweit sie auf den §§ 276, 278 BGB. beruht. Auch der Zweck der Bestimmung spricht für diese Auffassung. Denn die Hauptgefahr für die Beklagte bestand offenbar darin, daß in Versehen ihrer Leute einen Schaden herbeiführte, für den sie bei Anwendung der gesetzlichen Vorschriften einzustehen hatte. Schon diese Erwägung führt dazu, daß die Revision unbegründet ist, soweit eine Haftung der Beklagten für eine mangelhafte Ausführung des Transportes in Frage kommt, und es bedarf insoweit nicht noch der Untersuchung, ob das Oberlandesgericht mit Recht angenommen hat, daß ein Verschulden der Beklagten und sein ursächlicher Zusammenhang mit der Entstehung des Schadens nicht erwiesen sei. Das Kammergericht prüft weiter, ob die Beklagte für eine etwa anzunehmende Veränderung des Versicherungsvertrages verantwortlich ist, und es verneint auch diese Frage. Insofern ist seinen Ausführungen jedoch nicht in vollem Umfange beizutreten. Wie das Kammergericht sagt, ist anzunehmen, daß die Klägerin die Versicherung gerade deshalb genommen habe, weil die Beklagte ihr beschränkt haftete. Es zieht daraus mit Recht die Folgerung, daß die Beklagte eine besondere Sorgfalt auf den Abschluß des Versicherungsvertrages habe verwenden und alles habe tun müssen, um der Klägerin für den Fall, daß sich ein Schaden oder Verlust ergab, den Anspruch aus der Versicherung zu verschaffen und zu erhalten. Die Beklagte mußte hiernach den Versicherungsvertrag vor allem so abschließen, daß die Klägerin auch für den Fall gesichert wurde, daß die Voraussetzungen vorlagen, die die Haftung der Beklagten selbst einschränkten, und sie mußte den Bedingungen, von denen die Versicherungsgesellschaft ihre Haftung abhängig machte — insbesondere auch hinsichtlich der Übergabe von Kostbarkeiten und dergl. — genügen.

Nun macht aber die Revision mit Recht geltend, vom Kammergericht sei das Vorbringen der Klägerin nicht richtig gewürdigt worden, wonach die Beklagte es verschuldet haben soll, daß gegenüber der Bahn, sowie gegenüber der Versicherungsgesellschaft Förmlichkeiten versäumt seien, die der hohe Wert der Teppiche notwendig gemacht hätte. Es handelt sich darum, ob die Teppiche „Kostbarkeiten" waren und infolgedessen besondere Angaben hätten gemacht werden müssen. Das Kammergericht meint hierzu, wenn es versäumt sei, die Teppiche als Kostbarkeiten zu bezeichnen, so falle dies nicht der Beklagten, sondern der Klägerin selbst zur Last. Dabei ist jedoch nicht beachtet, daß die Klägerin den Inhalt der Versicherungsbedingungen nicht kannte. Die Beklagte hatte, wie dargelegt ist, dafür zu sorgen, daß die Versicherung in einer der Sachlage entsprechenden Weise erfolgte. Und wenn, um eine wirksame Versicherung zu erzielen, nach irgend welcher Richtung besondere Angaben gemacht werden mußten, dann war es ihre Sache, dafür zu sorgen, daß dies geschah. Soweit Zweifel bestehen konnten, mußte sie daher sich selbst Aufklärung verschaffen. Sie mußte die Klägerin darauf hinweisen, auf welche Umstände es ankam, und sie veranlassen, ihr nähere Angaben zu machen. Sie konnte auch nicht erwarten, daß die Klägerin die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Beförderung von Kostbarkeiten kannte oder damit rechnen würde, daß auf die Beachtung dieser Bestimmungen es auch nach dem Versicherungsvertrage ankommen könnte. Das Kammergericht wird daher erneut zu prüfen haben, ob anzunehmen ist, daß die Versicherungsgesellschaft nach den Versicherungsbedingungen für den Verlust der Teppiche nicht oder doch nicht in voller Höhe Ersatz zu leisten hat. In diesem Umfange müßte die Beklagte alsdann Ersatz leisten. (Aktenzeichen: I. 183/20. — 15. 11. 20.) K. M.—L.

Bücherschau.

— Oberschlesien, ein Land deutscher Kultur. Heimatverlag Oberschlesien G. m. b. H., Gleiwitz 1921.

Diese Veröffentlichung ist eine Werbeschrift, die in dieser für das Schicksal Oberschlesiens und des Deutschen Reiches so kritischen Zeit Interesse für dieses heißumstrittene Land wecken und zur Förderung der deutschen Propaganda dienen soll. In einer Reihe von Aufsätzen und Gedichten wird uns die geschichtliche Entwickelung Oberschlesiens und seiner Volkswirtschaft vor Augen geführt, die einzelnen Gewerbe und Industrien beschrieben, bemerkenswerte landwirtschaftliche Schönheiten und Erzeugnisse der Kunst werden in Wort und Bild vorgeführt, und durch dies alles wird in dem Leser der Gedanke gefestigt, daß dieses Gebiet deutscher Kultur und deutscher Wirtschaft uns nicht verloren gehen darf. Besonders zu rühmen ist der reiche und schöne Bilderschmuck, insbesondere die als Anhang dem Werke beigefügten Nachbildungen bemerkenswerter Gemälde und Erzeugnisse des Kunstgewerbes oberschlesischer Künstler. Möchte auch dieses Werk dazu beitragen, weitere Stimmen von Oberschlesiern für das Deutschtum zu gewinnen!

— Über Riffelbekämpfung mit Schienenschleifwagen und Riffelmessung auf Straßenbahnen mit besonderer Berücksichtigung eines neuen Riffelmeßapparates. Von beh. aut. u. beeid. Zivilingenieur Franz Schrey, Oberinspektor der Städtischen Straßenbahnen in Wien, IX/3, Schwarzspanierstraße 15. Selbstverlag des Verfasses.

Diese kleine Schrift behandelt die Kostenermittlung der Riffelbeseitigung auf nassem und trockenem Wege durch Schienenschleifwagen mit Steinrutschern sowie einen Kostenvergleich der Riffelhobelung mittels Handbetriebs auf Straßen-

bahnen. Die Frage der Riffelmessung ist besonders behandelt und ein neuer Riffelmeßapparat in Wort und Bild näher beschrieben. Die Arbeit ist das Ergebnis eingehender Untersuchungen, die unter Leitung des Verfassers von den Städtischen Straßenbahnen in Wien durchgeführt wurden. Ihr sind zur Erläuterung Originalaufnahmen, Messungstabellen und Zeichnungen eingefügt. Für Straßenbahnverwaltungen ist die Schrift von großem Interesse; sie wird aber auch von den Firmen, die Schienenschleifmaschinen, Schmirgelsteine usw. herstellen, nicht unbeachtet bleiben können.

Berichtigung.

Durch ein Versehen des Setzers bei Ausführung der Korrekturen ist in der Nr. 6 S. 111 d. Ztg. der Sinn der dritten Mitteilung dadurch entstellt worden, daß die ursprünglichen ersten beiden Zeilen entfernt und an deren Stelle die richtiggestellten beiden Zeilen der folgenden Mitteilung gesetzt wurden. Die ersten beiden Zeilen der dritten Mitteilung müssen lauten:

— **Arbeiterrückfahrkarten.** Das Reichsverkehrsministerium hat nunmehr, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz er-

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 11 vom 3. Februar 1921 an sämtliche am VRV. vor Kriegsausbruch beteiligt gewesenen Verwaltungen, einschl. der ehem. österr. Staatsbahndirektionen, betreffend die Restabrechnung aus dem Vereinsreiseverkehr, zu unserm Rundschreiben vom 6. September 1920, Nr. I 105 (abgesandt am 9. Februar d. J.);

Nr. III 30 vom 6. Februar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 2 des Unterausschusses zur Vorberatung von Anträgen, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, München, 26. Januar 1921 (abgesandt am 12. Februar d. J.);

Nr. III 32 vom 8. Februar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 73 des Satzungsausschusses (München, 27./28. Januar 1921) (abgesandt am 12. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen

1. Uebergang von Stationen an andere Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Die pfälzische Station Waldmohr-Jägersburg ist an die Verwaltung der Saarbahnen übergegangen und hat die Bezeichnung „Jägersburg“ erhalten. Ferner ist die Station Schrepau der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen in den Bezirk der Direktion Osten übergegangen. (148)

Breslau, den 4. Februar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des sächsischen Netzes.

Vom 1. März 1921 ab erhalten die Bahnhöfe Bärenstein b. Glashütte (Sa.), Häselich und Weesenstein volle Abfertigungsbefugnisse. Die bisherigen Beschränkungen — vgl. besondere Ausführungsbestimmungen zu § 53 der Eisenbahn-Verkehrsverordnung — fallen weg. (172)

Dresden, am 9. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 10. Februar wird die Station Buggingen in Baden in den ordentlichen Tarif aufgenommen. Zugleich wird ein Stationsfrachtsatz für Blumensendungen als beschleunigtes Eilgut mit besonderer Wegevorschrift von Schaffhausen nach Berlin Anh. Bf. eingeführt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (147)

Erfurt, den 5. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 53 Gütertarif für den Binnenverkehr der Bentheimer Kreisbahn Bk. 14 (159).

Durch die Gültigerklärung des Gütertarifs für den Staats- und Privatbahnverkehr auf den Binnenverkehr der Bentheimer Kreis-Bahn ist der Gütertarif für den Binnenverkehr der Bentheimer Kreis-Bahn vom 1. April 1918 am 1. Februar 1921 außer Kraft getreten. (150)

Bentheim, den 3. Februar 1921.
Betriebs-Direktion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Auf den 10. Februar 1921 wird die württ. Station Leinfelden in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (151)

Karlsruhe, den 8. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen-Gütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Für den Binnen-Güterverkehr der Westfälischen Landeseisenbahn gelten dieselben Frachtzuschläge, wie sie im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft C I b: Frachtsätze, in Abschnitt B unter lfd. Nr. 99 festgesetzt sind. Im Verkehr zwischen Bahnhöfen, für die verschiedene Frachtzuschläge gelten, sind stets die höheren Frachtzuschläge zu erheben.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (168)

Lippstadt, den 8. Februar 1921.
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. März 1921 wird die Station Alt Rosenberg (Kz) O R in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen sind zu bilden durch Anstoß von 6 km an die Entfernungen für Rosenberg (Oberschlesien) oder von 7 km an die Entfernungen für Bankau. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für die Anstoßstation. (159)

München, 9. Februar 1921.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

1. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Obermenzing in den Tarif einbezogen. In Kilometertafel I (Seite 30) ist daher nachzutragen:

Bayerische Station	Die Gesamtentfernungen werden gebildet durch Anstoß	
	von km	an die Entfernungen der Station
Obermenzig O R	4	München-Laim

2. Die Station Waldmohr-Jägersburg ist aus dem Tarif zu streichen.

3. Die Station Berolzheim hat die Bezeichnung „Markt Berolzheim (Mfr)“ erhalten. (160)

München, den 1. Februar 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Badischer Binnen- und Gütertarif Badische Staatsb. — Bad. Privatnebenb.

Auf 1. April 1921 wird der Ausnahmetarif 6 für Kohlen auf den Versand von den Wasserumschlagstellen Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim, Mannheim Ind., Maxau, Rheinau, Rheinau Hafen und von den Gewinnungsstätten Gengenbach und Niederschopfheim beschränkt. Die bisherige Gültigkeit des Ausnahmetarifs ab allen Binnenstationen wird damit für Kohlen aufgehoben, wodurch Tariferhöhungen eintreten. (161)

Karlsruhe, den 9. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Wirkung vom 1. April 1921 wird der Bahnhof Dortmund-Eving für den Tierverkehr geschlossen. (155)

Dresden, am 8. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Nachruf.

Am 9. Februar verschied nach kurzer schwerer Krankheit im fast vollendeten 54. Lebensjahre

der Regierungs- und Baurat

Herr Gustav Thimann,

Mitglied der Eisenbahndirektion Altona.

Über 25 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und im Reichseisenbahndienst gestanden und seit dem 1. Oktober 1911 der Eisenbahndirektion Altona angehört. Mit vorbildlicher Pflichttreue und voller Hingabe hat er sein wichtiges Amt versehen und sich besonders auch durch die Vornehmheit seines Charakters unser aller dauernde Wertschätzung und Liebe erworben.

Wir werden dem Entschlafenen stets ein ehrendes Andenken bewahren!

Altona, den 10. Februar 1921. (157)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.
Mit sofortiger Gültigkeit wird
1. folgender Ausnahmetarif neu eingeführt:

Ausnahmetarif 7
für Erze usw.

Warenverzeichnis
Anwendungsbedingungen
Geltungsbereich
Frachtberechnung
} wie beim Ausnahmetarif 7 im Heft C II, Ausnahmetarife.

2. Die Station Obermenzing in den Tarif aufgenommen.
Dieser ist wie folgt zu ergänzen:

Seite 26. Kilometertafel I

Spalte 1	2	3	4	5
Obermenzing O R	Geroldshausen	287		
	Heidingsfeld West Bes	276		
	Reichenberg b. Würzburg	281		
	den übrigen Stationen	—	München-Laim	4

3. Sonstige Ergänzungen und Berichtigungen:
Seite 29 (Kilometertafel I). Bei Rohrbach St 250 kg sind die Beschränkungszeichen „W A, O R, Bes" nachzutragen.
Seite 45—217 (Kilometertafel II). Bei Unteruhldingen ist das Beschränkungszeichen „O R" in „O K" abzuändern.
München, den 1. Februar 1921. (153)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Filderbahn.
Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird die Station Unteraichen für den Tier- und Güterverkehr am 10. Februar geschlossen. Zum gleichen Zeitpunkt wird die Reichsbahnstation Leinfelden für den Tier- und Güterverkehr eröffnet. (163)
Stuttgart, den 7. Februar 1921.
Stuttgarter Straßenbahnen.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1921 wurde Obermenzing als südliche und Jägersburg (Saarbahn) als nördliche Verbandsstation in den Tarif einbezogen.
Auskunft über die Entfernungen erteilen die Abfertigungsstellen. (154)
München, den 27. Januar 1921.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 an wird der im Versand von den Stationen Wiesloch Stadt und Baiertal für Schlackensteine in Wagenladungen zu erhebende Frachtzuschlag von 60 $\mathcal{S}$ auf 40 $\mathcal{S}$ für 100 kg ermäßigt.
Näheres enthält die am 10. Februar 1921 erschienene Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz. (152)
Berlin, den 8. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die württembergische Station Leinfelden OK in den Tarif aufgenommen.
Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (158)
Hannover, den 9. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Südbahn-Gesellschaft.
Güterverkehr im Durchzug über die Strecke Innichen-Brenner.
Ab 15. Februar 1921 ist im Verkehre zwischen östlich von Vierschach (Innichen) einerseits und nördlich von Brenner anderseits gelegenen in- oder ausländischen Stationen die Transitstrecke Innichen-Brenner in bezug auf die bei Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern über diese Transitstrecke zur Anwendung gelangenden reglementarischen Bestimmungen und Tarife wie eine österreichische Südbahnstrecke zu behandeln.
Bei Anwendung des Gütertarifes der Südbahn für die österreichischen Linien wird die Fracht für die über die Strecke Innichen-Brenner im Transit beförderten Transporte in der Weise ermittelt, daß die sich auf Grund des Südbahn-Kilometerzeigers über die Transitstrecke Innichen-Brenner ergebende Gesamtentfernung der Frachtberechnung zugrunde gelegt wird.
Außerdem werden alle infolge der Durchfuhr durch das italienische Zollgebiet aus Anlaß der italienischen Zollabfertigung nach dem Tarife der italienischen Staatsbahnen auflaufende Gebühren sowie die nach den für Italien geltenden Gesetzen und Tarifen erwachsenden Barauslagen den Parteien angelastet.
Wien, am 9. Februar 1921. (171)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lagerhausordnung und Gebührentarife für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Linz (Donaulände), gültig vom 15. September 1912.
Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1921 wird die Gebühr für Versicherung gegen Brandschäden laut Nachtrag IV obigen Tarifes vom 15. Juli 1919 für angefangene K 100.— des versicherten Wertes und angefangene 30 Tage auf 18 öst. Heller erhöht. (145)
Wien, am 31. Januar 1921.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Eröffnung der Güterannahme im Frachtgutverkehr.
Mit 15. Februar 1921 wird die Güterannahme vorerst an den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (exkl. Donaukaibahnhof), Bratislava (Pozsony, Preßburg), Budapest (exkl. Budapest Donauuferbahnhof) für den Frachtgutverkehr zwischen diesen Stationen untereinander sowie von diesen Stationen nach Belgrad eröffnet.
Für die betreffenden Transporte gelten bis auf weiteres noch die bisherigen Gebührensätze und Verfrachtungsbedingungen.
Auskünfte über die Annahme von Schleppladungen zur Beförderung (auch in anderen Verkehrsbeziehungen) erteilt die gesellschaftliche Direktion.
Wien, am 11. Februar 1921. (165)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Güterannahme. Wir geben hiermit bekannt, daß wir die Güterannahme in den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien und Budapest für den Verkehr zwischen diesen Stationen untereinander und für den Verkehr von diesen Stationen nach Belgrad am 15. Februar 1921 eröffnen.
Der Schleppladungsverkehr ist auf allen Strecken nach wie vor offen.
Regensburg, 12. Februar 1921. (164)

Südbahn-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil II, vom 15. Dezember 1920.
Tariferhöhung.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1921 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1921, werden sämtliche Gebühren des Gütertarifs der Südbahn-Gesellschaft für die österreichischen Linien mit nachstehenden Ausnahmen um 50% erhöht und zwar:
unerhöht bleiben die Ausnahmetarife 5, 6, 7a, 7b, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15 und 17 Artikelgruppe I;
um 15% werden erhöht die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 Artikelgruppe II;
um 25% werden erhöht die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16.

Artikel	Zugestandener Frachtsatz für							Anmerkung
	Eilgut			Frachtgut				
	in Mengen unter 5000 kg	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen	bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen	in Mengen unter 5000 kg	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief	bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen		
	Frachtsätze der Gebührenberechnungstafel vom 15. Dezember 1920 für:							
Brot der Post B—30—b[1])	Gewöhnliches Eilgut für Talg, tierischer, roh aus Post F—7—d ermäßigtes Eilgut	Ausnahmetarif 1a für Talg, tierischer, roh aus Post F—7—d Ausnahmetarif 2a	Ausnahmetarif 1b für Talg, tierischer, roh aus Post F—7—d Ausnahmetarif 2b	—	—	—	—	
Fabriksalz aus Post S—5—a denaturiert (zum menschlichen Genusse ungeeignet), sowie nicht denaturiert.[2])				Klasse II	Klasse A	Klasse C	—	
Fette der Post F—7—a mit Ausnahme von Lebertran, Medizinaltran und Tran gehärtet.				Klasse I	Ausnahmetarif 3a	Ausnahmetarif 3b	—	
Fette der Post F—7—b				Klasse I	Klasse II	Ausnahmetarif 4		
Fette der Post F—7d mit Ausnahme von Dégras, gereinigtes Abstoßfett, Knochenfett, Wachsfett und Wollfett (Wollwaschfett)								
Fleisch der Post F—15—a (auch Gefrierfleisch)								
Fleisch der Post F—15—b					Ausnahmetarif 3a	Ausnahmetarif 3b	—	
Fleisch in Büchsen (Konserven)				Klasse I	Ausnahmetarif 3a	Ausnahmetarif 3b	—	
Gemüse der Post G—5—a1[3])	Gewöhnliches Eilgut für grüne Bohnen, grüne Erbsen in Schoten, Salat, Paradiesäpfel und Spinat ermässigtes Eilgut	Ausnahmetarif 1a	Ausnahmetarif 1b	—	—	—	—	
Gemüse der Post G—5—a2[4])				—	—	—	—	
Gemüse der Post G—5—b[5])				Klasse I	Klasse II	Klasse A		
Gemüse der Post G—5—c							—	
Gemüse der Post G—5—d—1								
Gemüse der Post G—5—d—2					Ausnahmetarif 3a	Ausnahmetarif 3b	—	
Gemüse der Post G—5—e—1—d[6])				—	—	—	—	
Gemüse der Post G—5—e—1—β[6])				—	—	—	—	
Gemüse der Post G—5—e—2				Klasse I	Klasse II	Klasse A	—	
Gemüse der Post G—5—e—3					Ausnahmetarif 3a	Ausnahmetarif 3b	—	
Gemüse der Post G—5—f—1—d[6])				—	—	—	—	
Gemüse der Post G—5—f—1—β[6])				—	—	—	—	
Gemüse der Post G—5—f—2				Klasse I	Klasse II	Klasse A	—	
Gemüse der Post G—5—f—3					Ausnahmetarif 3a	Ausnahmetarif 3b	—	
Getreide und Hülsenfrüchte der Post G—6	Gewöhnliches Eilgut	Ausnahmetarif 1a	Ausnahmetarif 1b	Klasse II	Klasse A	Spezialtarif 1	—	
Gips der Post G—7—a—1				Klasse II	Klasse A	—	Ausnahmetarif 16	
Holz der Post H—13a, b u c	—	—	—	Klasse II	Klasse A	Klasse B	—	
Holz der Post H—14 und 15[7])						Klasse C	Klasse C[8])	
Kalk der Post K—1							Ausnahmetarif 16	

[1]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 7b.

[2]) Bei Auflieferung von nicht denaturiertem Fabriksalz muß dem Frachtbriefe über die Sendung bereits bei der Aufgabe eine gefällsamtliche Bescheinigung beigegeben sein in der die Abgabebegünstigung und der Verwendungszweck vermerkt, beziehungsweise bestätigt sind.

[3]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 6, 8 und 9.

[4]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 6, 9 und 10.

[5]) Kraut eingesäuert (Sauerkraut) siehe jedoch auch Ausnahmetarif 8 u. 9.

[6]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 6, 8 und 9.

[7]) Brennholz siehe jedoch auch Ausnahmetarif 15.

[8]) für Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bis 2,5 m lang aus Post H—14—a.

Artikel	Zugestandener Frachtsatz für: Eilgut in Mengen unter 5000 kg	Eilgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen	Eilgut bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen	Frachtgut in Mengen unter 5000 kg	Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief	Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens Das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Anmerkung
	Frachtsätze der Gebührenberechnungstafel vom 15. Dezember 1920 für:							
Kartoffel der Post K—7[9])	Ermäßigtes Eilgut	—	—	—	—	—	—	
Kartoffel der Post K—8—b—1	Gewöhnliches Eilgut	Ausnahmetarif 1a	Ausnahmetarif 1b	Klasse II	Klasse A	Spezialtarif	—	
Kartoffel der Post K—8—b—2				Klasse I	Ausnahmetarif 3 a	Ausnahmetarif 3 b	—	
Kochsalz (Steinsalz, Sudsalz, Meersalz) aus Post S—5—a	Gewöhnliches Eilgut	Ausnahmetarif 1a	Ausnahmetarif 1b	Klasse I	Ausnahmetarif 3 a	Ausnahmetarif 3 b	—	
Kohlen, mineralische der Post K—23[10])	—	—	—	Klasse II	Klasse A	—	—	
Kondensmilch	Gewöhnliches Eilgut	Ausnahmetarif 1a	Ausnahmetarif 1b	Klasse I	Ausnahmetarif 3 a	Ausnahmetarif 3 b	—	
Kunsthonig								
Mahlprodukte der Post M—4				Klasse II	Klasse A	Spezialtarif 1	—	
Marmelade in Holzverpackung				Klasse I	Ausnahmetarif 3 a	Ausnahmetarif 3 b	—	
Milch, Rahm u. Molke der Post M—16[11])				Klasse II	Klasse II	Ausnahmetarif 4	—	
Milchgefäße, gebrauchte, leer zurückgehend[11])	—	—	—	Klasse II	—	—	—	
Obst der Post O—1—a—1	Ermäßigtes Eilgut	Ausnahmetarif 2a	Ausnahmetarif 2b	Klasse I	Klasse II	Klasse A	—	
Obst der Post O—1—a—2[12])	—	—	—	—	—	—	—	
Obst der Post O—1—b	Ermäßigtes Eilgut	Ausnahmetarif 2a	Ausnahmetarif 2b	Klasse I	Klasse II	Ausnahmetarif 4	—	
Viehsalz denaturiert (zum menschlichen Genusse nicht geeignet) und Viehsalzlecksteine (aus denaturiertem zum menschlichen Genusse nicht geeignetem Salz gepreßte Lecksteine) aus Post S—5—a	Gewöhnliches Eilgut	Ausnahmetarif 1a	Ausnahmetarif 1b	Klasse A	Klasse A	Spezialtarif 3	—	
Zement der Post Z—2	—	—	—	Klasse II	Klasse A	Klasse C	—	
Zucker der Post Z—14—c	Gewöhnliches Eilgut	Ausnahmetarif 1a	Ausnahmetarif 1b	Klasse I	Klasse II	Klasse A	—	
Zucker der Post Z—14—d				Klasse I	Klasse II	Ausnahmetarif 4	—	

[9]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 6, 9 und 11.

[10]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 13 und 14.

[11]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 5.

[12]) Siehe jedoch auch Ausnahmetarif 6, 9 und 10.

Tarifermäßigungen im Güterverkehre.

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14
Fortlaufende Nr.	Die Publikation erfolgt		Das Zugeständnis wird gemacht					Tarif, auf welchen das Zugeständnis sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz (Gebühr)	Nachlaß vom bestehenden Frachtsatze (Gebühr)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Dokumente, gegen welche die Liquidierung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Dokumente geschehen muß	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke bezw. Route		bei Erfüllung nachstehender Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz (Gebühr) für 100 kg	für 100 kg				
				von	nach									
	Südbahn-Gesellschaft, österreichische Linien	Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg	Siehe nachstehende Tabelle	allen Stationen der österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft, der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn und der Lokalbahnen	Liesing-Kaltenleutgeben und Spielfeld-Radkersburg	Siehe nachstehende Tabelle	am 15. Februar 1921 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1921	Gütertarif, Teil II	Verschieden	Siehe nachstehende Tabelle	Verschieden			

Wien, am 31. Januar 1921. (170)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Die Tariferhöhung mit Stationen der Steinhuder-Meerbahn tritt bereits am 15. Februar d. J. in Kraft.

Hannover, 12. Februar 1921. (167)

Eisenbahndirektion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 16. März 1921 ab erhöhen sich im Verkehr mit der Kleinbahn Greifswald-Wolgast die Fahrpreise um 2 M 30 ₰ in 2. Klasse und um 1 M 50 ₰ in 3. Klasse.

Nähere Auskunft erteilt die Vereinigung pommerscher Kleinbahnen in Stettin. (163)

Hannover, den 10. Februar 1921.

Eisenbahndirektion

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April 1921 ab erhöhen sich im Verkehr mit der Kleinbahn Hausdorf-Wüstewaltersdorf die Personenfahrpreise in 2. Klasse um 1,00 M und in 3. Klasse um 70 ₰ sowie die Beförderungspreise für Hunde um 80 ₰ und für Expreßgut um 40 ₰ für 10 kg. (166)

Hannover, den 11. Februar 1921.

Eisenbahndirektion.

Ab 1. März 1921 ändern sich die im Sächsischen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II, zu § 12 aufgeführten Sonderzugsgebühren im Verkehr der in der Tschechoslowakei liegenden deutschen Stationen untereinander ohne Berührung deutschen Gebiets, sowie die im Verkehr über die Landesgrenze mit bestimmten Stationen vorgesehenen Zuschläge. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I, Dresden-A., Strehlener Str. 1. (169)

Dresden, am 12. Februar 1921.

Eisenb.-Gen.-Dir.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Binnenverkehr der vorm. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 14. Februar 1921 ab tritt nachstehende besondere Ausführungsbestimmung 6 zu § 42 in Kraft: „6. Die Eisenbahn kann nach ihrem Ermessen auch bei bahnlagerndem Expreßgut den Empfänger über die Ankunft benachrichtigen. Auf den Beginn der Abnahmefrist ist die Benachrichtigung ohne Einfluß.“ (149)

Dresden, am 8. Februar 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

6. Verdingungen.

Aus früheren Verlosungen und aus der Restkündigung der 4½zinsigen Prioritäts-Obligationen (I. Emission) der ehemaligen Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind nachstehende Obligationen rückständig:

Aus der Kündigung:

zum 1. April 1913 zu 1500 M Nr. 2554,

zum 1. April 1914 zu 1500 M Nr. 2887,

zum 1. April 1915 zu 1500 M Nr. 1590,

zum 1. April 1917 zu 3000 M Nr. 175,

zum 1. April 1918 zu 300 M Nr. 10 249, 10 250.

Sie werden wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß ihre Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung oder ihrer Kündigung aufgehört hat und gemäß § 7 des Privilegs vom 16. Juli 1874 jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden. Die Einlösung der Obligationen hat nach den Vorschriften der §§ 1 bis 3 der Verordnung über Maßnahmen gegen die Kapitalflucht vom 24. Oktober 1919 (R. G. Bl. S. 1820) zu erfolgen. Nichtbankiers haben daher den Wertpapieren ein vom Finanzamt bestätigtes Stückeverzeichnis (§ 3 der Verordnung) beizufügen. (146)

Berlin, den 2. Februar 1921.

Hauptverwaltung der Staatsschulden.

Die Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zur Herstellung der Wegeüberführung in Teilpunkt 120 + 40 der südlichen Umgehungsbahn sollen vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6,00 M von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen. Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis 28. Februar 1921, vormittags 11 Uhr, postfrei an die Bauabteilung einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (156)

Michendorf, 7. Februar 1921.

Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 8. Berlin, den 24. Februar 1921. LXI. Jahrgang

Inhalt:

Staffelung oder Stetigkeit?

Eine Tarifstudie.

Von Friedrich Hasse, Regierungsbaumeister a. D.

In Nr. 89/1920 dieses Blattes findet sich ein Aufsatz von Reinhold Melchior über die Personentarifreform, der soviel Interessantes enthält, daß noch einige weitere Bemerkungen zu diesem Gegenstande am Platze erscheinen. Melchiors Vorschlag kennzeichnet sich als ein verfeinerter Leistungstarif mit Abwehrcharakter in den niederen und Werbecharakter in den höheren Entfernungsstufen. Der Tarifvorschlag bedeutet insofern einen erheblichen Fortschritt, als er den ersten Versuch eines Bruches mit dem reinen Kilometertarif darstellt.

Auch der Kilometertarif war als Leistungstarif gedacht, ging aber von dem Gesichtspunkt aus, daß jeder ohne Rücksicht auf die beanspruchte Menge für gleiches Geld grundsätzlich gleiche Leistung erhalten sollte. Der wirtschaftliche Grundsatz der vorteilhafteren Bedienung der „besseren Kundschaft" kam dabei ebensowenig zu seinem Recht, wie das Verhältnis zwischen Einnahme und Gestehungskosten. Insofern war der Gütertarif schon ein Fortschritt, als er neben dem Streckentarifsatz die Abfertigungsgebühr einführte, die ein Entgelt für die nicht von der Entfernung abhängigen Leistungen darstellt, die bei kürzerer Fahrt mehr ins Gewicht fallen als bei längerer.

Ein gleiches versucht Melchior in seinem Personentarifvorschlag, jedoch mit dem Unterschied, daß die Abfertigungsgebühr ihrer finanziellen Wirkung nach ersetzt ist durch einen Zuschlag, der mit steigender Entfernung allmählich sinkt, so daß der Einheitspreis für geringere Entfernungen merklich höher ist als für größere. Die von Melchior grundsätzlich beibehaltenen, nur etwas anders aufgebauten Schnellzugzuschläge werden davon nicht berührt.

Zahlenmäßig ist Melchiors Tarifvorschlag an der erwähnten Stelle ausreichend belegt, so daß man sich danach ein Urteil über die finanzielle Tragweite der geplanten Unterschiede bilden kann. Der Grundgedanke ist zweifellos richtig durchgeführt und in der umstehenden Tafel der besseren Anschaulichkeit halber zeichnerisch verfolgt. Man gewinnt die geplanten Zuschläge, indem man die ihnen entsprechende Strecke der wagerecht aufgetragenen Länge hinzufügt und die sich durch den Schnitt mit der Geraden des fingierten kilometrischen Einheitssatzes ergebende Ordinate senkrecht über die **wirkliche** Streckenlänge stellt.

Man erhält so für alle vier Klassen einen gleichartig verlaufenden schwach gebrochenen Linienzug, der nach Überschreitung der Streckenlänge von 450 km in eine Gerade übergeht. Wirklich einfach ist infolgedessen die Berechnung nur

für Strecken über 450 km, die weit über der Durchschnittsreiselänge liegen, also nur einem sehr geringen Bruchteil aller Reisenden dienen können. Dagegen ist die Berechnung für alle Zwischenstufen unter 450 km sehr verwickelt und gestattet überhaupt keinen allgemeinen mathematischen Ansatz, weil es sich eben um einen unstetigen Linienzug handelt. Beispielsweise muß man zur Berechnung des Tarifsatzes für eine Länge von 200 km vorweg 150 km abziehen, zu diesen 60 km zuschlagen und dann noch denjenigen Bruchteil, der dem anteiligen Abstand bis zum nächsten Brechpunkt entspricht, also im vorliegenden Falle 50/100 : 20. Es kann also keine Rede davon sein, daß das reisende Publikum wie bisher die Tarife

selbst ausrechnen und überwachen kann. Man kann sich damit trösten, daß dies bei den Gütertarifen auch nur in sehr bescheidenem Maße der Fall ist, und daß dort dem Publikum fertig ausgerechnete Tariftabellen zur Verfügung stehen. Wenn man einmal soweit geht und die Notwendigkeit erkannt hat, einen Tarif zu schaffen, der der allgemeinen öffentlichen Berechnung nicht mehr so zugänglich sein kann wie der alte Kilometertarif, dann tut man aber auch besser, gleich ganze Arbeit zu machen und statt des unbequemen und unübersichtlichen Staffelsystems das zu setzen, was der Mathematiker eine Funktion nennt, nämlich eine zwangläufige und stetige Abhängigkeit der bedingten Größe von den bedingenden.

Bedingend ist hier die Entfernung im Zusammenhang mit den grundsätzlich bei geringerer Entfernung höheren Selbstkosten, die bei steigender Entfernung allmählich geringer werden. Bedingt ist der danach zu bildende Fahrpreis. Die Aufgabe lautet also: Eine Kurve zu finden, die im Nullpunkt beginnt und zuerst rasch, dann allmählich langsamer ansteigt, und zwar soll dieses Steigen stetig abnehmen. Dieser Bedingung entspricht in einfachster Form die Parabel beliebigen Grades, ausgedrückt durch die Gleichung:

$$y = a\sqrt[n]{x}.$$

Hierin ist x die erste Bedingung der Länge und n der Grad der Parabel, der Regler für die Schnelligkeit des Ansteigens und die allgemeine Form, a ist der Festwert, durch den im vorliegenden Falle die Beziehung zum Fahrpreise und die Klassenabstufung hergestellt werden wird. Es liegt nahe, zunächst an die geläufigste Form der quadratischen Parabel zu denken; man sieht aber auf den ersten Blick, daß diese nicht in Betracht kommt, denn sie würde bedeuten, daß bei vierfacher Strecke nur das Doppelte des Fahrpreises der einfachen zu zahlen ist, was nicht mit dem Zweck des Tarifes vereinbar sein würde. Da die Parabeln höheren Grades noch flacher verlaufen und die Parabel ersten Grades, die gerade Linie, das Sinnbild des reinen Kilometertarifs darstellt, muß die gesuchte Parabelform von gebrochenem Grade sein und ihrer Kennziffer nach zwischen 1 und 2 liegen. Als bequemster Zwischenwert bietet sich diejenige mit der Gleichung:

$$y = a\sqrt[\frac{3}{2}]{x}$$

oder in anderer Schreibung:

$$x = a\sqrt[3]{(x^2)}$$

Die zweite Schreibung ist gewählt, weil sie für das Ausrechnen der Einzelwerte bequemer ist. Diese sogenannte semikubische Parabel kommt den gestellten Anforderungen schon wesentlich näher. Eine feinere Ausarbeitung wird vielleicht noch einen anderen Grad $^4/_3$, $^5/_4$ oder dergl. zum Ergebnis haben. Hier, wo es sich nur um eine grundsätzliche Ermittlung handelt, genüge der Versuch mit der semikubischen Parabel.

Diese Kurve ist in der bereits erwähnten Zeichnung mit vier verschiedenen Festwerten (a = 1,20, 1,80, 2,40 und 3,60 ℳ) berechnet und aufgetragen. Die erwähnten Werte von a entsprechen also dem theoretischen Einheitssatz für den Wert x = 1 km, über dessen Höhe man erschrecken wird. Zunächst kommt aber eine Tarifstrecke von 1 km praktisch überhaupt nicht vor, schon bei 5 km sinkt der Einheitsdurchschnittssatz auf 0,70 ℳ bzw. 1,05 ℳ bzw. 1,40 ℳ bzw. 2,10 ℳ. Sein weiteres Fallen kann aus den Kurven anschaulich verfolgt werden, indem man die Ordinaten abgreift und durch die zugehörigen wirklichen Streckenlängen dividiert. Die sich hieraus ergebenden Einheitspreiskurven sind im oberen Teil der Zeichnung über einer neuen x-Achse aufgetragen, ebenso die Einheitspreiskurven des Melchiorschen Tarifes.

Wenn oben der Staffeltarif als verwickelt getadelt worden ist, so kann man auch gegen den „Wurzeltarif" einwenden, daß er der rechnerischen Nachprüfung der Allgemeinheit nicht offensteht, weil die praktische Fertigkeit im Ausziehen von Kubikwurzeln erheblich weniger verbreitet ist als die Kunst des Lesens. Es war aber bereits dargetan, daß auch der Staffeltarif keine ganz einfache Berechnung gestattet und jedenfalls dazu zwingen würde, Kilometertariftabellen auszuhängen. Wenn man aber einmal einen Tarif einführt, demzuliebe etwas derartiges nötig ist, so soll man auch den Tarif so fein ausbauen, daß der Erfolg die Mühe lohnt. Zudem verfügt die Eisenbahn als überwiegend technisches Unternehmen über eine Auslese an mathematisch geschulten Kräften, die ihr Können gern in den Dienst dieser wirtschaftlichen Aufgabe stellen werden.

Es bedarf nun des Eingehens auf die Klassenabstufungen, die in den erwähnten Festwerten bereits in Erscheinung getreten sind. Hier muß zunächst eine grundsätzliche Wirtschaftsfrage geklärt werden. Die Abwanderung in die 4. Klasse hat bereits einen Umfang erreicht, der weniger zahlenmäßig als sozial in Erscheinung tritt, weil die minderbemittelten Schichten jetzt andere sind als früher. Infolgedessen wird die Abwanderung zum Teil durch Aufstieg ausgeglichen. Wird aber jetzt die 4. Klasse nur mäßig, die 3. Klasse dagegen schon fühlbarer verteuert, so steht zu befürchten, daß diese beiden Klassen, die zusammen den Ertragsfaktor der Personenzüge ausmachen, nicht mehr den Erlös liefern, den man haben muß, um das erstrebte Ziel zu erreichen. Es erscheint deshalb ratsam, an dieser Stelle einen energischen Schritt zu machen und die Personenzugklassen 3 und 4 nach süddeutschem Muster tarifarisch miteinander zu verschmelzen. Über die technische Möglichkeit bleibt Erörterung an anderer Stelle vorbehalten. Es darf überhaupt befremden, daß Melchiors Tarifvorschlag, so feinsinnig er auch ausgearbeitet ist, nicht an die Vereinfachung der Klassenunterschiede herangeht. Er hält zwar daran fest, daß die Einheitssätze zueinander in einfacher, zahlenmäßiger Beziehung stehen, so daß beispielsweise
III. + IV. = II. und II. + III. = I.
16 + 10 = 26 und 26 + 16 = 42
ergeben, er nimmt aber die Beibehaltung der 4. Wagenklasse als etwas notwendig Gegebenes hin. Infolgedessen fehlt der vereinfachende Ausgleich für die hohen Anforderungen, die Melchiors Tarif — namentlich mit den Kilometerheften und den Halbpreiskarten — an den Abfertigungsdienst stellt. Diese werden weit höher sein als die bisherigen und die erhofften Mehreinnahmen infolge des Mehrbedarfs an Schaltern, Personal usw. zu einem großen Teil wieder aufzehren. Hierauf ist in keiner Weise Rücksicht genommen. Eine Tarifreform ohne wesentliche abfertigungstechnische Vereinfachungen erscheint deshalb nicht denkbar.

Es ist nun gerechtfertigt, auch die Schnellzugzuschläge unter einem höheren Gesichtspunkt zu betrachten. Der Zuschlag trägt jetzt die ausgesprochenen Merkmale der Abwehr auf kurze und der Werbung für längere Strecken und bildet dadurch bereits ein Korrektiv des reinen Kilometertarifs der Personenzüge. Werden aber diese Merkmale, wie ersichtlich, bereits in den allgemeinen Tarif eingearbeitet, so bedarf man ihrer nicht mehr in solcher Schärfe für die Abgrenzung der verschiedenen Züge untereinander. Hierdurch rechtfertigt sich der Vorschlag, innerhalb des neuen Tarifs die proportionale Beziehung zwischen Personenzug und Schnellzug wieder herzustellen und durch geeignete Wahl der Festwerte die einfache zahlenmäßige Abstimmung nicht nur auf die einzelnen Klassen, sondern auch auf die Zuggattungen untereinander zu erstrecken. In der Tabelle ist der Vorschlag gemacht, die 3. Klasse der Personenzüge mit dem Festwert 1,20 ℳ, für Schnellzüge mit dem Festwert 1,80 ℳ zu berechnen; dies soll gleichzeitig der Satz für Personenzugfahrkarten 2. Klasse sein, während Schnellzugfahrkarten 2. Klasse mit dem Festwert 2,40 ℳ berechnet sind, so daß Personenzugfahrkarten 2. Klasse mit Schnellzugfahrkarten 3. Klasse identisch sind. Ferner berechtigt ½ Fahrkarte 3. Klasse zum Übergang aus Personenzug 3. Klasse in Schnellzug 3. Klasse sowie zum Übergang vom Schnellzug

3. Klasse auf Schnellzug 2. Klasse. Damit ist das Lösen von Übergangskarten, Zuschlägen usw. in einer bisher nicht erreichten Weise vereinfacht. Wie der Erlös der einzelnen Klassen zu dem Melchiorschen Tarif steht, geht aus der Zeichnung hervor. Die 3. Klasse Personenzug liegt durchweg über 4. Klasse Personenzug nach Melchior, aber auf größere Entfernungen tiefer als dessen Tarif der 3. Klasse. 2. Klasse Personenzug (= 3. Klasse Schnellzug) liegt etwa in der Mitte zwischen 2. und 3. Klasse nach Melchior und übersteigt dessen Personenzugtarif 3. Klasse ziemlich genau um den von ihm vorgeschlagenen Schnellzugzuschlag, kommt also zahlenmäßig zu fast demselben Endergebnis. 2. Klasse Schnellzug deckt sich in den mittleren Entfernungen fast genau mit 2. Klasse Personenzug nach Melchior unter Hinzurechnung seines Schnellzugzuschlages, geht aber auf größere Entfernungen erheblich weiter herunter, bringt also auch hier den werbenden Charakter wirksamer zum Ausdruck.

Die Beibehaltung einer 1. Wagenklasse als Selbstverständlichkeit hinzunehmen, erscheint ebenfalls nicht ratsam, denn wenn wirklich die Zahl der zahlenden Reisenden 1. Klasse gegen früher gestiegen ist, so ist die technische Abgrenzung der 1. und der 2. Wagenklasse schon jetzt sehr unsicher. Welcher zahlende Fahrgast 1. Klasse hat es noch nicht erlebt, daß ihm infolge von Überfüllung Reisende 2. Klasse oder gar 3. Klasse in das Abteil hineingesetzt wurden? Wenn einmal Klassenunterschiede nach dem Geldbeutel gemacht werden sollen, um den Staat zu bereichern, so müssen auch die technischen Mittel dafür bereitgestellt werden. Dies kann aber im Zeichen der Kohlennot, also noch auf Jahre hinaus, nicht geschehen. Infolgedessen hat die 1. Klasse in der bisherigen Form in den Schnellzügen des gewöhnlichen Verkehrs keinen Raum.

Man kann vielleicht — ähnlich dem belgischen „reservé" — die Einrichtung treffen, daß vier zahlende Fahrgäste, die ein Abteil für sich haben wollen, dies mit sechs Fahrkarten erkaufen und damit den verbrieften Anspruch erlangen, daß ihnen niemand anders hineingesetzt wird. Dies würde für den einzelnen einem tarifarischen Festwert von 3,60 ℳ und der dazugehörigen Kurve entsprechen, die etwas höher liegt als der fingierte Personenzugtarif 1. Klasse nach Melchior. Für die Ausrüstung unserer Züge und die Abfertigung des regelmäßigen Verkehrs ist die 1. Klasse in ihrer jetzigen Form jedenfalls nicht zweckmäßig. Auch repräsentative Rücksichten gegen das Ausland dürfen hier nicht mitsprechen, im Gegenteil müßten die Ausländer eigentlich froh sein, daß sie in dem armen Deutschland nicht auf Holzbänken fahren müssen. Der Reservé-Tarif 1. Klasse liegt höher als Melchiors Tarif für Personenzüge, aber niedriger als dessen Schnellzugtarif, eben deshalb, weil er praktisch vom einzelnen nicht erhoben werden kann, sondern immer gleich in einer Mehrheit auftritt und dadurch bei vereinfachter Erhebungstechnik bereits mit einem geringeren Erlös wirtschaftlich gerechtfertigt ist.

Für weitergehende Bedürfnisse in bezug auf persönliches Behagen wird man später doch wohl auf die Luxuszüge zurückgreifen müssen. Im Rahmen der Tarifreform hat jedenfalls die 1. Wagenklasse keinen Anspruch auf breiten Raum. Auch die Abgeordneten werden es nicht als Zurücksetzung empfinden, wenn sie diese Klasse nicht mehr vorfinden und so dem Volke, das sie vertreten, auch an dieser Stelle näherkommen.

Auch die von Melchior vorgesehene Fahrpreisvergünstigung für stärkere Benutzung zeigt als Hauptmerkmal die Unübersichtlichkeit. Man kann zwar beim gewöhnlichen Tarif einen Kilometertabellen-Aushang fertig berechnen, nicht aber alles, was an Ermäßigung geboten werden soll, auf gleiche Formeln bringen. Es wird also eine weitgehende Vermehrung der Auskunftsstellen notwendig, die den erhofften Mehrerlös zum Teil wieder aufzehrt. Auch hat es vom sozialen Standpunkt aus etwas Unbefriedigendes, daß jemand nur deshalb, weil es ihm an Vorbildung fehlt, einen verzwickten Tarif rechnerisch zu verfolgen, verhältnismäßig mehr bezahlen soll als ein anderer, der sich in solchen Irrgängen zurechtfindet. Aus diesem Grunde darf für die Fahrpreisermäßigungen keine Einrichtung geschaffen werden, die schwieriger zu übersehen ist als etwa das frühere zusammenstellbare Fahrscheinheft oder das badische Kilometerheft. Allerdings bestehen gegen das Kilometerheft an sich schwere abfertigungstechnische Bedenken, denn die Abfertigungsdauer für einen Reisenden mit Kilometerheft ist erheblich größer als für den Käufer einer Fahrkarte. Ob bei dem allgemeinen Rückgang der Personalleistung die Schalter einer solchen verstärkten Belastungsprobe ausgesetzt werden können, ohne daß es zu ernsten Zwischenfällen kommt, erscheint mehr als fraglich.

Wenn man einmal eine Einrichtung trifft, die für die Eisenbahnverwaltung den Vorteil schaffen soll, daß sie vorzeitig in den Besitz des Geldes kommt, und der Barverkehr auf größere handliche Einheiten beschränkt wird, so richte man sie auch gleich so großzügig ein, daß auch das Publikum einen fühlbaren Vorteil davon hat, ohne daß die ihm zugemuteten anderweiten Lasten sich vergrößern. Dies wird in der vollkommensten Form erreicht durch eine Art von Kreditbrief, der bis zum völligen Verbrauch durch allmähliches Abschreiben ähnlich wie beim Kilometerheft verwendet werden kann, aber mit dem Unterschied, daß er in bezug auf die Klassen freizügig ist. Die Ermäßigung wird dadurch geschaffen, daß er einen bestimmten Wertaufdruck in Mark — beispielsweise 1000 ℳ — erhält, aber um soviel billiger verkauft wird, als die Verwaltung den durch die Vorausbezahlung erlangten Vorteil einschätzt, also vielleicht bei 1000 ℳ für 900 ℳ, bei 2000 ℳ für 1700 ℳ usw. Der Kreditbrief muß natürlich persönlich für den Inhaber und seine Begleiter gelten und gegebenenfalls durch Lichtbild gegen Mißbrauch gesichert werden. Eine ängstliche Beschränkung der Begleiter ist nicht erforderlich, weil die Zahl derjenigen, die sich zu einer gemeinsamen Reise verabreden können, praktisch selten über die Größe einer Familie hinausgehen wird.

Die Freizügigkeit innerhalb der Klassen hat einen Vorteil für die Verwaltung insofern, als derjenige, der eine gesamte Summe vorausbezahlt hat, sich leichter zur Benutzung einer höheren Wagenklasse entschließt als derjenige, der das Geld dafür von Fall zu Fall bar aus der Tasche nehmen muß. Außerdem wird Druck- und Schreibwerk dadurch wesentlich vereinfacht. Im übrigen ist der Abfertigungsdienst genau der gleiche wie bei den Kilometerheften. Will man Schalterüberlastungen vermeiden, so muß man die Abfertigung von solchen Kreditbriefen besonderen Schaltern zuweisen und gegebenenfalls den Anspruch auf Abfertigung 10 Minuten vor Abgang des Zuges verfallen lassen. Derjenige, dessen Zeit so kostbar ist, daß er erst später zur Bahn kommen kann, mag auch die erhöhten Kosten einer gewöhnlichen Fahrkarte tragen. Bestimmungen über Rückerstattung oder Übertragung nicht ausnutzbarer Reste und dergl. mögen erörtert werden, wenn ein solcher Vorschlag bestimmtere Formen annimmt.

Zum Schluß sei noch ein wichtiger Vereinfachungshinweis gegeben. Es hat sich infolge der Geldentwertung allgemein der Brauch eingebürgert, die Mark als einen Groschen anzusehen. Die Eisenbahnverwaltung hat das schon früher mit dem Pfennig getan, indem sie die Fahrpreise auf ganze Zehner abrundete, wodurch ihre Rechenarbeit sich um eine Dezimale, also durchschnittlich um den dritten Teil der geltenden Ziffern, vereinfachte. Heute rückt das Komma auch in den Eisenbahntarifen durchschnittlich um eine Stelle nach rechts. Es entspricht der bisherigen Übung, wenn man die Abrundungsgepflogenheiten gleichfalls nachrücken läßt und die Fahrpreise nicht mehr nach ganzen Zehnern, sondern nach ganzen Mark abstuft. Diese Entlastung werden nicht nur die Schalterbeamten freudig begrüßen, sondern auch beim Publikum wird sie sich überwiegend angenehm bemerkbar machen, weil der geringe Mehrbetrag gegenüber der vereinfachten und beschleunigten Abfertigung keine fühlbare Rolle spielt.

Der vorstehende Vorschlag ist einer von den vielen, die schon gemacht sind oder noch gemacht werden können und erhebt nicht den Anspruch auf endgültige Richtigkeit und Zweckmäßigkeit. Er läßt aber erkennen, wie vielfältig die Gesichtspunkte sind, die bei einer solchen Reform beachtet werden müssen, und wie sehr man daneben greifen kann, wenn man hierbei nicht die größte Vollständigkeit anstrebt. Liegt auf der anderen Seite das Bedürfnis vor, die Einnahmen der Verwaltung bald erheblich zu steigern, so ist es zweifellos noch immer das kleinere Übel, sich zunächst noch einmal mit einem prozentualen Zuschlag zu begnügen und die dadurch gewonnene Aufschubfrist zu einer durchgreifenden Umbildung unter Berücksichtigung aller Einflüsse zu verwenden. Erst mit einem so durchgearbeiteten Tarif wird die Verwaltung dem Wirtschaftsleben diejenige Sicherheit und Ruhe verschaffen, die es unbedingt von ihr beanspruchen darf.

* * *

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Herr Melchior, dem wir von vorstehenden Darlegungen Kenntnis gegeben haben, hat dazu eingehend Stellung genommen. Aus Raummangel beschränken wir uns darauf, aus seiner Antwort das folgende anzuführen:

„Der von mir vorgeschlagene Personenzugtarif sucht sich in allen Entfernungsstufen der Tragfähigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung der Selbstkosten der Bahn anzupassen. Darum die vorsichtige Abstaffelung mit wachsender Entfernung. Dr. Hasse irrt, wenn er dem Tarif Abwehrcharakter in den niedrigen Entfernungsstufen zuspricht. Das gilt nur für die Schnellzugzuschläge, die als zusätzliche Einnahmequelle den Nahverkehr abwehren, den Verkehr auf große Entfernungen aber begünstigen sollen. Daraus ergibt sich ein Wesensunterschied zwischen Personenzug- und Schnellzugtarif, mit dem es sich nicht recht verträgt, die Schnellzugfahrpreise in ein gleichbleibendes Verhältnis zu den Personenzugfahrpreisen zu bringen. Da der Personenzugtarif für kurze Entfernungen weder abwehrend wirken soll, noch darf, können für seine Bildung Parabeln, wie Hasse sie vorschlägt, kaum zugrunde gelegt werden. Denn diese ergeben, wie seine Schaulinien zeigen, für den Nahverkehr Sätze, die die jetzt geltenden um ein Mehrfaches übersteigen. Auch flacher verlaufende Parabeln würden hier kaum befriedigen. Für die Anwendung der Parabel sind Gründe mathematischer Ästhetik anscheinend mitbestimmend. Ist es da nicht besser, eine Konstruktion zu wählen, der mit einfachster Rechenkunst beizukommen ist? Das Nachrechnen und Vorausberechnen der Fahrpreise ist leicht möglich, wenn in die Kursbücher Tabellen, die die Fahrpreise für alle Entfernungsstufen enthalten, aufgenommen werden und ebensolche Tabellen an den Schaltern aushängen. Daneben bedarf es dann an den Schaltern für den Verkehr im Reichsbahngebiet nur noch der Angabe der Tarifkilometer nach allen Stationen, für die Fahrkarten ausgegeben werden. Es wird sich im übrigen als nützlich erweisen, jeder Fahrkarte die Kilometerzahl, auf Grund deren der Fahrpreis berechnet ist, aufzudrucken.

Die Beibehaltung der IV. neben der III. Klasse habe ich deshalb als selbstverständlich behandelt, weil die Abschaffung einer dieser Klassen, wie man auch den Tarif gestaltet, zu erheblichen, nicht ausgleichbaren Mindereinnahmen führen muß, und das offenbar jetzt auch die Meinung der maßgebenden Stellen ist. Die Mitführung der I. Klasse ist bereits stark eingeschränkt. Ihre völlige Beseitigung wäre aber wohl ein Fehler. Solange sie aber noch besteht, ist nicht einzusehen, warum sie nicht in den Tarif organisch hineingearbeitet werden soll.

Das von mir in Vorschlag gebrachte System von Fahrpreisermäßigungen in Form von Kilometerheften und Halbpreiskarten für regelmäßige Benutzer der Eisenbahn ist notgedrungen nicht ganz einfach. Diejenigen Personen, die von den empfohlenen Vergünstigungen vornehmlich Nutzen ziehen werden, werden aber nicht viel Zeit gebrauchen, um herauszufinden, wie sie am besten auf ihre Rechnung kommen. Man kann ihnen überdies mit vernünftig abgefaßten Merkblättern zu Hilfe kommen. Für die aus dem Kilometerheftverkehr sich ergebende Mehrbelastung des Schalterbeamten habe ich durch feste Zuschläge für jede Fahrteintragung bereits einen Ausgleich vorgesehen. Die Verausgabung von Karten zum halben Preise wäre ebenso wie die Ausgabe von Kinderfahrkarten zu handhaben. Die statt der Kilometerhefte und Halbpreiskarten von Hasse empfohlenen Eisenbahnkreditbriefe würden die Reisenden der höheren Klassen, die auf weite Entfernungen reisen, ganz einseitig begünstigen, die anderen hätten nur geringe oder gar keine Aussicht, von der Einrichtung Nutzen zu ziehen — es sei denn, sie wird zu einem System von der Art ausgebaut, wie ich es empfohlen habe. Durchaus am Platz ist Hasses Anregung, die Fahrpreise auf runde Beträge aufzurunden. Zu empfehlen wäre, Beträge bis 3 ℳ auf volle 20 ₰, Beträge über 3 ℳ bis 20 ℳ auf volle 50 ₰ und Beträge über 20 ℳ auf volle Mark aufzurunden."

Beschlüsse des Satzungsausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltung hat am 27. und 28. Januar 1921 in München seine 73. Sitzung abgehalten und folgende Beschlüsse gefaßt:

1. An Stelle des am 2. Oktober 1920 verstorbenen Generalsekretärs Burmeister wurde der bisherige Vorsteher des Vereinsbüros Herr Nether, einstimmig zum Generalsekretär des Vereins gewählt.
2. Der Ausschuß genehmigte die Vorschläge des zur Vorberatung verschiedener, die Zeitung des Vereins betreffender Anträge eingesetzten Unterausschusses. Er billigte insbesondere die Grundsätze und Richtlinien für die Weiterführung der Vereinszeitung in wirtschaftlicher und schriftstellerischer Beziehung und erteilte u. a. auch dem bereits ausgeführten Beschluß des Unterausschusses, die Zeitung vom 1. Januar d. J. ab nur noch einmal wöchentlich in entsprechend erweitertem Umfange erscheinen zu lassen, die nachträgliche Genehmigung. Um eine engere Fühlungnahme zwischen den Verwaltungen und der Schriftleitung zu gewinnen, sollen die nichtreichsdeutschen Verwaltungen ersucht werden, geeignete Persönlichkeiten als Verbindungsglied zu bestimmen, eine Einrichtung, die sich bei den deutschen Verwaltungen sehr gut bewährt hat. Ferner wurden die Sätze für die Schriftstellervergütungen den heutigen Zeitverhältnissen entsprechend erhöht. Um die Neuausgabe des Koch'schen Stationsverzeichnisses tunlichst zu beschleunigen, wurde der Schriftleiter beauftragt, die noch bei einzelnen Verwaltungen bestehenden Schwierigkeiten in der Aufstellung des Stoffes durch mündliche Besprechung an Ort und Stelle zu beheben.
3. Zur Beseitigung der in der Vereinsabrechnung entstandenen Zahlungsstockungen hatte die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins beantragt, den Barausgleich für die gesamte Vereinsabrechnung an Stelle der im Art. 4² des Vereinsabrechnungsübereinkommens festgesetzten Gruppenvermittlungsstellen (vgl. auch den Aufsatz in Nr. 29, Jahrgang 1918 d. Ztg. künftig durch nur eine Vermittlungsstelle, und zwar durch die Preußische Staatsbank (Seehandlung) in Berlin bewirken zu lassen. Da hierdurch der Erfüllungsort für die Schuldzahlungen allgemein nach Berlin verlegt werden würde, käme allerdings für die entfernt gelegenen Verwaltungen stark in Frage, ob die bisher geltenden Zahlungsfristen (Art. 4³ des VAÜ.) noch ausreichen. Der Ausschuß hatte gegen die beantragte Regelung grundsätzlich keine Bedenken. Über die Vorschläge, durch welche Maßnahmen eine Verlängerung der Zahlungsfristen zu vermeiden sei, wurde indes noch keine endgültige Einigung erzielt und deshalb die Angelegenheit einem Unterausschuß zur weiteren Erledigung übertragen. Dieser wurde für den Fall, daß er zu

einem einstimmigen Beschluß kommen sollte, ermächtigt, das Erforderliche vorläufig und versuchsweise sofort in Kraft zu setzen.

4. Dem gleichen Unterausschuß wurden auch die von der Geschäftsführenden Verwaltungen beantragten Änderungen und Ergänzungen des Vereins-Abrechnungs-Übereinkommens zur Beratung und weiteren Behandlung überwiesen, der bei dieser Gelegenheit den gesamten Inhalt des Übereinkommens überprüfen soll.

5. Die schmalspurigen Nebenbahnen Mosbach-Mudau und Möckmühl-Dörzbach wurden den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft zugerechnet. Desgleichen genehmigte der Ausschuß den Antrag der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn auf Anschluß an den Verein gemäß § 6 der Satzungen. Diese beiden Beschlüsse unterliegen satzungsgemäß noch der schriftlichen Abstimmung unter den Vereinsverwaltungen.

Der elektrische Triebgestellzug für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Im Anschluß an die Mitteilungen in Nr. 98, Seite 1342 des Jahrgangs 1914, in Nr. 83, Seite 888 des Jahrgangs 1919 und in den Nrn. 58, 67, 81 und 88 des Jahrgangs 1920 dieser Zeitung soll nachstehend auf Grund einer von Regierungs- und Baurat Wechmann verfaßten, in der Zeitschrift „Verkehrstechnik" veröffentlichten Abhandlung über die elektrischen Triebgestellzüge, wie sie einstweilen für einen Teil der Berliner nördlichen Vorortstrecken ins Auge gefaßt sind, näheres berichtet werden. In Erinnerung zu bringen ist, daß diesen elektrischen Zügen der Betriebstrom als 15 000-voltiger Wechselstrom bei 16⅔ Perioden mittels einer Kettenoberleitung zugeführt werden soll. Der Gedanke, die Triebachsen nicht in der bisher üblichen Weise unter einem Personenwagen anzubringen, sondern außerhalb des Wagenzuges in einem besonderen Gestell — dem Triebgestell — zusammenzufassen und darin durch eine hochgelagerte Triebmaschine antreiben zu lassen, stammt bekanntlich vom Geheimen Oberbaurat G. Wittfeld.

Es ist beabsichtigt, sogenannte Triebgestell-Ganzzüge und bei schwächerem Verkehr Triebgestell-Halbzüge in Dienst zu stellen. Ein Triebgestell-Ganzzug wird aus zwölf dreiachsigen Personenwagen und zwei Triebgestellen bestehen, von denen das eine an der Spitze und das andere am Ende des Zuges sich befindet. Um den Ganzzug einschließlich der beiden Triebgestelle auf die Länge von rund 150 m zu bringen, werden in die Zugmitte zwei dreiachsige Personenwagen längerer Bauart gestellt; im übrigen können die gewöhnlichen dreiachsigen Vorortwagen, wie sie zurzeit reichlich zur Verfügung stehen, verwendet werden. Da von den längeren Mittelwagen, die nur 2 Abteile mehr als die gewöhnlichen Vorortwagen führen, zurzeit nur zwölf Stück vorhanden sind, könnten hierfür ohne weiteres auch gewöhnliche dreiachsige Personenwagen eingestellt werden. Zu einem Triebgestell-Halbzug gehören ein Triebgestell mit sechs angehängten dreiachsigen Personenwagen.

Wollte man die Züge durch elektrische Triebwagen, wie sie bisher bei allen elektrischen Schnellbahnen Verwendung finden, befördern, so könnten selbstverständlich die vorhandenen Personenwagen nicht in der Anzahl Verwendung finden, wie beim Verkehr mit Triebgestellen. Augenscheinlich aus diesen Erwägungen und der damit verbundenen großen Kostenersparnis dürfte man vorderhand von der Einstellung von Triebwagenzügen, mit denen jedoch auch für die vorliegenden Zwecke Versuche angestellt worden sind, abgekommen sein. Die mit Triebwagenzügen zu erzielenden Anlaufbeschleunigungen sind naturgemäß höher als die mit Triebgestellen zu erreichenden. Die Triebgestelle sollen jedoch auf den meisten Vorortstrecken eine Anfahrbeschleunigung von 0,28 m/sek² bei jeder Witterung verbürgen. Als Vorteil des Triebgestells mag aufgeführt werden, daß die Triebmaschine hochliegend, also bequem zugänglich angeordnet und gegen die Fahrzeugachsen gut abgefedert ist, ferner, daß das Triebgestell auch zur Beförderung von Güterzügen verwendet werden kann, und schließlich, daß ein Triebgestellzug bedeutend leichter ist als ein Triebwagenzug. Das Gesamtgewicht eines 149 m langen Triebgestell-Ganzzuges mit zwei Triebgestellen und zwölf unbesetzten dreiachsigen Personenwagen beträgt 301 t; das Gesamtgewicht eines 134 m langen Triebwagenzuges, bestehend aus vier Triebwagen und acht leeren dreiachsigen Personenwagen, stellt sich auf rd. 393 t. Der Triebwagenzug hat danach ein um 30 % größeres Gewicht; er bietet andererseits nur 11 % mehr Plätze für Fahrgäste.

Die Wagen des Triebgestellzuges sind im allgemeinen kurz gekuppelt. Die gewöhnliche Kurzkuppelung ist nur in der Werkstatt zu lösen. Um nun jederzeit und ohne Schwierigkeit den Ganzzug in die beiden Halbzüge zerlegen zu können, ist zwischen den beiden Mittelwagen des Zuges eine Langkuppelung gewöhnlicher Bauart vorgesehen. Die beiden Mittelwagen sind nach der Zugmitte hin mit je einem Führerstand versehen, damit ein Halbzug auch von hier aus gesteuert werden kann. Der Halbzug wird danach in der einen Fahrrichtung von dem Triebgestell gezogen, in der anderen von dem Triebgestell geschoben. Es bleibt abzuwarten, wie sich eine solche Betriebsweise im Dauerverkehr bewähren wird. Auch zwischen dem 1. und 2. sowie zwischen dem 11. und 12. Wagen eines Ganzzuges befinden sich Langkuppelungen, damit das täglich zu untersuchende Triebgestell nicht mit sämtlichen Beiwagen, sondern nur mit seinem Führerstandwagen zusammen in den Untersuchungsschuppen gefahren werden kann.

Der für den Vorortverkehr in Aussicht genommene Triebgestellzug wird nur die dritte Wagenklasse führen. Hinter dem Triebgestell befindet sich stets der bereits erwähnte Führerstandwagen, ein Personenwagen mit einem Fahrerabteil. Auf dem Wagendache dieses Führerstandwagens sind je zwei Scheren-Stromabnehmer angeordnet. Das Triebgestell ist niedrig gehalten, so daß der Fahrer in der Aussicht auf die Strecke nicht behindert wird. Der Betriebstrom läuft vom Stromabnehmer durch eine mit Kuppelung versehene Hochspannungsleitung zum Triebgestell hinüber, wo sämtliche zum Antrieb erforderlichen Ausrüstungsteile untergebracht sind, und gelangt hier zum Ölschalter und dann zum Transformator, der im Gegensatz zu den üblichen in Öl stehenden Umformern als Trockentransformator ausgeführt ist und sich als solcher bewährt haben soll. In diesem Transformator, dem durch ein elektrisch angetriebenes Gebläse Kühlluft zugeführt wird, wird die Fahrdrahtspannung (15 000 Volt) auf die Motorspannung (70—700 Volt) herabgesetzt. Die mit Reihenschlußschaltung, Wendespulen und einem besonderen Querfeld versehene Triebmaschine vermag auf die Dauer 365 Kilowatt bei einer Zuggeschwindigkeit von 60 km in der Stunde zu leisten. Die Motorwelle treibt über ein Zahnräderpaar eine im Rahmen des Triebgestells gelagerte Blindwelle an. Die Zahnradübersetzung beträgt 1 : 3,54. Außen an der Blindwelle befinden sich Kurbeln, die mittels Stangen die Kurbeln der Triebachsen drehen.

In jedem Führerstand ist ein klein und leicht gehaltener Fahrschalter mit Haupt- und Fahrtwendewalze eingebaut. Die Spannung des Steuerstromes beträgt 200 Volt. Es befinden sich in jedem Führerstand die Meßgeräte — Spannungszeiger, Stromzeiger — und die zur Bedienung der Luft- und Handbremse nötigen Vorrichtungen. Die zur Betätigung der Luftdruckbremse, des Ölschalters, der Sandstreuer und der Stromabnehmer erforderliche Preßluft wird in einer auf dem Triebgestell befindlichen elektrisch angetriebenen Luftpumpe erzeugt, deren Steuerung selbsttätig durch einen Druckregler erfolgt. Die Züge erhalten elektrische Beleuchtung und Heizung.

Auf den zurzeit in Umwandlung befindlichen 32,78 km langen Vorortstrecken Stett. Bhf.-Hermsdorf und Stett. Bhf.-Bernau werden im allgemeinen nur in den verkehrstarken Stunden, morgens vor Geschäftsbeginn, während der Mittagszeit und abends nach Geschäftsschluß, Ganzzüge, im übrigen Halbzüge verkehren. Es wird auf die Einstellung von insgesamt 26 Halbzügen hingearbeitet; hiervon sollen 18 im regelrechten Verkehr und drei in Bereitschaft stehen, während fünf sich in Ausbesserung befinden können. Zur Verfügung stehen bis jetzt drei von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft ausgerüstete Triebgestellhalbzüge und zwei von den Siemens-Schuckertwerken ausgerüstete Triebwagen-Halbzüge. Mit der Lieferung der für die fehlenden 21 Halbzüge erforderlichen elektrischen Triebgestelle und sonstigen Einrichtungen sind außer den genannten Firmen die Bergmann-Elektrizitätswerke und die Maffei-Schwartzkopffwerke betraut worden.

Die Betriebkraft wird einem bestehenden Kraftwerk in Gestalt von Drehstrom entnommen. Der Drehstrom ist in einem an der Strecke anzuordnenden Umformerwerk in einfachen Wechselstrom von niedriger Periodenzahl umzuformen; zu diesem Zwecke ist beabsichtigt, drei Einankerumformer von je 2000 Kilowatt Dauerleistung aufzustellen. Die Länge aller mit Kettenoberleitung zu versehenden Gleise beträgt rd

78 km. Die größte Steigung von 10 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser von 300 m befinden sich in der Nähe des Bahnhofs Gesundbrunnen. Die Fahrzeiten werden bei elektrischem Betriebe um 17 bis 22 % kürzer sein als beim Dampfbetrieb.

Bei dieser Gelegenheit ist hinzuweisen auf eine im ersten Heft des laufenden Jahrgangs der Elektrotechnischen Zeitschrift erschienene kurze aber inhaltreiche Abhandlung, in der wieder einmal die Streitfrage, ob die Einstellung von Triebgestellzügen oder die von Triebwagenzügen für die Berliner Stadt- und Vorortbahnen zweckdienlicher und vor allem wirtschaftlicher sei, angeschnitten wird.

Gründung eines Instituts für Verkehrslehre in Köln.

In der „Kölnischen Zeitung" Nr. 72 vom 28. Januar 1921 verbreitet sich Dr. Ernst Esch, Mitglied des Reichswirtschaftsrates, über die bevorstehende Gründung eines Instituts für Verkehrslehre in Köln. Die Entstehungsgeschichte und der Zweck der Gründung verdienen in weitesten Kreisen, besonders in Eisenbahnfachkreisen, bekanntgegeben und in ihrer vollen Bedeutung gewürdigt zu werden.

Der Verfasser schreibt folgendes: „Die wissenschaftliche Erforschung des Verkehrswesens und die Nutzbarmachung der Ergebnisse für die Praxis sind bisher an den deutschen Hochschulen sehr in den Hintergrund getreten. Nur an wenigen Hochschulen wurden Vorlesungen über Eisenbahn und Schiffahrt gehalten, jedoch ohne daß diese Probleme mit den übrigen Verkehrsfragen in systematischen Zusammenhang gebracht wurden. Das gesamte übrige Transportwesen, beispielsweise die Spedition in ihren verschiedenen Arten, das Kraft- und Luftfahrwesen, fand, von einigen Vorlesungen über den Güterverkehr abgesehen, keine wissenschaftliche Behandlung. In der Praxis des deutschen Verkehrswesens hat sich jedoch die wissenschaftliche Erforschung wichtiger Fragen des Verkehrswesens als unbedingt notwendig erwiesen. Auf Anregung des Leiters des Instituts für Seeverkehrs- und Weltwirtschaft in Kiel, Geh. Regierungsrat Professor Dr. Harms, entwickelte sich in deutschen Speditionskreisen der Gedanke, eine Gesellschaft zur Förderung eines Instituts für Verkehrslehre zu gründen. Die Anregung fand lebhaften Anklang. Nachdem es gelungen ist, weiteste Kreise für die Gründung eines Instituts für Verkehrslehre zu interessieren, hat der Verwaltungsrat der genannten Gesellschaft beschlossen, die Gründung des Instituts vorzunehmen. Die außerordentliche Bedeutung, die Köln im deutschen und internationalen Wirtschaftsleben erlangt hat, ließ diese Stadt als besonders geeignet für das Institut erscheinen. Dazu aber kam noch das Vorhandensein der Kölner Universität mit ihrem ausgezeichneten Ausbau der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät, dem bereits vorhandenen umfangreichen Wirtschaftsarchiv. Für die Wahl Kölns war endlich von Bedeutung, daß die angesehensten Schiffahrtsunternehmungen, die größten deutschen Speditionshäuser in Köln Sitz oder Niederlassung haben, so daß den Studierenden Gelegenheit zur praktischen Vertiefung der erworbenen theoretischen Kenntnisse geboten werden kann. Die Gründung des Instituts soll nunmehr in Köln erfolgen. Die Verwaltung der Stadt Köln hat dem Gedanken der Gründung des Instituts lebhaftes Interesse entgegengebracht. Hoffentlich werden auch die Stadtverordneten die erbetene finanzielle Unterstützung des Instituts — es handelt sich um einen einmaligen Beitrag von 50 000 ℳ zu den ersten Einrichtungskosten des Instituts sowie um einen Jahresbeitrag von 50 000 ℳ — bewilligen. Die Kölner Handelskammer hat eine jährliche Unterstützung von 25 000 ℳ zugesagt. Von einer größeren Anzahl Handelskammern im Reich ist gleichfalls die Unterstützung des Instituts in Aussicht gestellt worden. Das Institut soll sich zwei großen Aufgaben widmen: der Gründung eines Verkehrsarchivs und der Verkehrslehre. Den Studierenden der Verkehrswissenschaften soll ein Diplomexamen den erfolgreichen Abschluß ihrer Studien bezeugen, für Weiterstrebende soll der Doktor der Staatswissenschaften mit dem Hauptfach Verkehrswesen das Ziel sein. Die Vorbildung soll dieselbe sein wie bei den Studierenden der Handelshochschule und der Universität. Das Institut wird in dem in unmittelbarer Nähe der Universität gelegenen Neubau der Alltransaktiengesellschaft ein würdiges Unterkommen finden."

Das Reichsverkehrsministerium hat schon vor Jahresfrist regen Anteil an den Bestrebungen der Gesellschaft genommen und sein Interesse in der lebhaftesten Weise bekundet. In der denkwürdigen Gründungsversammlung am 22. Februar 1920 auf der Wartburg in Eisenach führte Geh. Regierungsrat Dr. Sarter im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums aus, daß die wissenschaftliche Durchdringung des Stoffes und die starke Klammer, die durch die neue Gesellschaft um das ganze Verkehrsgewerbe gelegt wird, vom Standpunkte der Reichs- und Staatsverkehrsverwaltung nur aufs innigste begrüßt werde. Besonders in dem Augenblick, wo in Parallele zu dieser Aktion des Zusammenschlusses des deutschen Verkehrsgewerbes aller Länder und Stämme das große Werk der Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens seinem Abschluß nahesteht.

Gemäß § 1 der damals beschlossenen Satzungen hat die Gesellschaft die Aufgabe, befruchtend auf die Erforschung ungeklärter Fragen des Kontinentalverkehrs einzuwirken und dafür Sorge zu tragen, daß die Ergebnisse und Erfahrungen dieser Forschung der Allgemeinheit zugute kommen. Darüber hinaus ist jetzt beabsichtigt, den internationalen Verkehr — als mit dem kontinentalen eng zusammenhängend — in die wissenschaftliche Erforschung mit einzubeziehen, ein Schritt, der im Interesse des Wiederaufbaues Deutschlands, insbesondere der Wiedereroberung des ihm gebührenden Platzes im Weltverkehr, nur begrüßt werden kann. Das Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, des Wasserstraßen-, Luft- und Postverkehrs ist von internationaler Bedeutung und wohl wert, in Anbetracht der gänzlich veränderten Weltkarte Gegenstand eines besonderen Studiums gemacht zu werden.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein Präsident, ihm zur Seite ein Verwaltungsrat. Als erster Präsident leitet zurzeit die Geschäfte Herr Erwin Soest in Hagen, der in rastloser, gedankenvoller Arbeit und zielbewußter Initiative in ständiger Fühlungnahme mit Herrn Professor Dr. Harms und mit Unterstützung des Syndikus Dr. Esch die von ihm herrührenden Gedanken und Pläne einer baldigen Verwirklichung entgegenführt. Der Verwaltungsrat setzt sich aus 5 bis 20 Mitgliedern zusammen; das Reichsverkehrsministerium ist satzungsmäßig durch einen Beauftragten mit gleichen Rechten wie die übrigen Mitglieder vertreten. Die Höhe des jährlichen Mitgliederbeitrags ist freiem Ermessen anheimgestellt der Mindestbeitrag beträgt 200 ℳ; durch eine einmalige Zahlung von 3000 ℳ wird die lebenslängliche Mitgliedschaft erworben. In dem Gedanken, daß es heute die Aufgabe aller Staatsbürger sein muß, an der wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung und Gesundung unseres Verkehrswesens mitzuwirken, wird jede Mitarbeit, insbesondere durch Zeichnung von Beträgen, dankbar begrüßt. Naturgemäß wird seitens der Gesellschaft jedoch auch ganz besonders Wert gelegt auf die nicht nur finanzielle Unterstützung derer, die ein hervorragendes Interesse an einem geregelten Verkehrswesen haben, und deren Beruf mit dem Verkehrswesen — in jeder Form — verbunden ist. Hier bietet sich demnächst auch für die Fachgenossen ein reiches Arbeitsfeld in Wort und Schrift. Die Gesellschaft zur Förderung eines Instituts für Verkehrslehre heißt alle herzlich und dankbar willkommen, die mit ihm an der baldigen Verwirklichung und dem Ausbau des gesteckten bedeutsamen Zieles mitarbeiten wollen: die Schaffung einer Stelle für Erforschung, Lehre und Auskunft über den gesamten kontinentalen und internationalen Verkehr, in der Theorie und Praxis vereint das Ergebnis ihrer Arbeit zum Besten der Allgemeinheit darbieten.

Für heute soll dieser kurze Hinweis genügen, die Aufmerksamkeit auf die Neugründung zu lenken mit dem Wunsche, der Gesellschaft neue Freunde zu erwerben. Näheres wird demnächst durch eine besondere Werbeschrift bekanntgegeben werden.

Regierungsrat Rudolf Meyer, Essen (Ruhr).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 7. d. Mts einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 18 des Reichsgesetzblattes hervor.

— **Die Erhöhung der Eisenbahntarife.** Am 15. Februar trat unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Stieler der Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums zusammen, um zu den vom Ministerium und der Ständigen Tarifkommission ausgearbeiteten Vorschlägen für die Erhöhung der Gütertarife sein Gutachten abzugeben. In der Eröffnungsrede machte der Staatssekretär auch Mitteilungen über die beab-

sichtigte Erhöhung der Personentarife. Die Eisenbahnverwaltung führt demnach, wie bei der Neuordnung der Gütertarife ab 1. Dezember 1920, eine organische Neuordnung der Personentarife durch. Die neuen Fahrpreise sollen sich auf Einheitssätzen aufbauen, die betragen werden:

für die 4. Klasse 13, für die 3. Klasse 19,5,
für die 2. Klasse 32,5 und für die erste Klasse 58,5 ₰ je Kilometer.

Gegenüber den Friedensfahrpreisen bedeuten diese Sätze eine Steigerung von 550 % für die 4. und 3. Klasse, von 662 % für die zweite und 735 % für die 1. Klasse. Die Schnellzugszuschläge werden unter Beibehaltung des bisherigen 3-Zonensystems (bis 75, bis 150 und über 150 km) erhöht auf 8 ℳ, 16 ℳ und 24 ℳ in der 1. und 2. Klasse und auf 4 ℳ, 8 ℳ und 12 ℳ in der 3. Klasse.

Die neuen Fahrpreise sollen am 1. Juni 1921 in Kraft treten.

Zur Erhöhung der Gütertarife machte Staatssekretär Stieler folgende Ausführungen: Die Tatsache, daß die Eisenbahnverwaltung mit ihren Preisen noch nicht den stark gestiegenen Selbstkosten gefolgt sei, sei die Hauptursache ihres Finanzelends. Der Defizitwirtschaft müsse angesichts der allgemeinen deutschen Finanzlage ungesäumt ein Ende gemacht werden. Die Sparmaßnahmen, die die Eisenbahnverwaltung in Angriff genommen habe, reichten allein dazu nicht aus. Eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife sei daneben nicht zu umgehen. Die starken wirtschaftlichen Bedenken eines solchen Vorgehens habe die Eisenbahnverwaltung nicht verkannt. Man habe jedoch nur die Wahl, die Fehlbeträge durch Steuern aufzubringen oder die Einnahmen den Ausgaben durch Tariferhöhungen anzupassen. Die Reichsregierung habe sich für das letztere entschieden, und auch der Tarifausschuß des Wirtschaftsbeirats habe sich dafür ausgesprochen. Im Haushaltsentwurf für 1920 sei mit einem Fehlbetrag von 14,4 Milliarden Mark gerechnet, der sich nach den bisherigen Betriebsergebnissen zwar um 489 Millionen verringern werde, andererseits verursache aber die Anfang Januar beschlossene Erhöhung der Teuerungszulagen einen Aufwand von 1,33 Milliarden, so daß der Gesamtfehlbetrag vermutlich 15,24 Milliarden betragen werde. Im Haushaltsentwurf für 1921 seien vor allem die Ausgaben energisch herabgesetzt worden, allein der Eisenbahnverwaltung seien hierbei durch die Verhältnisse ziemlich enge Grenzen gezogen. Hinsichtlich der persönlichen Ausgaben rechne man mit einer weiteren Verringerung des Personals, bei der die Lage des allgemeinen Arbeitsmarktes indes nicht außer acht gelassen werden dürfe. Von einem Abbau der Löhne und Gehälter könne nach der Preislage der notwendigen Lebensbedarfsartikel und der Lohnpolitik der Industrien nicht die Rede sein.

Bei den sachlichen Ausgaben habe der Preisrückgang mancher Artikel eine Erleichterung gebracht. Angesichts der noch Jahre fortzusetzenden erhöhten Leistungen für die Wiederinstandsetzung des durch den Krieg heruntergewirtschafteten Apparates wären aber diese Ersparnisse noch nicht von entscheidender Bedeutung. Alles in allem hoffe die Eisenbahnverwaltung in absehbarer Zeit durch Sparmaßnahmen etwa fünf Milliarden erzielen zu können. Ungedeckt blieben sonach von dem Jahresergebnis 1920 noch zehn Milliarden. Der Haushaltsentwurf für 1921 sehe an Ausgaben 31,18 Milliarden vor. Die Einnahmen seien auf 16,8 Milliarden geschätzt, also auch hier ein Fehlbetrag von rund 14 Milliarden. Die Ständige Tarifkommission habe auf Vorschlag der Eisenbahnverwaltung eine nach Tarifklassen abgestufte prozentuale Erhöhung von etwa 75 % empfohlen. Danach würde der Güterverkehr eine Mehreinnahme von 9 Milliarden Mark erwarten lassen.

Für den Ausschuß der Verkehrsinteressenten der Ständigen Tarifkommission berichtete Geheimer Kommerzienrat Arnhold in überaus bemerkenswerten Ausführungen über die Arbeiten dieses Ausschusses. Diese haben dazu geführt, eine Tariferhöhung um nur 65 % zu empfehlen.

In der eingehenden Aussprache, an der Vertreter aller Wirtschaftskreise sich beteiligten, wurde die Notwendigkeit einer starken Tariferhöhung von allen Rednern anerkannt, von vielen Seiten jedoch gegen eine Erhöhung um 75 % starke Bedenken zum Ausdruck gebracht.

Unter Ablehnung eines Antrages aus der Versammlung auf Erhöhung aller Tarifklassen um 100 % und der von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen Erhöhung um durchschnittlich 75 % wurde mit großer Stimmenmehrheit der Antrag des Ausschusses der Verkehrsinteressenten auf Erhöhung der Gütertarife um durchschnittlich 65 % zur Durchführung empfohlen.

In Anbetracht der Ungewißheit der wirtschaftlichen Entwicklung hielt die Versammlung die Beschränkung dieser Maßnahme auf zunächst ein Jahr für ratsam. Ferner wurden einige Abweichungen von dieser Tarifmaßnahme zugunsten Ostpreußens sowie der Volksnahrungsmittel und der Düngemittel befürwortet.

— **Ersparnisse im Eisenbahnbetrieb.** In den letzten Sitzungen des Verkehrsbeirates im Reichsverkehrsministerium ist auch die Frage angeschnitten worden, wie man beträchtliche Ersparnisse im Betrieb der Reichseisenbahnen machen könne. Wie der „B. B. Ztg.“ mitgeteilt wird, hat man dabei zwei Möglichkeiten ins Auge gefaßt, nämlich einmal eine Personalverringerung und dann die Umstellung des Reparaturwesens.

Bei der Personalverringerung wird man kaum eine erhebliche Herabsetzung der Zahl der Beamten vornehmen können, da der technische Betrieb in den Personen- und Güterbahnhöfen stets ein Mindestmaß von Kräften erfordert, das ohne Gefahr für die Sicherheit auf den Strecken nicht weiter eingeschränkt werden kann. Dagegen wird sich wahrscheinlich eine Verringerung der rund 70- bis 80 000 Hilfsbeamten, die früher als Anwärter zu den Arbeitern zählten, vornehmen lassen. Diese Hilfsbeamten, die den Nachwuchs des technischen und Verwaltungspersonals darstellen, zählen jetzt als Beamte und werden auch entsprechend besoldet. Vor allen Dingen aber — und dieser Wunsch wird auch von zahllosen Beamten unterstützt — will man sobald als möglich die Hilfskräfte aus dem Betrieb entfernen, die viel dazu beigetragen haben, die Unsicherheit in der Gepäck- und Güterbeförderung zu steigern. Es sind gegenwärtig noch viele Zehntausende von Hilfskräften im Dienst, deren Entlassung durchgeführt wird, sobald die jetzt begonnene Verteilung der Beamten aus den Bezirken, die Personal über den Etat hinaus besitzen, in diejenigen Direktionen, die unter Beamtenmangel leiden, durchgeführt ist.

Schwieriger ist die Frage einer Umstellung des Reparaturwesens zu lösen. Nach den Statistiken, die die einzelnen Direktionen aufgestellt haben, läßt sich feststellen, daß die Privatindustrie bei Ausbesserungen Preise verlangt, die zum Teil die Eigenkosten der Reparaturen der Reichswerkstätten bis zu 45 % übersteigen. Der vor einiger Zeit aufgetauchte Vorschlag, den Reparaturbetrieb ganz in Privathand zu überführen, dürfte deshalb beim Reichsverkehrsministerium keineswegs auf Gegenliebe stoßen. Man ist hier vielmehr der Ansicht, daß die Reparaturwerkstätten stärker ausgebaut werden müssen, und ein Projekt, das dem Reichsfinanzministerium vorgelegen hat, beabsichtigt sogar, eigene staatliche Lokomotivfabriken zu errichten, um auf diese Weise die gegenwärtig sehr hohen Verdienste der Privatindustrie auszuschalten. Vor allem wird eine gänzliche Umstellung des Werkstättenwesens verlangt. Bisher durften die Leiter der einzelnen Betriebe ohne Genehmigung des Ministeriums weder selbst Material beschaffen, noch den Werkstättenbetrieb selbst durch Neuanschaffungen von Maschinen usw. erweitern. Da alles vielmehr durch Anforderung bei der Zentrale, und zwar nur im Rahmen des Etats beschafft werden konnte, sind die Eisenbahnwerkstätten zum großen Teil veraltet und unwirtschaftlich. Diese Fragen werden in besonderen Ausschüssen jetzt durchgesprochen und dann in Form detaillierter Vorschläge dem Reichsverkehrsminister zur weiteren Prüfung vorgelegt werden.

— **Vereinfachung des Geschäftsverkehrs.** Der Reichsverkehrsminister, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat an die Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Die Wirtschaftskommissionen meines Ministeriums haben bei den Prüfungen über die Wirtschaftlichkeit in einzelnen Bezirken festgestellt, daß der Geschäftsgang bei den Direktionen, Ämtern und Dienststellen noch nicht überall auf die Grundsätze einer erhöhten Wirtschaftlichkeit eingestellt ist. Insbesondere ist es aufgefallen, daß bei den Dienststellen und in den Büros der Ämter und der Direktionen in den Fristenverzeichnissen noch häufig Fristen für solche an die Ämter und die Eisenbahndirektionen zu fertigende Meldungen und Nachweisungen notiert werden, und den Ämtern und Eisenbahndirektionen Berichte erstattet und Nachweisungen eingereicht werden, die unter Berücksichtigung der heutigen Zeitverhältnisse entweder überflüssig geworden sind oder doch wegen ihres geringen Wertes in keinem Verhältnis zu dem durch die Aufstellung verursachten Arbeitsaufwand stehen, so z. B. Meldungen über Zurückstellung vom Waffendienst, von Kontrollversammlungen, Nachweisungen der zum Heeresdienste einberufenen Bediensteten, über Ordensauszeichnungen und ähnliche mehr. Ferner ist festgestellt worden, daß einzelne Direktionen und Dienststellen ohne hinreichenden Grund von Meldungen häufig Abschriften sich zurückbehalten oder den Meldungen unnötigerweise mehrere Abschriften beifügen. Auch haben die Prüfungen ergeben, daß Ortsbriefe vielfach noch durch Boten ausgetragen werden, obwohl ihre Bestellung durch die Reichspost unter Benutzung der Dienstmarken in Anbetracht der hohen Botenlöhne wirtschaftlicher erfolgt. Die Direktionen werden beauftragt, dafür zu sorgen, daß die Ortsbriefe in solchen Fällen der Post übergeben werden.

Schließlich ist eine unwirtschaftliche Vergeudung an Arbeitskraft bei dem an einigen Orten auch von den Bezirks-

ausschüssen der Arbeiterpensionskasse angewendeten Verfahren aufgefallen. Vorladungen vor Dienststellen oder vor Bahnärzte in der Weise zu bewirken, daß der Vorzuladende zuerst von der den Auftrag zur Vorladung gebenden Stelle eine Benachrichtigung von der bevorstehenden Untersuchung und Vernehmung und sodann die Vorladung selbst in einem besonderen Schreiben durch die vernehmende Stelle erhält. Eine Zusammenfassung beider Schreiben ist geboten.

Die Eisenbahndirektionen werden beauftragt, unter Berücksichtigung der vorstehend aufgeführten Beispiele eine eingehende Prüfung dahin vorzunehmen, inwiefern eine Vereinfachung des Geschäftsganges und seine Anpassung an die Grundsätze einer erhöhten Wirtschaftlichkeit möglich ist und mir bis zum 1. März d. J. Bericht zu erstatten, was hierzu veranlaßt worden ist.

— **Zugverbindung Berlin-Riga.** Zurzeit verkehren entgegen anderen Zeitungsnachrichten keine direkten Züge zwischen Berlin und Riga. Vor einiger Zeit beabsichtigte allerdings die Eisenbahnverwaltung die Schaffung einer solchen Schnellzugverbindung dadurch, daß einige Wagen des Ostpreußen-Schnellzuges Berlin-Eydtkuhnen, u. a. auch der Schlafwagen Berlin-Eydtkuhnen, in anderen Zügen bis nach Riga befördert werden sollten. Diesem Antrage ist aber, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz meldet, bisher von der kurländischen Eisenbahnverwaltung noch nicht stattgegeben worden. Dagegen soll auf der Strecke Wirrballen-Riga eine Schlafwagenverbindung der Internationalen Schlafwagengesellschaft geschaffen werden, wodurch zwar eine gute, aber keine durchgehende Verbindung zwischen Berlin und Riga erzielt werden wird. Diese Verbindung wird voraussichtlich vom 15. März ab täglich bestehen. Allerdings müsesn dann die Reisenden in Wirballen-Eydtkuhnen an der ostpreußischen Grenze den Zug wechseln.

— **Paßkontrolle im besetzten Gebiet.** Im besetzten rheinischen Gebiet findet in letzter Zeit an verschiedenen Tagen wieder eine schärfere Paßkontrolle statt. Amtlicherseits wird darauf hingewiesen, daß Pässe und Personalausweise vom Tage der Ausstellung ab höchstens ein Jahr Gültigkeit haben. Jeder, der ins besetzte Gebiet reist, prüfe vor der Abreise seine Papiere daraufhin, ob sie noch gültig sind. Wer ohne Ausweispapiere oder mit ungültigen (abgelaufenen) Ausweispapieren betroffen wird, setzt sich der Gefahr aus, daß er mit einer sofort zu vollstreckenden Gefängnisstrafe von mehreren Tagen belegt wird. Zur Reise in das besetzte Gebiet genügt ein gültiger Personalausweis. Ausgenommen ist das Saargebiet, wo Paß- und Visumzwang besteht.

— **Großfeuer auf dem Königsberger Rangierbahnhof.** Auf dem Rangierbahnhof in Königsberg (Preußen) brach am 15. d. M. nachts ein Großfeuer aus. Funken einer Lokomotive fielen auf einen 300 m langen Schuppen und setzten ihn, von schwerem Sturm begünstigt, schnell in Brand. Der Schuppen enthielt außer großen Mengen alter Akten, die zum Einstampfen bestimmt waren, zahlreiche wertvolle Baustoffe, die gleichfalls zerstört wurden. Der Schaden beläuft sich auf etwa 2 Millionen Mark.

— **Zugverkehr Paris-Berlin-Warschau.** Der erste direkte Zug Paris-Berlin-Warschau wird von Paris am 15. März abfahren. Er wird Anschluß an die Züge London-Ostende-Berlin und Brüssel-Berlin haben und ungefähr 10 Wagen (45 Achsen) stark sein. Die Abfahrt von Berlin nach Warschau über Posen wird um 4 Uhr nachmittags erfolgen. Der Zug wird von Berlin aus 3 Schlafwagen und ungefähr 5 Wagen 1. und 2. Klasse führen. Der Gegenzug soll von Warschau am 18. März abfahren.

— **Stand der Frachtverhältnisse auf der Elbe.** Der schon in den letzten Dezembertagen wieder aufgenommene Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe konnte den ganzen Januar hindurch ohne Störungen aufrechterhalten werden. Die Fortdauer der milden Witterung läßt erhoffen, daß mit einer längeren Unterbrechung des regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes jetzt nicht mehr gerechnet zu werden braucht, zumal die im ersten Drittel Januar noch wenig günstigen Wasserstandsverhältnisse sich wesentlich gebessert haben, so daß jetzt bei vollschiffigem Wasser die Tragfähigkeit der Kähne voll ausgenutzt werden kann; letztere Tatsache hat auch zur Folge, daß gegenwärtig überreichlich Kahnraum, welcher Anfang Januar noch knapp war, zur Verfügung steht. Das Ladungsangebot war im Laufe des Januar, insbesondere unter Berücksichtigung der Jahreszeit, nicht unbedeutend. Seit dem 15. Januar ist auf Veranlassung der interalliierten Kommission für die Elbe die Verkehrssteuer aufgehoben, deren Fortfall eine wesentliche Ermäßigung der Frachten bedeutet. Im Eilverkehr sind daraufhin die Frachten, welche die Verkehrssteuer bisher einschlossen, ebenfalls ermäßigt worden.

— **Exzellenz Fleck.** Am 20. Februar hat der frühere langjährige Unterstaatssekretär im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Rat Carl Fleck, sein 80. Lebensjahr vollendet. Anläßlich seines Übertritts in den Ruhestand ist in dieser Zeitung (Nr. 75/1910, Seite 1199 ff.) seine Bedeutung für das preußische Eisenbahnwesen ausführlich gewürdigt worden. Heute wollen wir an einige wesentliche Punkte seines Lebens erinnern, für das so recht das Bibelwort gilt, daß es Mühe und Arbeit gewesen ist.

Fast ein halbes Jahrhundert hat der Jubilar der preußischen Staatseisenbahnverwaltung angehört. Seit 1875 war er im Ministerium der öffentlichen Arbeiten als Hilfsarbeiter, Referent, Chef der Verkehrsabteilung und seit 1896 als Unterstaatssekretär tätig. Das Gebiet auf dem er sich zuerst an leitender Stelle hervortat war das Tarifwesen. Er war die treibende und führende Kraft bei der Durchführung der Tarifreform am Ende der 70er Jahre, bei der Herstellung der materiellen Einheit und der Weiterbildung der preußischen Personen- und Gütertarife nach dem Verstaatlichungswerk. Er ist der Verfasser des Gesetzes über die Bezirkseisenbahnräte und den Landeseisenbahnrat, der Vater der Güterbewegungsstatistik. Seine Tätigkeit als Vorsitzender des Landeseisenbahnrats, der die großen Erfolge dieser Behörde wesentlich mitzuverdanken sind, stehen bei allen Beteiligten noch in lebhafter Erinnerung. Seine Ernennung zum Unterstaatssekretär brachte Fleck an die Spitze der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Als erster Ratgeber und ständiger Vertreter des Ministers hatte er die Aufgabe, die gesamte administrative und technische Leitung der preußischen Eisenbahnverwaltung zu überwachen. Bei seinen reichen Kenntnissen und Erfahrungen, seiner bedeutenden Arbeitskraft und seinem nie ermüdenden Fleiß war er für diesen verantwortungsvollen Posten geeignet wie kein anderer. Seine stets gleichbleibende Liebenswürdigkeit und seine gegen jedermann betätigte Herzensgüte haben ihm in ungewöhnlichem Maße die Liebe und Verehrung und das Vertrauen des großen Heeres seiner Mitarbeiter und Untergebenen eingetragen.

Auch als Fachschriftsteller hat sich Fleck einen Namen erworben. Die seiner Feder entstammenden zahlreichen Gesetzentwürfe und Denkschriften waren mustergültige Schöpfungen; sein vorzüglicher Kommentar zum Eisenbahnbetriebsreglement hat trotz der späteren Änderung unserer Verkehrsordnung seine Bedeutung auch heute noch nicht verloren.

Die Tätigkeit Flecks fiel in die Zeit des beispiellosen Aufschwungs der preußischen Staatseisenbahnen, zu dem er wie wenige durch seine leitende Mitarbeit beigetragen hat. Den Zusammenbruch unseres Vaterlandes wird dieser echte deutsche Mann besonders schwer empfunden haben. Möchte es ihm noch vergönnt sein, sich an der Wiedergesundung unseres Wirtschaftslebens und an einem neuen Aufschwung des Eisenbahnwesens, dem er seine ganze Lebenskraft gewidmet hat, zu erfreuen!

Österreich.

— **Wirtschaftlicher Reiseverkehr mit Ungarn.** Zwischen Österreich und Ungarn sind, betreffend den wirtschaftlichen Reiseverkehr zwischen den beiden Ländern, Grundsätze vereinbart worden, welche in einem Protokoll niedergelegt und von beiden Regierungen durch ein Übereinkommen vom 31. Dezember 1920 für beide Staaten verbindlich gemacht wurden. Wie die Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie erfährt, sind die wesentlichen Punkte dieses Übereinkommens folgende: Der Sichtvermerk wird beibehalten, jedoch wird geschäftlich Reisenden (Kaufleuten, Fabrikanten, Gewerbetreibenden, Handlungsreisenden u. dgl.) gegen Vorlage der Gewerbelegitimationskarte das Visum für eine einmalige Reise ohne Verzögerung erteilt. Bei geschäftlich Reisenden, die keine Gewerbelegitimationskarte besitzen, wird das Visum auf Grund der Empfehlung der zuständigen Handelskammer erteilt, Geschäftsreisende oder Firmen, die der Vertretungsbehörde bekannt sind, benötigen diese Empfehlung nicht. An vollkommen verläßliche Personen können auf deren Wunsch Dauervisa erteilt werden, welche für die Dauer von höchstens sechs Monaten zu beliebig oftmaligem Grenzübertritt berechtigen, „wenn dies die Rücksicht auf die ungestörte Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen Verkehres zwischen Österreich und Ungarn erfordert“. Das Zutreffen dieser Voraussetzung ist auf Verlangen der Paßstelle durch eine Bestätigung der zuständigen Handelskammern nachzuweisen. In rücksichtswürdigen Fällen und insbesondere dann, wenn der Sichtvermerkswerber seinen Wohnsitz nicht am Stammorte der Vertretungsbehörde hat, kann vom persönlichen Erscheinen der Partei Abstand genommen werden.

— **Kohlenversorgung und Ausbau der Wasserkräfte.** Aus der Rede des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie Heinl im Finanz- und Budgetausschuß am 31. Januar 1921 seien folgende Ausführungen hervorgehoben: „Nach dem Zusammenbruch Österreichs mußte unsere Kohlenwirtschaft einem vollständigen Wiederaufbau unter wesentlich veränderten Grundlagen unterzogen werden. Es galt zunächst, für die Hebung der Förderung im Inlande, gleichzeitig aber für eine ausgiebige Erhöhung und Regelung der Zufuhren vom Ausland vorzusorgen. Bei ihren Maßnahmen zur Hebung des österreichischen Kohlenbergbaues hat sich die Bergwesensverwaltung zum Ziel gesetzt, die Förderung des österreichischen Kohlenbergbaues, die im Jahre 1919 nur 2 077 000 t betragen hat, binnen fünf Jahren auf das Doppelte zu steigern. Der günstige Erfolg des abgelaufenen Jahres, in dem 2 533 000 t Kohle, also um 22 % mehr als im Vorjahre erzeugt worden sind, läßt dieses gesetzte Ziel erreichbar erscheinen. Leider entfallen von der Kohlenförderung nur 135 000 t auf Steinkohle.

Neue Kohlenbergbaue sind auf einer Reihe kleinerer Vorkommen, insbesondre in Steiermark, dann aber auch im Bereich des niederösterreichischen Kohlengebietes, eröffnet worden. Zur Förderung der wirtschaftlichen Bewertung der Kohle ist auf Anregung des Ministeriums die Gesellschaft für Wärmewirtschaft gegründet worden. Was den Erzbergbau anbelangt, so konnte der Rückschlag, den dieser nach dem Umsturze erlitten hat, noch nicht wettgemacht werden; insbesondere bleibt die Erzeugung von Eisenerzen wegen des durch den Kohlenmangel hervorgerufenen Stillstandes der Hochöfen noch weiter hinter dem Friedensstande zurück. Das von altersher bekannte Golderzvorkommen der Hohen Tauern verdient eine größere Beachtung, weil bei dem heutigen Stande des Aufbereitungswesens Erze mit 8 bis 10 g Gold in der Tonne Hauwerk sicher schon mit wirtschaftlichem Erfolge verarbeitet werden können. Der Staat hat sich daher an dem bedeutendsten Unternehmen dieser Art, der Gewerkschaft Rathausberg in Böckstein, beteiligt und die Kosten für die Ausgestaltung dieses Bergbaues auf sich genommen. Die staatlichen Kupfererzbergbaue bei Brixlegg-Kitzbühel in Tirol werden zeitgemäß ausgestaltet werden. Eine besondere Bedeutung wird in Zukunft der Ausbeutung der Ölschiefer zukommen, die besonders in Tirol seit langer Zeit zur Gewinnung von Ichthyol verwertet werden.

Im Vordergrund der Kohlenversorgung Österreichs steht nach wie vor die Einfuhr von Kohle aus dem Auslande. Aus der Tschecho-Slowakei ist die Gesamteinfuhr an Kohle und Koks in den Jahren 1919 und 1920 fast gleich geblieben, eine Steigerung war nicht zu erzielen. Weit günstiger gestaltete sich der Bezug an Brennstoffen aus Oberschlesien. Während die Einfuhr aus diesem Gebiete im Januar 1919 nur 24 450 t betrug, stieg sie im Mai 1920 auf 200 000 t monatlich und erhielt sich in dieser Höhe ununterbrochen bis zum jetzigen Zeitpunkte. Sie hat sich sogar im laufenden Monat weiter erhöht. Schließlich haben wir den Bezug einer verhältnismäßig kleineren Menge von monatlich 12 000 t durch Kompensationsvertrag mit Polen gesichert, deren Ablieferung stets glatt und voll vor sich geht. Die weitere Lieferung dieser Kohle bis Ende Juni dieses Jahres wurde am 8. Januar durch einen Kompensationsvertrag wieder gesichert, die Menge sogar um ein geringes, auf 13 500 t monatlich, erhöht. Die Kohlenlage Österreichs stellt sich daher gegenwärtig folgendermaßen dar: Der volle monatliche Brennstoffbedarf Österreichs wurde mit 1 326 950 t ermittelt, deren vollständige Aufbringung das wirtschaftliche Leben in Österreich ohne Einschränkung ermöglichen würde. Diesem Bedarfe stand im Januar 1919 eine gelieferte Menge von 361 046 t und im Dezember 1920 von 556 284 t gegenüber, was einer Deckung des vollen Bedarfes zu Beginn des Jahres 1919 von 27.2 % und am Ende des Jahres 1920 von 41.9 % entsprechen würde. Es hat also die Kohlenbelieferung Österreichs eine Steigerung von 54 % erfahren. Die gelieferten Mengen sind jedoch noch bei weitem nicht ausreichend, um ein einigermaßen geregeltes wirtschaftliches Leben zu ermöglichen.

Der Minister bespricht sodann in Ergänzung der Ausführungen des Abgeordneten Dr. Ellenbogen die Maßnahmen, betreffend den Ausbau der Wasserkräfte. In Österreich sind derzeit rund 460 Elektrizitätswerke im Betrieb, von denen 430 Werke elektrischen Strom zum Zwecke der Abgabe an verschiedene Verbraucher erzeugen. Von diesen Elektrizitätsunternehmungen benützen ungefähr 350 Werke das Wasser als treibende Kraft, während rund 80 Elektrizitätsunternehmungen Dampf- oder Explosionsmotoren als Betriebskraft benützen. Die Wasserkraftanlagen haben der überwiegenden Mehrheit nach nur eine verhältnismäßig kleine Ausbaugröße, da die 350 Wasserkraftwerke insgesamt nur eine Leistung von rund 200 000 Pferdekräften aufweisen. Die kalorisch oder sonst motorisch betriebenen 80 Werke haben eine Leistungsfähigkeit von insgesamt nicht ganz 300 000 Pferdekräften, so daß es sich ergibt, daß dermalen in Österreich die leistungsfähigsten Elektrizitätswerke nicht mittels Wasserkraft, sondern mittels kalorischer Kraft betrieben werden. Der Minister betont die volkswirtschaftliche Notwendigkeit des ehesten Ausbaues der heimischen Wasserkräfte und verweist darauf, daß die Aufbringung des hierfür erforderlichen Kapitals auf besondere Schwierigkeiten stößt. Die angestellten Untersuchungen haben gezeigt, daß das Auslandkapital auf recht günstige Ergebnisse rechnen könnte, wenn es sich ernstlich zur Beteiligung an dem Ausbau unserer Wasserkräfte entschließen sollte. Unsere Industrie und unsere Landwirtschaft kann jedoch nicht allzulange darauf warten, ob wir auch in dieser Beziehung auf ausländische Hilfe rechnen können, und es wird daher die Regierung Mittel und Wege finden müssen, um Inlandkapital für die Wasserkraftnutzung beweglich zu machen, und zwar, wenn nicht anders, so durch Unterstützung des Staates selbst.

— **Einschränkung des Güterverkehrs auf den Staatsbahnen.** Die Kohleneingänge der österreichischen Staatsbahnen erreichten selbst bei Lieferung des vollen Kontingents nicht jene Menge, die erforderlich gewesen wäre, um den Güterverkehr in dem vor kurzem etwas größerem Umfange aufrechterhalten zu können. Die Staatsbahnverwaltung hatte daher eine Einschränkung des Güterverkehrs bis 12. Februar verfügt und nur die Beförderung von Lebensmitteln, Brennstoffen, Verpackungsmitteln für zugelassene Güter, Futtermitteln, Umzugsgut, Kesselwagen, Eisenbahndienstgut und Sprengmitteln für Bergwerksbetriebe zugestanden. Im Verkehre mit der Tschecho-Slowakei und im Verkehre mit Deutschland bestanden keine Beschränkungen. Die übrigen Auslandverkehre waren für diese Zeit ganz eingestellt oder wie der Verkehr nach Ungarn über Bruck-Kiralyhida auf einige Artikel beschränkt. Weiter mußte wegen örtlicher Schwierigkeiten in Passau der Wagenladungsverkehr nach dieser Station eingestellt werden.

— **Bestellung eines österreichischen Verbindungsbeamten beim Eisenbahnministerium in Prag.** Um die Behandlung der laufenden Angelegenheiten aller Fragen des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs mit der tschechoslowakischen Republik möglichst zu erleichtern, hat das Bundesministerium für Verkehrswesen eine eigene Vertretung beim Eisenbahnministerium in Prag bestellt. Mit der Führung der Geschäfte ist der Inspektor der österreichischen Staatsbahnen Johann Schnabel (Anschrift: Prag, Eisenbahnministerium) betraut worden. Dieser wird auch berufen sein, von dem verfrachtenden Publikum Wünsche, die sich auf die Abwicklung von Transporten aus der Tschechoslowakei nach Österreich beziehen, unmittelbar entgegenzunehmen und an die zuständigen Stellen der tschechoslowakischen Eisenbahnen weiterzuleiten.

— **Abbruch einzelner Strecken der Wiener Stadtbahn.** Der Dornröschenschlaf, in den die Stadtbahn seit Jahr und Tag versunken ist, soll zu Ende gehen. Man denkt nicht an eine Wiederaufnahme des Verkehrs, sondern an die Auflassung einzelner Linien und an deren Abbruch und Verwendung der so gewonnenen Baustoffe zu anderen Zwecken. Vor mehr als zwanzig Jahren wurde dieses Verkehrsunternehmen dem Betrieb übergeben. Bald waren allerdings auch weitere Kreise sich darüber im klaren, daß es nur eine strategische Bahnanlage sei, eine rasche Verbindung der aus dem Norden in Wien mündenden Eisenbahnen mit den nach Süden und Westen führenden Linien, aber immerhin bildete die Stadtbahn eine Bereicherung der alles eher denn zahlreichen Verkehrsmöglichkeiten in Wien, und besonders an Sonntagen, aber auch wochentags im Früh- und Abendverkehr, entlastete sie die Straßenbahn ganz wesentlich. Während des Krieges wurde sie sofort dem ursprünglichen Zwecke dienstbar gemacht und, abgesehen von einigen armseligen Versuchen, auch Zivilreisende wieder zu befördern, ist sie seither außer Betrieb. Zwischen den Schienen wuchert Gras, die Baulichkeiten und die Gleise beginnen Spuren des Verfalls zu zeigen, und heute ist die als Untergrundbahn gebaute Wientallinie vielfach ein Verkehrshindernis geworden, denn die Übergänge über die Unterpflastergleise sind nicht allzu zahlreich. Verschiedene Pläne sind in der letzten Zeit aufgetaucht und wieder verworfen worden, und heute lehnen es alle berufenen Stellen ab, das Erbe der Verkehrskommission anzutreten, namentlich die Gemeinde Wien. Jetzt rächt es sich, daß man im Herzen einer Zweimillionenstadt ein solches Unternehmen nicht von Haus aus auf den elektrischen Betrieb eingerichtet hat. Für die Dampfkraft mangelt es an Kohle, die Elektrisierung scheitert an den Kosten und der Ausbau der Wasserkräfte ist ferne Zukunftsmusik. So denkt man allen Ernstes daran, uneinträgliche Linien aufzulassen, Ziegeln, Steine und Eisen herauszubrechen und als Baustoffe für andere Bauten zu verwenden. Soweit die Stadtbahn Reisende an die Vollbahnen heranbringen kann, soll sie erhalten bleiben.

— **Der Kampf um die zollamtliche Hausbeschau.** Eine Reihe on Beschwerden, die über die Handhabung der Hausbeschau- orschriften beim Zolloberamte Wien laut wurden, veranlaßten ie Handels- und Gewerbekammer, im Einvernehmen mit dem auptverband der Industrie eine Aussprache zwischen den nteressenten und den maßgebenden Vertretern des Bundes- ministeriums für Finanzen herbeizuführen. Sektionschef Dr. chauberger setzte die Gründe auseinander, welche das undesministerium für Finanzen dazu bestimmt haben, das Hausbeschauwesen umzugestalten. Das Bestreben gehe dahin, ie Hausbeschauen, die teils in den Verhältnissen begründet, eils, darüber hinausgehend, eine ungeheure Ausdehnung an- enommen haben, wieder allmählich auf das Maß der Vor- riegszeit zurückzuführen, um das Zolloberamt Wien und essen Zweigstellen während der amtlich festgesetzten Dienst- tunden nicht jener Anzahl von Beamten zu entblößen, die not- wendig sind, um die regelmäßige Abfertigung jener Parteien u ermöglichen, welche eine zollamtliche Abfertigung ihrer üter in ihren Geschäftslokalen weder wünschen noch für not- wendig erachten. Gegenwärtig seien in der Güterbewegung ahezu 90% als Zollgüter anzusprechen. Die Güterstauungen n den Räumen des Zolloberamtes, dessen Zweigstellen und uf den Bahnhöfen seien unleidlich und führten ununter- brochen zu heftigen Beschwerden von seiten der Parteien und er Transportanstalten. Je glatter und schneller sich die Ab- ertigungen auf den Amtsplätzen abwickelten, desto weniger eien insbesondere für Massengüter die Abfertigungen im Hausbeschauwege erforderlich. Keineswegs sei jedoch daran edacht, den Ansuchen um gerechtfertigte Hausbeschauen icht zu willfahren, noch weniger aber die Zollbeamten in hren Einkünften zu verkürzen.

In der hierauf folgenden Aussprache wurden diese Grund- ätze von den anwesenden Vertretern aus Interessentenkreisen illigend zur Kenntnis genommen. Der Vertreter des Bundes- ministeriums für Verkehrswesen Ministerialrat Rinaldini er- rterte die Frage, inwiefern die Eisenbahnverwaltungen durch hre Organe zu einer Beschleunigung und Vereinfachung der Zollabfertigung beitragen könnten. Er erklärte sich bereit, von den Anwesenden bestellte Delegierte zu einer Sonder- eratung im Bundesministerium für Verkehrswesen beizu- ziehen. Sämtliche Interessenverbände und Körperschaften werden zu einer gemeinsamen Beratung eingeladen, um ihnen Gelegenheit zu geben, zu diesen Fragen Stellung zu nehmen.

— **Fahrpreisbegünstigungen auf den Landesbahnen.** Die niederösterreichische Landesverwaltungskommisson hat be- schlossen, allen Lehrern des flachen Landes eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung auf den niederösterreichischen Landes- bahnen zu gewähren.

— **Überprüfung des Reise- und Handgepäcks sowie der Pässe bei den D-Zügen Wien-Warschau und Wien-Budapest.** Die Staatsbahndirektion Wien-Nordost verlautbart, daß bei den D-Zügen Nr. 205 (Wien Nordbahnhof-Warschau) und Nr. 9 (Wien Ostbahnhof-Budapest) die Auflieferung des Reisege- päcks wegen der erforderlichen Zollbehandlung bereits zwei Stunden vor Abgang dieser Züge zu erfolgen hat. Eine spätere Annahme des Reisegepäcks müßte von der Eisenbahn behufs Hintanhaltung von Zugverspätungen abgelehnt werden. Aus demselben Grunde wird auch der Zutritt zur Postüberprüfung bereits 20 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit dieser Züge geschlossen. Ferner wird in Erinnerung gebracht, daß laut § 28 E. B. R. als Handgepäck nur leicht tragbare Gegenstände in die Personenwagen mitgenommen werden dürfen. Gegen zuwiderhandelnde Reisende wird aus Verkehrs- rücksichten nötigenfalls mit Fahrtausschließung gemäß § 11 E. B. R. vorgegangen werden.

— **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.** Der Verwaltungsrat dieser nur noch Kohlenbergwerke und dazugehörige Schleppbahnen betreibenden Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 22. Januar beschlossen, den Sitz der Generaldirektion nach Mährisch Ostrau zu verlegen. Direktor Bergrat Ing. Franz Pospischil ist zum Generaldirektor ernannt worden.

Der Beschluß des Verwaltungsrates ist der erste Schritt zur Umwandlung der Gesellschaft in ein tschechisches Unter- nehmen. Es ist beabsichtigt, die Direktion in Wien in naher Zeit vollkommen aufzulassen und dort nur ein kleines Bureau zu erhalten. Der langjährige Direktor Dr. Patzau wird nach Abwicklung der juristischen und finanziellen Angelegenheiten in Wien in den Ruhestand treten.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Einführung eines neuen Eisenbahn-Betriebsreglements.** Anfangs Februar wurde in Königgrätz eine Sitzung des Trans- portkomitees der tschechoslowakischen Eisenbahnen abgehal- ten, in der der Entwurf zu einem neuen tschechoslowakischen Eisenbahnbetriebsreglement fertiggestellt wurde. Dieser Entwurf wird nach Genehmigung durch den Ministerrat vor- aussichtlich mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 in Kraft treten.

— **Besteuerung der Wasserkräfte.** Den Handelskammern wurde der Entwurf einer Wasserkraftsteuer zur Begutachtung übergeben, durch die jede tatsächliche Pferdestärke mit 2 h und zwar nach der Möglichkeit vollster Ausnützung der Be- triebsanlage, besteuert werden soll, damit ein Verlorengehen überschüssiger Wasserkräfte vermieden würde. Wasserkräfte unter 1 PS sollen überhaupt, sonstige Wasserkraftanlagen nur die ersten sechs Monate Steuerfreiheit genießen. Die Wasser- kraftsteuer ist als Gegenstück zur Kohlensteuer geplant. Man nimmt an, daß in der Tschechoslowakei 150 000 PS unter Zu- grundelegung von 300 Arbeitstagen 7 Millionen tschechische Kronen tragen würden. L. R.

Ungarn.

— **Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen auf dem Wege der Reorganisation.** Aus der überaus schweren Lage, in welche die ungarischen Betriebe infolge des Kriegsverlustes und der Verheerungen der Revolutionen geraten sind, schei- nen die Königlich Ungarischen Staatsbahnen (Máv.) sich zuerst zu erholen. Auch ausländische Autoritäten geben zu, daß bei- nahe wunderbar die Spannkraft ist, mit der die Máv. trotz Mangels an entsprechenden Mitteln die Verwüstungen und Plünderungen zu überwinden und sich zu rüsten vermögen, um im beginnenden internationalen Eisenbahnverkehre als ernster Faktor mitwirken zu können. Unser Berichterstatter hatte Gelegenheit, mit einer führenden Persönlichkeit der Máv. über jene großen Aufgaben zu sprechen, die in Hinsicht auf die wirtschaftliche Entwicklung in Zukunft der Máv. harren. Dieser ausgezeichnete Kenner des Verkehrswesens erklärte unserem Berichterstatter folgendes:

„Bei den ungarischen Staatsbahnen geht die Arbeit der Re- organisation eifrig von statten. Es muß zwar zugegeben werden, daß wir mit den gegebenen Verhältnissen rechnen müssen, doch innerhalb dieses Rahmens können wir mit Freuden feststellen, daß die Leistungsfähigkeit der Máv. von Tag zu Tag zunimmt, und unaufhörlich können wir dem Reisepublikum die eine oder andere kleinere neue Bequem- lichkeit bieten, deren Aufhören seinerzeit jedermann schmerz- lich empfand. Im Gegensatz zu dem Vorjahre reisen wir in diesem Winter bereits in gut geheizten Wagen. Es muß zwar zugegeben werden, daß diese meistens nur mit zusammenge- flickten, blechernen Fenstern versehen sind, doch sind auch diese zum Festhalten der Wärme geeignet. Man hilft sich eben so, wie man kann; die Hauptsache ist, daß die Hilfe in der Tat erfolgt.

Gegenwärtig beschäftigen wir uns mit der Vorbereitung der Verwaltung der Máv. zur Aufnahme des internationalen Ver- kehrs. Die jetzige Verschlossenheit des Landes kann bis in Ewigkeit nicht dauern, und die Schranken der Grenzsperren müssen doch einmal fallen. Es ist zweifellos, daß mit den Nachbarstaaten zuerst die Eisenbahnen die gegenseitige Be- rührung aufnehmen werden, und wir müssen uns vorbereiten, damit dieser Übergang ohne Erschütterung vor sich gehe. Wir halten die Verwaltung der Máv. zur Durchführung dieser Absichten auch ohne besondere Verfügungen für fähig. Eine gute Wirkung übte die unlängst vorgenommene neue Ein- teilung der Linien der einzelnen Betriebsleitungen aus, wo- durch die sich stellenweise zeigende Überbürdung behoben und die Arbeitsteilung in ein richtiges Verhältnis gebracht wurde. Besonders überlastet erschien die Zentralbetriebs- leitung, da jene Linien, die aus dem Liniennetze der abge- trennten Zagraber, Pécser und Szabadkaer Betriebsleitungen Ungarn verblieben, in den Wirkungskreis derselben über- wiesen wurden. Einen Teil dieser Linien und einige der Zentralbetriebsleitung erhielt nun die Betriebsleitung Buda- pest (linksuferig), deren Sitz übrigens in Pozsony (Preßburg) ist. Demnach fielen die vom Westbahnhof abzweigenden Linien bis Cegléd und Szolnok, Lajosmizse und Esztergom dieser Be- triebsleitung zu. Insbesondere befreite die Teilung der haupt- städtischen Bahnhöfe die überbürdete Zentralbetriebsleitung von vieler Arbeit, da gleichzeitig mit der neuen Einteilung die Stationen Budapest Westbahnhof, Rakos Rangierbahnhof, Budapest-Lipótváros, Budapest-Angyalföld, Budapest Császár- fürdöszan auf die Betriebsleitung Budapest (linksuferig) übergingen.

Gleichzeitig wurde auch die Frage geklärt, ob bei der Máv. Überfluß an Personal vorhanden ist oder nicht. In dieser Frage mußten wir zur Einsicht kommen, daß, obwohl infolge Ausweisungen von Eisenbahnbediensteten aus den be- setzten Gebieten jetzt ein zahlreicheres Personal als in der

Vergangenheit zur Verfügung steht, von einem Überfluß an Personal tatsächlich nicht die Rede sein kann. Dies erklärt sich aus dem Umstande, daß die Máv. infolge der Gebietsabtrennungen sehr wichtige Betriebe und Werkanlagen verloren hat. Zu deren Ersatz mußte sie entweder die in ihrem Besitz verbliebenen erweitern oder an Stelle der verlorenen neue ins Leben rufen. Die Eisenbahner aus den besetzten Gebieten werden daher teils in diesen Betrieben, teils dort verwendet, wo das Personal infolge Überbürdung und Entbehrungen sich erschöpfte, und wo neue Arbeitskräfte zum Ersatze der infolge dessen eingetretenen Abgänge benötigt würden. Die Lage gestaltet sich heute bereits dermaßen, daß einige Betriebsleitungen, z. B. die Budapester (linksuferig), um Personalvermehrung nachsuchten.

Für die Aufrechterhaltung des Betriebes spielt die Schwellenfrage natürlich eine überaus wichtige Rolle. Infolge des Verlustes der Waldungen und der grenzenlosen Verteuerung aller Holzgewinnung mußte man zur Einsicht kommen, daß wir am zweckmäßigsten vorgehen, wenn die Schwellen in eigener Regie erzeugt werden. Zu diesem Behufe entschlossen wir uns zum Ankaufe von Wäldern, deren Ausbeutung bereits begann. Die Tränkung der Schwellen wird durch unsere Tränkungsanlage in Dombovár, die von Bacsinsky, dem ehemaligen Betriebsleiter in Zagrab, mit den modernsten Maschinen ausgerüstet und seitdem auch ergänzt worden ist, ohne besondere Schwierigkeiten durchgeführt. Durch die Tränkung der Telegraphenstangen erweist diese Anlage auch der Kgl. ung. Post sehr nützliche Dienste. Wir hoffen zuversichtlich, daß hierdurch der Mangel an Schwellen bald behoben wird, und die Bahn so weit in guten Zustand gebracht werden kann, daß die Máv. den Ansprüchen des internationalen Verkehrs in jeder Beziehung gewachsen sein wird.

In Anbetracht der Aufnahme des internationalen Verkehrs haben wir auch neue Lokomotiven in Betrieb gestellt, von denen zwei in unserer Maschinenfabrik hergestellt wurden, die übrigen aber aus Deutschland stammen. Wir sind bestrebt, auch den Mängeln des Wagenparks mit jedem Mittel Abhilfe zu schaffen. Wir sollen einige Tausend Wagen von den Rumänen zurückbekommen, im Wege der Bestellung werden wir dann einige Hundert erhalten, außerdem arbeiten unsere Werkstätten unaufhörlich an der Herstellung und Reparatur von Wagen. Hier werden nicht nur die eigenen Fahrzeuge, sondern auch ein Teil des Wagenparkes der südslawischen Staatsbahnen wiederhergestellt, wofür uns Südslawien wöchentlich aus den Pécser Kohlengruben 50 Wagen Kohle liefert.

Wie aus dem Obenstehenden ersichtlich, verzweifelt die Máv. nicht, sondern verbessert ihre Lage durch zielbewußte Selbsthilfe. Man muß nur arbeiten, und dann ist auch die Hilfe nahe."

— **Ermäßigung der Frachtsätze im Durchgangsverkehr.** Für jene Waren, die über Budapest befördert und hier vorübergehend in öffentlichen Lagerhäusern eingelagert werden, gelangen die Reexpeditionsbegünstigungen zur Anwendung. Die hiervon betroffenen Waren sind vorwiegend Getreide, Hülsenfrüchte, Ölkuchen und Samen.

— **Bau landwirtschaftlicher Kleinbahnen.** Derzeit befassen sich insbesondere Großgrundbesitzer und Landwirte mit dem Bau landwirtschaftlicher Kleinbahnen. So beabsichtigt man in der Umgebung von Szeged und Hodmezövásárhely landwirtschaftliche Kleinbahnen zu bauen, auf denen auch der Personenverkehr eingeführt werden wird.

— **Zollmaßnahmen.** Da Ungarn einstweilen den ehemaligen autonomen Zolltarif übernommen hat, werden derzeit gegenüber Deutschland seine allgemeinen Sätze angewendet, selbstredend mit Berücksichtigung der Meistbegünstigung. Neuerdings wird eine staffelförmige Neuregelung des Zolltarifs geplant. Die Zuschläge werden je nach der Wichtigkeit der Artikel zwischen 900 bis 6900 % betragen.

— **Versorgung der ungarischen Industrie mit preußischer Kohle.** Die Landes-Kohlenkommission, der es gelungen ist, sich 25 000 t preußischer Kohle zu verschaffen, erhielt die Mitteilung, daß die Pariser Wiedergutmachungskommission Ungarn für den Monat Februar 20 000 t Kattowitzer Kohle zugewiesen hat. Einen vorwiegenden Teil dieser Kohlenmenge erhalten die Eisen- und Maschinenfabriken, die ihren Betrieb wieder aufgenommen haben. Derzeit sind Verhandlungen im Gange, um eine größere Menge Koks aus dem Auslande zu erhalten.

— **Die Budapester Straßenbahnfrage.** Der hauptstädtische Magistrat hat im Sinne des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung (vgl. Nr. 4 S. 73 d. Ztg.) der Straßenbahn- und Stadtbahngesellschaft die Verträge gekündigt. Nach Genehmigung des auf die Straßenbahnfrage bezüglichen Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung wird die Hauptstadt die Verhandlungen mit den beiden Gesellschaften aufnehmen.

— **Ausbau des Budapester Handelshafens.** Die ins Stocken geratenen Verhandlungen über den Ausbau des hauptstädtischen Hafens sind wieder in Gang gesetzt worden. Die Hauptstadt nimmt den Standpunkt ein, daß der Hafen mit einem Kostenaufwand von 300 Millionen Kronen soweit ausgebaut werden könnte, daß er imstande wäre, den Verkehrsansprüchen der nächsten 10—15 Jahre vollauf zu genügen. Zu diesem Betrag würde die Hauptstadt aus eigenen Mitteln 100 Millionen beitragen, falls die Regierung auch 100 Millionen beiträgt und die restlichen 100 Millionen der Hauptstadt als Vorschuß überläßt. Die Ergebnisse der bisherigen Verhandlungen werden jetzt von der Regierung einer eingehenden Prüfung unterzogen.

— **Internationaler Flugplatz in Budapest.** Der Handelsminister ersuchte den hauptstädtischen Magistrat zur Errichtung eines internationalen Flugplatzes um Überlassung eines hierzu geeigneten Geländes. In dieser Angelegenheit wurde eine Versammlung von Fachmännern abgehalten und der Beschluß gefaßt, dem Ersuchen des Handelsministers Folge zu leisten. Die ungarische Regierung hat die Absicht, diesen Flugplatz noch im Laufe dieses Jahres zu errichten.

— **Der Wolff-Biedermannsche Vertrag.** In der Nationalversammlung richtete jüngst der Abgeordnete Max Hermann an den Handelsminister folgende Fragen: 1. Ist es wahr, daß die Staatsbahn eine Lieferung im Werte von 100 Millionen Mark ohne Konkurrenzausschreibung einer unbekannten kleinen Agenturfirma übertragen hat? 2. Ist es wahr, daß durch diesen ausländischen Auftrag die heimische Industrie geschädigt und 30 000 Arbeitern das Brot entzogen wurde? 3. Ist es wahr, daß die Staatsbahn die bestellten Waren überzahlt, dadurch die Staatskasse geschädigt, namens des Staates ein Valutarisiko übernommen und den Vertrag in einem ungünstigen Zeitpunkt abgeschlossen hat, als ein Preisrückgang voraussichtlich war? 4. Ist es wahr, daß die ungarischen Unternehmungen, die für diese Lieferungen Offerten gemacht hatten, durch unrichtige Aufklärungen über den Bedarf der Staatsbahnen irregeführt wurden?

Handelsminister Ludwig v. Hegyeshalmy teilte in der Beantwortung dieser Interpellation mit, daß er die volle Verantwortung für diese von seinem Vorgänger geschlossenen Vereinbarungen übernehme, da er sie für vorteilhaft halte. Aus dem vom Präsidenten der Staatsbahnen eingeforderten Bericht habe er entnommen, daß die Staatsbahnen durch diese Verträge keineswegs geschädigt worden seien. Obwohl die deutschen Ausfuhrpreise damals niedriger als die im Vertrag festgesetzten gewesen seien, habe dennoch das durch den Lieferanten übernommene Risiko in irgendeiner Form vergütet werden müssen. Der Handelsminister wies im weiteren Verlauf seiner Rede auf den trostlosen Zustand der Staatsbahnen hin. Dem Kriege und den Revolutionen sei noch die rumänische Besetzung gefolgt, und nach der Räumung des Landes durch die Rumänen sei das Eisenbahnnetz fast ohne brauchbares Material gewesen. Die zur Behebung dieser Übelstände mit inländischen Firmen eingeleiteten Verhandlungen seien erfolglos verlaufen. Dasselbe Los hätten die mit mehreren großen ausländischen Firmen gepflogenen Verhandlungen gehabt. Eine Ausnahme hiervon bildeten die Verhandlungen mit der Firma Biedermann. Deren Antrag bestand darin, daß sie der Staatsbahn in Holland einen Kredit von 100 Millionen Mark beschaffen wolle, dessen Valuta zur Bezahlung der abzuliefernden Waren zu verwenden sei. Die 100 Millionen Mark sind im Jahre 1921 in drei Raten flüssig zu machen, und die Staatsbahn hat den kreditierten Betrag mit 7 % zu verzinsen. Diese Anleihe ist in zwei Raten, die Hälfte in zwei, die andere Hälfte in drei Jahren zurückzuzahlen. Im Anschluß an diesen Kreditvertrag wurde auch ein Warenlieferungsvertrag abgeschlossen, wonach die Firma Biedermann Eisenwaren im Werte von 65 und Öl im Werte von 35 Millionen Mark zu liefern hat. Sodann erwiderte der Handelsminister auf die an ihn gerichtete Frage, daß der Auftrag tatsächlich ohne Konkurrenzausschreibung erteilt worden ist, was bei größeren Bestellungen seit Kriegsausbruch üblich war; lieferungsfähige inländische Firmen gab es nicht. Die Staatsbahn war also gezwungen, ihren Bedarf im Ausland zu decken. Über das Valutarisiko bemerkte der Handelsminister, daß Ungarn, im Falle es gelingen werde, seine Valuta zu verbessern, überhaupt kein Risiko haben werde. Seine Rechte und Interessen könnten leicht gewahrt werden, da der Vertrag jederzeit auf 30 Tage gekündigt werden könne. In Beantwortung der letzten Frage führte der Handelsminister aus, daß er keine Kenntnis davon habe, daß irgendeiner inländischen Firma falsche Auskunft

über den Bedarf der Staatsbahnen erteilt worden sei. Der Handelsminister schloß seine Ausführungen mit warmen Worten der Anerkennung für den Direktionspräsidenten der Staatsbahnen v. Kelety. Seine Erklärungen wurden von der Nationalversammlung zur Kenntnis genommen.

Uebrige europäische Länder.

— **Fährenverbindung Schweden-England.** Die Verhandlungen über die Schaffung einer Fährenverbindung, von denen wir zuletzt in Nr. 93, S. 1021, Jahrg. 1920 d. Ztg. berichteten, haben in London am 11. Januar ihren Anfang genommen und wurden nach kurzer Dauer wieder geschlossen, ohne zu einem bestimmten Ergebnis geführt zu haben. Es war dies angeblich auch gar nicht beabsichtigt; es sollte sich vielmehr zunächst darum handeln, die Beteiligten zu einer Aussprache zusammenzuführen. An der Spitze der schwedischen Sachverständigen stand der Bürochef der Eisenbahndirektion Nils Ahlberg. Es kommt damit das Interesse, das auch die Eisenbahndirektion der Sache zuwendet, zum Ausdruck. Bindende Weisungen scheinen die schwedischen Vertreter nicht gehabt zu haben. Es wurde dies in Preßäußerungen ausdrücklich festgestellt gegenüber einer stark hervortretenden Gegnerschaft, die vor allem der wirtschaftlichen Seite der Sache große Bedenken entgegenbringt und von der Fährenverbindung eine erhöhte, nicht wünschenswerte Einfuhr und damit einen Mitbewerb für die an sich schon in bedrängter Lage befindliche schwedische Industrie fürchtet. Die Gegenseite machte dagegen geltend, daß es sich bei dem Unternehmen an sich schon nicht um etwas handele, was von heute auf morgen verwirklicht werden könne, da ja allein schon der Fährenbau ein paar Jahre beanspruche. Für die gegenwärtige Handelskrise sei die Sache daher an sich nicht von Belang. Bis dahin könne auch der russische Markt geöffnet und damit die Lage überhaupt verschoben sein. Schweden sei im höchsten Grade vom britischen Markte abhängig. Schon vor dem Kriege sei ein Drittel von Schwedens ganzer Ausfuhr nach Großbritannien gegangen, und die Bedeutung des englischen Marktes für Schwedens Ausfuhr werde künftig noch mehr hervortreten. Die Ausfuhr nach England an Holzwaren und Holzmasse habe in den letzten Jahren stark zugenommen. Auch für schwedisches Eisen sei England Hauptabsatzgebiet. Für die schwedischen Landwirtschaftserzeugnisse, insbesondere Butter, Fleisch und Eier, werde der englische Markt nach Wiederkehr regelmäßiger Verhältnisse mindestens seine frühere Bedeutung erlangen, um so mehr als der deutsche Markt auf Grund der ungünstigen Valutaverhältnisse vorderhand verschlossen sei. England sei der einzige mögliche Ersatz. Eine große Dampffährenlinie biete unzweifelhaft außerordentliche Vorteile für den Warenaustausch, insonderheit seit die nahezu unleidlichen Hafenverhältnisse mit ihren ungeheuren Arbeitskosten und den immer wiederkehrenden Arbeitsaussetzungen die Umladung und Einlagerung verteuert haben. Viele von den Waren, die Schweden ausführt, sind empfindlicher Natur und werden durch eine schnelle Beförderung in durchgehenden Wagen in ihrer Beschaffenheit gewinnen. Die dabei erzielten höheren Preise würden besonders der schwedischen Landwirtschaft zugute kommen. Daß das wirtschaftliche Ergebnis vorderhand nicht sichergestellt sei, sei nur darauf zurückzuführen, daß der Durchgangsverkehr außer acht gelassen worden sei. Dieser werde aber bis zur etwaigen Fähreneröffnung nach Festigung der Verhältnisse in Rußland sicher eine nicht mehr zu vernachlässigende Bedeutung annehmen. Dr. S.

— **Torfpulverfabrik der schwedischen Staatsbahnen in Hästhagen.** Die von der Aktiengesellschaft Torv für Rechnung der schwedischen Staatsbahnen angelegte Torfpulverfabrik beim Hästhagenmoor (Station Vislanda) ist nunmehr fertig und kürzlich von der Eisenbahndirektion übernommen worden. Die Fabrik arbeitet nach dem Ekelundschen Verfahren, das eine billige Massenerzeugung durch bis ins einzelne durchgeführte maschinelle Anordnung und mit geringstem Personalaufwand anstrebt. Grundsätzlich wird der Torf so weit wie möglich an der Luft getrocknet, der trockenste und beste wird als Stücktorf verwendet, soweit er in der Nähe Absatz findet, und das übrige wird zu Torfpulver und Briketts verarbeitet. Zuerst wollte man nur Torfpulver herstellen, da sich dies als ein idealer Lokomotivbrennstoff erwies; als man aber fand, daß der trockenste Torf mit Vorteil für gewisse Züge verwendet werden kann, stellte man Stücktorf und Torfpulver her, beides für Rechnung der Staatsbahnen. Die Hästhagenanlage, die mit neuen, nach Angaben Ekelunds erbauten Maschinen und Vorrichtungen arbeitet, kann etwa 30 000 t Torf im Jahre herstellen. Die Schwierigkeit, daß der feinverteilte Torf bei Trocknung in Öfen und bei Anwendung zu großer Wärme leicht Feuer fängt, ist auf sinnreiche Art umgangen. Die Torfmenge, welche durch Verdunstung und Verbrennung in den Öfen verloren geht, erreicht nur 7 %. Man hat gerade in diesem Punkte eine Unlöslichkeit der Aufgabe für möglich gehalten. Da die Anlage mitten in die Krisenzeit fiel, ist sie natürlich sehr teuer geworden. Das Abkommen lautet auf 675 000 Kr., aber die Gesellschaft hat schon 300 000 Kr. darüber ausgezahlt und hofft, daß die Staatskasse im Hinblick auf die sehr günstig arbeitende Anlage den Schaden ersetzt. Dr. S.

— **Frachtbegünstigungen der belgischen Eisenindustrie.** Nachdem der belgische Eisenbahnminister im Laufe einer Besprechung mit den belgischen Großindustriellen kürzlich eine Ermäßigung der Frachttarife für zur Ausfuhr bestimmte Eisenerzeugnisse zugesagt hatte — ihr Betrag ist noch nicht festgelegt, doch soll eine Ermäßigung der jetzigen Gebühren um 60 % in Aussicht genommen sein —, entschied der Minister in dieser Woche auf Grund eines neuen Antrages der belgischen Eisenwerke, daß die belgischen Erzfrachten für Bezüge aus Luxemburg ermäßigt werden sollen. Für die Erzbezüge der belgischen Hochöfen sollen in Zukunft die vor dem Kriege berechneten Sonderfrachten mit einem Zuschlage von nur 150 % wieder in Kraft gesetzt werden, was gegenüber den heutigen Tarifen eine merkliche Verbilligung bedeutet. Mit dieser letzteren Maßnahme hofft die belgische Regierung offenbar auch die Beschwerden der belgischen Eisenindustrie gegen den geplanten belgisch-luxemburgischen Zollverband zu entkräften, die bekanntlich dahin lauteten, daß die luxemburgische Eisenindustrie wegen der größeren Billigkeit ihrer Erzbezüge nach etwaiger Beseitigung der zwischen Belgien und Luxemburg bestehenden Zollgrenzen ein erhebliches Übergewicht am belgischen Markt erhalten würde. Die gemeldeten Tarifmaßnahmen der belgischen Regierung bedeuten vorläufig jedoch eine nicht unerhebliche Verstärkung des Wettbewerbsvermögens der belgischen Eisenindustrie am internationalen Ausfuhrmarkt für Eisenerzeugnisse.

— **Direkte Eisenbahnverbindung Paris-Moskau.** Im Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen zu Rußland bemüht sich, wie die „D. Allg. Ztg.“ meldet, die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft, die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Moskau wieder herzustellen. Die Züge sollen nur aus Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft bestehen und lediglich der Benutzung durch französische Kaufleute vorbehalten bleiben.

— **Die Verluste der französischen Eisenbahnen** (vgl. Nr. 7, S. 133 d. Ztg.). In der Sitzung der Finanzkommission des Senats am 11. d. M. ist festgestellt worden, daß infolge des Achtstundentages die Verluste der französischen Eisenbahnen seit 1920 drei Milliarden 100 Millionen Franken betragen. Im Jahre 1921 wird das Defizit für den Tag auf 8 Millionen Franken beziffert.

— **Sommerzeit in Frankreich.** Es ist beschlossen worden, auch in diesem Jahr die Sommerzeit durchzuführen. In der Nacht vom 14. zum 15. März wird die Zeitrechnung um eine Stunde vorgerückt werden.

— **Der Internationale Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband,** bei Gelegenheit des Stockholmer Internationalen Kongresses gegen den Alkoholismus 1907 von Eisenbahndirektor de Terra ins Leben gerufen, hat vor einigen Monaten in Bellinzona seine erste Tagung nach dem Kriege abgehalten. Vertreten waren England, Holland, Frankreich, Österreich, die skandinavischen Staaten und die Schweiz. An Stelle des inzwischen verstorbenen ersten Vorsitzenden Sanitätsrat Dr. Gaye, Bahnarzt in Stettin, wurde Herr Karl Weber, Angestellter der Schweizerischen Bundesbahnen, gewählt. Zweiter Vorsitzender blieb Dr. Békés, Bahnarzt in Wien, Schriftführer wurde Herr von der Horst (Holland), Kassenwart Herr Beauchamps (Paris). Der deutsche Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband war leider nicht vertreten. Die englische United Knigdom Railway Temperance Union zählt gegenwärtig 64 000, der holländische Verband 2140, der dänische 640, der schwedische 2400, der finnländische 300 und der schweizerische 740 Mitglieder. Die Mitgliederzahl des norwegischen Verbandes ist nicht angegeben. Die große Mitgliederzahl des englischen Verbandes erklärt sich bekanntlich aus seinem langjährigen Bestehen und dem Umstande, daß nicht wie bei den anderen Verbänden von allen Mitgliedern grundsätzliche Enthaltung vom Alkoholgenuß verlangt wird, hauptsächlich aber wohl daraus, daß seinen Mitgliedern allerlei Wohlfahrtseinrichtungen: Kranken-, Sterbe- und sonstige Hilfskassen offenstehen, die ihnen als Angestellten der englischen Privatbahnen von großem Nutzen sind. Der deutsche E. A. V., dessen Vor-

gehen in den meisten Staaten Europas Nachahmung gefunden hat, zählte vor dem Kriege schon weit über 1000 Mitglieder. d. T.

— **Finanzergebnisse der schweizerischen Eisenbahnen 1913, 1918, 1919.** In dem schweizerischen Handelsamtsblatt hat das Inspektorat für Rechnungswesen und Statistik des eidgenössischen Eisenbahndepartements eine Zusammenstellung veröffentlicht, die ein Bild über die Finanzergebnisse aller schweizerischen Eisenbahnunternehmungen in den Jahren 1913, 1918 und 1919 gewährt. Während wir an dieser Stelle wiederholt über die finanzielle Lage der S. B. B. berichten konnten, umfaßt diese Statistik auch die Privatbahnen. Die Bundesbahnen erscheinen mit einer Betriebslänge von 2882 km, die Privatbahnen mit 3063 km. Unter den letzteren finden wir 35 vollspurige Eisenbahnen (885 km), 67 Schmalspurbahnen (1520 km), 15 Zahnradbahnen (117 km), 37 Straßenbahnen (492,2 km) und 49 Drahtseilbahnen (48,5 km). Das gesamte schweizerische Eisenbahnnetz, einschließlich der städtischen Straßenbahnen und Bergbahnen, umfaßte demnach 194 Unternehmungen mit 5945 km Betriebslänge.

Die Betriebsrechnung, d. h. der Vergleich der Betriebseinnahmen mit den Ausgaben, weist in allen Gruppen noch einen Überschuß auf, nämlich insgesamt im Jahre 1913: 89,768 Millionen Franken, 1918: 29,789 Millionen und 1919: 63,129 Millionen. Der Tiefstand von 1918 ist also wieder überwunden worden. Die Steigerung des Überschusses beträgt 112 %. Sehr viel bedenklicher sieht die Gewinn- und Verlustrechnung aus, bei der u. a. die Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden, die Tilgung des Anlagekapitals und die Speisung der Erneuerungs-, Tilgungs- und Reservefonds erscheinen. Hier ergibt nur das Jahr 1913 einen Reingewinn von 2,677 Millionen, während im Jahre 1918 ein Verlust von 66,507 Millionen und im Jahre 1919 ein solcher von 39,305 Millionen eingetreten ist. Auch hier eine Besserung im letzten Jahre, und zwar von 69 %. Rechnet man die Verluste früherer Jahre hinzu, so erreichten die schweizerischen Eisenbahnen Ende 1919 ein Passivsaldo von 215 Millionen Franken. Die Denkschrift berechnet außerdem noch auf anderer Grundlage die Verluste, die die Eisenbahnen seit 1913 erlitten haben, indem sie zu dem eigentlichen Passivsaldo noch die Herabsetzung der Nominalwerte der Aktien, den Ausfall von Dividenden, die Schuld- und Zinsennachlässe, die Abnahme der Reservefonds und Aktivsaldi einzelner Bahnen und die Vermehrung der zu tilgenden Verwendungen hinzurechnet; sie gelangt auf diese Weise zu einem gesamten rechnerischen Verlust von 254,6 Millionen Franken. Für die schweizerische Volkswirtschaft tritt zu diesen rechnungsmäßigen Kriegsschäden noch hinzu die Mehrbelastung in Form von Tariferhöhungen (1919: 150 Millionen), die Entwertung des in den Eisenbahnunternehmungen angelegten Kapitals, die Zinseinbußen des Bundes, der Kantone und Gemeinden. Alles in allem ein unerfreuliches Bild, und es wird erläuternd bemerkt, daß der Wendepunkt zur Besserung noch nicht eingetreten ist, daß die allgemeine Wiedergesundung der Bahnunternehmungen erst mit dem Wiederaufleben der Weltwirtschaft und mit dem Rückgang der Preise möglich sein wird, und daß damit ein sparsamer Haushalt und ernste Pflichterfüllung durch das Personal verbunden sein müssen.

— **Bevorzugung des Güterverkehres über Tirol seitens Italiens.** Wie seinerzeit Preußen den längsten Weg über Oderberg nach Süden, Österreich, unterstützt von Sachsen, jenen über Tetschen und Bodenbach nach Norden bevorzugte, tritt nun Italien für den Verkehr über den Brenner und Tirol ein. Wenn auch die Südbahn vorerst noch Privatbahn blieb, ist ihm die 139 km lange Strecke Ala-Brenner unter allen Umständen schon für die Einhebung staatlicher Gebühren wertvoll geworden. Die den Triester Irredentisten vorausgesagte Benachteiligung Triests im Falle seiner Italianisierung scheint eingetreten zu sein. Nur Tschechien und Südslawien zeigen Interesse an dem Bestande Triests als hervorragender Seehafen, da die Slawen ihre Bestrebungen gewiß nicht aufgeben werden, an dem Besitz des italienischen „Mare nostra“ teilzunehmen und Triest dadurch schließlich auch politisch zu gewinnen. Der Besitz des Hinterlandes gibt ihnen eine bevorzugte Stellung. Vorläufig scheint man in Italien diese Einflußnahme der Slawen auf ein Gedeihen Triests zu unterschätzen. Man tritt vielmehr weiter für Venedig und auch Genua ein, deren Hafenanlagen während des Krieges gelitten haben, und fordert, insbesondere zur Befruchtung Venedigs, im Einvernehmen mit den nördlich der Alpen gelegenen Ländern den Verkehr über den Brenner. Dabei stimmen die deutschen und italienischen Interessen hierin vollständig überein. Infolge des Verlustes der deutschen Handelsflotte dürfte vorerst ein bedeutender Teil des Orientverkehrs Deutschlands über den Brenner abgewickelt werden. Nicht genug an dem, gehen auch schon gegenwärtig Waren aus Südböhmen über Bayern und Tirol nach Italien, und selbstverständlich wird der norddeutsche Verkehr um so mehr diesen Weg nehmen.

Italien soll nun außerdem die Fertigstellung des von der österreichisch-ungarischen Monarchie stets zurückgestellten Baues der Linien Landeck-Mals und Landquart-Mals betreiben, die beide die kürzeste Verbindung von Bregenz und der Ostschweiz über Bozen, Trient und das Suganatal nach Venedig vermitteln. Dadurch würde auch ein Großteil des Verkehrs der Bodenseezone, d. i. Württemberg, Baden und Bayern, der Gotthard-Simplon- und Lötschberglinie entzogen, wobei Bregenz eine besondere verkehrspolitische Stellung eingeräumt würde. So käme endlich auch der großzügige Plan Guyer Zellers einer kürzesten Verbindung von Paris und London über die Schweiz, Meran und Bozen nach Venedig, wenn auch in beschränktem Maße, zur Ausführung. Das neue Österreich bleibt dabei, abgesehen von der kurzen Strecke Bregenz-Reschenpaß, vollständig ausgeschlossen. Selbstverständlich entspricht weder den südslawischen Ansprüchen auf Triest noch den Triestinern selbst diese offensichtliche Benachteiligung Triests zugunsten Venedigs, und man ist daher dort gemeinsam bestrebt, ersteres und insbesondere seine Häfen auch politisch unabhängig zu machen, um mit dem Hinterlande nach freiem Ermessen Verträge schließen zu können. Dazu wird Italien gewiß seine Zustimmung verweigern, das die Eisenbahn-, Verkehrs-, Tarif-, Schiffahrts-, Hafen- und endlich auch Fremdenverkehrspolitik zum besten Venedigs aufbaut. Venedigs Hafenanlagen werden beschleunigt ausgebaut, neue Linien weiter Fahrt sollen dort ihren Ausgangspunkt erhalten und Venedig jene Stellung gesichert werden, die angesichts des Wettstreits Fiumes mit Triest keinem dieser beiden Häfen je erreichbar gewesen wäre. Venedig soll der Rang zurückgegeben werden, den es einst unter den Seehäfen besaß, als es noch seebeherrschende Republik war. Leopold Stockert.

— **Starker Rückgang der Seefrachten im Triester Schiffsverkehr.** Aus Triest wird gemeldet: Im adriatischen Schiffsverkehr ist ein neuerlicher Sturz der Seefrachten eingetreten, und die meisten Raten haben sich in drei Monaten um die Hälfte ermäßigt. Die Ursache liegt in der Weltkrise des Frachtenmarktes, die durch die großen Schiffsbauten und den wesentlich eingeschränkten Seeverkehr ausgelöst wurde. Die Fracht Nordamerika-Triest stellt sich gegenwärtig auf durchschnittlich 15 Dollar für die Tonne, vor drei Monaten waren die Sätze doppelt so hoch. In dem gleichen Zeitraum hat sich die Kohlenfracht Nordamerika-Triest von 18 auf 9 Dollar und die Getreidefracht von 20 auf 10 Dollar ermäßigt, ebenso ist die Fracht Triest-Nordamerika von 5 bis 6 Pfund Sterl. auf 2½ Pfund Sterl. für die Tonne herabgegangen. In demselben Verhältnis sind auch die Frachtenraten Südamerika-Triest gesunken, und die Fracht für Fleisch ist auf den verhältnismäßig niedrigen Stand von 30 Goldpesos für das Longton (1015 kg) gesunken, die Fracht Triest-Südamerika auf 70 bis 90 Franken für die Tonne.

— **Polnische Bahnen.** Die russische Zeitung „Rul“ behauptet trotz aller Ableugnungen der polnischen Presse, daß eine Verpachtung der polnischen Bahnen an eine zu diesem Zwecke zusammengetretene amerikanische Unternehmervereinigung im Gange sei. Die polnische Regierung führe mit einer ganzen Reihe amerikanischer Geldleute Verhandlungen, und ein endgültiger Vorschlag dieser amerikanischen Finanzgruppe liege vor. Die Unternehmervereinigung will die Bahnen auf 30 Jahre pachten und alle Eisenbahnbeamten und Bediensteten, die über 50 Jahre alt sind, entlassen. Dafür wollen die Amerikaner eine Pachtsumme von 500 Millionen Dollar zahlen, eine Reihe neuer Bahnen bauen und das dafür erforderliche Material aus Amerika einführen. Außerdem übernehmen sie die volle Bürgschaft für die Aufrechterhaltung des regelmäßigen Personen- und Güterverkehrs. Nach Kenntnis des „Rul“ soll eine ganze Reihe von parlamentarischen und Regierungsgruppen begeisterte Anhänger des Planes sein.

Die polnischen Eisenbahnen scheinen wieder vor einem allgemeinen Streik zu stehen. Am 8. Februar streikten die Werkmeister und ein Teil der Arbeiter der Lokomotivwerkstätte in der Station Warschau Central. Mit ihnen vereinigten sich bald die Kohlenarbeiter. Die Verwaltung ergriff gegenüber den Streikenden entschiedene Maßnahmen, und alle Streikenden wurden am gleichen Tage unter Auszahlung eines zweiwöchigen Lohnes entlassen. Am 9. Februar streikte ein Teil der Bediensteten und Arbeiter der Stationen Warschau Central, Pelzewisna und Praga, was übrigens dem regelmäßigen Zugverkehre auf allen Linien keinen Eintrag tat. Im Laufe des Tages kam ein Teil der Streikenden wieder zur Arbeit. Die Verwaltung in Radom wandte sich mit der Ankündigung an die Streikenden, daß alle Rädelsführer nicht mehr aufgenommen werden, bei den übrigen werde aber für jeden einzelnen die Wiederaufnahme von der Prüfung von Fall zu Fall durch die örtliche Verwaltung abhängen.

Die Zeitung „Sozialistischer Arbeiter“ fügt hinzu, daß der Eisenbahnerbund die endgültige Entscheidung über den Streik auf den März verlegte, um der Regierung Zeit zu lassen zur Erfüllung aller Forderungen, welche ihr von den Eisenbahnarbeitern schon im Januar vorgelegt wurden. Zugleich erhob der Verband Einspruch gegen das Treiben der Kommunisten und verurteilte entschieden eigenmächtige Streiks, wie solche von Zeit zu Zeit in verschiedenen Werkstätten ohne Kenntnis des Verbandes vorkommen. Dr. S.

— **Die erste Lokomotivfabrik in Polen.** Die A.-G. zur Herstellung von Lokomotiven ist die erste Unternehmung in Polen, die Lokomotiven für die polnischen Eisenbahnen bauen wird. Wie wir der Zeitschrift „Der Eisenbahnbau“ entnehmen, hat sie mit der Regierung einen Vertrag geschlossen, der unter günstigsten Bedingungen den Absatz der Produktion für zwölf Jahre, Geldunterstützungen durch die Regierung zur Herstellung der Werke, Steuererleichterungen und billige Rohstoffe sichert. Die Fabrik wird in Charzow (Galizien) in der Nähe des Dombrowaer Kohlenreviers erbaut werden. Sie soll 150 Lokomotiven jährlich herstellen, und wird wohl somit die Hälfte des Bedarfs des polnischen Staates decken können. Die Kessel, Tender usw. sollen von der A.-G. der Kessel- und Mechanische Werke von W. Pfitzner u. K. Gamper in Sosnowice und Dombrowa bezogen werden, wodurch die Installationskosten bedeutend verringert und die Herstellung von Lokomotiven zwei Jahre früher begonnen werden können. Die Gesellschaft hat nach der „Bresl. Ztg.“ von der Regierung eine Bestellung auf 1200 Lokomotiven erhalten, die im Laufe von 10 Jahren geliefert werden müssen. Mit der Lieferung der ersten Lokomotiven soll bereits im laufenden Jahre begonnen werden. Das Aktienkapital der Gesellschaft wird 75 Millionen Mark (150 000 Aktien zu 500 *M*) betragen, soll aber später erhöht werden. Das ganze Kapital wurde von der Galizischen Bank, der Handelsbank in Warschau und von einer Gruppe polnischer Bürger aufgebracht.

— **Von den russischen Bahnen.** Nach Nachrichten aus Riga macht die Sowjetpresse gegenwärtig großen Lärm, wegen einer Brennstoffnot bei den russischen Eisenbahnen. Die Anzahl der Eisenbahnen, die den Betrieb eingestellt haben, ist nacheinander auf 31 angewachsen. Die Mehrzahl der übrigen lebt bezüglich ihres Heizmaterials von der Hand in den Mund. Sogar einige unmittelbar in Moskau anschließende Bahnen sollen nur für einige Stunden mit Heizstoffen versehen sein. Nach Nachrichten der Petersburger „Pravda“ werden infolge der Heizstoffkrisis die Vorortzüge auf der Nikolai- und Nordwestbahn eingestellt. In Fernzügen ist das Fahren nur für dienstliche Zwecke und mit besonderer Erlaubnis zugelassen.

In Nr. 14 der „Isvjestia“ findet sich wohl zum ersten Male seit drei Jahren ein Fahrplan für den Moskauer Fernverkehr vom 1. Januar 1921 abgedruckt. Er gibt über die gegenwärtigen Verkehrsmöglichkeiten in Rußland Aufschluß, wenn er auch natürlich durch die bestehende Heizstoffkrisis längst umgeworfen sein mag. Es verkehren zwischen Moskau und Petersburg zwei Zugpaare, ein Postzug und ein gemischter Zug. Auf der Moskau-Kursker Bahn werden nach Charkow täglich, nach Boston zweimal in der Woche Züge abgefertigt. In Richtung Losowaja, Jekaterinoslaw und Sebastopol besteht offenbar keine geordnete Verbindung. Zwischen Moskau und Nischnij Nowgorod verkehrt täglich ein Zugpaar, abwechselnd ein Post- und ein gemischter Zug. Auf den Nordbahnen wird täglich ein Zugpaar verzeichnet in der Richtung über Wologda und Wjatka nach Omsk, nach Archangelsk und nach Kineschma. Auf der Kasanbahn gehen dreimal wöchentlich Züge, einer davon bis Taschkent. Nach Sysran, Kasan, Rostow wird täglich ein Zugpaar angegeben. Auf der Moskau-Kiew-Woronesher Bahn geht jeden zweiten Tag ein Zug bis Kiew, auf der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn täglich ein Zug bis Saratow. Die Züge nach Rostow auf der Moskau-Kursker Bahn, nach Taschkent auf der Kasanbahn und nach Orscha auf der Alexanderbahn werden als „Schnellzüge“ bezeichnet. In allen Schnell- und Postzügen verkehren Wagen besonderer Bezeichnung der ehemaligen internationalen Gesellschaft.

Die lettische Zeitung „Latw Sargs“ bringt nach der russischen Zeitung „Rul“ eine schauderhafte Schilderung der Verkehrszustände in Rußland und berichtet von großen Schneestürmen, die fast alle Bahnen verschneiten. Auf der Moskau-Kasaner Bahn sollen in der Zeit des letzten Schneesturmes gegen 200 Reisende erfroren sein, die aus Furcht, sich zu verirren, die Wagen nicht verließen. Nach neueren Moskauer Nachrichten fürchtet man die Einstellung des Verkehrs auf der sibirischen Bahn.

Nach Mitteilung der „Krasnaja Gazeta“ sind die Arbeiten in der Ischorsker Fabrik, die für die Unterhaltung der Eisenbahnfahrzeuge große Bedeutung hat, eingestellt. In den Putilowwerken arbeiten nur einige Werkstätten, und auch diese werden bald schließen.

Wegen des Mangels an Heiz- und Beleuchtungsstoffen wurden in der Nacht vom 14. auf den 15. Februar in dem ganzen Gebiet der Sowjetrepublik die Uhren um eine Stunde vorgeschoben.

Nach Nachrichten aus Rußland, die über Helsingfors einlaufen, wird die Angabe, daß Unterhandlungen zwischen der internationalen Schlafwagengesellschaft und der Sowjetregierung über Einführung von Schlafwagenzügen Paris-Moskau geführt werden, bestätigt. Die Zeit der Einführung wird vorderhand nicht bestimmt, sondern es werden nur Vorbereitungen getroffen, um den Verkehr so schnell wie möglich eröffnen zu können. Die Unterhandlungen werden durch den Umstand, daß die Sowjetregierung alle Fahrkartenpreise auf den russischen Bahnen abgeschafft hat, erschwert.

Nach ebenfalls über Helsingfors eingelaufenen Nachrichten wird in den Sowjetzeitungen die wirtschaftliche Lage gegenwärtig außerordentlich düster geschildert. Der nächste Anlaß ist der Mangel an Brennstoffen, der nunmehr seinen Höhepunkt erreicht zu haben scheint. Infolgedessen wird nun tatsächlich der Verkehr auf einer Bahn nach der anderen eingestellt. Neuerdings ist dies auch auf der für den Getreideverkehr wichtigen Linie Moskau-Omsk geschehen. Die brachliegenden Bahnstrecken umfassen weite Gebiete, zusammen 12 Bezirke, darunter die Ukraine. Man erwartet, daß der Verkehr auch auf der wichtigen Moskau-Kursker Bahn eingestellt wird. Ebenso wurde bei der letzten Sitzung des Petersburger Exekutivausschusses festgestellt, daß der Verkehr auf allen von Petersburg ausgehenden Bahnen aufhören muß. Auf Grund der Verkehrseinstellungen bekommen die Städte keine Lebensmittel mehr und stehen vor vollständiger Hungersnot. Der Lebensmittelversorgungsausschuß der Hauptstädte erklärt ebenfalls der Regierung gegenüber, daß die Lage entsetzlich ist. Ein Sonderausschuß tritt unter Lenins Vorsitz täglich zusammen und versucht Rettungsmaßnahmen zu treffen. Unter anderem hat Lenin befohlen, daß die Verwaltung aller Bahnen den Militärbehörden unterstellt werden soll. Die Brotrationen werden herabgesetzt und für alle gleichgemacht. Auf den noch betriebenen Bahnen werden nur Lebensmittel befördert. Unter den Arbeitern besteht eine starke Bewegung mit dem Ziel, die Lebensmittelverwaltung den Fachverbänden zu überlassen. Das Aufhören des Eisenbahnverkehrs hat auch einen verhängnisvollen Einfluß auf die zurzeit vor sich gehende Demobilisierung. Die Soldatentransporte bleiben auf einer Menge Stationen stecken, ohne Möglichkeit weiter zu kommen. Die Regierung hat den Exekutivausschuß telegraphisch angewiesen, an den betreffenden Orten Räume und Eßgelegenheiten in der Nähe der Stationen für die Soldaten herzurichten. Das Mißvergnügen der Soldaten äußert sich gegenüber der unschuldigen Ortsbevölkerung, die selbst hungert und in Kälte und Finsternis sitzt. Nach den neuesten Nachrichten ist innerhalb weniger Tage der ganze Verkehr auf sämtlichen Bahnen Rußlands wegen Brennstoffmangels eingestellt worden.

Die Nachrichten über Schienenbestellungen der Sowjetregierung im Auslande kommen nicht zur Ruhe. Die russische Eisenbahnkommission in Stockholm übergibt dem Rostabureau folgende Mitteilungen über die Arbeiten der ausländischen Eisenbahnausschüsse Sowjetrußlands. Diese selbständige Kommission hat die Aufgabe, alle Bestellungen an Eisenbahnmaterial außerhalb Rußlands in die Hand zu nehmen, eingerechnet die Ausbesserung russischer Maschinen im Auslande. Vor allem sollen 2000 Güterzuglokomotiven für 500 Millionen schwedische Kronen, für 60 Millionen Kronen Lokomotivteile für Ausbesserungen an Lokomotiven in Rußland und für 15 Millionen Kronen Zubehör für Pumpwerke geliefert werden. Außerdem soll die Kommission den Bau von weiteren 4 bis 5000 russischen Maschinen außer Landes einleiten. Von den ersteren 2000 Lokomotiven sind 1000 in Schweden und 1000 in Deutschland bestellt. Von der schwedischen Lieferung werden die ersten im Sommer fertig und die ganze Lieferung bis 1925. Die ganze Konstruktionsarbeit für diese beiden Bestellungen ist in die Henschelschen Werkstätten in Cassel verlegt. Die Lieferung von Deutschland ist seit der zweiten Dezemberhälfte im vollen Gang, und im Januar werden 1500 t Eisenbahnmaterial nach Rußland geschickt. Die Bestellungen der Pumpeinrichtungen sind im wesentlichen in Schweden untergebracht. Was die Ausbesserung von Lokomotiven betrifft, so sind schon 200 Maschinen nach Estland zur Ausbesserung geschickt, und mit einer der größten englischen Unternehmungen, Armstrong, ist ein Abkommen über die Ausbesserung von 1500 Lokomotiven getroffen. Schließlich schweben Verhandlungen wegen Ausbesserung von 2 bis 3000 Maschinen in Deutschland, Norwegen und Dänemark. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Benguella-Eisenbahn.** Auf der alljährlichen ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft Tanganjika Concessions, ltd, die am 26. Januar d. J. in London abgehalten wurde, berichtete Rob. Williams, wie die „Times“ vom 27. Januar meldet, auch über die wirtschaftliche Lage der Katanga-Gesellschaft Union Minière und der Benguella-Eisenbahn, deren letzter Geschäftsbericht sich dieses Mal auf die letzten 18 Monate bis zum 30. Juni 1920 erstreckt. Trotz der in der Berichtszeit erfolgten Verkehrssteigerung bei der genannten Bahn ist die Lage sehr schwierig, da der Wert des Escudo auf dem Weltmarkt (sonst 5 Esc. = 1 £) auf den 8. Teil (40 Esc. = 1 £) gesunken ist. Die Vollendung der Bahn bis zu den Gruben im Katangabezirk werde Besserung durch Schaffung eines umfangreichen, hochzahlenden Erzverkehrs bringen. Personen- und Güterverkehr steigen ständig; der Personenverkehr ist in vier Jahren von 107 000 auf 200 000 Reisende, der Güterverkehr in derselben Zeit von 45 000 auf 93 000 t beförderte Güter gestiegen. Im Hafen von Cobito umfaßte der Verkehr 1918 73 Dampfer und 171 Segelschiffe, 1919 135 Dampfer und 249 Segelschiffe; der Ertrag des dortigen Piers im Jahre 1919 war mehr als doppelt so hoch wie im Vorjahr. Die fertige Betriebsstrecke endet nach wie vor bei km 520, die Erdarbeiten sind bis km 637 vollendet. In der Berichtszeit scheint ein Fortschritt bei den Bauarbeiten nicht stattgefunden zu haben. B.

— **Schiffahrtslinie New York-Neapel-Genua.** Die United States Mail Steamship Company wollte am 20. Januar ihren regelmäßigen Verkehr von New York über Neapel nach Genua eröffnen. Als erster Dampfer sollte die Matoika, der frühere deutsche Dampfer Princess Alice, verkehren.

— **Eisenbahnerstreik in Australien.** Infolge eines Streiks ist ganz Westaustralien um die Jahreswende 14 Tage lang ohne jeden Eisenbahnverkehr geblieben. Die Verluste, die dadurch herbeigeführt worden sind, werden als ungeheuer bezeichnet, von den nicht in Geldwert auszudrückenden, dadurch verursachten Unbequemlichkeiten gar nicht zu reden. Durch private Vermittelung ist ein Abkommen mit den Streikenden zustande gekommen, als dessen Folge diese die Arbeit wieder aufgenommen haben. Die Regierung erkennt nunmehr den Achtstundentag an, und dem Schiedsgericht ist wegen der Festsetzung der Bezahlung für Nachtarbeit freie Hand gelassen. Die Regelung gilt als ein Sieg über die radikalen Elemente unter den Streikenden. Es ist auffallend, daß in Australien, das als ein soziales Paradies gilt, derartige Lohnkämpfe noch nötig sind, insbesondere daß der Achtstundentag erst jetzt dort zur Anerkennung kommt.

Rechtspflege.

— **Wachsende Ausdehnung des Begriffs „Kostbarkeiten“ durch die allgemeine Geldentwertung.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 29. 9. 20, Akt.-Z.: I. 110/20.) Der Kaufmann K. hatte am 31. Dezember 1918 zwei Kisten mit seidener Damenkonfektion einem Spediteur in Köln für die Firma K. in Köln mit der Eisenbahn übersandt. Eine der beiden Kisten ist verlorengegangen. Sie enthielt Taillekleider, Unterröcke und Kleiderröcke. Die Firma K. hat im Klagewege 23 468 ℳ Schadenersatz vom Eisenbahnfiskus beansprucht. Dieser lehnt die Erstattung des Schadens ab, weil die Sendung als Kostbarkeit im Sinne des § 54, 2 B. Ziff. 1 EVO. anzusehen ist. Das Landgericht Köln hat den Beklagten dem Klageantrage gemäß verurteilt, das Oberlandesgericht Köln dagegen hat die Klage abgewiesen. Ebenso hat das Reichsgericht auf Klageabweisung erkannt, aus folgenden Entscheidungsgründen: „Der Begriff der Kostbarkeit ist vom Berufungsrichter nicht verkannt. Nach seiner Feststellung betrug der Wert der Sendung 345 ℳ für das Kilogramm der Brutto- und 400 ℳ für das der Nettosendung. Ob es auf letzteres oder auf ersteres ankommt, braucht nicht entschieden zu werden. Denn auch wenn man im Gegensatz zum Berufungsrichter annimmt, daß das Frachtgut dann als Kostbarkeit im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung anzusehen ist, wenn das Frachtstück als solches, wie es bei der Eisenbahn zur Versendung gelangt ist, im Vergleich zu anderen Frachtstücken nach Umfang und Gewicht einen ungewöhnlich hohen Wert hat, so muß im vorliegenden Falle eine Sendung mit einem Bruttogewicht von 345 ℳ für das Kilogramm nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts als Kostbarkeit angesprochen werden. Solange nicht die allgemeine Geldentwertung durch eine entsprechende Vergrößerung der Einkommenverhältnisse allgemein ausgeglichen ist, wovon jedenfalls gegenwärtig noch nicht die Rede sein kann, hat die allgemeine Geldentwertung zur Folge, daß in immer steigendem Maße Gegenstände, die es bisher nicht waren, Kostbarkeiten im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung werden. Auch nach heutigen Begriffen überschreitet ein Wert von 345 ℳ für das Kilogramm bei weitem den Satz, mit dessen Entschädigung die Bahnverwaltung im allgemeinen beim Verlust von Gütern zu rechnen hat. Bereits früher an der Grenze der Kostbarkeit stehende Güter werden infolge der allgemeinen Geldentwertung in ihrem Werte im Vergleich zu gewöhnlichen Gütern unverhältnismäßig gesteigert, so daß auch bei ihnen die von der Eisenbahnverwaltung zu leistende Schadenersatzsumme einen unverhältnismäßig hohen Wert im Vergleich zu den sonst zu leistenden Schadensersatzsummen darstellt.“ K. M.-L.

— **Annahme einer zum Vergleich angebotenen Entschädigungssumme „unter Vorbehalt weiterer Ansprüche“.** Der Kläger hatte eine Entschädigungssumme von 13 111,20 ℳ von dem Eisenbahnfiskus gefordert, aber nur 6992,60 ℳ vergleichsweise bezahlt erhalten. Die auf Zahlung der Mehrforderung von 6118,60 ℳ gerichtete Klage wurde in erster und zweiter Instanz abgewiesen. Das Sächsische Oberlandesgericht in Dresden als Berufungsinstanz hat die Abweisung auf folgende Entscheidungsgründe gestützt, aus denen auch der Tatbestand näher zu ersehen ist:

„Der Kläger hat eine Summe, die ihm vergleichsweise gegen Verzicht auf weitere Ansprüche angeboten wurde, unter Vorbehalt weiterer Ansprüche angenommen. Die Frage, ob in einem solchen Verhalten das Eingehen auf den Vergleich erblickt werden könne, läßt sich nicht, wie der Kläger meint, grundsätzlich, sondern nur unter Berücksichtigung der Umstände des einzelnen Falls entscheiden. Vielfach werden die Umstände allerdings so liegen, daß die Frage zu verneinen ist, wenn z. B. derjenige, der die Abfindung mit Verzicht auf die Mehrforderung anbietet, die Summe persönlich dem Gegner übergibt und dieser sie unter Vorbehalt seiner Mehrforderung annimmt, so wird in der Regel anzunehmen sein, daß ein Vergleich nicht zustande gekommen ist, und der Empfänger zwar die Summe wieder zurückgeben muß, aber seine weitergehenden Ansprüche nicht verloren hat. Ebenso würde zu entscheiden sein, wenn der Geber die Summe durch die Post mit der entsprechenden brieflichen Erklärung dem Empfänger übermittelt, und der Empfänger sich im Anwortbrief seine weiteren Ansprüche vorbehält. Denn der Vergleich unter Abwesenden kann erst mit der Antwort des Empfängers zustande kommen, und er kommt nicht zustande, da die Antwort ablehnend ausfällt.

Der Kläger aber ist trotz seines Vorbehalts auf den Vergleichsvorschlag eingegangen. Er wußte aus dem einen Briefe des Beklagten, daß der Beklagte die 6992,60 ℳ nur vergleichsweise gewähren und in der Quittung den Verzichtsvermerk anbringen werde. Er hat auch in dem Schriftstück, das ihm der Bote des Beklagten brachte, das Wort „vergleichsweise“ und den Zusatz zum Quittungsvordruck „unter Verzicht auf weitere Ansprüche“ gesehen und gelesen, als er die Quittung unterschrieb. Seine Behauptung, er habe diesen Zusatz übersehen, kann nicht der Wahrheit entsprechen und entspricht ihr nicht. Der Zusatz war deutlich mit Tinte geschrieben, und der Kläger hat seine Quittungsunterschrift so dicht darunter gesetzt, daß er mit der Feder fast bis an den Zusatz herangekommen ist. Der Kläger wußte also genau, daß der Bote nur den Auftrag hatte, ihm die 6992,60 ℳ gegen Verzicht auf seine Mehrforderung von 6118,60 ℳ auszuhändigen. Er wußte auch, daß ihm nur ein Bote gegenüberstand, mit dem er nicht verhandeln konnte. Ohne Verzicht auf die Mehrforderung durfte ihm der Bote die Abfindung nicht aushändigen, ohne diesen Verzicht konnte der Kläger die 6992,60 ℳ nicht erlangen. Es ist klar, daß die Erlangung dieser Summe einen großen Vorteil für den Kläger bedeutete, denn die Zahlung wurde ihm gutwillig angeboten, er brauchte deshalb nicht den Prozeß zu führen, dessen Ausgang, wie er als erfahrener Geschäftsmann wußte, sich nicht sicher voraussehen ließ. Wenn er in seiner Zwangslage die Abfindung nahm und den Verzicht unterschrieb, so entschied er sich dahin, daß er auf den Vergleich einging, um sich den Vorteil der Erlangung der beträchtlichen Abfindungssumme, die ihm streitlos geboten wurde, nicht entgehen zu lassen. An die Wirksamkeit seines Vorbehalts, den er in unvereinbarem Widerspruch mit dieser seiner Haltung, seiner Unterschrift der Verzichtserklärung hinzufügte, hat er selbst nicht geglaubt. Er hat zwar durch diesen Vorbehalt den Anschein zu erwecken versucht, als dächte er, der Kläger würde sich bereit finden lassen, die Abfindung als eine bloße Abzahlung zu behandeln und wegen der Mehrforderung weiter mit dem Kläger zu streiten. Um diesen Anschein zu unterstützen, hat er hinterher nach dem Vergleichsabschluß noch einen Brief an den Beklagten geschrieben.

ls Geschäftsmann hat er aber ganz genau gewußt, daß er rnstlich auf eine solche Wendung in der Auffassung des Beklagten nicht rechnen durfte, und daß das Rückzugsgefecht, it dem er seine Mehrforderung aufgab, eben nur ein Scheingefecht war, das ihn wegen der Mehrforderung nicht mehr um Siege führen konnte.

Wie hoch der Kläger den Vorteil anschlug, die Abfindungssumme in die Hand zu bekommen, ist aus seinem Verhalten em Boten gegenüber zu entnehmen. Er hat dem Boten nicht twa (wie es von seinem Standpunkte aus natürlich gewesen äre) offen erklärt, daß er die Abfindung nur unter Vorbehalt er Mehrforderung annehme, denn dann hätte ihm der Bote ie Abfindung selbstverständlich nicht ausgezahlt. Er hat ielmehr dem Boten die Quittung ausgehändigt, als wenn sie Ordnung wäre, und der einfache Mann hat sie für ordnungsmäßig gehalten, hat sie arglos — ohne den Vorbehalt des lägers zu bemerken — entgegengenommen und das Geld dar hingegeben. Wenn der Kläger später dem Beklagten die ückzahlung der Abfindung brieflich angeboten hat, so ist araus nur zu entnehmen, daß er von der durch die Unterchrift des Verzichts und der Annahme des Geldes getroffenen ntscheidung hat abgehen wollen. Dieser Versuch ist rechtlich edeutungslos, der Kläger vielmehr an den abgeschlossenen ergleich gebunden."

— **Keine Haftpflicht der Eisenbahn für Wiegefehler.** Kläger eferte im Herbst 1919 bei der beklagten Kleinbahn zwei Vagen Kartoffeln auf. Er gab das Gewicht im Frachtbrief icht an, und da auf der Versandstation eine Gleiswage nicht orhanden war, wurde die Verwiegung auf der Empfangstation vorgenommen. Nachträglich stellte sich heraus, daß ie Gleiswage beschädigt war, und daß infolge der Beschädiung bei den klägerischen Wagen eine Gewichtsdiffereenz von 7 Zentnern entstanden war. Kläger verlangte, da er laut ereinbarung mit dem Empfänger nur das eisenbahnseitig rmittelte Gewicht bezahlt bekommen hatte, Schadensersatz on der Beklagten. Das Landgericht Insterburg gab der lage statt, das Oberlandesgericht Königsberg hob jedoch das rteil mit folgender Begründung auf:

„Zwischen den Parteien ist ein Frachtvertrag zustandegeommen. Der Kläger verlangt auf Grund dieses Frachtvertrages Ersatz des ihm entstandenen Schadens in Höhe von 27 ℳ, die den ihm entgangenen Kaufpreis für 66 Zentner artoffeln (1 Zentner zu 9,50 ℳ) darstellen. Das Landgeicht hat lediglich einen Schaden von 541,50 ℳ für 57 Zentner estgestellt und dem Kläger auch nur den Anspruch in dieser öhe zuerkannt. Der Kläger hat sich durch das Urteil nicht eschwert gefühlt und Berufung nicht eingelegt. Es handelt ich mithin jetzt nur noch um den Ersatz für den entgangenen aufpreis von 57 Zentnern Kartoffeln (§ 536 Z.P.O.).

Der Kläger hat 215 Zentner Kartoffeln nach Insterburg geschickt. Die amtliche Verwiegung auf der Gleiswage des leinbahnhofes in Insterburg hat aber nur ein Gewicht von 58 Zentnern festgestellt. Wie dieses Mindergewicht entstanden ist, steht mit Sicherheit nicht fest. Der Kläger stützt einen Anspruch einmal darauf, daß der Wagen in der Zeit on der Übernahme durch die Bahnverwaltung bis zur Abieferung an den Empfänger beraubt sei, ferner auch darauf, aß das Mindergewicht — und dies hat die Beklagte zugeeben — a u f d i e m a n g e l h a f t e B e s c h a f f e n h e i t e r G l e i s w a g e z u r ü c k z u f ü h r e n s e i. Soweit der Anspruch auf B e r a u b u n g gestützt ist (§ 456 HGB., 4 EVO.), fehlt es aber an jedem Beweisantritt dafür, daß tatächlich weniger Kartoffeln in Insterburg angekommen, als n Adamsheide aufgegeben sind. Offenbar ist der Kläger gar icht in der Lage, einen solchen Beweis zu führen. Sein auf ereinbarung gestützter Anspruch ist daher unbegründet. nbegründet ist auch ein auf unrichtige Gewichtsfeststellung estützter Schadensersatzanspruch. D i e V e r p f l i c h t u n g e r E i s e n b a h n z u r V e r w i e g u n g i s t n u r e i n e e b e n v e r p f l i c h t u n g (§ 58, Abs. 3, 77 Abs. EVO.) n d e r f o l g t l e d i g l i c h z u m Z w e c k e d e r F r a c h t e r e c h n u n g (§ 70 EVO.) und zur Sicherung des Beweises ber das Gewicht des Gutes bei beendeter Beförderung mit ücksicht auf § 438 HGB., § 97, Abs. 1 und 2 Z. 4 EVO.) vgl. Eger: EVO. 3. Aufl. zu § 77 Anm. 397).

Daher stellt ein Versehen bei der Gewichtsaufstellung auch ur dann eine Verletzung der durch den Frachtvertrag beründeten Verpflichtungen dar, wenn durch dieses Versehen er von den Parteien erstrebte Zweck des Vertrages, die rechteitige Beförderung des Frachtgutes an den Bestimmungsort, eeinträchtigt wird. Erfüllt aber die Bahn trotz der unrichigen Gewichtsfeststellung ihre Verpflichtung, das Gut rechtestig und richtig abzuliefern, so haftet sie auf Grund der alschen Verwiegung lediglich für die zuviel erhobene Fracht § 70 EVO.), nicht für sonstige Schäden. Sie ist insbesondere icht für den Schaden verantwortlich, den der Frachtberechigte dadurch erleidet, daß er im Vertrauen auf die bahnamtliche Gewichtsermittelung das in Wirklichkeit falsche Gewicht bei der Erfüllung eines Kaufvertrages zugrundelegt. (Vgl. Urteil des Oberlandesgerichts Königsberg vom 27. Juni 1916 in Pos. Monatsschrift 16, S. 67, und Rechtspr. der Oberlandesgerichte, Bd. 34, S. 387; Senckpiehl in Eisenbahnr. Entsch., Bd. 22, S. 303.) Ebensowenig ist die Bahnwage eine öffentliche Einrichtung, um das Gewicht einer Ware mit öffentlichem Glauben festzustellen. D i e V e r w i e g u n g b i l d e t k e i n e n b e s o n d e r e n W e r k v e r t r a g, f ü r d e s s e n n i c h t o r d n u n g s m ä ß i g e E r f ü l l u n g d i e B a h n a l s U n t e r n e h m e r n a c h § 633—635 BGB. h a f t e t, s o n d e r n d i e n t l e d i g l i c h z u r F e s t s t e l l u n g d e r F r a c h t g e b ü h r n i s s e.

Auch auf § 831 BGB. kann der Anspruch des Klägers nicht gestützt werden. Sein Schaden ist nicht durch eine Unterlassung der Kontrolle der Wage oder durch unrichtige Gewichtsfeststellung entstanden, sondern erst dadurch, daß der Kläger das bahnamtlich ermittelte Gewicht der Kartoffeln im Vertrauen auf dessen Richtigkeit einem neuen Vertrage zugrunde legte, die Gewichtsangabe also zu einem Zwecke gebrauchte, zu dem sie nicht bestimmt war. Es fehlt demnach an einem ursächlichen Zusammenhang zwischen der Handlung der Angestellten der Beklagten und dem Schaden (vgl. das oben zitierte Urteil des Oberlandesgerichts Königsberg). Die Klage war daher abzuweisen. (27. 1. 21.) Sch.

Bücherschau.

— **Taschenbuch für das Reichsverkehrsministerium 1920/21.** Praktischer Ratgeber, bearbeitet auf Grund amtlicher Unterlagen unter Mitwirkung von Referenten im Reichsverkehrsministerium, von Walter P i e t s c h. 1921. Verlag für Politik und Wirtschaft G. m. b. H., Berlin.

Der Verfasser, der sich schon als Herausgeber eines sehr brauchbaren kleinen Kommentars zur Eisenbahnverkehrsordnung bekannt gemacht hat und ein alter Mitarbeiter unserer Zeitung ist, hat es verstanden, auf dem knappen Raum dieses Taschenbuchs eine Menge für den Handgebrauch des Eisenbahners nützlichen Stoffes zusammenzutragen. Außer einem Kalendarium finden wir u. a. ein Verzeichnis der Postgebühren, eine Zinstabelle, vergleichende Übersichten über die Maße, Währungen und Zeiten der europäischen Länder. Dann folgen Abschnitte über die Verwaltung, die Personalangelegenheiten im Eisenbahnwesen, über den Bau, Betrieb und Verkehr, das Werkstättenwesen und die Wohlfahrtseinrichtungen. Die wichtigsten Bestimmungen über die Besoldungen und die Einstufung der Eisenbahnangestellten, die Steuerverhältnisse, die Organisation der Behörden der Eisenbahnverwaltungen werden mitgeteilt; der Staatsvertrag über den Übergang der Reichseisenbahnen auf das Reich ist wörtlich abgedruckt. Über das Bildungs- und Unterrichtswesen, den neuen Güter- und Tiertarif, das Betriebsrätegesetz, den Stand der elektrischen Zugförderung in Deutschland, die Werkstättenneuordnung und andere wichtige Gebiete des Eisenbahnwesens sind in dem Taschenbuch aus der sachverständigen Feder der mit diesen Fragen vornehmlich beschäftigten Referenten in knapper Form Darstellungen enthalten, die eine sehr zuverlässige und klare Übersicht über den Stand dieser Fragen bieten, die uns heute beschäftigen. Man darf wohl sagen, daß es dem Herausgeber gelungen ist, in geschickter Auswahl des Stoffes das Beste zu bringen, was sich in dem engen Rahmen dieses zum täglichen Gebrauch bestimmten Büchleins zusammenfassen ließ. Möge der Erfolg nicht ausbleiben, der es dem Herausgeber ermöglichen wird, auf diesen ersten Jahrgang alljährlich neue Ausgaben folgen zu lassen.

— **Die Maschinistenschule.** Vorträge über die Bedienung von Dampfmaschinen und Dampfturbinen zur Ablegung der Maschinistenprüfung. Von F. O. M o r g n e r, Gewerberat, Leiter der Heizer- und Maschinistenkurse in Chemnitz. Mit 119 Textabbildungen. 1920. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9. Preis 8 ℳ.

Das vorliegende Buch ist eine Ergänzung der bereits in zweiter Auflage erschienen „Heizerschule", in der die vom Verfasser gehaltenen Vorträge über die Bedienung von Dampfkesselanlagen und Niederdruckheizungen zusammengefaßt sind. Ähnlich, allerdings in erweiterter Form, sind in der „Maschinistenschule" die Vorträge des Verfassers über die Bedienung von Dampfmaschinen und Dampfturbinen wiedergegeben. Klar und leicht faßlich sind die Vorgänge im Dampfzylinder und der ursächliche Zusammenhang dieser Vorgänge mit dem Aufbau einer Dampfmaschine erklärt. Der Maschinist lernt, wie bei regelmäßiger Wartung und auch während der Ausbesserungsarbeiten der ordnungsmäßige Gang der Dampfmaschine aufrecht zu erhalten ist. Daß bei den durch die heutigen Kohlenpreise bedingten hohen Ge-

stehungskosten des Dampfes auf wirtschaftlichstes Arbeiten der Dampfmaschine zu halten ist, wird dem Maschinenwärter aufs eindringlichste eingeprägt. Vor Augen geführt wird ihm die Wichtigkeit der Vermeidung von Dampfverlusten infolge undichter Kolben, des leichten Ganges der Kolbenstange, der durch zweckentsprechende Auswahl der Stopfbüchsen zu erreichen ist und des richtigen Einstellens des Steuerungsmechanismus beim Nacharbeiten von ausgearbeiteten Lagerstellen im Kreuzkopfbolzen, Kurbelzapfen und in den Gelenken des Steuerungsgestänges. Der Verfasser behandelt die verschiedenen Steuerungsarten: die einfache Schiebersteuerung, bei den Expansionssteuerungen die Meyer- und die Rider-Steuerung, ferner die an den Wolfschen Lokomobilen und an Lokomotiven und Schiffsmaschinen vielfach verwendeten Kolbenschiebersteuerungen mit Regelung der veränderlichen Füllungen mittels des Achsen- oder Flachreglers, und schließlich die Ventilsteuerung und die Kulissen- und die Lenkersteuerung für die Umkehrung der Drehungsrichtung einer Dampfmaschine. Aus der Erwägung, daß bei den Kondensationsmaschinen die Naßluftpumpe bei lässiger Wartung häufig Betriebsstörungen veranlaßt, war die Naßluftpumpe sowie das Umschalten der Kondensationsmaschinen auf Auspuffbetrieb besonders eingehend zu erläutern. Bei der Besprechung der Dampfmaschinenbauarten sind die Wechselstrom- und Gleichstromdampfmaschinen liegender und senkrechter Bauart (Schiffsmaschinen) behandelt.

In dem Abschnitt über die Dampfturbinen sind die Hauptarten der Turbinen mit Druck- und Geschwindigkeitsabstufungen des Dampfes, die Parsonsturbine von Brown, Bowerie & Co., die Curtisturbine der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, die Turbinen vereinigter Bauart der genannten Firmen und die aus der Maschinenfabrik von E. Nacke, Coswig in Sachsen stammende, für kleine und mittlere Leistungen eingerichtete Dampfturbine mit wiederholter Beaufschlagung des Laufrades und schließlich die Rückwärtsturbine für Schiffe berücksichtigt. Bei Besprechung der Oberflächenkondensation ist auch auf die Rückkühlung des Kühlwassers in den Kühltürmen eingegangen. In dem Abschnitt über die Schmieröle, die Druckölschmierung bei Dampfturbinen, die verschiedenartigen Schmiergefäße und die Graphitschmierung für Dampfzylinder ist im Hinblick auf die hohen Preise und die Knappheit des Schmieröls auch den besonders in den Kriegsjahren viel angewendeten Dampfentölungsanlagen Aufmerksamkeit geschenkt. In einem Anhang sind für den Anfänger einige wichtige technische Fachausdrücke erläutert. Vorstehende Auslese aus dem Inhalt möge genügen.

Das treffliche, belehrende Buch wird zweifellos beitragen, einen tüchtigen Heizer- und Maschinistenstand zu erziehen. Auch der Dampfkesselbesitzer, Betriebsbeamte, Maschinenmeister und Dampfmaschinenmonteur darf in dem Bestreben, eine gewissenhafte und wirtschaftliche Bedienung der Dampfmaschinen unter möglichster Fernhaltung von Betriebsstörungen zu erreichen, mit Nutzen aus dieser Quelle schöpfen. Druck und Ausstattung des 147 Textseiten umfassenden Buches sind einwandfrei; weiteste Verbreitung ist ihm zu wünschen. Der Preis ist in Anbetracht der Zeitverhältnisse niedrig.

— **Der „Badische Eisenbahner-Kalender"**, 12. Jahrgang, 1921, Preis 8 *M*. Herausgegeben von Rechnungsrat August Haefner in Karlsruhe. G. Braunsche Hofbuchdruckerei und Verlag in Karlsruhe (Baden), Karl-Friedrich-Straße 14. Neben dem Besoldungsgesetz und verschiedenen aus Anlaß der Verreichlichung entstandenen Gesetzen und Verordnungen aller Art für Beamte und Arbeiter enthält der Kalender ein Verzeichnis der obersten Beamten des Reichsverkehrsministeriums, des Eisenbahn-Zentralamts und der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe nach dem neuesten Stand und der Dienstaltersfolge. Besonders wertvoll ist das vollständige Verzeichnis aller neuen Gesetze, Verordnungen und Verfügungen des Reichs, der obersten Reichseisenbahnverwaltung und der Eisenbahn-Generaldirektion, die im letzten Jahre in den Reichs-, Verordnungs- und Nachrichtenblättern zerstreut erschienen und ohne ein solches Hilfsmittel meist nur schwer zu ermitteln sind. Durch kurze Stichworte sind die lexikonartig gefaßten Artikel übersichtlich und leicht auffindbar angegeben. Ein sicherer, unentbehrlicher Führer in der Hochflut der Vorschriften. Auch sonst ist viel Wissenswertes, namentlich auch über die Besoldungs- und Rechtsverhältnisse der Eisenbahner enthalten. Eingestreute literarische Beiträge bereichern noch den Inhalt.

— **Berechnung elektrischer Förderanlagen.** Von Dipl.-Ing. E. G. Weyhausen und Dipl.-Ing. P. Mettgenberg. Mit 39 Textabbildungen. 1920. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9. Preis 14 *M*.

Die vorliegende Arbeit setzt die Kenntnis vom Aufbau der Förderanlagen in bautechnischer Beziehung voraus und behandelt ausschließlich die bei der Berechnung solcher Anlagen in Frage kommenden mechanischen und mathematischen Probleme unter besonderer Berücksichtigung des elektromotorischen Antriebes. Im Anschluß an eine Übersicht über die einfachen Grundbeziehungen zwischen Beschleunigung, Geschwindigkeit, Weg und Zeit wird gezeigt, wie danach Geschwindigkeitsschaubilder zu entwickeln sind. Bei Ermittelung der Bewegungsverhältnisse ist vom einfachsten Fall ausgegangen; der Verfasser legt dar, daß bei elektrischem Antrieb der Förderanlagen unter Zugrundelegung eines gleichbleibenden dynamischen Momentes, also auch mit gleichbleibender Beschleunigung und Verzögerung genügend genau gerechnet werden könne. In den für die Praxis bestimmten Berechnungen genüge es in den meisten Fällen, die nach Überwindung der Beschleunigungsperiode erreichte Geschwindigkeit als gleichbleibend bis zum Beginn der Verzögerungsperiode zu betrachten.

Weiterhin ist die Behandlung der Trägheitsmomente und der Aufbau der Momentenschaubilder gezeigt, wobei zu erwähnen ist, daß bei Förderanlagen unter Moment im engeren Sinne das von den bewegten Massen herrührende und von der Antriebmaschine zu überwindende Moment zu verstehen ist. Auch wird die Gestaltung solcher Momentenschaubilder und deren Berechnung bei Anlagen mit zylindrischen Trommel und Treibscheiben oder bei Anlagen mit konischen Trommel bei eintrümiger oder doppeltrümiger Förderung vorgeführt. Es folgen die Momentendiagramme für Anlagen mit Bobine oder für solche mit Köpescheiben, weiter Angaben für die Aufstellung von Leistungsschaubildern und über die Förderseilberechnung. Der Leser wird dann ausführlich mit dem Gang der Berechnung von ganzen Förderanlagen unter Berücksichtigung der verschiedenen Bausysteme vertraut gemacht. Im Schlußabschnitt ist kurz auf die Ermittelung des Kraftverbrauchs und Wirkungsgrades elektrischer Förderanlagen eingegangen.

Den auf diesem Sondergebiete der Technik tätigen Ingenieuren ist das Buch ein wertvolles Hilfsmittel. Dadurch, daß sich die Verfasser bei ihren Untersuchungen in ausgedehntem Maße der Bildrechnung bedienen, wird die Arbeit besonders wertvoll.

— **Allgemeiner Tarif für die Beförderung von Gütern, Leichen und Tieren auf den polnischen Staatsbahnen** sowie auf den normalspurigen, im Staatseigentum stehenden Lokalbahnen und für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen, gültig vom 1. Juni 1920.

Nachdem der Verlag des „Allgemeinen Tarifanzeigers" bereits im vorigen Jahre den neuen gemeinsamen Tarif, Teil II, der südslawischen Staatsbahnen in deutscher Sprache herausgegeben hat (vgl. Nr. [illegible] S. 894, 1920 d. Ztg.), ist er jetzt mit einer deutschen Übersetzung des neuen polnischen Gütertarifs gefolgt. In dem Vorwort wird auf die großen Schwierigkeiten hingewiesen, die nicht nur in sprachlicher Hinsicht, sondern auch wegen der nachträglich immer wieder erschienenen Abänderungen dem Herausgeber entstanden sind. Trotz der deswegen vielleicht noch bei der Ausgabe vorhandenen Unstimmigkeiten ist diese Veröffentlichung äußerst wertvoll und für die Verkehrtreibenden des deutschen Sprachgebiets kaum zu entbehren. Sie enthält im ersten Teil die allgemeinen und besonderen Beförderungsbedingungen (Transportreglement), im zweiten Teil der allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen, dann eine Güterklassifikation und schließlich die Tarifsätze für die Eilgutklasse und die 7 allgemeinen Tarifklassen. Der Tarif ist in der Internationalen Verkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, käuflich.

Inzwischen ist bereits ein erster Nachtrag zu dem Tarif erschienen, der die bisher in Kraft getretenen Änderungen und Ergänzungen enthält.

— **Übersichtskarte der Elektrizitäts- und Gaswerke der Nationalstaaten der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie und Übersichtskarte der elektrischen Eigenanlagen der früheren österreichischen Länder.** Verlag für Fachliteratur in Wien. Preis je 80 Kronen. Im Wissenschaftlichen Komitee für Kriegswirtschaft des ehemaligen österreichisch-ungarischen Kriegsministeriums wurden unter anderen wirtschaftsstatistischen Arbeiten auch die vorgenannten beiden Übersichtskarten ausgearbeitet. Durch den Zusammenbruch Österreich-Ungarns wären diese wertvollen Unterlagen verlorengegangen, wenn nicht der Verlag für Fachliteratur sich der Aufgabe unterzogen hätte, eine Sichtung und Herausgabe dieser Behelfe vorzunehmen. Der Verfasser der beiden Karten Hauptmann Ing. Techn. Viktor Stöger, der mit großer Mühe während mehrerer Jahre an ihrer Zusammenstellung arbeitete, hat sich damit ein besonderes Verdienst erworben, da die Karten eine gute Übersicht über das bearbeitete Wirtschaftsgebiet ermöglichen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Annahmeschluß für die amtlichen Bekanntmachungen.

Nachdem die Zeitung jetzt einmal wöchentlich und zwar Donnerstags erscheint, wird die Schlußfrist für die Aufnahme von amtlichen Bekanntmachungen auf Mittwoch vorm. 9 Uhr festgesetzt.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Mit sofortiger Gültigkeit hat der Bahnhof Hermsdorf (Ostpr.) an der Bahnstrecke Allenstein-Osterode (Ostpr.) die Bahnhofsbezeichnung „Hermsdorf-Schönfelde (Kr. Allenstein)“ zu führen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 36 vom 14. Februar 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend „Besonderes Generalsekretariat für die technischen Angelegenheiten des Vereins“ (abgesandt am 18. Februar d. J.);

Nr. III 39 vom 17. Februar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses zu Ziffer VII und VIII der Niederschrift Nr. 73, München, den 27/28. Januar 1921 (abgesandt am 21. Februar d. J.);

Nr. III 42 vom 18. Februar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Namensänderung des Vereins (abgesandt am 21. Februar d. J.);

Nr. IV 18 vom 19. Februar 1921 an die außerreichsdeutschen Vereinsmitglieder, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 21. Februar 1921).

Amtliche Bekanntmachungen

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. März d. J. wird der in kmst. 41,91 der Strecke Marienburg-Dirschau gelegene Personenhaltepunkt Kalthof für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Güter im Einzelgewicht von mehr als 100 kg und bahnlagernd gestellte Güter sind ausgeschlossen. (187)

Danzig, den 16. Februar 1921.
Eisenbahndirektion für das Gebiet der Freien Stadt Danzig.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Apollensdorf.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 werden die Abfertigungsbefugnisse der zwischen den Stationen Klein-Wittenberg und Coswig (Anh.) rechts der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegenen Station Apollensdorf, die bisher dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze diente, dahin erweitert, daß auch Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger abgefertigt werden können, jedoch gleichfalls nur nach und von den angeschlossenen Werken und Lagerplätzen. (181)

Halle (Saale), im Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. Verbandsgütertarif Teil I, Abt. B.

Am 1. März 1921 treten Bestimmungen über die direkte Frachtberechnung für Leichen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (176)

Altona, den 15. Februar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 21. Februar 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge für die mehr als 30 km betragenden Verkehrsverbindungen erhöht.

Näheres enthält die am 21. Februar 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (188)

Berlin, den 15. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I, Abt. B.

Am 15. März d. J. tritt ein Änderungs- und Ergänzungsheft in Kraft, das im wesentlichen die wichtigsten durch den neuen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Dezember 1920 bedingten Änderungen und Ergänzungen (meistens Erhöhungen) enthält.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (175)

Altona, den 15. Februar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, vom 1. Juli 1920.

Am 15. März d. J. tritt ein Ausnahmetarif 3 für bestimmte Eisen- und Stahlwaren, Glaswaren, für Papier und Pappe, Töpfer- und Steinzeuggeschirr in Kraft, nach welchem die Fracht auf der nordischen Strecke nach einer der schwedischen und norwegischen Binnentarifierung entsprechenden niedrigeren Klasse als der für diese Güter in der Verbandsklassifikation vorgesehenen berechnet wird.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (177)

Altona, den 15. Februar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 15. Februar 1921 wird die Station Obermenzing OR mit den um 3 km erhöhten Entfernungen der Station München-Laim in den Tarif einbezogen.

München, 4. Februar 1921. (179)
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Am 1. März 1921 werden die Bahnhöfe Plagwitz-Lindenau Sächs. Stb. und Plagwitz-Lindenau Preuß. Stb. zusammengelegt. Die Stationen, deren Entfernungen sich im Verkehre mit Plagwitz-Lindenau nach unserer Bekanntmachung vom 30. Dezember 1920 um 1 km ändern, sind aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft. Gleichzeitig wird für Plagwitz-Lindenau-Kamenz (Sa.) eine Entfernung von 164 km eingeführt. (178)

Dresden, am 16. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz), Sachsen-Baden, Sachsen-Württemberg, Tarifhefte 8, 9 u. 11 B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden bei den Stationen Leipzig-Connewitz (Tarifhefte 8, 9 u. 11 B), Reichenbach-Steegen (Tarifheft 8 B) und Unteruhldingen (Tarifheft 9 B) die Dienstbeschränkungszeichen gestrichen bzw. abgeändert. Am 1. März 1921 wird die Station Leinfelden (Nebenbahn Vaihingen (Filder)-Leinfelden-Neuhausen (Filder), in das Tarifheft 11 B einbezogen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarifanzeiger der vormalig Preuß.-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. (180)

Dresden, am 15. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsf. Verwaltung.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 21. Februar 1921 ab werden die Bestimmungen über die Erhebung von Frachtzuschlägen im Verkehr mit den Bahnhöfen der Westfälischen Landeseisenbahn geändert. Näheres enthält die am 21. Februar 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (183)

Berlin, den 16. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge-Schweiz

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze des Sp.-T., III a zwischen Basel Bad. Bf. und einigen in der Nähe

von Schaffhausen, Singen und Konstanz gelegenen schweiz. Stationen etwas erhöht und die besonderen Bestimmungen für die Linie Luzern-Brienz geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (184)

Karlsruhe, den 17. Februar 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I. Abt. B. Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung der Verhältniszahlen zur Ermittlung der Gebühren.

Vom 1. März 1921 bis auf weiteres gelten folgende Verhältniszahlen:

Zur Umrechnung auf Pfennige . . . 10
" " " österr Heller . 36
" " " čechoslv. Heller 8
" " " ungar. Heller . 30
" " " Para 5,5
" " " Bani 10

Im übrigen bleiben die Bestimmungen der Kundmachung (307) im Verordnungsblatt Nr. 67 vom 10. Juni 1920 vorläufig ungeändert in Kraft.

Aufgehoben werden mit 1. März 1921 die Kundmachung (435) im Verordnungsblatt Nr. 102 vom 31. August 1920 sowie der zweite Absatz der Kundmachung (446) im Verordnungsblatt 106 vom 11. September 1920 (betreffend Verhältniszahl zur Umrechnung auf Para).

Zum Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, sowie zum Lokalgütertarif Teil II werden in der nächsten Zeit, voraussichtlich mit Gültigkeit vom 1. April 1921, Nachträge in Kraft treten, welche Änderungen bzw. Ergänzungen einzelner Bestimmungen sowie teilweise Änderungen der Gebührensätze enthalten werden.

Der Tag der Einführung dieser Nachträge wird noch gesondert veröffentlicht werden. (186)

Wien, am 20. Februar 1921.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Staatsbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen Reutte-Schönbichl Reichgrenze und Reichgrenze bei Grießen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 1. Januar 1921.

Erhöhung der Teilfrachtsätze in Hellern sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifes.

A. Erhöhungen und Ergänzungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege längstens bis 1. Februar 1922 treten teilweise Erhöhungen der Teilfrachtsätze in Hellern in Kraft, u. zw.:

Um Fünfzig vom Hundert werden erhöht die Eil- und Frachtstückgut-Klassentarife und die Artikeltarife Nr. 5, 6, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 16 a, 21, 22, 23, 23 a und zwar für Gipsbauplatten usw., Melasse, Rinde (Borke), 24, 25, 26, 27 sowie die besonderen Frachtsätze für Salz, Rinde, rohe und Zement;

Um Fünfundzwanzig vom Hundert wird erhöht der Artikeltarif Nr. 30;

Um Fünfzehn vom Hundert werden erhöht die Artikeltarife Nr. 18, und zwar für Gips, gemahlen oder gebrannt, zum Düngen und Kalk, „gebrannter, gemahlen zum Düngen und Nr. 32.

Bei Ermittlung der hiernach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Heller aufgerundet.

Auf Seite 2 des Tarifes ist im Vorworte erster Absatz, 3. Zeile, bei dem Worte „Tarifs" ein „*)" anzubringen und am Fuße der Seite als Anmerkung aufzunehmen: „*) Für den Verkehr mit der Station Brenner Übergang siehe jedoch II. Besondere Bestimmungen unter C auf Seite 4 des Tarifs".

Auf Seite 4 des Tarifes ist am Schlusse einzuschalten:

„C. Besondere Bestimmungen für Brenner Übergang.

1. Die Sendungen werden mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 samt allen Nachträgen und Zusatzbestimmungen befördert, insofern in den nachstehenden Bestimmungen nicht Abweichungen enthalten sind.

2. Die Sendungen unterliegen in beiden Richtungen bis Brenner Übergang für Fracht, Nebengebühren und Barauslagen ausnahmslos dem Frankaturzwange. Die ab dieser Übergangsstation erwachsenden Frachten, Gebühren, Auslagen und Zölle werden überwiesen.

3. Die Belastung der Sendungen mit Nachnahmen (Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüssen) sowie die Angabe des Interesses an der Lieferung sind verboten."

B. Druckfehlerberichtigungen.

Auf Seite 3 unter I (Allgemeine Bestimmungen), Ziffer 1, 4. Zeile, ist „Seite 3" auf „Seite 4" und auf Seite 6 in der Anmerkung „B—a—5" auf „B—a—4" zu berichtigen.

Ferner ist auf Seite 6 beim Artikel Holz unter f) (Eisenbahnschwellen) die Ziffer „24" aus Spalte 6 in die Spalte 7 zu übertragen.

Auf Seite 7 ist in der Anmerkung unter *) „B—a—5" auf „B—a—4" und auf Seite 8 beim Artikel Kraut die Ziffer „16 a" in Spalte 4 auf „17" abzuändern.

Auf Seite 9 ist beim Artikel Zement unter b) hinzuzufügen: „oder unverpackt" und die Ziffer „17" in den Spalten 5 und 6 auf „24" zu berichtigen.

Auf Seite 10 ist bei dem Beispiel unter 3 b) die Fracht von „3030 K 60 h / 527 ℳ 20 ₰" auf „3028 K 50 h / 525 ℳ 30 ₰" und im Beispiel 5a) die Fracht von „47 ℳ 60 ₰" auf „479 ℳ 60 ₰" und auf Seite 16 in der Anmerkung „Punkt 1" auf „Punkt 2" richtigzustellen. (173)

Wien, am 12. Februar 1921.
Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Lieferung und Bearbeitung von rd. 10,50 cbm (730 m) Tannenrund- und Kantholz, 650 qm Schalbrettern und 260 qm einlagiger Dachpappe für hölzerne Überdachungen von Trägerstapeln auf Bahnhof Tempelhof soll in einem Lose öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 3 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 7,80 ℳ von der Kanzlei, Zimmer 60, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder porto- und bestellgeldfrei (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung von Überdachungen für die Trägerstapel auf Bahnhof Tempelhof" versehen, bis zum 18. März d. J. vorm. 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet im Zimmer 17 zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Eisenbahn-Betriebsamt 10, Berlin NW 40, Invalidenstr. 51. (185)

Die Mauerarbeiten einschl. Lieferung der Baustoffe für das Stellwerk „Friw" auf Bahnhof Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden.

Umfang des Objektes ungefähr 330 cbm umbauten Raumes. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung aus. Das Angebotheft kann vom 22. Februar 1921 ab zum Preise von 18 ℳ gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages bezogen werden.

Eröffnung der Angebote am 8. März 1921, mittags 12 Uhr

im Geschäftszimmer der Bauabteilung. Die Angebote sind dort pünktlich abzugeben oder versiegelt und mit entsprechender Aufschrift postfrei einzusenden. Zuschlagsfrist bis zum 1. April 1921.

Frist für die Vertragserfüllung 5 Wochen. (174)

Eisenbahnbauabteilung 2,
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12.

Am 7. März 1921, vormittags 11 Uhr, sollen öffentlich vergeben werden:

Waschbecken, emaill., Beile, Bohrdraufen, Bohrknarren, Brustleder, Schrothämmer, Handhämmer, Stopfhacken, Platthacken, Maßstäbe, Flach- und Kreuzmeißel, Handsägen, Fuchsschwanzsägen, Erdschaufeln, Schneeschaufeln, eis., Kohlenschaufeln für Kohlenlader, Kohlenlöffel, Müllschippen, Vorhangschlösser, Schraubenschlüssel, verstellbare, Schraubenzieher, Aktentaschen f. Zugführer, Wäschetaschen aus Segeltuch, Kneifzangen, Flachzangen, Gasbrennerzangen, Rundzangen, Kombinationszangen, Zwickzangen, Kohlenschaufeln für Lokomotiven, Dornschlüssel, Messinggashahnschlüssel, Wagenkratzen, Schlammkratzen, Gashahnschlüssel für Lokomotiven und Wagen.

Bedingungen und Zeichnungen können in unserem Rechnungsbüro eingesehen oder für 7 ℳ 20 ₰ in bar von unserem Zentralbüro — Zimmer 236 — bezogen werden.

Die Gegenstände, von denen Zeichnungen gewünscht werden, sind bei Anforderung der Bedingungen zu bezeichnen.

Die Angebote sind im verschlossenen Briefumschlag mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Geräten" an das Rechnungsbüro zu senden. (182)

Zuschlagsfrist: 17. März 1921.
Eisenbahndirektion Frankfurt (M.).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 9. | Berlin, den 3. März 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Propaganda für Ordnung und Leistung als industrielles Instrument.

Von Dr. Hans A. Martens.

> Das Beste, was man tun kann, ist, in unserem eigenen Leben den alten deutschen Fleiß, der für weite Kreise zum Spott geworden ist, in Ehren zu halten und nicht zu verzweifeln. Denn trotz alledem bleibt mein gutes Zutrauen zu dem Kerne der Nation unerschütterlich.
>
> Heinrich von Treitschke. 1876.

Die politische Macht der seit Jahren von unseren Gegnern gegen unser Vaterland in allen Weltteilen betriebenen Kulturpropaganda haben wir erst im Weltkriege und nach Friedensschluß in ihrer vollen Auswirkung zu erkennen vermocht, leider zu spät. Die kaufmännische Propaganda für den Warenvertrieb, die Reklame, ohne die nur halbes Geschäft möglich ist, liegt der Erkenntnis des Durchschnittsdeutschen schon näher. Aber notwendiger als diese ist uns eine Propaganda für vernunftgemäße Denk- und Lebensweise, die sich über alle Volksschichten ausbreiten muß. Sie nur vermag die neue und doch so alte Arbeitsethik zu begründen, deren Teilkräfte, gesteigerter Arbeitsertrag und gut entwickelter Gemeinsinn die Verbesserung der Lebensbedingungen bringen werden. Oder auf eine andere Formel gebracht: Arbeitsamkeit und Sparsamkeit werden in mühsamen Jahren uns aus der Armut zum Wohlstand führen. Jenes in besseren Zeiten in lebensleichter Auffassung so oftgesprochene Wort: „Was der Mensch braucht, muß er haben“, gilt heute nur in Dr. Jennys Umprägung: „Was der Mensch braucht, muß er — schaffen!“ Hier liegt alles Ziel der industriellen Propaganda. Sie allein vermag den Wiederaufbau Deutschlands zu beschleunigen, nachdem sie ihm die zuverlässige Grundlage geschaffen hat.

Wer in der Seele des Volkes zu Hause ist und in ihr zu lesen versteht, weiß, wie Millionen über Millionen sich nach politischer Ruhe und Ordnung und fleißiger Arbeit mit ausreichender Bezahlung sehnen, bereit sind, für alle diese Werte einzustehen, und — doch der nächsten Hetzrede eines geschickten Redners oder einem die politische und wirtschaftliche Kindheit des Durchschnittsdeutschen gerissen ausnützenden Aufsatz rettungslos verfallen. Wenn man selbst die dumpfe Verzweiflung der Erwachenden kennt, sie wie ein schwankes Rohr von Irrlehren zu verständigen Gedanken, von krassem Materialismus zu edler Berufs- und Lebensauffassung unstät sich neigen sieht, so meint man, es muß Tag und Nacht ein Heer wahrer Volks- und Menschenfreunde am Werke sein, um sich einer Lebensaufgabe als Werber für Ordnung und Leistung zu widmen. Nicht selten habe ich die große Enttäuschung einzelner aus den werktätigen Volksschichten, die mir ihr Vertrauen schenkten, miterleben dürfen: die Erleuchtung, daß hinter allen Schlagworten des Tages nur gleißender Schein der Versprechungen, aber kein wahres Licht des Heils schimmert, bedeutete für mich in dunkelster Öde der Gegenwart ein Aufleben, einen Strahl der Hoffnung.

und manche Stunde lehrreichen Gedankenaustausches mit politischen Gegenfüßlern ließ die hier niedergelegten Gedanken heranreifen.

Viel Aufklärungsarbeit ist in allen Volksschichten zu leisten; denn der Kern der hier zu Buche stehenden Propaganda ist der Kampf gegen die Phrase und der Kampf für die Verbreitung der Wahrheit. Nur soll man nicht glauben, in Hochmut und Dünkel befangen, daß nur die unteren Volksschichten der Aufklärung bedürftig wären. Das wäre schon der erste unverzeihliche Fehler mit dem Todeskeim für den Erfolg. Bis weit in die Oberschichten hinein fehlt es an einer Kenntnis dessen, was nottut. Man soll auch nicht glauben, daß über den Umweg der „Hebung der Allgemeinbildung" durch Volkshochschulkurse Nennenswertes und vor allem, worauf es ankommt, in kurzer Zeit Ersprießliches erreicht wird. Es liegt mir fern, die Bemühungen von Volksfreunden und amtlichen Stellen zu verkleinern, die auf diesem Wege zum Ziele zu kommen versuchen. So unentbehrlich gewiß Literatur und Kunst zur Erziehung zu idealer Lebensauffassung ist, die unserem Volke in der schweren Enttäuschung nach beispiellosem, vergeblichem vierjährigem Ringen fast ganz verloren gegangen ist, so sicher steht doch fest, daß der krasse Nützlichkeitsstandpunkt (nicht zu verwechseln mit ödem Genüßlingstum) nachdrücklich betont werden muß bei allen Bemühungen um die Volksbildung. Weil wir bettelarm sind. Die Erziehung zu selbständigem, politischem und wirtschaftlichem Denken, zur Schlichtheit in der Lebensführung, zur Sparsamkeit aus dem eigenen Geldbeutel und aus den geschäftlichen und öffentlichen Kassen hilft uns mehr als die Beschäftigung mit den schönen Künsten, die doch nur die Stunden der Muße ausfüllen sollen. Aber den Müßiggang können wir uns im weltwirtschaftlichen Streit nicht leisten in einer Zeit, wo jede Nachricht aus dem Lager unserer Gegner uns zur Anspannung aller Kräfte und zur Verlängerung unserer täglichen Arbeitszeit anspornen sollte; denn „time means money". Die strenge Abgrenzung des Lebensnotwendigen vom Lebensangenehmen muß unermüdlich in das deutsche Volk eingehämmert werden. Denn wie lange soll es noch dauern, bis unser Volk in seiner Gesamtheit die Nichtigkeit alles dessen begreift, was es an nichtswürdigen Schiebern mit so neidischen Augen sieht und so heiß begehrt, angefangen mit der unvermeidlichen Zigarette, die schon jeder deutsche Hosenmatz zwischen den Lippen haben muß, bis zum Negerschmuck an den Fingern und Handgelenken, ohne den man in keine Diele gehen kann, wo man für elenden Surius immer ein paar schmutzige Lappen in der wohlgefüllten Brieftasche bereit hat. Um am andern Morgen mit Männerstolz für Gehalts- und Lohnerhöhung einzutreten. Wie lange noch? Wann wird endlich die Erleuchtung dämmern, daß wir bettelarm sind und uns nur wieder großhungern und großarbeiten können wie einst in friederizianischer Zeit? Unerbittlich muß das Evangelium der produktiven Arbeit und der Sparsamkeit gepredigt werden, unaufhörlich müssen die Wirtschaftszusammenhänge — selbst für die einfachsten fehlt jedes Begreifen in weitesten Kreisen aller Bevölkerungsschichten — in breitester Öffentlichkeit besprochen werden.

Jeder, der sein Land und Volk liebt, muß an dieser Propaganda für Ordnung und Leistung mithelfen: unbeirrt um Gunst und Beifall oder Abneigung der Amtsgenossen und Arbeitskollegen muß er an dem Zielgedanken festhalten, ihnen in Wort und Tat Ausdruck zu verschaffen suchen; unbiegsam wie ein in die Erde gestoßener Speerschaft muß sein Urteil über „Arbeite und spare" dastehen. Wenn auch bis zum Überdruß seit dem für uns unglücklichen Ausgang des Weltkrieges zu Arbeit und Sparsamkeit ermahnt worden ist, so steht doch fest, daß alles Ermahnen nur geringen Erfolg gehabt hat. Folgt daraus die eiserne Pflicht der Weiterermahnung; denn nichts ist verkehrter als die Biedermeieransicht, das Gute und Notwendige werde sich schon allein durchsetzen.

Alle diese Wiederaufbauwerbearbeit steht hoch über den politischen Parteien, so daß die gemeinsame Arbeit aus allen Kreisen der Bevölkerung, die es ernst meinen mit des Vaterlandes Ertüchtigung, selbstverständlich ist. Die Worte „klassenbewußtes Proletariat" und Bürgertum müssen aufgehen in dem einen Wort „nationalbewußtes Volk". Mag dies zum Teil Vorbedingung für ein gutes Gelingen sein, wo sie nicht vorhanden ist, muß gewiß eins der Endziele sein die Überwindung der unseligen Klassenfremdheit, die ja unser Partei- und Cliquentum begründet hat und aufrechterhält. „Es ist ganz in der Ordnung und unvermeidlich, daß wir uns nach Parteien trennen. Aber wehe uns, wenn wir nicht zuerst Amerikaner und erst an zweiter Stelle Anhänger einer Partei sind." Wann werden die Deutschen den Sinn dieser im Jahre 1902 von Roosevelt im Lande der Sterne und Streifen an seine Mitbürger gesprochenen Worte beherzigen? Mögen die Wege auch mannigfach auseinandergehen, die Ansichten im Fließen sein, so gibt es doch nur einen leuchtenden Pharus am Meere des nationalen Lebens: des Vaterlandes Wohl.

Die Werbearbeit für Ordnung und Leistung an erster Stelle in die Industrie zu verlegen, folgt aus ihrer überragenden Stellung in der Volkswirtschaft. In ihr strömen die Massen zusammen, mit Kopf und Hand Werte schaffend und der Belehrung und Aufklärung bedürftig, nach ihnen suchend. In der Werkgemeinschaft ist am leichtesten die persönliche Fühlung, auf der sich das Vertrauen aufbaut, herzustellen. Dort wird ein Vortrag mit Aussprache belebender, nachhaltiger wirken, als in der Fremde des Vortragssaales mit beliebig zusammengewürfelter Zuhörerschaft. So kann man sagen, daß die Werbetätigkeit in den Industriewerken, von Leitung und Arbeitervertretung gemeinsam aufgenommen, die Keimzellen für Arbeit und Leistung bilden wird, die sich zum lebensfähigen Ganzen aneinander krystallisieren werden. In den Industriewerken, überhaupt in allen großen Betrieben des Handels und Verkehrs nur ist jene erfolgversprechende Arbeit möglich, die Plato in so wundervoller Weise „Säen in der Seele" genannt hat. Wenn auch immer wieder Kräfte offen und heimlich am Werk sein werden, die gemeinsames Verstehen zu untergraben sich bemühen, die wachsamen Männer dürfen nicht müde werden, das Gegenfeuer anzuzünden und zu unterhalten und die Hoffnung auf ein Umschlagen des Windes nicht verlieren. Daß die Eisenbahnen mit ihrem Heer von Beamten und Arbeitern, in ihrer Vorrangstellung im Wirtschaftsleben, in erster Kampfreihe für Ordnung und Leistung zu finden sein müssen, weiß das ganze deutsche Volk, wissen wir Eisenbahner am besten.

Bei der Umsetzung der Werbegedanken in die Tat tauchen zwei Fragen auf: Wie weit soll der Rahmen der Werbearbeit gespannt werden, und in welcher Weise soll praktisch geworben werden, d. h. welches sind die Werbemittel persönlicher und sachlicher Natur? Die Werbearbeit zerfällt in die nach großzügigem Programm aufgestellte und in die an Hand von Tagesfragen von mehr örtlicher Bedeutung zu leistende Gelegenheitspropaganda. Ein Gerücht, gewollt unter die Massen geworfen oder ahnungslos von Hunderten nachgesprochen, taucht auf, eine irrtümliche Auffassung ergangener Vorschriften breitet sich aus, ein Zeitungshetzartikel, von tausend Augenpaaren gierig verschlungen, beunruhigt die Köpfe. Alles dies ist geeignet, die Ruhe und Ordnung im Werk zu stören, verführt zu überflüssigem Geschwätz an Stelle des Schaffens, vermindert die Leistung. Sofort muß der Werber auf dem Plan sein. Aufklären, den Ursachen der Gerüchte nachgehen, sie, wenn möglich, durch Aussage schriftlich festnageln, das Äußerste aus dem Geschwätz herausholen, die Wahrheit erschürfen und den Befund der zuständigen Stelle zur Schlußbehandlung zuführen. Bei dieser Arbeit wird sich zeigen, was der Betriebsrat unter Mitarbeit versteht. Sachverständig und charakterfest, wie er sein muß, besorgt um der Arbeiterschaft Ansehen und Wohlergehen und des Werkes Gedeihen, sinnend, im kleinen Pflichtenkreise der

großen Volksgemeinschaft zu dienen, wird der Betriebsrat eine unentbehrliche Stütze der Propaganda für Ordnung und Leistung im gelegentlichen Fall wie im weitausholenden Programm sein.

Propaganda in unserem Sinne ist Erziehungsarbeit. Wie eine sorgfältig zusammengestellte Bücherei die Lesergemeinde im Sinne der gedruckten Gedanken still und unmerklich beeinflußt und zum Nachdenken anregt, so wird äußerlich ihr Bücherverzeichnis die Erziehungsrichtung erkennen lassen. Die einzuleitende Propaganda wird in gleicher Weise nach festumrissenen Richtlinien zu leiten sein. Zwei Hauptgruppen lassen sich in ihr unterscheiden: In der ersten die Stellung des einzelnen als Staatsbürger zu Land und Volk und als Hausvater. In der zweiten Gruppe der einzelne als Berufler. Dort als Ziel die Hebung und Pflege des Gemeinsinns, das Sicheinfühlen in die Verantwortung für die Familie im engeren und für das Volk im weiteren Kreise, hier als Ziel die Bereicherung des Fachwissens und Könnens neben der Vertiefung des Verständnisses für den Beruf. Bleibt Zeit übrig und liegt das Bedürfnis vor, so mag für die Stunden froher Erholung gesorgt werden: Vorträge über Natur und Kunst, Pflege des Männergesangs und der Orchestermusik zum versöhnenden Ausgleich der Klassenunterschiede und zur Entwicklung des Werksinns in der Aufmachung heiterer Geselligkeit. Man wird verwundert ausrufen: „Das alles sollen und wollen ja die Volksbildungskurse und Volkshochschulen leisten." Diese mögen ruhig ihre Ziele erstreben. Aber solange allzuviele weltfremde (das Programm vieler Volksbildungsabende zeugt für die Weltfremdheit der gutmeinenden Volksbeglücker) Philologen, Pädagogen und Künstler in ihnen leiten und lehren, die die Bedürfnisse des Volkes nur wenig kennen, die kaum einem Arbeiter die Hand geschüttelt und nur selten die werktätige Bevölkerung bei der Arbeit aufgesucht haben, wird alles Mühen bei bestem Willen umsonst sein. Sicherlich müssen Fachgelehrte ihre Wissensgebiete vortragen, und auch bei der Werbearbeit im kleinen Rahmen der einzelnen Werkgemeinschaft kann man ihrer nicht entraten. Damit kommen wir zur Hauptfrage: Wer soll die Werbearbeit leiten, und wer soll Werber sein? Darauf gibt es nur eine Antwort: Leiter der Werbearbeit kann nur der mitten in den Unternehmungen stehende Fachmann sein; für die Industrie einschließlich Eisenbahnen der Maschineningenieur. Er, der alltäglich mitten unter den Männern der schaffenden Hand steht und am besten weiß, wo sie der Schuh drückt.

Wenn auch nicht jeder Ingenieur geeignet ist, so steht doch außer Zweifel, daß sich in jedem Betriebe Ingenieure finden, die sich der sozialpolitischen Bedeutung dieser industriellen Propaganda bewußt und geschickt genug sind, um sie in gemeinsamer Arbeit mit der Belegschaftsvertretung durchzuführen. Nicht nebenamtlich kann die Leitung der Propaganda betrieben werden, denn zu ihr gehört eine volle Arbeitskraft. Eine besondere Stelle ist zu schaffen und mit reichlichen Geldmitteln auszustatten, denn ohne Geld ist auch die Gedankenreklame nicht zu machen. Als Mitarbeiter aus dem Werk sind Männer auszuwählen, die das Vertrauen der Beamten und Arbeiter haben, unwandelbar in ihrer Menschenliebe sind, für diese Sonderaufgabe besonderes Interesse mitbringen — und Meister des Wortes sind, um ruhig, sachlich und, wenn es nottut, schlagfertig temperamentvoll der guten Sache zu dienen, und unbeugsam an ihren endgültigen Sieg glauben. Wenn man den eindrucksvollen Propagandarednern für lächerliche Artikel in den Straßen Berlins zuhört, was ebenso lustig wie lehrreich und fesselnd ist, wenn man die psychologische Seite der Sache betrachtet, so darf man nicht bange sein, daß sich Naturen gleicher Befähigung auch in den Betrieben finden lassen. Und letzten Endes und allen Ernstes kann man jene Anpreiser als letzte Reserve für unsere Zwecke betrachten: Sie würden ihre Sache auch in veränderter Rolle gut machen, wenn ihr Verdienst mit dem Erfolg ihrer Propaganda steigt. Für wissenschaftliche Fragen gehören natürlich wissenschaftliche Sendboten auf die Rednerbühne, und es wird der Propaganda-Leitung obliegen, diese zu gewinnen.

Für große Verwaltungen mit vielen Betrieben wird eine gewisse Einheitlichkeit und Stetigkeit in der Propaganda für Ordnung und Leistung wünschenswert sein. Nur darf dies Bestreben nicht dazu führen, die Propaganda in die Eisenbahn-Normalie hineinpressen zu wollen, die mit vielen gutgemeinten Weisungen von der Zentralstelle und ebensovielen Berichten von unten nach oben jedes frische Regen endgültig ersticken müßte. Richtlinien in weiten Umrissen, und alles übrige den leitenden Beamten der einzelnen Geschäftsbereiche überlassen, das ist die Parole, die zum Erfolge führt. An ihren Früchten werdet ihr sie erkennen! Nämlich in welchem Maße Ordnung und Leistung, Sparsamkeit und Arbeitsamkeit in den Betrieben wiederkehrt.

Nichts vermag die Wucht des gesprochenen Worts zu übertreffen. Und doch vermag es nicht immer alle Ohren zu erreichen, die zu hören bereit sein müßten. Und nur zu oft bleibt es Schall und Rauch; vermag wohl in der Gunst des Augenblicks mit fortzureißen, aber gegen die nach dem Vortrag heranschleichenden Gegenkräfte kann das in ihm gesprochene Wort nicht mehr wirken. So kann die erfolgheischende Propaganda des gedruckten Wortes — und Bildes — nicht entraten: „Was man schwarz auf weiß besitzt, kann man getrost nach Hause tragen." Um es noch einmal in nachdenklicher Stunde allein oder im Kreise der Verwandten und Bekannten durchzugehen. Deswegen ist es eine gute Gewohnheit mancher Kanzelredner, ihre Ansprache der Gemeinde gedruckt für billiges Geld oder umsonst mit auf den Weg zu geben. Und nie habe ich mehr bedauert, daß ein gesprochenes Wort nicht im Druck festgehalten wurde, als nach jenen Weihnachtsweiheworten, die mein damaliger treuer Mitarbeiter und Ausschußobmann über „Arbeit und Liebe zu den Brüdern" in der Werkkantine i. J. 1919, aus dem Herzen zu den Herzen kommend, gesprochen hatte.

Daß die Propaganda durch die Tageszeitungen und Gewerkschaftsblätter mit ihren Unterhaltungsbeilagen sowie Fachzeitschriften sprechen muß, bedarf keines Beweises. In leidenschaftsloser, ruhiger Sprache wird sie teils belehrend, teils unterhaltend im Wurf liegende Tagesfragen beleuchten, irrtümliche Auffassungen, aufreizende Schlagworte energisch bekämpfen, wo es nottut, die geschichtliche Entwicklung ohne gelehrten Bombast heranziehen, immer vornehm und volkstümlich-verständlich in der Ausdrucksweise, frei von ätzender, bissiger Polemik. Die besten Schriftsteller von Ruf aus Politik, Volkswirtschaft und Technik, bahneigne und bahnfremde, werden gerade gut genug sein, um mit treffsicherem Wurf den Lasso zu schwingen, der die Köpfe und Herzen der Leser einfangen wird. In nachahmenswerter Weise wird in den Fabrikzeitungen einiger Industriewerke wirksam für Ordnung und Leistung geworben. Die Aufsätze, z. T. im Werk verfaßt, z. T. anderen Zeitschriften entnommen, machen durch ihre leichtverständliche Sprache und ihre Kürze tiefen Eindruck. Die Eisenbahnen haben die Absicht, eine Werkzeitung zu schaffen; die guten Vorbilder erleichtern diese Aufgabe.

Nicht selten sind die Anlässe, wo die Aufklärungs-Propaganda mit größter Beschleunigung einzusetzen hat, Ergebnisse wichtiger Verhandlungen in Lohnangelegenheiten, mit Spannung erwartete Entscheidungen auf Anträge gehören z. B. hierher. Dabei muß sie, wie immer sachlich zuverlässig, packend in der Darstellung bleiben. Denn ihr Losungswort muß auch hier sein: Nicht übertölpeln, um einen Augenblickserfolg zu erzielen, sondern überzeugen, um Dauerfrucht zu ernten. Neben kurzen mündlichen Erläuterungen ist das Flugblatt das geeignetste Werbemittel, das schnell vor die wartenden Augen kommen muß. Das übliche Schneckentempo des behördlichen Amtsschimmels, von an der Beschleunigung gänzlich uninteressierten Beamten geritten, ist hier nicht brauchbar. Alles muß in den Händen der Propa-

ganda-Männer bleiben, vom ersten Entwurf der Veröffentlichung bis zu ihr selbst. Fernsprecher, Telegraph und Buchdruckpresse — mit Schaudern denkt man in diesem Augenblick des beliebten „Umdrucks“, der langsam und mit jedem Blatt unleserlicher werdend „nebenamtlich“ angefertigt wird — werden ausgiebig benutzt: In wenigen Stunden ist die Bekanntgabe möglich, früher als durch die Großorganisationen der Arbeitnehmer, die zumeist den Vogel abschießen.

Ein wertvoller Bundesgenosse ist dem gesprochenen und gedruckten Wort das Bild. Die Geschäftsreklame bedient sich seiner seit langem ausgiebig, und die Psychologie hat sich der Erforschung ihrer Grundlagen in den letzten Jahren bemächtigt. So liegt der Gedanke nahe, für den Entwurf des Propaganda-Bildes für unsere Zwecke sich die Mitarbeit von Reklamefachleuten zu sichern. „Erst verhältnismäßig spät, im Weltkriege, ist in Deutschland in breiterer Öffentlichkeit das Bild zur Erläuterung weltwirtschaftlicher Vorgänge und Zustände von den amtlichen Stellen verwendet worden. Amerika muß in der Bildreklame als vorbildlicher Meister genommen werden: das Burlesk-Bizarre gibt dem Bild auf wahrheitstreuer Grundlage erst die richtige Durchschlagskraft, das liebliche Eingehen in Begreifen und Gedächtnis. Für veränderliche Zahlenreihen bleibt natürlich die mathematisch-ernste Schaulinie das beste Hilfsmittel der Statistik.

Mehr ist nicht nötig zu sagen. Wer sehen will, der sieht das Gebäude der geplanten, so dringend notwendigen Propaganda im Entwurf vor sich. Und nun Ihr, Maschineningenieure und Betriebsräte von Industrie und Eisenbahn, die ihr euer Volk und Vaterland mit ganzer Seele liebt, werdet zu Bauleuten an jenem Gebäude. Heraus vor die Front! Greift in flammender Begeisterung zu, und laßt euch nicht entmutigen durch anfänglichen Widerstand oder Mißerfolg. Jedes Recht muß erstritten werden. Hat man erst die Katze mit sicherem Griff am Schwanz gepackt, so wird man den Balg trotz allen Widerstrebens bald mühelos an sich ziehen.

Das Eisenbahnpostgesetz von 1875 und die deutschen Privateisenbahnen.

Von Eisenbahndirektor **Wünsch**, Finsterwalde N.-L.

Die in Preußen gelegenen Privateisenbahnen werden für ihre Leistungen für die Zwecke des Postdienstes auf Grund des Eisenbahnpostgesetzes aus dem Jahre 1875 entschädigt. Diese Vergütungssätze deckten schon vor Ausbruch des Krieges nicht annähernd die reinen Selbstkosten der Eisenbahnverwaltungen, und die Privateisenbahnen strebten daher schon seit Jahren eine Erhöhung dieser nicht mehr zeitgemäßen Sätze an.

Während des Krieges und nach demselben mußten auch die Privatbahnen zu wiederholten, durchgreifenden und einschneidenden Tariferhöhungen schreiten, um das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Nur eine, unter normalen Verhältnissen weniger ins Gewicht fallende Einnahmequelle blieb ganz unberechtigterweise und ohne Verschulden der Privatbahnen von dieser Erhöhung verschont; die Entschädigungssätze für die Leistungen für Zwecke des Postdienstes. Und doch ist heute, nachdem zahlreiche Privatbahnen am Hungertuche nagen, ständig weitere Betriebseinschränkungen und Stillegung ganzer Bahnstrecken erfolgen, auch die Frage der Erhöhung der postseitigen Vergütungssätze von ausschlaggebender Bedeutung.

Ich möchte zunächst an Hand praktischer Beispiele den Nachweis erbringen, wie sich die tatsächlichen, der Eisenbahnverwaltung entstehenden Selbstkosten des Betriebes zu den von der Reichspostverwaltung gezahlten Gesamtvergütungen stellen. Die Betriebsausgaben eines in der Mark Brandenburg gelegenen, rd. 40 km Streckenlänge umfassenden, in sich abgeschlossenen Nebenbahnnetzes stellten sich im Rechnungsjahr 1919/20 auf 1 514 953,36 *M*, bei einer Leistung von 3 234 939 Nutzachskm macht das 0,468 *M* auf ein Nutzachskm aus.

Für die Reichspostverwaltung wurden 155 000 Nutzachskm geleistet, wovon 54,25 % (Verhältnis der benutzten Wagen- zur Gesamtwagenlänge 8,3 : 15,3 m) auf die Reichspostverwaltung entfallen. Für die Reichspostverwaltung beträgt der Betriebsaufwand demnach:

$$\frac{0{,}468 \cdot 155\,000\ \mathcal{M}}{54{,}25\ \%} = 39\,352{,}95\ \mathcal{M}.$$

Vergütet wurden für den Postpäckereiverkehr, Lauf- und Zeitmieten einschl. der Kosten für Beleuchtung der Postabteile im Rechnungsjahr 1919/20 insgesamt 777,01 *M*, so daß sich ein Betriebsverlust für 1919/20 in Höhe von 38 575,94 *M* ergibt.

Bei dieser Berechnungsart der durchschnittlichen Betriebskosten ist — das sei besonders hervorgehoben — die Verzinsung des Anlagekapitals gänzlich außer Betracht geblieben und nur die Ausstattung des Erneuerungsfonds berücksichtigt. Der oben errechnete Betriebsverlust stellt also die der Eisenbahnverwaltung tatsächlich entstehenden reinen Betriebsselbstkosten dar. Infolge der sprunghaften Steigerung der Materialpreise, Gehälter und Löhne haben sich die Betriebsausgaben während des ganzen Jahres 1920 weiter in aufsteigender Richtung bewegt; dadurch mußten sich natürlich die von der Privatbahn aus den Leistungen für Zwecke des Postdienstes aufzuwendenden Selbstkosten weiter erhöhen. In der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1920 wurden — wieder ohne Verzinsung des Anlagekapitals — 3 487 719 *M* bei einer Leistung von 2 940 199 Nutzachskm oder 1,186 *M* für 1 Nutzachskm verausgabt, wovon 116 250 Nutzachskm auf die Reichspostverwaltung entfallen. Das ergibt:

$$\frac{116\,250 \cdot 1{,}186\ \mathcal{M}}{54{,}25\ \%} = 74\,795{,}83\ \mathcal{M}.$$

Vergütet wurden für den Postpäckereiverkehr usw. in dem vorgenannten Zeitraum insgesamt 582,75 *M*, so daß für diese neun Monate ein Betriebsverlust von 74 213,08 *M* verbleibt. Diese 40 km lange Privatbahn hat also für die Zeit vom 1. April 1919 bis 31. Dezember 1920 — also 1¾ Jahre — einen Betriebsverlust in Höhe von 112 789,02 *M* zuzüglich der aufgelaufenen Zinsen zu buchen, der von der Reichspostverwaltung erstattet werden müßte.

Es liegt auf der Hand, daß den Privat-Eisenbahnverwaltungen nicht zugemutet werden kann, diesen unhaltbaren Zustand weiter zu ertragen und sich zu Leistungen auf Grund eines Gesetzes für verpflichtet zu halten, das als gänzlich veraltet und den heutigen Zeit- und Teuerungsverhältnissen in keiner Weise Rechnung tragend angesprochen werden muß. Man bedenke: 114 148,78 *M* Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung stehen 1359,76 *M* Einnahmen gegenüber. Mit anderen Worten: die Reichspostverwaltung bezahlt anstatt 100 % der Selbstkosten nur ca. 1,2 % und bleibt rd. 98,8 %, was bei einer Bahnlänge von rd. 40 km, wie vorstehend errechnet, in 1¾ Jahr 112 789,02 *M* ausmacht, der Eisenbahnverwaltung schuldig!

Auf der anderen Seite liegt es doch im ureigensten Interesse des Postfiskus selbst, die dem Volkswirtschaftsleben in gleichem Maße wie die Reichsbahnen dienenden Privatbahnen lebensfähig zu erhalten. Dazu verlangt die Gerechtigkeit gemeinwirtschaftlicher Tarifbildung, daß kein Gut auf Kosten eines anderen Gutes befördert werden darf, daß also mindestens nicht absichtlich und dauernd eine Beförderung unter den Selbstkosten stattfindet. Dieser im Eisenbahnwesen geltende Grundsatz wird doch auch — das beweisen die wiederholten Erhöhungen des Posttarifs — von dem Herrn Reichspostminister vertreten.

Die Privatbahnen sind der Ansicht, daß für ihre Leistungen für Dritte mindestens die reinen Selbstkosten vergütet werden müssen, und daß dem entgegenstehende Abmachungen und Verträge, weil sie auch nach kaufmännischen Grundsätzen gegen Verkehrssitte und Rechtsgefühl verstoßen, null und nichtig sind. Dieser Rechtsstandpunkt, der neuerdings auch von der Reichseisenbahnverwaltung mit allem Nachdruck und aller Schärfe den Privatbahnen gegenüber zum Ausdruck gebracht wird, muß gerechterweise auch den um ihre Existenz schwer ringenden Privateisenbahnen ihren Interessenten gegenüber zugebilligt werden. Denn für die Privateisenbahnen ist auch die Reichspostverwaltung — darüber besteht kein Zweifel — Interessent, wie jeder andere. Die Reichseisenbahnverwaltung, auch dieses verdient hervorgehoben zu werden, ist entschlossen, bei Verlängerung von Verträgen usw. sich für etwaige Betriebsverluste für die zurückliegende Betriebszeit schadlos zu halten und nur unter dieser Bedingung zu weiteren Leistungen für Dritte bereit.

Aufgabe der Reichspostverwaltung bzw. der gesetzgebenden Körperschaften wird es sein, schnellstens Mittel und Wege zu

finden, um die zahlreichen, von den verschiedenen Privatbahnverwaltungen geltend gemachten Forderungen auf Ersatz des entstandenen Betriebsverlustes zu begleichen. In zweiter Linie müssen dann die vernichtend wirkenden, geradezu vorsintflutlichen Entschädigungssätze durch neue dergestalt ersetzt werden, daß

1. für den Postpäckereiverkehr die jeweilig in Geltung befindlichen Stückgutsätze des öffentlichen Verkehrs,
2. für Lauf- und Zeitmieten eine für das Nutzachskm festzusetzende Gebühr, für deren untere Grenze die jeweiligen Selbstkosten des Betriebes maßgebend sind, treten, während
3. die Kosten der Beleuchtung den Tagespreisen jeweilig anzupassen sind.

Aber Eile ist dringend geboten, denn der Kreis der notleidenden Bahnen wächst ständig. Bayern und Württemberg haben schon vor langer Zeit, wenn auch unwesentlich, die Gebühren erhöht. Nur die in Preußen gelegenen Bahnen marschieren hintenan.

Die Haftung der Eisenbahn für Verluste aus Fässern.

Von Rechtsanwalt **Sommerfeldt** in Essen.

Die Schadensersatzansprüche gegen die Eisenbahn wegen Beschädigungen von Fässern und Verlustes der in den Fässern enthaltenen Flüssigkeiten haben sich in der letzten Zeit ungewöhnlich vermehrt. Diese Erscheinung läßt sich nicht als zufällig bezeichnen. Sie muß eine bestimmte Ursache haben. Das Publikum und zum Teil auch die Gerichte neigen dazu, derartige Erscheinungen aus einer rohen Behandlung der Güter durch die Eisenbahnbediensteten in der in Betracht kommenden Zeit herzuleiten. Wenn man aber Gelegenheit hat, ältere Prozeßakten und ältere Gerichtsentscheidungen durchzulesen, so wird man finden, daß das Publikum vor 10 oder 15 Jahren genau so über die „neuerdings" eingetretene lieblosere Behandlung der Güter durch die Eisenbahnbediensteten klagt wie heute. In der Behandlung der Fässer auf der Eisenbahn kann somit die Ursache der ganz außerordentlichen Vermehrung der Ansprüche dieser Art nicht liegen.

Soweit ich habe beobachten können, und es wäre mir interessant zu erfahren, ob die Beobachtung auch sonst gemacht ist, ist die Ursache der Häufung der Schadensfälle in der Verschlechterung des Faßmaterials zu finden. Die Herstellungskosten und damit die Preise für Fässer sind so außerordentlich gestiegen, daß der Handel die gebrauchten Fässer bis zum äußersten ausnutzt und sie auch dann noch benutzt, wenn sie früher bereits längst als unbrauchbar verworfen waren. Bei neuen Fässern bewirken die gesteigerten Kosten des Materials und der Herstellung minderwertigere Arbeit, Verwendung geringwertigeren Holzes und Sparen an Material. Die Fässer sind infolgedessen den Anforderungen, welche die Eisenbahnbeförderung an sie stellt, nicht so gewachsen wie früher. Daß diese Verhältnisse und nicht die Behandlung während der Eisenbahnbeförderung die Ursache der Schadensfälle sind, ergibt sich auch daraus, daß die Häufung der Schadensfälle nicht in der ersten Revolutionszeit, in der allerdings auch auf der Eisenbahn manches drüber und drunter ging, eintrat, sondern erst jetzt einsetzte, nachdem die Auswirkung der — etwa im Winter 1919 — sprunghaft in die Höhe gegangenen Rohstoffpreise insbesondere Holzpreise, im gewerblichen Leben fühlbar wurde. Die Geschäftswelt spart seitdem an dem Faßmaterial nach Möglichkeit. Die Verluste, die notwendigerweise infolgedessen bei der Beförderung von Flüssigkeiten in Fässern eintreten müssen, sucht sie nach Möglichkeit auf die Eisenbahn abzuwälzen. Hierbei macht sie sich die der Eisenbahn nicht gerade günstigen gesetzlichen Bestimmungen, die vielfach durch eine der Eisenbahn nachteilige Auslegung dieser Gesetzesbestimmungen durch die Gerichte noch ungünstiger gestaltet werden, zunutze.

Es wird Sache der Bediensteten der Eisenbahn, die mit der Beförderung der Fässer befaßt werden, sein, durch aufmerksame Behandlung der Sendungen und Beachtung aller zugunsten der Eisenbahn ergangenen Vorschriften die Schadensersatzansprüche tunlichst abzuwenden. Die Bediensteten können hierdurch der Bahn Millionen sparen. Gefüllte Fässer, deren Beschaffenheit wegen Schmutzes oder aus anderen Gründen nicht erkennbar ist, dürfen nach der Ausführungsbestimmung II des § 62 EVO. nur angenommen werden, wenn der Mangel auf dem Frachtbrief anerkannt ist. Diese Bestimmung stellt keine Ausnahmeanordnung dar. Das gleiche gilt vielmehr nach § 62 Abs. 2 EVO. für alle Fälle, in denen der Zustand des Fasses mangelhaft ist, d. h. nicht geeignet erscheint, um den Gefahren der Beförderung standzuhalten. Hierher gehören: alte gebrauchte Fässer, Fässer mit schlechten (gebrochenen oder losen) Reifen, mit Daubenbrüchen und was der Mängel mehr sind. Hierher gehören z. B. auch sehr große Fässer (Stückfässer), bei denen die Reifen nicht durch Krampen gegen das Loslösen gesichert sind.

In allen diesen Fällen muß verlangt werden, daß der A b s e n d e r im F r a c h t b r i e f e den Mangel anerkennt. Die Art des Mangels muß genau bezeichnet werden. Wenn die Anerkennung des Mangels im Frachtbriefe durch den Absender erfolgt, so ist nach § 86 Abs. 1 Ziff. 2 EVO. die Eisenbahn von der Haftung für allen Schaden befreit, der aus der mit dem Mangel verbundenen Gefahr entsteht. Ohne ein solches Anerkenntnis ist die Rechtslage für die Eisenbahn ungünstiger. Nach § 84 EVO. haftet die Eisenbahn grundsätzlich für allen Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes während der Beförderung entsteht. Die Eisenbahn hat demgegenüber nachzuweisen, daß einer der Ausnahmefälle vorliegt, durch den ihre Haftung ausgeschlossen ist. Dieser Nachweis ist meistens sehr schwierig zu führen. Nun bestimmt § 86 Abs. 1 Ziff. 4 EVO., daß die Eisenbahn nicht haftet bei Gütern, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, außergewöhnliche Leckage zu erleiden, für den Schaden, der aus dieser Gefahr entsteht.

In der Rechtsprechung herrscht Streit darüber, ob Flüssigkeiten in Fässern zu den leicht verletzlichen Gütern im Sinne des § 86 Ziff. 4 EVO. zu rechnen sind. Die Mehrzahl der Gerichte hat es bisher angenommen, so Landgericht Kiel in der Entscheidung vom 10. 10. 18 (Soergel 20, 309), Landgericht I Berlin vom 24. 1. 16 (Eger XXXIII, 300), Ober-Landesgericht Kiel vom 12. 6. 19 und 9. 10. 19 (V. Z. 1920, S. 281), Ober-Landesgericht Hamburg (V. Z. 1920, S. 331); demgegenüber hat das Reichsgericht in der Entscheidung vom 14. 4. 20 (RGE. 98 S. 339) sich dahin ausgesprochen, daß es darauf ankomme, ob das Faß in gutem und für die Eisenbahnfahrt genügend widerstandsfähigem Zustande war, und ob es ordnungsmäßig verladen und befestigt war. Diesem Standpunkte des Reichsgerichts hat sich der Kommentar von Staub zum HGB. in der neuesten Auflage angeschlossen (Anm. 9 zu § 459). Bei der Stellung, die das Reichsgericht einnimmt, steht zu erwarten, daß eine Reihe von unteren Gerichten die Frage nicht mehr selbständig prüfen, sondern sich kritiklos dem Standpunkte des Reichsgerichts anschließen wird. Herr Büchler ist in dieser Zeitung (1920 S. 726) vom Standpunkte des Praktikers aus der Entscheidung des Reichsgerichts bereits entgegengetreten und hat nachgewiesen, daß sie erheblichen Bedenken unterliegt und sich mit den praktischen Erfahrungen, die mit der Beförderung derartiger Güter gemacht werden, nicht vereinigen läßt.

Die Entscheidung hält in der Tat einer kritischen Prüfung nicht Stand. Nach Ziffer 4 § 86 EVO. ist die Haftung der Bahn ausgeschlossen bei Gütern, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigungen, namentlich Bruch, außergewöhnliche Leckage zu erleiden, für den Schaden, der aus dieser Gefahr entsteht.

Es liegt ohne weiteres auf der Hand, daß Flüssigkeiten zu derartigen Gütern gehören. Anders als die meisten festen Güter, die ein Beharrungsvermögen besitzen, haben die Flüssigkeiten das Bestreben, auszufließen und auszulaufen. Wo sich nur eine Öffnung des Behältnisses (ein Loch, ein Riß, eine Spalte) findet, sickern, tropfen, sprudeln sie heraus. Nur das sie umgebende Behältnis hindert sie an dem Entweichen. Nach der erwähnten Entscheidung des Reichsgerichts vom 14. 4. 20 kommt es nun darauf an, ob das Faß, in dem sich die Flüssigkeit befindet, in gutem und für die Eisenbahnfahrt genügend widerstandsfähigem Zustande sich befunden hat. Das Reichsgericht sieht Flüssigkeit und Faß zusammen als Gut im Sinne des § 86 Ziff. 4 EVO. an und prüft die Beschaffenheit des Fasses, nicht der Flüssigkeit, für die Anwendbarkeit des § 86 Ziff. 4. Ich halte diesen Standpunkt nicht für richtig. Wenn auch nach der in Rechtsprechung und Schrifttum herrschenden Auffassung auch das Faß als Gut anzusehen ist, so ist wirtschaftlich und auch wohl im Sinne des § 86 EVO. das Gut die zu befördernde Flüssigkeit. Daß diese der besonderen Gefahr des Verlustes vermöge ihrer eigentümlichen, natürlichen Beschaffenheit ausgesetzt ist, bedarf keines Beweises. Damit ist aber die Anwendbarkeit des § 86 Ziff. 4 EVO. gegeben.

Wenn das Behältnis derartig ist, daß der Verlust aus der Gefahr des § 86 Ziff. 4 nicht entstehen konnte, so kann § 86 Ziff. 4 nicht angewendet werden. Das ist z. B. der Fall, wenn es sich um Flüssigkeiten in festverschlossenen Flaschen handelt; dagegen kann dasselbe von Fässern nicht behauptet werden. Zugunsten der Eisenbahn streitet hier die Vermutung des § 86 Abs. 2 EVO., wonach, wenn ein Schaden aus der Gefahr des § 86 Ziff. 4 entstehen konnte, vermutet wird, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist. Der praktische Kern dieser Bestimmung ist, daß nicht die Eisenbahn zu beweisen hat, daß das betreffende Behältnis schadhaft gewesen ist, sondern daß ihr bewiesen werden muß, daß das Behältnis derartig war, daß ein Ausfließen von Flüssigkeiten ausgeschlossen war. Wenn es sich um Flüssigkeiten in wohlverschlossenen Flaschen handelt, wird die Rechtsvermutung des § 86 Abs. 2 widerlegt sein. Für Flüssigkeiten in Fässern kann man gleiches nicht annehmen. Auch das bestgebaute Faß bietet keine unbedingte Sicherheit gegen das Auslaufen der Flüssigkeit. Selbst wenn man mit dem Reichsgericht das Faß als Gut im Sinne des § 86 Ziff. 4 ansehen will, so ist auch das Faß als solches, ganz unabhängig von der in ihm enthaltenen Flüssigkeit vermöge seiner eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr der Beschädigung ausgesetzt. Schon die eigenartige unförmige Gestalt des Fasses bedingt dies. Bei kleineren Fässern (etwa bis 350 l einschließlich) ist freilich die aufrechte Verladung zulässig. Größere Fässer so zu verladen, muß als fehlerhaft bezeichnet werden. (OLG Naumburg v. 31. 1. 12). Mögen derartige Fässer im Wagen noch so sorgfältig festgemacht sein, so können sie trotzdem bei der Beförderung mit ihren unvermeidlichen Erschütterungen ins Rollen geraten. Nicht nur Rangierstöße, sondern die Beförderung in langen Gefällstrecken mit gewöhnlichen Betriebsbremsungen können die schweren Fässer aus ihrer Lage bringen. Wenn die Fässer (ein gefülltes Stückfaß wiegt mehr als 20 Ztr.) mit Boden oder Dauben an andere Güter anecken, werden Beschädigungen entstehen, die ein Auslaufen der Flüssigkeit zur Folge haben. Starke Hitze läßt die Faßdauben eintrocknen und erzeugt Risse. Besonders gilt dies, wenn die Fässer bei Beförderung im offenen Wagen der Sonnenbestrahlung ausgesetzt sind. Große gefüllte Fässer haben durch die Schwere ihres Inhaltes einen außerordentlichen Druck auszuhalten. Sie strecken sich infolgedessen bei der Bahnbeförderung und werden schlanker. Dadurch werden die Reifen locker und verschieben sich nach den sich verjüngenden Seiten. Die Dauben verlieren ihren Halt und werden undicht. Dies gilt besonders, wenn die Reifen, was bei den großen Fässern notwendig ist, durch Krampen gegen das Verschieben nicht gesichert sind. Bei französischen Fässern, sogenannten Oxhoftfässern, ist zu beachten, daß sie möglichst leicht gebaut sind, besonders schwach sind sie in der Bauchgegend. Für sie besteht die Beförderungsgefahr besonders. Auch an die Undichtigkeit und die Lockerung der Spunde muß gedacht werden. Überschaut man alle Möglichkeiten, so kann man nicht anders sagen, als daß ein Faß ein Gut ist, das vermöge seiner eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr der Beschädigung im Sinne des § 86 Ziff. 4 ausgesetzt ist.

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, daß bei der Beförderung von Fässern in offenen Wagen auch § 86 Ziffer 1 anzuwenden ist. So hat das Landgericht Essen, Urteil v. 27. 9. 1920, in einem Falle, in dem auf offenem Wagen verladene Fässer angebohrt und beraubt worden sind, die Klage abgewiesen. Bei selbstverladenen Gütern kommt § 86 Ziffer 3 zur Anwendung. Es liegen verschiedene Entscheidungen vor, in denen aus diesem Gesichtspunkte gegen die Eisenbahn erhobene Klagen abgewiesen worden sind.

Das Reichsgericht hat in einem Urteil vom 11. Februar 1920 in Sachen Elektron gegen Eisenbahn, das m. W. bisher nicht veröffentlicht worden ist, die rechtliche Gestaltung im Falle der Versendung von Flüssigkeiten in sogenannten Kesselwagen oder Topfwagen geprüft und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß es sich in Wirklichkeit um ein unverpacktes Gut handelt, bezüglich dessen die Unverpacktheit im Frachtbrief durch die Bezeichnung „Kesselwagen", „Topfwagen", anerkannt ist. Das Reichsgericht hat demzufolge § 86 Ziffer 2 EVO. für derartige Sendungen für anwendbar erklärt. Die tatsächlichen Unterlagen, von denen das Reichsgericht bei den Kessel- und Topfwagen ausgeht, sind genau dieselben wie bei Faßsendungen. In Durchführung der Rechtsgedanken des Reichsgerichts muß man deshalb § 86 Ziffer 2 auf alle Faßsendungen anwenden. Das Anerkenntnis der Unverpacktheit liegt in der Bezeichnung des Gutes als Faß.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung der Rechte der Eisenbahn in Schadenfällen bildet eine sorgfältige und genaue Aufnahme des Sachverhalts. Die Formulare zur Aufnahme des Tatbestandes sind nicht recht praktisch, da sie zu einer oberflächlichen Erledigung verleiten. Ein genaues Befundprotokoll unter Angabe der Anschriften der als Zeugen in Betracht kommenden Bediensteten, soweit nicht wörtliche Wiedergabe der Angaben der wichtigsten Zeugen angebracht ist, erleichtert die prozessuale Durchführung erheblich.

Sparsame Wirtschaftsführung.

Vom Eisenbahnbetriebskontrolleur **Möller**, Mainz.

Die äußerst ungünstigen Betriebsergebnisse der Reichseisenbahnen zwingen zur Herabminderung notwendiger und zur Vermeidung unnötiger Ausgaben. Die nachstehenden Erörterungen sollen diesem Zweck dienen, indem einige Punkte aus dem weitverzweigten Gebiet des Betriebs- und Verwaltungsdienstes hervorgehoben werden, an denen m. E. der „Sparhebel" angesetzt werden kann.

1. Einschränkung der Drucksachen.

a) Nachweisung der Bedarfsleerwagenzüge, die im Bereich des deutschen Staatsbahnwagenverbandes zu befördern sind (Lwn), herausgegeben vom Eisenbahn - Zentralamt Berlin etwa alle 1—2 Jahre. Zur Vorbereitung dieses Druckstückes findet eine von allen Verwaltungen beschickte mehrtägige Konferenz statt, deren Kosten auf etwa 5000 ℳ zu veranschlagen sind. Die Druckkosten dürften sich auf rd. 60 000 ℳ, der Wert der zu ihrer Bearbeitung aufzuwendenden Zeit bei den Direktionen und dem Zentralamt auf rd. 10 000 ℳ belaufen; die Gesamtherstellungskosten betragen mithin rd. 75 000 ℳ. Das Druckstück ist m. E. in der jetzt vorliegenden Form entbehrlich. Die darin enthaltenen Fahrpläne stimmen zu einem erheblichen Teil schon bei Herausgabe der Nachweisung nicht mehr, da die häufig notwendig werdenden Fahrplanänderungen nicht berichtigt werden. In langjähriger praktischer Ausübung des Dienstes habe ich die Erfahrung gemacht, daß die Lwn von den äußeren Dienststellen nicht benutzt wird, da hier der Fahrplan genügende Auskunft gibt, welche Pläne zur Beförderung leerer Wagen vorhanden sind. Möglich, daß die Lwn von einigen leitenden Stellen für notwendig gehalten wird; erfahrungsreiche Beamte verschiedener Eisenbahndirektionen sprachen ihr jedoch gelegentlich eines Meinungsaustausches jede Daseinsberechtigung ab. Schlägt man zwischen beiden Meinungen den Mittelweg ein und erkennt an, daß die Lwn manches Beachtenswerte enthält, was bei ihrem Wegfall in irgendein anderes Druckstück aufgenommen werden müßte, so kommt man zu dem Vorschlag, sie so zu gestalten, daß sie für einen längeren Zeitraum benutzbar ist, und daß Neuausgaben nur etwa alle 5—10 Jahre erforderlich werden. Beschränkt man sich z. B. im Zugverzeichnis auf die notwendigsten Angaben und läßt die dem fortwährenden Wechsel unterworfenen Fahrzeiten weg (für die nur der jeweilige Fahrplan maßgebend ist), so würde folgende Gestaltung denkbar sein:

Aus den Bezirken	Leitungsweg	Vorbehaltene Zugnummern	Mindestzahl der vorzusehenden Lwz-Pläne	Ungefähre Reisedauer in Stunden	Bemerkungen
	a) Nach dem Ruhrbezirk:				
Mainz	Bischofsheim — Oberlahnstein—Troisdorf—Wedau	33213 33225	4	14	
Erfurt	Gerstungen — Bebra — Cassel-V. — Geisecke (Ruhr)	31400 31408	4	16	
usw.					
	b) Nach Oberschlesien:				
Hannover	Seelze — Lehrte — Braunschweig — Falkenberg — Kohlfurt usw.	33211 33217	2	44	
usw.					

Die durch diese Änderung zu erzielenden Vorteile sind: Beschränkung des Umfangs auf etwa ein Drittel der jetzigen Druckstärke und langjährige Gültigkeitsdauer. (Berichtigungen werden selten notwendig und können den beteiligten Stellen schriftlich bekanntgegeben werden.)

b) Allgemeine Fahrordnung: (Eingeführt und bei jedem Fahrplanwechsel neu herausgegeben von den früheren preußischen Direktionen, von den süddeutschen Verwaltungen dagegen nicht.) Sie wird in weiten Kreisen des beteiligten Personals für überflüssig gehalten. Daß sie vom Streckenkundigen Fahrpersonal und vom Stationspersonal nicht gebraucht wird, kann wohl nach praktischen Erfahrungen als sicher angenommen werden. Als Hilfsmittel zur Erlangung der Streckenkunde dürfte sie in folgender veränderter Form genügen: Läßt man Spalte 1 (Bezeichnung der Züge) künftig wegfallen, oder faßt die darin enthaltenen Angaben unter Weglassung der Zugnummern etwas allgemeiner, so kann die Vorschrift für eine Reihe von Jahren ihre Gültigkeit behalten, und die bisherigen jährlich zweimaligen Neuausgaben werden erspart.

c) Wartezeitenvorschriften: Diese ebenfalls zweimal jährlich neu aufzulegende Drucksache könnte wohl entbehrlich gemacht werden, wenn man die darin enthaltenen Bestimmungen allgemeiner Art im Anhang zum Fahrplanbuch, die Wartezeiten der einzelnen Züge dagegen im Fahrplanbuch am Fuße des Fahrplans unterbringt, z. B.:

$$\text{Wz Eisenach } \frac{10}{802\ (30)}$$

Das heißt, der im Kopfe des Fahrplans genannte Zug wartet in Eisenach 10 Minuten auf Pz. 802, wenn dieser nicht mehr als 30 Min. Verspätung hat. Freier Raum zu diesen kurzen Fußbemerkungen ist bei allen Fahrplänen vorhanden. Wird der Fahrplan eines Zuges geändert, so hätte künftig der bearbeitende Fahrplanbeamte auch gleich die Wartezeit nachzuprüfen und die etwaige Änderung derselben mit der Fahrplanänderung bekannt zu geben.

d) Gedruckte Diensteinteilungen für Zug- und Lokomotivpersonal werden von einzelnen Direktionen nicht mehr herausgegeben, während sie eine Anzahl anderer Direktionen nach wie vor herstellen läßt. Sie können m. E. ohne jeden Nachteil wegfallen, da sie schon bei der Ausgabe vielfach nicht mehr stimmen. Man fordere Berichte aller Eisenbahndirektionen darüber ein, um die Erfahrungen derjenigen Eisenbahndirektionen, die schon bisher auf die Drucklegung verzichtet haben, verwerten zu können.

e) Die Verteilungslisten über das gesamte Fahrplanmaterial sollten einer sehr scharfen Prüfung unterzogen werden, um der Verschwendung, die bei Verteilung des teuren Materials teilweise noch getrieben wird, ein Ende zu machen. Man vermeide ferner in jedem Druckstück alle überflüssigen Angaben und wende diejenige Form der Darstellung an, die am wenigsten Raum beansprucht. Es ist z. B. nicht einzusehen, daß eine Eisenbahndirektion zu ihrem Heft 4 der Güterbeförderungsvorschriften 117 + 58 = 175 Druckseiten nötig hat, während eine andere Eisenbahndirektion mit gleicher Betriebslänge und sehr starkem Güterzugverkehr mit 91 Druckseiten auskommt. Ferner ist kein Grund dafür erkennbar, weshalb eine andere Eisenbahndirektion im genannten Heft 4 bei etwa 70% aller aufgeführten Güterzüge die Benutzungsvorschrift „Wagen aller Art“ drucken läßt, denn es ist ja eigentlich selbstverständlich, daß ein Zug Wagen aller Art befördern darf, wenn keine Beschränkungen in den Güterbeförderungsvorschriften enthalten sind. Der Spaltenbau dieses Heftes 4 ist nicht bei allen Eisenbahndirektionen einheitlich. Die beste Raumausnutzung und Übersichtlichkeit scheint mit nachstehender Form erreichbar zu sein, die in dem mir vorliegenden Heft 4 einer Eisenbahndirektion angewendet ist:

Gattung und Nr.	Zug- Strecke	Zug- Zusammenstellung	Bemerkungen
Bd D 7528	[Köln-Eifeltor-] Bingen-Bischofsheim	1. Bingen und U. 2. Aschaffenburg u. Mannheim bunt.	Wird in Brühl ausgelastet

usw.

Die Spalte Bemerkungen enthält u. a. auch die Beschränkungen in der Benutzung der Güterzüge, Angaben über Vormeldung u. dgl. (Druckstärke nur 84 Seiten).

2. Beseitigung aller nicht unbedingt nötigen Meldungen, Nachweisungen und sonstigen regelmäßig wiederkehrenden Berichte.

Hier muß m. E. die Ausmerzung von oben her einsetzen, weil jede Dienststelle oder Behörde eine von ihr zu erstattende Meldung solange für notwendig hält, wie sie von einer höheren Stelle angeordnet ist. Ein Beispiel zur näheren Erläuterung:

Das Eisenbahn-Zentralamt fordert von allen Eisenbahndirektionen täglich telegraphische Meldung des Dienstkohlenbestandes, was folgende Wirkung hat:

Etwa 500 Verbrauchsstellen im Deutschen Reich ermitteln täglich den Bestand. Aufwand je ½ Arbeitsstunde zu 3 ℳ	1500 ℳ
500 Telegraphen- oder Telephonbeamte geben die Meldung an die D. weiter. Wert der Arbeitszeit . .	300 „
Etwa 30 Beamte (aller D.) stellen die Meldungen der Verbrauchsstellen zusammen, je ½ Stunde	120 „
Übermittlung von 30 Telegrammen täglich von den D. nach Berlin, Aufnahme, Bestellung durch Boten .	100 „
Papierverbrauch täglich etwa	30 „
Zusammen	2050 ℳ

Es ist somit zur Ausführung der an sich einfach erscheinenden Sache werktäglich für 2000 ℳ und an 300 Arbeitstagen für rd. 600 000 ℳ Arbeit zu leisten. Ob der Nutzen dieser Arbeit dem Aufwand entspricht, kann zwar von Außenstehenden nicht beurteilt werden, man sollte jedoch annehmen, daß, solange der Kohlenbestand einer Direktion eine gewisse Reichweite hat (etwa über 10 Tage), die monatlich zweimal zu erstattenden schriftlichen Meldungen genügen müßten, da die Versanddispositionen doch jedenfalls für einen längeren Zeitraum (monatlich) getroffen werden.

Wenn die gegenwärtig überall tätigen Sparkommissionen und alle Behörden und Beamten, denen es mit der „sparsamen Wirtschaftsführung“ wirklich ernst ist, einmal gründlich alle Zweige des Eisenbahndienstes nach überflüssigem Schreibwerk absuchen, werden sie sicherlich reichen Erfolg haben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Haushalt der Reichseisenbahnen für 1921.** Im ordentlichen Haushalt betragen die Einnahmen 27 604 Millionen (+ 12 640 Millionen gegen 1920), die Ausgaben 31 182 Millionen (+ 1819 Millionen), so daß zur Deckung des Fehlbetrages ein Reichszuschuß von 3578 Millionen erforderlich ist. Für 1920 betrug der Reichszuschuß 14 400 Millionen. Veranschlagt sind die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 5300 Millionen (+ 1365 Millionen), aus dem Güterverkehr 21 500 Millionen (+ 10 801 Millionen). Dabei sind die Mehreinnahmen aus der am 1. April 1921 eintretenden Erhöhung der Gütertarife und aus der kurze Zeit später in Kraft tretenden Erhöhung der Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife eingerechnet. Durch Vermehrung der Betriebseinnahmen um 12 639 Millionen, der eine Ausgabevermehrung von nur 1513 Millionen gegenübersteht, wird der Fehlbetrag im ordentlichen Haushalt um fast 11 000 Millionen vermindert.

Die persönlichen Ausgaben stellen sich in der Gesamtsumme auf 1086 Millionen (+ 405 Millionen), Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsstoffe erfordern 5434 Millionen, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 4098 Millionen, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen 8166 Millionen (+ 523 Millionen). An Fahrzeugen sollen aus Mitteln des ordentlichen Haushalts beschafft werden: 806 Lokomotiven und Triebwagen, 980 Personenwagen, 235 Gepäckwagen und 8580 Güterwagen im Gesamtwert von 2263 Millionen (im Jahre 1920 betrug der Gesamtwert 10 115 Millionen, wofür beschafft werden sollen 2820 Lokomotiven, 3659 Personenwagen, 1824 Gepäckwagen, 54 555 Güterwagen). Diese Fahrzeuge bilden den Ersatz für die ordnungsmäßige Ausmusterung im Jahre 1921. Aus allgemeinen Reichsmitteln, die als Ersatz für Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen sind, die an den Feindbund abgeliefert oder in Verlust geraten sind, sollen beschafft werden 900 Lokomotiven, 1344 Personenwagen, 1000 Gepäckwagen und 11 378 Güterwagen im Gesamtwerte von 2830 Millionen. Sollten wegen der Abgabe von Fahrzeugen auf Grund des Friedensvertrages oder aus anderen Gründen weitere Be-

schaffungen notwendig werden, so bleibt die Anforderung der hierfür erforderlichen Mittel vorbehalten.

Die Reichseisenbahnen haben die vom Reiche in Anrechnung auf den Erwerbspreis der Eisenbahnen übernommenen schwebenden und fundierten Schulden der Länder, ferner die Fehlbeträge der Rechnungsjahre 1920 und 1921, die Mehrausgaben im außerordentlichen Haushalt dieser Rechnungsjahre u. a. m. zu verzinsen; dafür sind erforderlich 2230 Millionen (+ 300 Millionen).

Im außerordentlichen Haushalt, dessen Bedarf auf 3130 Millionen veranschlagt ist, sind zur Deckung 3126 Millionen (+ 1142 Millionen) Zuschuß erforderlich. Der Gesamtzuschuß beim ordentlichen und außerordentlichen Haushalt beträgt 6704 Millionen (— 9679 Millionen).

Das Personal ist für 1921 auf insgesamt 997 721 Köpfe oder 46 658 weniger als für 1920 veranschlagt. Trotz der Zunahme der Verkehrs- und Betriebsleistungen und trotz der durch Neueröffnungen um rund 110 km größeren Betriebslänge soll eine Verminderung des Personals in dem angegebenen Umfange erreicht werden.

Im ordentlichen Haushalt der Reichseisenbahnen für 1920 betragen die fortdauernden Ausgaben 29 400 Millionen gegen 7500 Millionen im Vorjahre, die Einnahmen 15 000 Millionen gegen 5900 Millionen im Vorjahre. Gegen das Jahr 1919 sind höher die fortdauernden Ausgaben um 21,8, die Einnahmen um 9,1, der Zuschuß um 12,7 Milliarden. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind veranschlagt auf 8985 Millionen (+ 2300 Millionen), aus dem Güterverkehr 10 700 Millionen (+ 6716 Millionen). Die persönlichen Ausgaben erfordern 9728 Millionen (+ 6503 Millionen). Die Erhöhung des durchschnittlichen Lohneinkommens verursacht für 1920 eine Mehrausgabe von rund 1000 Millionen. Der Bedarf für die Erneuerung des Oberbaus stellt sich um 1644 Millionen Mark höher als im Jahre 1918. Die Zinsen für a) 16 900 Millionen schwebende Schulden, b) 13 200 Millionen fundierte Schulden der Länder, c) für Fehlbeträge in 1920 betragen insgesamt 1930 Millionen. Die Verzinsung des Restkaufgeldes (8900 Millionen) erfordert 377 Millionen.

— **Sonderzugverkehr nach Oberschlesien.** Zu der bevorstehenden Abstimmung in Oberschlesien hat die Eisenbahnverwaltung zur Sicherstellung der rechtzeitigen Beförderung und des Eintreffens im Abstimmungsgebiete selbst umfangreiche Maßnahmen getroffen. Den Schwerpunkt des eigentlichen Abstimmungsverkehrs, der mit dem 8. d. M. einsetzt, bildet ein Sonderzugprogramm von etwa 250 Sonderzügen aus allen Gegenden Deutschlands. Die Stimmberechtigten aus Ostpreußen gelangen zum Teil über den Seeweg Pillau-Swinemünde nach Berlin, von wo aus ihre Weiterbeförderung in Sonderzügen erfolgt, oder sie benutzen die Schnellzüge Ostpreußen-Berlin. Jeder Sonderzug hat einen entsprechenden Gegenzug, so daß diejenigen Reisenden, die zuerst in das Abstimmungsgebiet befördert werden, auch zuerst wieder die Rückreise antreten können. Die Abstimmungsfahrscheine werden nur durch die beteiligten Organisationen ausgegeben und lauten auf bestimmte Tage und Züge in beiden Fahrtrichtungen. Zur glatten Durchführung des Abstimmungsverkehrs wird, wie wir erfahren, die Eisenbahnverwaltung eine scharfe Kontrolle über die Einhaltung des Tages und Zuges ausüben.

Jeder Zug wird etwa 850 bis 1000 Reisende befördern. Trotz der hierdurch bedingten Länge der einzelnen Züge wird für die ausreichende Erwärmung der Wagenabteile durch Einstellen besonderer Heizkesselwagen Sorge getragen werden. Ebenso wird auch dafür gesorgt werden, daß die Wagen gut im Stand und gut beleuchtet sind. Auch für eine ausreichende Verpflegung während der Reise ist gesorgt, besondere Rücksicht ist hierbei bei der Bemessung der Aufenthalte auf den Verpflegungsstationen genommen worden. An der Grenze des Abstimmungsgebietes findet eine Kontrolle statt. Die Sonderzüge werden mit größter Pünktlichkeit verkehren können, da sie bei der Beförderung den Vorrang vor allen übrigen Schnell-, Personen- und Güterzügen haben.

— **Verkehrslage im Ruhrrevier.** Wenn auch besondere Schwierigkeiten in der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes im Ruhrbezirk in der vergangenen Woche nicht vorhanden waren, so mußte eine kleine Einschränkung in der Wagengestellung doch beibehalten werden, weil infolge des weiteren Sinkens des Rheinwasserstandes das Frachtenaufkommen so hoch war, daß der Andrang bei voller Wagengestellung nicht hätte bewältigt werden können. Der Verkehr nach Norden und Osten, das sind die Linien, die von dem Übergange des Rheinwasserverkehrs auf die Bahn nicht berührt werden, wurde in verstärktem Maße abgewickelt. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt 25 833 Wagen (gerechnet zu 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 21 533 Wagen (Höchstleistung am 18. Februar 23 450 Wagen). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 17 898 Wagen. Die Lagerbestände haben von 1 004 134 auf 976 003 t abgenommen. Der Rheinwasserstand geht anhaltend weiter zurück, infolgedessen haben die Einschränkungen in der Abladung erheblichen Umfang angenommen. Bei Ralzig liegen große Mengen Kähne, die zu tief abgeladen haben und infolgedessen vor der Fahrt durch die Gebirgsstrecke geleichtert werden müssen. Der Kahnraum wird infolgedessen täglich knapper, ebenso die Schleppkraft. Immerhin konnten an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen noch arbeitstäglich 33 131 (35 025) t umgeschlagen werden. Die Umschlagleistung in den Kanalzechenhäfen erfuhr sogar eine geringe Steigerung von 32 005 auf 32 270 t.

— **Zur Tariferhöhung der Eisenbahnen.** Der bayerische Landeseisenbahnrat faßte in der Angelegenheit der von der Reichseisenbahnverwaltung geplanten Tariferhöhung (vgl. Nr. 8, S. 147 d. Ztg.) eine Entschließung, derzufolge er sich der Notwendigkeit einer neuerlichen Erhöhung nicht verschließt, jedoch mit Rücksicht auf die aus einer solchen sich ergebenden wirtschaftlichen Wirkungen die dringende Bitte erhebt, bei der Tariffestsetzung die Schwierigkeiten der Volksernährung möglichst zu berücksichtigen und über eine durchschnittliche Erhöhung von 65 % bei den Gütertarifen und von rund 30 % bei den Personentarifen nicht hinauszugehen, weiteren Erhöhungen künftig mit allem Nachdruck entgegenzuwirken und auf die Durchführung von Ersparungen in genauer Würdigung aller Verhältnisse mit Energie Bedacht zu nehmen. Weiter ersucht der Landeseisenbahnrat den Ausnahmetarif VI (Kohlen) weiter dadurch zu ermäßigen, daß für Entfernungen über 400 km die Anstoßsätze geringer festgesetzt werden und Nahrungs- und Düngemittel von Tariferhöhungen auszuschließen.

— **Zur Mustermesse in Leipzig** bringt die Eisenbahndirektion Halle eine Zusammenstellung aller in diesem Jahre zur Frühjahrsmesse verkehrenden Sonderzüge. Nach dieser Zusammenstellung wird in der Zeit vom 3. bis zum 12. März zwischen Berlin und Leipzig täglich in jeder Richtung ein Zug gefahren. Der Sonderzug in der Richtung nach Leipzig fährt vom Anhalter Bahnhof um 7.50 vorm. ab, hält nur um 9.27 in Bitterfeld und trifft in Leipzig um 10.41 vorm. auf dem Leipziger Hauptbahnhof ein. Der Zug in der Gegenrichtung fährt um 6.14 abends von Leipzig ab, trifft um 9.28 abds. in Berlin ein und hat auf folgenden Zwischenstationen Aufenthalt: Delitzsch, Bitterfeld, Wittenberg, Jüterbog und Groß-Lichterfelde-Ost. Vom 4. März ab verkehrt noch ein zweites Zugpaar, ab Anhalter Bahnhof 8.36 vorm., an Leipzig 11.39 vorm., der auch auf den vorgenannten Zwischenstationen hält; und in der Gegenrichtung ab Leipzig 4.47 nachm., an Berlin 7.50 abds., letztgenannter Zug hat nur in Bitterfeld Aufenthalt. Alle Züge sind zuschlagpflichtig. Bei der Hinfahrt werden nur Fahrkarten bis nach Leipzig ausgegeben. Zur Bewältigung des erfahrungsgemäß starken Reiseverkehrs zur Messe werden außerdem von Aachen, Düsseldorf, Köln, Frankfurt (Main), Stuttgart, Ludwigshafen, Mannheim, München, Breslau, Münster und Hamburg an bestimmten Tagen Schnellzüge mit Kurswagen und an einigen Tagen sogar Schlafwagen gefahren werden.

— **Die Einheitsklasse auf den Berliner Stadtbahnen** ist schon wiederholt Gegenstand eingehender Beratungen im Reichsverkehrsministerium gewesen. Eine Reihe Erwägungen haben aber, wie wir der „Deutschen Allgemeinen Zeitung“ entnehmen, dazu geführt, daß von der angestrebten Vereinfachung Abstand genommen worden ist. Da die verfügbaren Wagen 3. Klasse nicht ausreichen, müßten zur Durchführung der Einheitsklasse alle verfügbaren Wagen 2. Klasse umgebaut werden. Die hierfür aufzuwendenden Mittel können aber zurzeit nicht aufgebracht werden. Als weiterer Grund für die Beibehaltung des Zweiklassensystems auf den Vorortbahnen soll dieser ausschlaggebend sein: Der durch die Abschaffung der 2. Wagenklasse bedingte Ausfall erheblicher Mehreinnahmen müßte unbedingt eine Steigerung der heute noch verhältnismäßig billigsten Beförderung in der dritten Wagenklasse nach sich ziehen.

— **Neue Frachtbriefmuster.** Infolge der voraussichtlich zur Einführung gelangenden Güterversicherung werden geringe Änderungen des Frachtbriefmusters und der Eisenbahnpaketkarte notwendig. Die Eisenbahnverwaltung empfiehlt daher, bei Beschaffung oder Neudruck von Frachtbriefen den Bedarf nur für kürzere Zeit zu decken.

— **Neuordnung der Reichseisenbahnen.** In dieser Frage faßte die Vereinigung süddeutscher Handelskammern auf Grund eines eingehenden Referats von Reg.-Rat

Endreß (Mannheim) und näherer grundsätzlicher Darlegungen über die Stellungnahme des Württembergischen Handelskammertags durch dessen Geschäftsführer Dr. Klien auf dessen Antrag einstimmig folgenden Beschluß:

„Die Vereinigung erblickt in der Sanierung des deutschen Eisenbahnwesens eine der wichtigsten und unentbehrlichsten Voraussetzungen zum Wiederaufbau des deutschen Wirtschaftslebens. Die derzeitigen ernsten finanziellen Schwierigkeiten der Reichseisenbahnen — die sich aus der ungeheuren Überlastung und Abwirtschaftung der Eisenbahnen während des Krieges, aus der finanziellen Überlastung der Reichseisenbahnen bei der vertraglichen Überführung des bundesstaatlichen Eisenbahnbesitzes auf das Reich, aus der Schwächung der Eisenbahnen durch die Wirkungen des Friedensvertrages, aber auch aus den gesamtwirtschaftlichen Verhältnissen unserer Zeit, wie sie sich aus Revolutions- und Übergangswirtschaft ergeben haben und in einer ungeheuren Preissteigerung der Materialkosten wie auch der Personalkosten zum Ausdruck kommen — können dauernd niemals durch ständige Tariferhöhung, sondern nur durch gründliche Reorganisation beseitigt werden. Solange diese Reorganisation noch nicht vollzogen ist und Tariferhöhungen nicht entbehrt werden können, müssen sie als befristete Notmaßnahmen eintreten und zur Vermeidung schwerer Schädigung des Wirtschaftslebens auf das geringstmögliche Maß beschränkt bleiben. Aber auch diese Neubelastung sollte erst dann in Kraft gesetzt werden, wenn sich die Wirkung der letzten Tariferhöhung vom Dezember 1920 einigermaßen mit Sicherheit übersehen läßt, wenn der im Gang befindliche Preisabbau — der nicht durch einschneidende Tariferhöhungen unterbrochen werden sollte — überblickt werden kann, und wenn das Ergebnis der Verhandlungen über die unerfüllbaren Pariser Forderungen, von dem der wirtschaftliche Wiederaufbau abhängig ist, feststeht.

Bei der Reorganisation der deutschen Eisenbahnen ist an dem System der Reichseisenbahnen selbst grundsätzlich festzuhalten. Aufs nachdrücklichste wendet sich die Vereinigung gegen Vorschläge, die eine unmittelbare oder indirekte Zerschlagung des deutschen Eisenbahnbesitzes oder die Überführung der Reichseisenbahnen in gemischtwirtschaftliche oder gar privatwirtschaftliche Gebiete anstreben. Im Interesse einer einheitlichen deutschen Wirtschaftspolitik ist neben der starken, zielbewußten Zusammenfassung des deutschen Eisenbahnbesitzes die Ermöglichung einer gesunden Dezentralisation in dem Sinne anzustreben, daß angemessen große Eisenbahnverwaltungsbezirke (im Rahmen erweiterter Kompetenzen und einheitlicher Richtlinien seitens des Reichsverkehrsministeriums) eine größere Selbständigkeit und Beweglichkeit zur Anpassung an die für die einzelnen Wirtschaftsgebiete bestehenden besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse erhalten.

Zur sorgfältigen Vorbereitung der von der Vereinigung südwestdeutscher Handelskammern geforderten grundlegenden Reorganisation der Verwaltung der Finanzen des deutschen Eisenbahnwesens sind die fähigsten Eisenbahnfachmänner zu berufen und die Mitwirkung maßgebender Vertreter von Industrie, Handel und Bankwelt (zur Wahrung verstärkter Beobachtung kaufmännischer Grundsätze) sicherzustellen."

— **Beuthaufgabe.** Die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft hat als Beuthaufgabe für das Jahr 1921 die Bearbeitung des Entwurfs zu Anlagen für die wirtschaftliche Verwertung des Eisenbahnschrotts bestimmt. Um einen Teil (etwa 70 000 t) des bei den deutschen Eisenbahnen gewonnenen Schrotts nutzbringender als bisher zu verwerten, soll etwa die Hälfte zu Blechen und dergleichen ausgewalzt oder umgeschmiedet, die andere Hälfte in Elektrostahl zu Stahlformguß für Eisenbahnzwecke verwendet werden. Das Walzwerk ist elektrisch anzutreiben, wobei eine ausreichende Wasserkraft von 20 m Gefälle zur Verfügung steht. Eine Dampfkraftanlage von einem Drittel der Wasserleitung ist als Aushilfe vorzusehen. Bei allen Anlagen ist möglichste Ersparnis an menschlicher Arbeitskraft anzustreben.

Die Beteiligung steht auch Fachgenossen frei, die nicht Mitglieder der Gesellschaft sind, aber zur Zeit der Ablieferung der Ausarbeitung die Mitgliedschaft der Gesellschaft erlangt haben. Die Arbeiten sind bis zum 7. Oktober 1921 an die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, Berlin SW., Lindenstr. 99, einzusenden. Regierungsbauführer, die wünschen, daß ihre Bearbeitung der Preisaufgabe zur Annahme als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufach dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, dem sächsischen Finanzministerium oder dem hessischen Ministerium der Finanzen von der Gesellschaft eingereicht werde, haben das zu vermerken. Das Ausschreiben ist in Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen, Jahrgang 1921, 1. Heft, veröffentlicht.

— **Personalnachrichten.** Beim Reichsverkehrsministerium ist der Oberregierungsbaurat M a r t i n zum Ministerialrat ernannt worden.

Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Oberregierungsrat B r ü c k n e r, bisher in Erfurt, ist zur Eisenbahndirektion nach Altona versetzt. — Einberufen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbahnbaufaches Rudolf L a v e z z a r i bei der Eisenbahndirektion in Cassel und August H e n k e s bei der Eisenbahndirektion in Hannover.

Der mit dem Titel und Rang eines Regierungsdirektors bekleidete Oberregierungsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Wilhelm S t a b y ist zum Ministerialrat des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, in etatsmäßiger Weise befördert worden.

Der Regierungs- und Baurat beim Maschinentechnischen Büro der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden Reinhold Leo Adalbert S c h u l z ist zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin versetzt worden.

Österreich.

— **Erfahrungen aus Betriebsunfällen.** Zu dem in Nummer 6, Seite 108, der Vereinszeitung unter dieser Überschrift erschienenen Aufsatz von Dr.-Ing. Uhlich geht uns vom Bundesministerium für Verkehrswesen folgende Mitteilung zu:

Der Verfasser dieses Aufsatzes spricht den Gedanken aus, man möge die Unfälle, so betrüblich sie sind, wenigstens dadurch segensreich wirken lassen, daß aus ihnen weite Kreise Erfahrung schöpfen können zur Verhütung neuer Unfälle. Zu diesem Zwecke schlägt der Verfasser unter anderem vor; „In regelmäßigen Zeitabständen werden, etwa als Anlage zu den Amtsblättern, Zusammenstellungen bemerkenswerter Vorkommnisse dem gesamten Personale bekanntgegeben mit kurzem Hinweise auf die einschlägigen Bestimmungen, in einzelnen Fällen auch mit Anleitungen, wie trotz des herannahenden Unfalles nachteilige Folgen doch noch hätten verhütet werden können."

Dieser sehr begrüßenswerte Vorschlag ist im Bereiche der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung bereits seit Jahren verwirklicht. Das frühere k. k. Eisenbahnministerium hat, nachdem eine Anzahl von Staatsbahndirektionen im eigenen Wirkungskreise an die Verfassung und Ausgabe von „Unterrichtsblättern" geschritten war, in der Erwägung, daß die möglichste Verbreitung der Kenntnisse über die Ursachen vorgekommener Unfälle u. dgl. das sicherste Vorbeugungsmittel für die Vermeidung gleicher oder ähnlicher Ereignisse bilde, im Jahre 1900 einheitliche Grundsätze für die Erstellung der Unterrichtsblätter aufgestellt und sämtlichen unterstellten Staatsbahndirektionen die jeweilige Herausgabe solcher Unterrichtsblätter aufgetragen. Der unter dem 26. Januar 1900 ergangene Erlaß hatte folgenden Wortlaut:

„Die von einzelnen k. k. Staatsbahndirektionen bereits geübte Herausgabe von Unterrichtsblättern als Beilage zum Amtsblatte wird hiermit für alle k. k. Staatsbahndirektionen als obligatorisch erklärt. In den Unterrichtsblättern sind die einzelnen Eisenbahnunfälle und Betriebsereignisse mit ihren Ursachen und Wirkungen in klarer und leicht verständlicher Form zu beschreiben und, anschließend daran, jene Stellen der einschlägigen Instruktionen und Vorschriften, gegen welche hierbei verstoßen wurde, zu bezeichnen. Für die Form dieser Mitteilungen und für die Anordnung des Stoffes hat das im Anhange beigegebene Muster*) zur Richtschnur zu dienen.

Der Stoff für die Unterrichtsblätter ist einerseits den Erhebungsakten über die im Amtsbezirke vorgekommenen Eisenbahnunfälle und Betriebsereignisse, andererseits den von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen an die Bahnverwaltungen gerichteten Erlassen, womit fallweise jene Unfälle und Betriebsereignisse bekanntgegeben werden, welche bezüglich ihrer Ursachen und Eigenart neue Momente bieten, zu entnehmen, wobei aber eine Wiederholung desselben Falles zu vermeiden ist. Außerdem haben die k. k. Staatsbahndirektionen die Unterrichtsblätter gegenseitig auszutauschen und daraus auch jene Fälle, welche nicht aus den Erlassen der k. k. Generalinspektion hervorgehen, in die Beilage des eigenen Amtsblattes aufzunehmen. Die Unterrichtsblätter sollen zunächst den Dienstvorständen des exekutiven Betriebsdienstes zur Orientierung dienen, ob bei diesen rücksichtlich des eigenen Dienstzweiges in der Auffassung und

*) Als Muster war der Abdruck eines Unterrichtsblattes der St. B. D. Linz beigegeben, die als erste solche Unterrichtsblätter herausgegeben hatte.

Anwendung der Instruktionsbestimmungen volle Klarheit herrscht. Überdies sollen aber die Unterrichtsblätter auch zur Belehrung des übrigen beim exekutiven Betriebsdienste in Verwendung stehenden Personals dienen, und es ist für die Erreichung dieses Zweckes seitens der k. k. Staatsbahndirektionen in geeigneter Weise vorzusorgen; insbesondere ist diesbezüglich die entsprechende Benutzung der Unterrichtsblätter bei der zufolge Erlasses vom 17. Mai 1898, Z. 4578, vorzunehmenden Schulung und Prüfung des Personals zu verfügen. Die k. k. Staatsbahndirektionen haben auch dafür zu sorgen, daß die Dienststellen der Exekutive mit der entsprechenden Anzahl der Unterrichtsblätter beteilt werden."

Im Anschluß sei noch darauf hingewiesen, daß die österreichische Staatseisenbahnverwaltung späterhin auch für den kommerziellen Dienst eine ähnliche Einrichtung durch Einführung von Belehrungsblättern für den Transport- und Reklamationsdienst geschaffen hat. Der einschlägige Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 25. Februar 1913 lautet:

„Nach Art der mit dem Erlasse vom 26. Januar 1900 eingeführten Unterrichtsblätter, durch welche einzelne Eisenbahnunfälle und Betriebsereignisse unter Erörterung ihrer Ursachen und Wirkungen dem Personal zur Kenntnis gebracht werden sollen, sind künftig von sämtlichen Direktionen auch Belehrungsblätter für den Transport- und Reklamationsdienst als Beilage zu den Amtsblättern in zwangloser Folge herauszugeben. Der Stoff für diese Belehrungsblätter ist den bei der Aktenbehandlung in den Direktionen, insbesondere bei den Gruppen für den Reklamationsdienst, dann den bei der aktiven Kontrolle und bei den Stationsrevisionen gemachten Erfahrungen über wiederholte folgenschwere oder eigenartige Verstöße gegen die bestehenden Vorschriften für den kommerziellen Dienst zu entnehmen und durch instruktive Schilderung des einzelnen konkreten Falles zur Belehrung des Personales zu verwerten. Die Belehrungsblätter sind, ebenso wie die eingangs erwähnten Unterrichtsblätter, dem beteiligten Personale nachweislich zur Kenntnis zu bringen. Die Dienstvorstände und Schulbeamten haben jeden einzelnen veröffentlichten Fall zum Anlaß eingehender Erörterung, Aufklärung und Belehrung zu nehmen und namentlich auf die in ähnlichen Fällen zu vermeidenden Fehler hinzuweisen. Betreffs der äußeren Form sind die für die Unterrichtsblätter aufgestellten Muster sinngemäß zu verwerten."

— **Die Kohlenlage** (vgl. auch die nachstehende Mitteilung). Die Belieferung Österreichs mit Kohle ist in den letzten Wochen stark zurückgegangen. Die Ausfälle in der Anlieferung bewegen sich zwischen 7000 und 10 000 t oberschlesischer Kohle. Die Südbahn, die verhältnismäßig wenig Vorräte mehr hatte, konnte infolgedessen nicht in der entsprechenden Weise beliefert werden. Es kommt auch hinzu, daß auf der Südbahn sich zahlreiche Stauungen im Güterverkehr geltend machen, die wegen Mangels an rollendem Material nicht leicht behoben werden können. Aus all diesen Gründen mußte zunächst getrachtet werden, diesen Verkehrsstauungen zu begegnen. Da für den Güterverkehr mit Mischkohle und nicht mit hochwertiger Kohle gearbeitet wird, ist die jetzige Knappheit an hochwertiger Kohle, welche für den Personen-, namentlich für den Schnellzugverkehr, ausdrücklich notwendig ist, dazu benutzt worden, um eine Einschränkung des Personenverkehrs vorzunehmen. Allerdings sind die Vorräte an Mischkohle auch nicht sehr bedeutend. Sie betragen etwa 4000 t. Man ist angesichts dieser Lage darauf angewiesen, zeitweilig eine möglichste Einschränkung im Personenzugverkehr vorzunehmen. Von langer Dauer dürfte aber dieser Zustand nicht sein, und man rechnet damit, daß schon in allernächster Zeit infolge der neuen Einläufe die Schwierigkeiten behoben sein werden.

— **Einschränkungen im Zugverkehr wegen Kohlenmangels.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß wegen Kohlenmangels vom 22. Februar angefangen der Verkehr der Schnellzüge Wien-Leoben-Villach-Tarvis (Rom) Nr. 1/1101 und 1102/2 (ab Wien Südbahnhof 7 Uhr 45 Minuten früh bzw. an 9 Uhr 40 Minuten abends) und von Mittwoch, dem 23. Februar, angefangen der Verkehr der D-Züge Wien-Triest-Zagreb (Agram)-Belgrad Nr. 3 und 4 (ab Wien Südbahnhof 7 Uhr 20 Minuten früh bzw. an 10 Uhr abends) bis auf weiteres eingestellt wurde. Dagegen wurde vom Dienstag, dem 22. Februar, angefangen der Verkehr der durchlaufenden Wagen nach Klagenfurt und Villach bei den Personenzügen Nr. 31 (ab Wien Südbahnhof 8 Uhr 10 Minuten früh) und Nr. 36 (an Wien Südbahnhof 7 Uhr 45 Minuten abends) wieder aufgenommen. Bei Verschärfung der Kohlenkrise muß mit einer weiteren Einschränkung des Schnellzug- und eventuell auch des Personenzugverkehres gerechnet werden, worüber weitere Verständigung noch ergehen wird. Auch die österreichischen Staatsbahnen sahen sich zu vorübergehenden Einschränkungen des Zugverkehrs auf zahlreichen Linien genötigt.

— **Zugverkehr nach Ungarn über Wiener-Neustadt.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß vom 17. Februar an auf der Linie Wiener-Neustadt-Nagy Kanizsa nebst den Balaton- (Plattensee-) D-Zügen Nr. 301 und 302, deren Verkehrstage und Fahrordnung unverändert bleiben, nachstehende Personenzüge verkehren: Zug Nr. 333/313 ab Wiener-Neustadt um 3 Uhr 40 Min. vormittags bis Ödenburg mit Anschluß nach Budapest, Zug Nr. 315a ab Wiener-Neustadt um 3 Uhr 15 Min. nachmittags bis Szombathely (Steinamanger), dann Zug Nr. 306a von Szombathely, an Wiener-Neustadt um 11 Uhr 15 Min. vormittags und Zug Nr. 320/320a von Ödenburg mit Anschluß von Budapest, an Wiener-Neustadt um 4 Uhr 35 Min. nachmittags. Die bisherigen Züge Nr. 306, Wiener-Neustadt an 7 Uhr 54 Min. vormittags, und Nr. 343, ab Wiener-Neustadt 11 Uhr 50 Min. vormittags, entfallen.

— **Einschränkung des Schnellzugverkehrs auf der Westbahn.** Wegen Kohleknappheit unterblieben auf vorläufig acht Tage von Donnerstag, dem 17. Februar, an die Tagesschnellzüge Wien-Salzburg-Innsbruck in beiden Richtungen.

— **Eine Landesfrachtabgabe.** Der Landtag von Niederösterreich-Land wird sich mit der Einführung einer Landesfrachtabgabe beschäftigen, deren Wirkung auch für den gesamten Handel in Niederösterreich von einschneidender Bedeutung ist, da alle Transporte in Niederösterreich durch diese Abgabe sehr erheblich verteuert werden. Nach dem vom Finanzausschusse des Landtages beschlossenen Wortlaut des Gesetzes trifft diese Abgabe jeden, der im Gebiete von Niederösterreich-Land Güter, die auf Eisenbahnen, Schiffen oder Flößen befördert werden, aufgibt oder empfängt. Diese Abgabe beträgt 5 % des Beförderungspreises und ist, wenn der Aufgabe- und Bestimmungsort der Güter innerhalb des Gebietes von Niederösterreich-Land liegt, sowohl vom Aufgeber wie vom Empfänger zu entrichten. Sie wird von dem Verkehrsunternehmen, das die Güter befördert, eingehoben und an das Land abgeführt. Von der Abgabe befreit sind die Beförderung des gefällten Holzes auf Waldbahnen zur Sammelstelle, die Beförderung von Bodenfrüchten auf landwirtschaftlichen Bahnen und die Beförderung von Gütern auf Werkbahnen im inneren Betriebe von Gewerbeunternehmungen und zur Herstellung von Bauten.

— **Die Verhandlungen über die Südbahn.** Die von den Regierungen der von der Südbahn durchzogenen Staaten zur Beratung über das Régime provisoire entsandten Vertreter sind mit den Vertretern der Association Nationale und der Südbahngesellschaft zu neuerlichen Plenarsitzungen zusammengetreten. In diesen Sitzungen wurden die Vorschläge der in der Plenarsitzung vom Februar eingesetzten Komitees, deren Arbeiten die ganze Zwischenzeit voll beanspruchten, vorgetragen und jene Punkte, die in den Beratungen der Komitees noch offen geblieben waren, eingehend erörtert. Hierbei wurde in allen Fragen eine Einigung erzielt. Die staatlichen Vertreter werden nunmehr die Zustimmung ihrer Regierungen zu dem Beratungsergebnis einholen. Das Inkrafttreten des Régime provisoire ist mit Rückwirkung vom 1. Januar 1921 an vorgesehen.

— **Zulassung von Absolventen höherer Gewerbeschulen an die technischen Hochschulen.** Mit Verordnung wurde den Absolventen der höheren Gewerbeschulen, die die Reifeprüfung an diesen Anstalten bestanden haben, die Zulassung zum Studium als ordentliche Hörer an den technischen Hochschulen unter gewissen Bedingungen ermöglicht. Hierdurch wird einerseits ein alter Wunsch der Absolventen der höheren Gewerbeschulen in geeigneter Form verwirklicht, anderseits erfolgt hiermit ein weiterer Schritt auf dem Wege zur Ausgleichung des österreichischen Schulwesens an jenes im Deutschen Reiche.

— **Aufnahme des Schiffahrtsdienstes auf der ganzen Donau.** Sämtliche Donauschiffahrtsgesellschaften sind, wie verlautet, darin übereingekommen, den Frachtdienst auf der ganzen Strecke am 15. Februar aufzunehmen. Maßgebend für diesen Entschluß war zunächst die Rücksicht auf den Zustand der Eisenbahnen in sämtlichen Donaustaaten, als dessen Folge ungeheure Mengen von Lebensmitteln, Rohstoffen und Waren aller Art der Abbeförderung vergeblich harren, während der Wasserweg infolge der im Winter getroffenen umfangreichen Vorbereitungen im laufenden Jahre über gesteigerte Transportmittel verfügen dürfte. In zweiter Reihe trug zur beschleunigten Aufnahme des Güterverkehres der günstige Wasserstand der Donau bei. Die deutschen, österreichischen und ungarischen Schiffahrtsgesellschaften ließen bereits ankündigen, daß sie die Warenaufnahme für die Stationen Regensburg, Passau, Linz, Preßburg und Budapest am 15. Februar eröffnen. Die Aussichten für die diesjährigen Ver-

kehrsverhältnisse sind günstiger geworden, da infolge der Tätigkeit der Internationalen Donaukommission und der mit den beteiligten Kreisen in den Donaustaaten getroffenen Vereinbarungen in diesem Jahre sämtliche Schiffahrtsgesellschaften ihren Dienst bis Galatz werden ausdehnen können. Die Personenfahrten werden voraussichtlich Anfang März aufgenommen werden.

— Verhandlungen über die Aufteilung des Donauschiffsparkes. In Paris wird in der nächsten Zeit der in Artikel 300 des Friedensvertrages von Saint-Germain eingesetzte amerikanische Schiedsrichter Walter Hines die Entscheidung über die Aufteilung des Fuhrparkes der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften fällen. Bekanntlich haben die Südslawen und Rumänen zahlreiche Schiffe, die österreichischen und deutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften gehörten, beschlagnahmt. Der amerikanische Schiedsrichter wird jetzt entscheiden, inwieweit solche Beschlagnahmen aufrechtzuerhalten und welche Schiffe zurückzugeben sind, beziehungsweise welche Entschädigung zu gewähren ist. Hines hat vor kurzem auch die Entscheidung über strittige Fragen der Aufteilung des deutschen Schiffsparkes gefällt. Zu den Verhandlungen sind als Vertreter der österreichischen Regierung Sektionschef Dr. Ondrazek und Generaldirektor Hofrat Csatary, ferner noch als Vertreter des Bayerischen Lloyd Geheimrat Dr. v. Donlé nach Paris abgereist.

— Verhandlungen über den österreichisch-tschechischen Anschlußverkehr. Dieser Tage sind Vertreter des österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen unter Führung des Sektionschefs Müller-Martini nach Prag gereist, um dort über die Regelung des österreichisch-tschechischen Anschlußverkehrs Verhandlungen zu führen. Zwischen Österreich und der Tschecho-Slowakei bestehen sechs Eisenbahnanschlüsse, und die Besprechungen in Prag haben den Zweck, den heutigen einstweiligen Verkehrszustand zu einem endgültigen umzuwandeln und die getroffenen Vereinbarungen in einen Staatsvertrag niederzulegen. Sollte man zu einer Einigung über die Hauptpunkte gelangen, unter denen die Wahl der Stationen für den Betriebswechsel im Vordergrunde steht, werden später die Einzelbesprechungen geführt werden. Für den Fall, daß eine Verständigung sich nicht als möglich erweisen sollte, sieht der Friedensvertrag die Einberufung eines Schiedsgerichts vor.

— Begünstigungen für die Beförderung von Kriegerleichen. Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat für das Jahr 1921, ähnlich wie in den Vorjahren, für die Beförderung von Kriegerleichen folgende Begünstigungen gewährt: Für die Beförderung von Leichen gefallener oder im Felde verstorbener Teilnehmer am Weltkriege 1914—1918, ferner solcher Teilnehmer an diesem Kriege, die in Ausübung ihrer Militärdienstpflicht im Hinterlande verstorben sind, wird die Fracht von der ersten Begräbnisstätte nach der Heimat auf den Strecken der österreichischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Privatbahnen zu den um 50% gekürzten tarifmäßigen Frachtgebühren berechnet. Die Sendung muß mit gewöhnlichem Frachtbriefe mit der Inhaltsangabe „Kriegerleiche“ zur Beförderung als Frachtgut aufgegeben werden, und aus dem Leichenpasse muß zu entnehmen sein, daß es sich um die Leiche eines Kriegsteilnehmers handelt. Die Fracht wird für jede Leiche besonders berechnet, auch wenn mehrere Leichen in einem Wagen verladen werden. Den Begleitern von Kriegerleichen wird auf die Dauer des Bestehens dieser Frachtbegünstigung eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung und zwar in jedem Falle für eine Begleitperson auf Grund von der Stempel- und Ausfertigungsgebühr unterliegenden Einzelanweisungen für die Hin- und Rückfahrt gewährt.

— Probefahrt mit einem Speichertriebwagenzug. Dieser Tage wurde unter Beteiligung des Bundesministers für Verkehrswesen Dr. Pesta eine Probefahrt mit einem Speichertriebwagenzug auf der Strecke St. Pölten-Traismaner unternommen. Dieser Zug kann als erster Vorläufer der Elektrisierung der Staatsbahnen angesehen werden. Die elektrische Ausrüstung der Speichertriebwagenzüge, von denen noch weitere drei im Bau sind, wurde der A. E. G.-Union-Elektrizitätsgesellschaft, die Lieferung und der Einbau der Speicher der Akkumulatorenfabriks-Aktiengesellschaft in Wien übertragen. Die Einrichtung von Personen- und Güterwagen für die Bildung von Speichertriebwagenzügen erfolgt in der Staatsbahnwerkstätte St. Pölten. Der in Probe genommene Speichertriebwagenzug ist für den Personenverkehr in der Strecke Salzburg-Hallein bestimmt.

— Das Schicksal des Wiener Flughafens. Beim Bürgermeister Reumann sprachen Vertreter der österreichischen Luftschiffahrt vor, um auf die große Gefahr aufmerksam zu machen, die den heimischen Luftverkehrsinteressen durch die von der Entente beabsichtigte Niederlegung fast der gesamten Baulichkeiten auf dem Flugfelde Aspern drohe. Der Bürgermeister erklärte, daß er wiederholt bei der Ententemission in Wien vorgesprochen habe, um über ihre Absichten Klarheit zu erlangen. Seine Schritte hätten auch insofern Erfolg gehabt, als eine mildere Auslegung der Friedensvertragsbestimmungen in Aussicht gestellt wurde. Leider habe aber die Botschafterkonferenz nur eine sehr kleine Anzahl Flugzeugschuppen auf dem Wiener Flugfelde von der Vernichtung ausgenommen, und dies nur unter Bedingungen, die kaum annehmbar erscheinen. Er sei daher in Angelegenheit der Abtragung der Asperner Schuppen neuerdings in einer Eingabe an die interalliierte Kontrollkommission herangetreten, worin er für die unversehrte Erhaltung des gesamten Flughafens eingetreten sei. Schließlich gab der Bürgermeister noch die Zusicherung, daß er auch weiterhin nichts unversucht lassen werde, um der Stadt Wien die ihr zukommende Bedeutung im künftigen Luftverkehre zu sichern.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— Betriebsübernahme und Prioritätenumwandlung der Kaschau-Oderberger Bahn. Die Gesellschaft versendet hierüber die folgende Mitteilung: „Die priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat am 7. Februar unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Rudolf Sieghart eine Direktionssitzung abgehalten, in welcher die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung für den 4. März 1921 beschlossen wurde. Auf der Tagesordnung dieser Generalversammlung steht vor allem die Genehmigung des Berichts über die bisher mit der Regierung der tschecho-slowakischen Republik gepflogenen Verhandlungen, welche am 25. Januar 1921 zum Abschlusse eines Betriebsvertrages samt Ausführungsvereinbarungen geführt haben. Das tschecho-slowakische Eisenbahnministerium wurde nämlich durch das Gesetz vom 22. Dezember 1920, Nr. 690, ermächtigt, Privatbahnlinien — allenfalls auch ohne Zustimmung des Konzessionärs — in die staatliche Verwaltung zu übernehmen. Die tschecho-slowakische Staatsbahnverwaltung hat jedoch diese Übernahme, was die Kaschau-Oderberger Bahn betrifft, nicht einseitig, sondern im Einvernehmen mit den Konzessionären verfügt und einen förmlichen Betriebsvertrag abgeschlossen, der nähere Bestimmungen über die Betriebsübernahme sowie über die Grundlagen der künftigen finanziellen Verwaltung der Gesellschaft enthält. Auf Grund dieses Vertrages wurde die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn mit 1. Februar 1921 von der tschecho-slowakischen Staatsbahnverwaltung übernommen. Für den Fall der Genehmigung des Betriebsvertrages nebst Ausführungsbestimmungen durch die außerordentliche Generalversammlung, beantragt die Direktion im Hinblick auf die mit der Regierung der tschecho-slowakischen Republik abgeschlossenen Vereinbarungen eine weit ausgreifende finanzielle Transaktion, durch welche sämtliche Prioritätsobligationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf tschecho-slowakische Währung umgewandelt werden sollen. Zu diesem Zwecke werden zunächst sämtliche noch unverlosten Obligationen sogleich zur Rückzahlung verlost werden, wobei die Rückzahlungsbeträge unter Anwendung des Umrechnungsschlüssels von 1 Gulden = 2 ung. Kronen, 1 Mark = 1 ung. Krone 24 H. und 1 K. = 1 ung. K in ungarischer Währung ausgezahlt werden sollen. Die hierfür erforderlichen Beträge stellt die tschecho-slowakische Regierung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vorschußweise zur Verfügung. Allen jenen Prioritäten jedoch, welche auf diese Rückzahlung verzichten, wird das Recht eingeräumt, ihre Obligationen auf tschecho-slowakische Währung abstempeln zu lassen, und zwar derart, daß je 1 Gulden auf 2 tsch.-sl. Kronen, je 1 Mark auf 1¼ tschecho-slowakische Kronen und je 1 Krone auf 1 tsch.-sl. Krone umgewandelt wird. Die tschecho-slowakische Republik bürgt für die Verzinsung und Tilgung der so auf tschecho-slowakische Kronen umgewandelten Prioritätsobligationen und übernimmt für den Fall der Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Selbst- und Alleinzahlung. Die tschecho-slowakische Regierung hat sich überdies verpflichtet, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Mittel vorschußweise zur Verfügung zu stellen, um rückwirkend vom 1. Juli ab und weiterlaufend das Erfordernis für den Prioritäten- und Aktiendienst unter Zugrundelegung des Wertverhältnisses von 1 Gulden = 2 ung. Kronen, 1 Mark = 1,24 ung. Kronen und 1 K. = 1 ung. Krone zu decken, wobei für die Aktien eine Gesamtjahresdividende von 16 ung. Kronen für die Aktie angenommen wird. Die Direktion erbittet sich von der außerordentlichen Generalversammlung die Ermächtigung, die zur Durchführung dieser Bestimmung des Betriebsvertrages erfoderlichen Maßnahmen im eigenen Wirkungskreise zu treffen.“

Ungarn.

— **Denkschrift der Budapester Handelskammer über Tarifreform.** Die Budapester Handelskammer hat soeben eine Denkschrift verteilt, in der deren Verfasser, Schriftsteller Alexander Gyömrei, sich mit der Tarifreform der ungarischen Staatsbahnen befaßt. Er verweist in der Denkschrift auf den Umstand, daß infolge der eingetretenen Umwälzung im ungarischen Wirtschaftsleben einerseits die Warenklassifizierung, anderseits die Grundlage der Tariferstellung einer eingehenden Reform unterzogen werden muß. Das derzeitige Tarifsystem war auf die wirtschaftlich-politische Gemeinschaft mit Österreich zugeschnitten. Eine grundsätzliche Reform der Tarife muß schon aus dem Grunde vorgenommen werden, weil die wirtschaftsgeographische Beziehung Großungarns und die Wertverhältnisse sämtlicher Güter wesentliche Veränderungen erfahren haben. Die Verschiebungen in den Wertverhältnissen glaubte man dadurch wettzumachen, daß man die Gütertarife stufenweise erhöhte. Der Verfasser befürwortet, nicht nur die Frachtsätze für die einzelnen Tarifgruppen je nach der Tragfähigkeit der Güter zu erstellen, sondern die Warenklassifizierung selbst wesentlich zu vereinfachen. Mit Rücksicht auf die Verkleinerung des Landgebietes schlägt er vor, die bisher bestandenen Staffeltarife fallen zu lassen und grundsätzlich zum einheitlichen Kilometertarif überzugehen.

Die Denkschrift befaßt sich noch mit der Begünstigung des Reexpeditionsverfahrens, dem bei einem Einheitsbareme nicht mehr die Bedeutung beigemessen werden darf, der ihm beim Staffeltarif zukommt. Schließlich nimmt der Verfasser Stellung gegen den nicht mehr zeitgemäßen Wettbewerb zwischen der Bahn und der Binnenschiffahrt.

— **Unmittelbare Eisenbahnverbindung zwischen Ungarn und Südslawien.** Zwischen den südslawischen und ungarischen Vertretern wurden seit Wochen in Szabadka Verhandlungen gepflogen, die nunmehr zu einem Abkommen zwischen den beiden Regierungen führten, demgemäß in kürzester Zeit zwischen Ungarn und Südslawien ein direkter Eisenbahnverkehr eingeführt wird. Zunächst werden folgende Strecken dem Verkehr übergeben: Belgrad-Budapest über Szabadka; Zagreb-Budapest über Gyékényes und die Bahnverbindung mit Ost-Ungarn über Szeged. Später soll auch die Südbahnstrecke Budapest-Laibach über Prag eröffnet werden.

— **Die Kontrolle der aus den besetzten Gebieten Einreisenden.** Nach einer Regierungsverordnung werden die bisher gültigen Verfügungen über die Kontrolle der aus den besetzten Gebieten Einreisenden geändert. Demnach werden nunmehr auch solche Einreisende einer Kontrolle unterliegen, die sich in Ungarn ansiedeln wollen. In Lökösházá, Bihars-Keresztes, Szeged und Hidas-Nemeti wurden Kontrollstellen errichtet, gegen deren Bescheid durch das Landesamt für das Flüchtlingswesen an den Minister des Innern Berufung eingelegt werden kann.

— **Sozialistischer Verband der Angestellten der elektrischen Bahnen.** Der Handelsminister hat den Landesverband der Angestellten der ungarischen elektrischen und Vizinalbahnen, der eine revolutionäre Tätigkeit entfaltet hat, aufgelöst.

— **Lagergeld.** Dieses wurde für die in den Magazinen der Königl. ung. Zollämter untergebrachten Waren nach einer Regierungsverordnung mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1921 auf 1 K. für 100 kg und den Tag festgesetzt.

— **Luftpostverkehr zwischen Miskolcz und Budapest.** Im März d. J. wird ein fahrplanmäßiger Luftverkehr zwischen Miskolcz und Budapest eingeführt werden. Anfangs wird sich der Luftverkehr nur auf die Beförderung von Postsendungen und Personen erstrecken. Die Fahrt wird nur eine Stunde beanspruchen.

— **Kohlen- und Erdölvorkommen im Komitat Sálvos.** Auf dem Gebiete des Sálvoser Komitats wurden Kohlen- und Erdölvorkommen festgestellt. Eine Sachverständigenkommission wurde in dieses Gebiet entsandt.

— **Die Budapester Orientmesse.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer veranstaltet in der Zeit vom 14. bis 27. Mai d. J. ihre XII. Warenmustermesse, diesmal wieder als Orientmesse. Die Messe wird in sechs Hauptgruppen geteilt, und zwar: 1. Glas-, Porzellan-, Majolika- und Tonindustrie, 2. Papier-, Schreibwaren- und graphische Industrie, 3. Textil- und Lederindustrie, 4. Nürnberger, Galanterie-, Spielwaren-, Holz- und Möbelindustrie, 5. chemische, pharmazeutische, kosmetische und Lebensmittelindustrie, 6. Eisen-, Metall- und elektrotechnische Industrie. Außer den Hauptgruppen werden die Schnellbausysteme, die kleingewerblichen Maschinen und Geräte in besonderem Rahmen ausgestellt, und zum ersten Male gelangen die Gärtnerartikel und -materialien zur Vorführung. Das Büro der Messe hat seine Tätigkeit im Gebäude der Handelskammer bereits begonnen.

— **Bildung der Ungarisch-französischen Handelskammer.** Unter reger Beteiligung der kommerziellen und industriellen Kreise hat im Beisein der Vertreter der französischen und der ungarischen Regierung die gründende Generalversammlung der Ungarisch-französischen Handelskammer stattgefunden. Sie wurde durch Dr. Oskar Charmant eröffnet, der in seiner Rede den Vertretern der französischen Regierung für ihr Erscheinen dankte. Er wies darauf hin, daß die Aufgabe der zu gründenden Handelskammer sei, die Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Ungarn und Frankreich herbeizuführen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die französische Nation dem ungarischen Staate bei dem Wiederaufbau seines Wirtschaftslebens hilfreich zur Seite stehen werde. Staatssekretär Tibor v. Scitovszky erwähnte, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen in erster Reihe Frankreich Ungarn bei dem Wiederaufbau seines Wirtschaftslebens wirksam unterstützen könnte. Im weiteren Verlauf seiner Rede gedachte er der unerträglichen Lasten des Ungarn auferlegten Friedens.

Der französische Kommissar Maurice Fouchet führte aus, daß die Kammer ausschließlich eine wirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen habe. Frankreich sei bereit, Ungarn mit allen verfügbaren Mitteln beizustehen. Schließlich gab er der Hoffnung Ausdruck, daß die Kammer ein ernster Faktor der französisch-ungarischen Freundschaft werde und wünschte der Kammer besten Erfolg. Hierauf gelangte der Entwurf der Satzungen zur Annahme, und es wurden die Wahlen vorgenommen.

Zum Präsidenten wurde einstimmig Dr. Alexander v. Matlekovits, zum Präsidenten-Stellvertreter Dr. Oskar Charmant gewählt. Geheimer Rat Dr. Alexander Matlekovits hielt nunmehr eine Rede, in der er hervorhob, daß die Bewegung zur Schaffung von internationalen Handelskammern als sehr erfreulich zu begrüßen sei. Die Ungarisch-französische Handelskammer bilde die Grundlage eines lebhaften Handels in Ungarn, das durch seine blühende Landwirtschaft reichlich ausfuhrfähig sei. Wolle, Rohhäute und Tabak seien gesuchte Handelsartikel in Frankreich. Anderseits biete Ungarns Verbrauchsfähigkeit ein reichliches Absatzgebiet für die französische Industrie, wobei auch der Beruf Ungarns in bezug auf den Zwischenhandel zu berücksichtigen wäre. Zum Schlusse begrüßte Staatssekretär Aladór v. Návay die neue Kammer.

— **Angriffe gegen den Wolff-Biedermannschen Vertrag.** In der jüngst abgehaltenen Nationalversammlung führte der Abgeordnete Paul Sándor ein Zahlenmaterial gegen den in Nr. 8, S. 152 d. Ztg. erwähnten Vertrag der Staatsbahnen mit der Firma Wolff-Biedermann ins Treffen und versuchte nachzuweisen, daß der Staat durch den in Rede stehenden Vertrag um dreiviertel Milliarden Kronen geschädigt worden sei. Er führte in seiner Rede die Fehler des Vertrages auf. Besonders verwies er auf den Umstand, daß die Preise in Mark festgesetzt wurden, was große Kursschwankungen zur Folge hat. Die Staatsbahnen haben, — führte er ferner aus, — keine Kaution oder Verzugsstrafe bedungen; die einzige Sicherheit der Lieferung bilden die hohen Preise. Der Redner versuchte einzeln nachzuweisen, daß die von der Firma Wolff-Biedermann gelieferten Waren bedeutend überzahlt wurden. So wurden Siederohre für 12 000 K. gekauft, deren Tagespreis 3570 K. beträgt. Abgeordneter Paul Lipták, ehemaliger Staatssekretär, erwiderte in seiner Rede, daß der Abschluß des Vertrages sehr dringend war, da der Direktionspräsident der Staatsbahnen die Absicht vertreten habe, daß, wenn der Vertrag nicht zustande komme, der Eisenbahnbetrieb eingestellt werden müßte.

— **Ungarns Teilnahme an der Mailänder Warenmustermesse.** An der in diesem Jahre in Mailand abzuhaltenden Warenmustermesse wird auch Ungarn teilnehmen. Der Direktor der ungarisch-italienischen Handelskammer Dr. Elemér Miklós erklärte, daß der Umfang der diesjährigen Mailänder Warenmustermesse den der vorjährigen Messe bedeutend übertreffen wird. Er bemerkte ferner, daß es der Kammer gelungen sei, den ungarischen Ausstellern entsprechende Räume zu sichern.

Uebrige europäische Länder.

— Von den baltischen Bahnen. Die lettländische Regierung hat, wie der „D. Allg. Ztg." unterm 16. d. M. aus Riga gemeldet wird, das auf der Konferenz in Helsingfors durch die Abgeordneten der baltischen Staaten ausgearbeitete Abkommen über die Organisation eines Zentraleisenbahnburos aller an der Konferenz beteiligten baltischen Staaten unterzeichnet. Der Sitz des Büros wird Riga sein. Die Ernennung des Direktors wird nach Unterzeichnung des Abkommens durch die anderen baltischen Staaten erfolgen.

Die lettisch-russische Eisenbahnkonferenz nähert sich ihrem Ende. Die Beilegung der noch vorhandenen Streitfragen und die Unterzeichnung des Vertrages über die Wiederaufnahme der Eisenbahnverbindung zwischen beiden Staaten wird, da der Sowjetvertreter Hanetzki-Fürstenberg inzwischen nach Riga zurückgekehrt ist, demnächst erwartet.

— Die Wirtschaftlichkeit der russischen Bahnen nach Trotzki und die Wirklichkeit. In der Zeitung „Rul" gibt der Ingenieur des russischen Verkehrswesens Kraß folgende bezeichnende Äußerungen über die Frage der russischen Lokomotiven und Wagen:

Der Zustand der Fahrzeuge der russischen Bahnen ist nach den Worten Trotzkis befriedigend, die Zahl der aus den Werkstätten kommenden Lokomotiven und Wagen hat sich gehoben, und der Zustand wird sich weiterhin bessern infolge vorgenommener Umformungen im Lokomotivbau und infolge des Eintreffens neuer ausländischer Lokomotiven. Ist das richtig? Die Frage der Ausbesserungen auf russischen Bahnen war immer ein Sorgenkind der Sowjetmachthaber und veranlaßte sie zu allen möglichen Maßnahmen. So erstattete im Frühjahr 1919 ein besonderer Eisenbahnausschuß der Regierung einen Sonderbericht über die Ergebnisse der Untersuchung der Ausbesserungs- und Neubauarbeiten am Fahrzeugbestande der russischen Bahnen in den südlichen Fabriken. Als Ursachen der geringen Leistung wurden angegeben: ungenügende Ernährung, geringer Tagelohn bei vollkommener Gleichgültigkeit gegenüber der geleisteten Arbeit, langes Anstehen für Lebensmittel und Ausführung vollkommen dienstfremder Arbeiten für Nebenbezahlung während der Dienstzeit. Die Grundlagen des Berichtes waren allen klar, aber zugestanden durfte natürlich nur das werden, was nicht die Grundlagen der wirtschaftlichen Sowjetpolitik berührte. Freilich, die Transportverhältnisse wurden immer schlechter. Die Materialvorräte der Fabriken gingen unvermeidlich zu Ende, eine tätige Eisenbahnindustrie besteht in Rußland nicht mehr und die sogenannte Vereinfachung des Systems des Lokomotivbaues bei Belassung von nur zwei bis drei Arten war ein erzwungener Schritt, weil für die Ausbesserung die Ersatzteile fehlten. Einfache Ausbesserungen der Buchsen und Wagenhaken, Flickarbeiten u. a. wurden früher unterwegs ausgeführt, jetzt muß das Fahrzeug in die Werkstätte. Die Zahl dieser leichtkranken Wagen ist ungeheuer, und die Vergrößerung der Zahl der aus den Werkstätten kommenden Wagen ist kein Beweis der Besserung der Transportverhältnisse. Was die Ausbesserung der Lokomotiven betrifft, so erforderte eine Hauptuntersuchung und Erneuerung einer einzigen Maschine im Jahre 1919 2 100 000 Rubel. In einer neueren Nummer der bolschewistisch angehauchten Zeitung „Nowij Put" finden sich über Lokomotivausbesserung folgende Angaben: Die beiden besten von früher her noch ausgestatteten russischen Fabriken Obuchow und Putilow bringen monatlich drei Maschinen aus der Hauptuntersuchung. Nimmt man an, es gibt in Sowjetrußland zehn solcher Fabriken, so sind es 15 Lokomotiven. Nimmt man an, daß die Kaufkraft des Geldes seit 1919 hundertfach vermindert ist, so kostet die Ausbesserung dieser 15 Maschinen 72 Milliarden Rubel. Die Anwendung des Vereinfachungsverfahrens auf Lokomotiven ist eine Frage der ferneren Zukunft. Die Äußerung einer beliebigen Zeitung, daß jetzt in Rußland schon bei der Untersuchung die Lokomotiven auf eine einzige Bauform umgebaut werden, ist Unsinn. Man kann eine leichtere Personenzugmaschine der Regelbauart nicht so umbauen, daß sie eine schwere Güterzuglokomotive wird oder umgekehrt. Die Frage der ausländischen Lokomotiven steht schon seit drei Jahren auf demselben Fleck; es hat keinen Wert, das Märchen immer wieder zu erzählen: „man sagt, daß in diesen Tagen die Handelsbeziehungen eröffnet werden, sie werden abgeschickt werden" . . . es folgen dann „astronomische Ziffern". Und was stellen in Wirklichkeit die Sowjetbahnen vor? Dr. S.

— Die Neuregelung des griechischen Eisenbahnwesens. Die Eisenbahnen Griechenlands haben durch den Krieg schwer gelitten; Unterhaltungsarbeiten, ebenso alles, was zum Ausbau der Anlagen nötig gewesen wäre, ist unterblieben, und die Beamten und Angestellten haben es verlernt, ihren Dienst pflichtgemäß zu erfüllen. Um die Eisenbahnen wieder in die Höhe zu bringen, ist Anfang Januar 1920 die Stelle eines „Generaldirektors der Hellenischen Staatsbahnen" geschaffen und auf Zeit einem französischen Fachmann übertragen worden. Er hat zur Erfüllung der ihm obliegenden Aufgaben einen Stab von 42 französischen Eisenbahnbeamten mitgebracht. Mit diesen hat er als erstes ein Gesetz entworfen, das das griechische Eisenbahnwesen neu regeln soll und dessen Annahme, wenn auch nicht ohne Schwierigkeiten, durchgedrückt. Es geht davon aus, daß die 3000 km Vollspurbahnen Griechenlands, die bisher in eine ganze Anzahl von Einzelnetzen verfielen, zu einem einheitlichen Netz unter staatlicher Leitung verschmolzen werden. Der Betrieb soll durch den Staat geführt werden, doch ist dies nicht als Dauermaßnahme, sondern nur bis zu dem Zeitpunkt in Aussicht genommen, wo die Einnahmen wieder auf der Höhe sind.

Das neue griechische Eisenbahngesetz sieht neben dem Generaldirektor einen Verwaltungsrat für die Leitung der Eisenbahnen vor; er besteht aus vier ständigen Mitgliedern, höheren Beamten der Staatsbank, des Wirtschaftsministeriums und des Rechnungshofes und dem Generalstabschef, und acht nichtständigen, alle Jahre zu einem Drittel wechselnden Mitgliedern, die der König auf Vorschlag des Ministerrats beruft. Der Verwaltungsrat ernennt die Beamten, entscheidet über die Ausführung von Arbeiten bis zum Betrage von 100 000 Drachmen, prüft den Haushaltsvoranschlag und die Abrechnung, regelt die Geldwirtschaft und begutachtet die Tarifvorschläge. Alle Rechte und Pflichten der Eisenbahnen, die das Staatsbahnnetz bilden, und die im Gesetz namentlich aufgeführt sind, gehen an die juristische Person über, die durch das Gesetz als „Hellenische Staatseisenbahnen" geschaffen worden ist.

Die Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnen sollen vollständig getrennt von den sonstigen Geldern des Staates verwaltet werden; sogar Überschüsse kommen nicht der Staatswirtschaft zugute, sondern werden einer Rücklage zugeführt; überschreitet diese einen bestimmten Betrag, so sind die Tarife herabzusetzen, ebenso sind sie zu erhöhen, wenn diese Rücklage beinahe erschöpft ist. Außerdem soll innerhalb gewisser Grenzen jedes Jahr eine Anpassung der Tarife an die Einnahmen und Ausgaben vorgenommen werden, doch können geringere Schwankungen auch durch Inanspruchnahme einer zu diesem Zweck geschaffenen besonderen Rücklage ausgeglichen werden. Ehe diese Rücklagen aber bedacht werden, sind 10 % des Überschusses der Reineinnahmen an die Arbeiter und Beamten zu überweisen, die je nach der Länge ihrer Eisenbahndienstzeit in verschiedener Höhe an diesen Zuweisungen teilnehmen. Zur Deckung von Fehlbeträgen sind zunächst die Rücklagen in Anspruch zu nehmen; reichen diese nicht aus, so streckt der Staat die erforderlichen Mittel zur Aufrechterhaltung des Betriebes vor, und weiter können Schuldverschreibungen zu diesem Zwecke ausgegeben werden.

Die Neuerungen, die das Gesetz vorschreibt, erfordern erheblichen Aufwand, denn der Staat übernimmt mit den Eisenbahnen, die das Staatsbahnnetz bilden, nur Schulden. Schätzungsweise werden für das Betriebsjahr 1920/21 40 Millionen Drachmen als Zuschuß für die Betriebsmittel gebraucht. Der Staat hat diesen Betrag nicht verfügbar und wird daher eine Anleihe aufnehmen müssen; es wird aber die Befürchtung ausgesprochen, daß ihm das nicht gelingt, und für diesen Fall sollen die zukünftigen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes in der Art an eine Gesellschaft verpfändet werden, daß diese die nötigen Mittel vorstreckt und dafür das Recht erhält, den Eisenbahnbetrieb zu übernehmen, wenn ihre Vorschüsse bis zu einem gewissen Zeitpunkt nicht zurückgezahlt werden. Ob diese Aussicht verlockend genug ist, um Kapital zu gewinnen, darf wohl angezweifelt werden. Sowohl diese Art, die geldlichen Schwierigkeiten zu beheben, als überhaupt die Besorgnis, daß es dem Staate möglicherweise nicht gelingen werde, 40 Millionen aufzubringen, werfen ein scharfes Schlaglicht auf die Zerrüttung der griechischen Staatswirtschaft, die nie glänzend gewesen ist, im allgemeinen, und auf die Lage der Eisenbahnen innerhalb der griechischen Volkswirtschaft im besonderen. Technische Hilfe zu dem Zwecke, sich aus dieser üblen Lage herauszuarbeiten, war die Entente, wie aus der Abordnung französischer Fachleute nach Griechenland hervorgeht, zu stellen bereit; mit Geld auszuhelfen, geht aber wahrscheinlich über die Ansprüche hinaus, die Griechenland an seine Bundesgenossen stellen darf. Ob unter diesen Umständen die Neuregelung den gewünschten Erfolg haben wird, scheint zum mindesten zweifelhaft.

Die Verschmelzung der Leistungen der einzelnen Netze zu einer gemeinschaftlichen Leitung, wobei eine gewisse Selbständigkeit der Einzelnetze aufrechtzuerhalten war, war keine leichte Arbeit; sie ist aber von den Franzosen alsbald durchgeführt worden, indem sie eine Landesverwaltung geschaffen haben, die das Zusammenarbeiten der Einzelnetze nach ein-

heitlichen Gesichtspunkten sowie die Durchführung des Betriebes zu überwachen hat. Daneben bestehen Bezirksstellen, die nach den Anweisungen der Oberbehörde den Betrieb örtlich leiten. Eine der Hauptaufgaben der letztgenannten Stelle ist die Aufstellung neuer, einheitlicher Dienstvorschriften. Diese Arbeit scheint trotz ihrer Schwierigkeit schon ziemlich weit vorgeschritten zu sein, weit schwieriger wird es aber sein, diese Vorschriften durchzuführen und die Vereinheitlichung der Einrichtungen der Einzelnetze durchzusetzen.

Bei der Neuregelung der griechischen Eisenbahnen hat, wie es bei der Auswahl der zu diesem Zwecke berufenen Personen kaum anders zu erwarten war, Frankreich in vielen Beziehungen als Muster gedient. Das gilt namentlich von dem Verwaltungsrat, der neben den Ministerien und dem Generaldirektor stehend, auch in Frankreich neuerdings eingeführt ist, und von der Beteiligung der Arbeiter und sonstigen Eisenbahnangestellten an den Einnahmen, die in Griechenland über das Maß dessen, was den französischen Arbeitern zugestanden worden ist, noch erheblich hinauszugehen scheint.

Fremde Erdteile.

— **Elektrisierung der Südafrikanischen Eisenbahnen.** Die Verwaltung der Südafrikanischen Eisenbahnen schreibt eine Anzahl Lieferungen für die Einrichtung elektrischen Betriebes auf den Strecken Kapstadt-Simonstown und Durban-Pietermaritzburg aus. Es handelt sich dabei um die Lieferung von Triebwagen, Triebgestellen, elektrischen Einrichtungen für Personenwagen, Ausrüstung von Kraftwerken, die Lieferung von Dampfkesseln und Ausstattungsgegenständen für Kesselhäuser, ferner um die Lieferung von elektrischen Personen-, Güterzug- und Verschiebelokomotiven, Umformer usw. Die Ausschreibungsunterlagen können zum Preise von 5 £ 5 sh. für den ersten und 2 £ 2 sh. für jeden weiteren Abzug vom High Commissioner for the Union of South Africa, 32 Victoria Street, SW 1, London, bezogen werden. Technische Auskünfte erteilt die bekannte Firma Merz & Mc Lellan (unter derselben Anschrift), die das Amt eines beratenden Ingenieurs für die Einführung elektrischen Betriebes auf den südafrikanischen Eisenbahnen ausübt. Die Angebote sind bis zum 3. Mai einzureichen. Die Verwaltung der Südafrikanischen Eisenbahnen lehnt die Verpflichtung ab, das billigste Angebot anzunehmen. Die Kosten für die Entnahme von bis zu drei Angebotvordrucken werden bei Einreichung eines Angebots zurückerstattet.

Nach den Vorarbeiten für die Einführung elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen Südafrikas, die vor einiger Zeit von der obengenannten Ingenieurfirma angestellt worden sind, ist als Triebkraft Gleichstrom mit 300 Volt Spannung in Aussicht genommen. Die beiden zunächst zu elektrisierenden Strecken sind nur kurze Teilstrecken, mit denen man augenblicklich einen Versuchsbetrieb einrichten will. Die erste Fernstrecke, die elektrisch betrieben werden soll, ist Durban-Glencoe, von der die jetzt ausgeschriebene Strecke Durban-Pietermaritzburg ein Teilstück ist. Die Güterzüge und die Fernpersonenzüge sollen mit elektrischen Lokomotiven befördert werden, für den Vorortverkehr von Kapstadt sind dagegen Triebwagenzüge in Aussicht genommen. Für die Güterzuglokomotiven wird bei 120 t Gewicht eine Zugkraft von 22 t gefordert; die entsprechenden Zahlen für die Personenzuglokomotiven sind 72 t und 13,6 t. Die Personenzüge sollen mit 45 bis 48 km, auf besonders günstigen Strecken mit bis 90 km Geschwindigkeit fahren. Von den Güterzuglokomotiven wird verlangt, daß sie auf der Wagrechten Züge von 1200 t Gewicht mit 65 km, solche von 1800 t mit 50 km Geschwindigkeit befördern können. Im allgemeinen soll mit den Güterzügen eine Geschwindigkeit von 32 bis 37 km eingehalten werden.

— **Eisenbahnbauten in Niederländisch-Indien.** In den indischen Siedelungen Hollands ist ein lebhafter Ausbau des Eisenbahnnetzes teils beabsichtigt, teils bereits im Gange. Auf Java sollen eine Anzahl Strecken mit starkem Verkehr mit zweiten Gleisen versehen werden; eine Anzahl größerer Bahnhöfe soll umgebaut und erweitert werden, und auch eine Anzahl Streckenneubauten ist geplant. Auf Sumatra soll der Eisenbahnneubau im Jahre 1921 456 km mit einem Kostenaufwand von rd. 50 Millionen Gulden umfassen. Ein Bauprogramm für die nächsten zehn Jahre enthält Entwürfe für Eisenbahnen in einer Gesamtlänge von 2700 km. Auf Borneo liegt schon seit 1914 der Entwurf einer Dampfstraßenbahn vor, er ist aber bis jetzt noch nicht zur Ausführung gekommen. Im Jahre 1921 sollen 220 km Eisenbahnen mit einem Aufwand von 15 Millionen Gulden gebaut werden. Das Zehnjahre-Programm sieht zunächst den Bau von Eisenbahnen in einer Länge von 1300 km vor. Auf Celebes ist das Eisenbahnwesen noch sehr im Rückstand; diese Insel besitzt nur eine Dampfstraßenbahn zur Verbindung der Hauptstadt mit dem Mittelpunkt der landwirtschaftlichen Erzeugung. Auch hier soll eine ganze Anzahl Eisenbahnen gebaut werden, so daß nach Ausführung der jetzt aufgestellten Planungen diese Insel ein Eisenbahnnetz von 1100 km Länge besitzen wird. Für die kleineren Inseln sieht das Zehnjahre-Programm Eisenbahnbauten mit zusammen 500 km Länge vor.

— **Japanische Eisenbahnanleihe.** Die japanische Regierung beabsichtigt, eine Anleihe im Betrage von 33,2 Millionen Yen (1 Yen Gold = 4 ℳ nach Friedenswährung) aufzulegen, um Mittel zum Neubau von Eisenbahnen, zum Ausbau bestehender Anlagen und zum Einlösen einer Anleihe aufzubringen, die von einer verstaatlichten Eisenbahn übernommen werden mußte. Die Schuldverschreibungen sollen zum Kurse von 93,5 % ausgegeben und mit 5 % verzinst werden. Hierdurch wird die Höhe der japanischen Eisenbahnanleihen im laufenden Rechnungsjahr auf 80 Millionen Yen gebracht werden, so daß zur Erfüllung des Jahresvoranschlags, der für Eisenbahnbauten und Verbesserungen 100 Millionen vorsah, noch 20 Millionen aufgenommen werden können. Dieser Betrag soll aber erst im nächsten Rechnungsjahr begeben werden.

— **Leistungen der Pennsylvania-Eisenbahn.** In den ersten neun Monaten des Jahres 1920 haben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, die als Klasse 1 bezeichnet werden, etwas über eine halbe Billion Tonnenkilometer geleistet. Davon entfallen allein 11,3 % auf die Pennsylvania-Eisenbahn. Bei dieser bestehen die Güterzüge im Durchschnitt allerdings nur aus 37,6 Wagen; da sie aber im Durchschnitt mit 34,2 t beladen sind, befördern sie die immerhin ansehnliche Durchschnitslast von 872 t. Die allgemeinen Durchschnittszahlen der amerikanischen Eisenbahnen sind demgegenüber 35,4 Wagen im Güterzug, 28,9 t auf den Wagen und 714 t Nutzbelastung jedes Güterzuges. Der allgemeine Durchschnitt hat also die Ausnutzung der Güterwagen mit 30 t, das Ziel, das sich die Vereinigung der Betriebsbeamten gesetzt hat, noch nicht erreicht, die Pennsylvania-Eisenbahn hat es dagegen schon erheblich überschritten. Das Verdienst dieser Eisenbahn bei Erreichung dieser Leistungen, das darin besteht, daß sie ihre Anlagen nach richtigen Grundsätzen betreibt und so bis zum äußersten ausnutzt, soll durchaus nicht unterschätzt werden, sie wird aber in diesen Bestrebungen ohne ihr Verdienst stark dadurch unterstützt, daß die Güter, die sie befördert, zum großen Teil Kohle und Erze sind, also schwere Massengüter, die nicht nur die Ladefähigkeit der Wagen voll auszunutzen gestatten, sondern zum Teil sogar in geschlossenen Zügen befördert werden, wodurch höhere Leistungen erreicht werden als bei einem Verkehr mit leichteren Gütern, die aus einer größeren Zahl von Einzelsendungen bestehen.

— **Paritätischer Einigungsausschuß der Pennsylvania-Eisenbahn.** Nach einer Presseinformation der Direktion der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft hat diese mit der gewerkschaftlichen Vertretung ihres Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals (51 000 Mann = 20 % des Gesamtpersonals) ein am 1. Januar d. J. in Kraft getretenes Abkommen folgenden Inhalts geschlossen: Als Mittel zur Verwirklichung des Grundsatzes der friedlichen Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten wird ein paritätischer Ausschuß (Joint Reviewing Committee) eingesetzt, dessen Aufgabe es ist, in gemeinsamen Verhandlungen alle Streitigkeiten und Beschwerden über Dienstvorschriften und Arbeitsbedingungen sowie Disziplinarangelegenheiten zu schlichten. Der Ausschuß besteht aus je zwei Vertretern der vier Direktionsbezirke der Gesellschaft (Eastern, Central, Northwestern und Southwestern Region) sowie aus den gewerkschaftlichen Obleuten des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals. Die Vertreter beider Teile haben gleiches Stimmrecht; gültige Beschlüsse können nur mit zwei Dritteln aller Stimmen gefaßt werden. In allen zu seiner Zuständigkeit gehörenden Angelegenheiten, mit Ausnahme der Disziplinarsachen, stimmt der Gesamtausschuß ab; seine Entscheidungen gelten auch für künftige Fälle gleicher Art. Bei Disziplinarsachen wird anders verfahren; um das ihnen innewohnende persönliche Moment zu berücksichtigen, stimmen hier die Vertreter der Gesellschaft und des Personals aus dem beteiligten Direktionsbezirk nicht mit; vielmehr wirken sie im Ausschuß als Sachwalter der Parteien, so daß also nur die übrigen Ausschußmitglieder zur Fällung der Entscheidung berufen sind. Auf diese Weise hofft man die Disziplinarsachen einwandsfrei zu erledigen. Der Ausschuß soll sich ferner mit der Untersuchung und Verbesserung der Methoden befassen, die bei der Gesellschaft vor dem Kriege zur Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten und Beschwerden des Personals dienten. Bevor der Ausschuß in den vorerwähnten Angelegenheiten eine Entscheidung fällt, müssen sie in den unteren Instanzen

zwischen Gesellschaft und Personal erörtert sein. Zu diesem Zweck finden monatliche Zusammenkünfte zwischen 1. jedem Betriebsdirektor (Division Superintendent), 2. jedem Oberbetriebsdirektor (General Superintendent) und 3. dem Generaldirektor eines jeden Direktionsbezirks und den beteiligten Gewerkschaftsvertretern statt. Hierbei werden die streitigen Angelegenheiten erörtert und, anscheinend ohne förmliches Verfahren, erledigt. Die Entscheidung des Ausschusses kann nur gegen Verfügungen der Generaldirektoren angerufen werden. Die Personalvertreter sind also in allen Instanzen zur Mitwirkung bei der Erledigung der bezeichneten Streitigkeiten und Beschwerden berufen, vor allem aber ist ihnen ein Mitbestimmungsrecht bei der endgültigen Entscheidung dieser Angelegenheiten durch den paritätischen Ausschuß eingeräumt. Auch die Sitzungen dieses Ausschusses finden monatlich statt. Die Vereinbarungen (agreements), die bei den allmonatlichen Verhandlungen der Betriebsdirektoren, Oberbetriebsdirektoren und Generaldirektoren mit der Personalvertretung zustandekommen, treten zwar sogleich in Kraft, sie müssen aber unverweilt dem Ausschuß mitgeteilt werden, der über ihre Bestätigung oder Abänderung entscheidet. Grundsätzliche Entscheidungen, die auf diese Weise gefällt werden, sind in allen vier Direktionsbezirken der Gesellschaft für alle schwebenden und künftigen Streitfälle gleicher Art maßgebend. Die Direktion der Gesellschaft hebt in ihrer Mitteilung hervor, daß dem beteiligten Personal mit diesem Abkommen zum erstenmal in der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen ein volles Mitbestimmungsrecht in allen seine Wohlfahrt und seine Arbeitsbedingungen angehenden Angelegenheiten eingeräumt sei. Die Direktion ist davon überzeugt, daß durch das Abkommen nicht nur jede Streikgefahr ein für allemal ausgeschaltet ist, sondern daß damit auch die Notwendigkeit entfällt, überhaupt noch sogenannte Streikabstimmungen unter dem beteiligten Personal zu veranstalten.

Die Einsetzung des paritätischen Ausschusses gründet sich offenbar auf die §§ 301/303 des Transportation Act 1920, wonach die Einrichtung von Schlichtungsausschüssen für Streitigkeiten über „Beschwerden, Dienstvorschriften oder Arbeitsbedingungen“ in das Belieben der Parteien gestellt ist. Für Lohnstreitigkeiten sind diese Ausschüsse indessen nicht zuständig; sie gehören vor das Forum des durch das bezeichnete Gesetz ins Leben gerufenen Eisenbahn-Arbeitsamts der Vereinigten Staaten. (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S. 776 ff.) Die von der Gesellschaft an die Errichtung des paritätischen Ausschusses geknüpften Erwartungen sind also wohl mit der sich aus dem Gesetz ergebenden Einschränkung zu verstehen. R.

— **Nochmal deutsche Lokomotiven für Java.** Der Mitteilung über diesen Gegenstand in Nr. 4 d. Ztg. fügen wir noch die aus Amerika nach England berichtete Nachricht hinzu, daß es sich dabei um zwei Lokomotivbauarten gehandelt hat, von denen die eine von Deutschland aus mit 25 000 Dollar, die andere mit 22 000 Dollar angeboten wurde, während die niedrigsten amerikanischen Angebote sich auf 63 000 Dollar und 60 500 Dollar, also reichlich das Zweiundeinhalbfache, beliefen. Für die holländische Regierung, die dort einkaufen muß, wo sie den höchsten Gegenwert für ihr Geld bekommt, konnten die amerikanischen Angebote, so sagt ein Vertreter der holländischen Regierung, der sich anscheinend zu dem Zwecke, Einkäufe zu machen, in Amerika aufhält, überhaupt nicht ernsthaft in Frage kommen. Außer den schon erwähnten Lokomotiven — nach einer Quelle 83, nach einer anderen 88 Stück, die nach der letzteren zusammen gegen 2 000 000 Dollar kosten — sind noch 600 Güterwagen, 25 000 t Stahlschienen und 5000 t eiserne Träger für die Eisenbahnen Javas nach Deutschland vergeben worden.

Allgemeines.

— **Lokomotiv-Feuerbüchsen aus Flußeisenblech.** Über die Erfahrungen mit flußeisernen Feuerbüchsen auf den Lokomotiven der Orléans-Bahn berichtet, der „Schweiz. Bauzeitung“ gemäß, Ingenieur Paul Conte in der „Revue Générale des Chemins de Fer“ vom August 1919. Aus den sehr umfangreichen Versuchen, deren erste aus dem Jahre 1907 stammen, geht hervor, daß Feuerbüchsen ganz aus Flußeisen oder nur mit kupferner Rückwand sich sehr gut als Ersatz für kupferne verwenden lassen. Die Lebensdauer der flußeisernen Büchsen scheint selbst größer zu sein, als die der kupfernen. Ein wesentlicher Vorteil ist das viel geringere Gewicht und der viel niedrigere Preis der flußeisernen Feuerbüchsen. Der Bericht weist jedoch ausdrücklich darauf hin, daß flußeiserne Feuerbüchsen nur dann zur Anwendung kommen sollten, wenn die Möglichkeit besteht, die Lokomotivkessel stets mit heißem Wasser zu speisen und zu waschen.

— **Gewinnung und Verwertung von Alt- und Abfallstoffen.** Bei der heutigen gespannten wirtschaftlichen Lage müssen alle Mittel ausgenutzt werden, um die Ausgaben der auf Erwerb gerichteten Unternehmen herabzusetzen und ihre Einnahmen zu erhöhen. Einnahmequellen müssen dabei herangezogen werden, die man in den guten, hinter uns liegenden Zeiten, wenn auch nicht unbeachtet gelassen, so doch nicht so gewürdigt hat, wie sie es verdienen. Zu ihnen gehört die Bewirtschaftung der Alt- und Abfallstoffe. Daß man ihren Wert neuerdings richtig erkennt, beweist die soeben gestellte Beuth-Aufgabe (Glasers Annalen, Heft 1 vom 1. Januar 1921), die den Entwurf zu Anlagen für die wirtschaftliche Verwertung von Eisenbahnschrott fordert. Bei den amerikanischen Eisenbahnen haben von jeher die Altstoffe eine große Rolle gespielt, weil man dort die Unterhaltung stark vernachlässigte und abgenutzte Gegenstände nur ungern und wenig ausbesserte, sondern sie lieber zu den Altstoffen nahm und sie durch neue ersetzte. Neuerdings kommt man auch dort zu der Erkenntnis, daß sich aus den Altstofflagern, die infolge dieses Verfahrens sehr umfangreich sind, manches Wertvolle gewinnen läßt. Bei den hohen Preisen aller Rohstoffe können dadurch viele Ersparnisse erzielt werden. Die Altstoffe werden, um dies zu ermöglichen, zunächst sorgfältig ausgelesen. Alte Träger werden z. B. verwendet, um andere zu verstärken, solche von Eisenbahnbrücken, die den neuzeitlichen Lasten nicht mehr gewachsen sind, können zuweilen für Straßenbrücken verwendet werden. Namentlich die Einzelteile der Signal- und sonstigen Sicherungseinrichtungen lassen sich häufig mit geringen Nacharbeiten, die nur wenig Kosten verursachen, zu anderen Zwecken wieder verwenden, wodurch bei dem hohen Preis dieser Teile beträchtliche Ersparnisse erzielt werden. Bei der Lehigh Valley-Eisenbahn ist z. B. eine ihrer großen Holzbrücken mit etwa 16 500 cbm Holz abgebrochen worden, davon konnte fast die Hälfte wieder verwendet werden, und außerdem wurden noch 730 getränkte Pfähle und 7200 Zaunpfosten gewonnen. Die Eisenteile, Schrauben, Muttern, Unterlagscheiben ergaben eine Ausbeute von über 100 t. Der Wert des gewonnenen Holzes betrug etwa 51 650 Dollar. Beim Abbruch eines anderen Bauwerks, das ungefähr 50 cbm Holz enthielt, wurden rd. zwei Drittel dieser Menge mit einem Aufwand von 100 Dollar gewonnen und zu nochmaliger Verwendung vorbereitet; neu hätte man für dieses Holz 700 bis 1000 Dollar bezahlen müssen. Unter diesen Umständen wird wohl auch der geradezu als Roheit zu bezeichnende Gebrauch aufhören, alte Güterwagen zu verbrennen, und an seine Stelle wird ein sorgfältiges „Ausschlachten“ treten, das zum Gewinn mancher wertvollen Teile und mancher kostbaren Rohstoffe führen kann.

— **Eine Lokomotive mit Dampfturbinenantrieb** ist vor kurzem auf den schweizerischen Bundesbahnen in den Betrieb eingestellt worden, damit durch Versuchsfahrten ihre Bauart erprobt werden kann. Die Lokomotive ist nach einem Entwurf von Zoelly in den schweizerischen Lokomotivwerken in Winterthur erbaut worden, wobei eine ältere Lokomotivbauart der Bundesbahnen als Grundlage diente. Die Turbine liegt quer vor dem vorderen Kesselende und überträgt ihre Arbeit auf eine Blindachse, die oberhalb des Radgestells liegt und durch Kuppelstangen mit den Kuppelachsen verbunden ist. Die Turbine macht 8000 Umdrehungen in der Minute, woraus sich bei dem gewählten Übersetzungsverhältnis eine Stundengeschwindigkeit von 78 km ergibt. Der Kessel ist mit Überhitzer ausgerüstet, unter dem Kessel befindet sich ein Kondensator. Das Wasser wird wieder in den Tender zurückgeleitet, der in besonderer Weise so ausgebaut ist, daß das Wasser zwecks Kühlung in dünnen Strömen vom Tenderdach herunterrieseln kann. Da kein Blasrohr vorhanden ist, wird das Feuer durch einen besonderen, durch Ventilatoren erzeugten Luftstrom und einen Bläser angefacht und unterhalten. Bei den Versuchsfahrten soll die Lokomotive im Vergleich zu gleichgroßen Verbundlokomotiven eine Brennstoffersparnis von 25 % gezeigt haben, auch soll sie bei hohen Geschwindigkeiten wegen des Fehlens hin- und hergehender Teile sehr ruhig und sanft laufen.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn bei Beschädigung leicht zerbrechlicher Güter durch Rangierstöße.** Eine Wagenladung mit 100 Kisten Eier wurde von Insterburg nach Chemnitz aufgegeben und kam am Bestimmungsort beschädigt an. Die Klage auf Schadenersatz wurde vom Landgericht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt; das Oberlandesgericht gab ihr nur zu drei Vierteln ihrer Höhe statt. Das Reichsgericht hat mit Urteil vom 18. Dezember 1920 — Aktenzeichen I. 156/1920 — die Entscheidung des Oberlandes-

gerichts aufgehoben aus folgenden Entscheidungsgründen, aus denen sich auch der nähere Tatbestand ergibt.

„Das angefochtene Urteil ist in folgender Weise begründet: Die Beschädigung der Eier sei darauf zurückzuführen, daß der Bahnwagen einen außergewöhnlich heftigen doppelten Verschubstoß erlitten habe, und zwar wahrscheinlich erst nach der Ankunft in Chemnitz und sicher nicht vor der Beförderung von Insterburg ab. Die dabei eingetretene Beschädigung der Kisten selbst sei aber nicht so erheblich, daß sich annehmen lasse, die Stöße würden auch für andere als leicht verletzbare Güter verderblich geworden sein. Der Schaden sei aber durch ein Verschulden der Bahn entstanden. Die Aufschrift „vorsichtig rangieren“ habe darauf hingewiesen, daß beim Verschieben Sorgfalt geboten sei. Wenn der Wagen trotzdem einen ungewöhnlich heftigen, doppelten Verschubstoß erlitten habe, so sei die Ursache im Zweifel darin zu finden, daß die erforderliche Vorsicht nicht beobachtet sei. Vorkommnisse, bei denen sehr heftige Verschubstöße sich nicht vermeiden ließen, bildeten eine verhältnismäßig seltene Ausnahme. Daher sei es Sache der Bahn, darzutun, daß im einzelnen Falle aus bestimmten Gründen der Stoß nicht vermeidbar gewesen sei. Sie sei auch zur Aufklärung imstande, der Absender und der Empfänger nicht. Der Beklagte habe aber insoweit nichts vorgebracht. Es liege aber nichts dafür vor, daß grobe Fahrlässigkeit gegeben sei. Der Beklagte hafte daher nur im Rahmen des § 457 Abs. 1 HGB. Zudem habe der Absender selbst schuldhaft gehandelt, denn er habe die Eierkisten nicht so verstaut, daß sie fest gelegen hätten. Dieser Umstand habe bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt. Die Haftung der Bahn sei daher auf ¾ des Schadens zu beschränken.

Die Revision des Klägers wendet sich zunächst gegen die Annahme, daß die Verladung mangelhaft erfolgt sei. Sie weist darauf hin, daß unstreitig der Wagen vollständig ausgenutzt war. Allein damit war nur gesagt, daß weitere Kisten in den Wagen nicht hineingingen. Es ergab sich nicht daraus, daß keine Lücken mehr blieben zwischen den Kisten oder zwischen diesen und den Wagenwänden. Das Oberlandesgericht hat auf Grund der Aussagen des von ihm vernommenen Sachverständigen angenommen, daß solche Lücken bestanden und insofern fehlerhaft gehandelt ist, als sie nicht ausgefüllt waren. Hierbei handelt es sich um Erwägungen tatsächlicher Art, die mit der Revision nicht angefochten werden können.

Sodann beanstandet die Revision des Klägers noch die Auffassung des Berufungsgerichts, wonach der Bahn keine grobe Fahrlässigkeit zur Last falle. Auch hier handelt es sich aber im wesentlichen um eine tatsächliche Beurteilung. Die angefochtene Entscheidung ist einwandfrei begründet, indem gesagt ist, es liege nichts dafür vor, daß der Schaden durch Unfug oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt sei. Es ergibt sich daraus, daß ein erhöhter Grad der Fahrlässigkeit nicht gegeben war. Auf die weiteren Erwägungen des Oberlandesgerichts hierzu kommt es daher nicht an. Die Revision des Klägers ist mithin unbegründet.

Von dem Beklagten wird zunächst geltend gemacht, daß nach den Feststellungen des Oberlandesgerichts zu seinen Gunsten auch die Nr. 3 der §§ 459 HGB., 86 EVO., eingriffe. Das ist an sich richtig, ändert aber nichts daran, daß die Haftung des Beklagten dann gegeben ist, wenn der Schaden von der Bahn verschuldet ist. Die Entscheidung hängt daher davon ab, ob die Revision insoweit begründet ist. Die Beschädigung der Eier ist durch einen ungewöhnlich heftigen, doppelten Verschubstoß verursacht. Auf welche Umstände aber dieser Stoß selbst zurückzuführen ist, ist von dem Oberlandesgericht nicht festgestellt. Infolgedessen sind auch bestimmte Feststellungen nicht getroffen, inwiefern den Leuten der Eisenbahn ein Verschulden zur Last fällt. Es ist lediglich aus der Tatsache, daß die Eier zum großen Teil beschädigt sind, der Schluß gezogen, daß der doppelte Verschubstoß ungewöhnlich heftig war, und daraus dann weiter die Annahme hergeleitet, daß er verschuldet sei.

Diese Begründung wird von der Revision des Beklagten mit Recht beanstandet. Nach den bisherigen Feststellungen des Oberlandesgerichts liegt nicht mehr vor, als daß die Gefahr sich verwirklicht hat, die sich daraus ergab, daß die Eier eine leicht zerbrechliche Ware sind. Die Bestimmungen des § 459 HGB., besonders auch die Nr. 4 daselbst, sind nur darauf berechnet, die Eisenbahn davor zu schützen, daß sie haftbar gemacht wird, wenn sich eine Gefahr verwirklicht, die sich aus der besonderen Art eines Gutes oder seiner Verpackung ergibt. Man darf daher aus dem Eintritt eines Schadens nicht auf ein Verschulden schließen. Wenn man das tun wolte, so würde der Zweck vereitelt, den der § 459 HGB. verfolgt. Seinen Bestimmungen liegt offenbar die Erwägung zugrunde, daß im Eisenbahnverkehr ein gleichmäßiger, glatter Verlauf nicht zu erzielen ist. Es handelt sich um einen Massenbetrieb, bei dem es zudem noch darauf ankommt, daß die Arbeiten schnell erledigt werden. Wenn alles so verläuft, wie es eigentlich geschehen sollte, dann werden auch zerbrechliche Güter unbeschädigt an ihr Ziel gelangen, und auch eine mangelhafte Verladung wird, wenn nicht gar zu große Fehler gemacht sind, nicht schaden. Aber Unregelmäßigkeiten lassen sich eben nicht vermeiden. Namentlich werden die Verschubstöße oft mehr oder weniger heftig ausfallen, und sie werden oft so sein, daß ein Gut, das der Gefahr des Bruches ausgesetzt ist, dadurch Schaden erleidet. Also bloß daraus, daß ein solcher Schaden eingetreten ist, darf nicht gefolgert werden, ein Verschubstoß sei übermäßig heftig gewesen, und er sei, von besonderen Umständen abgesehen, nur durch ein schuldhaftes Verfahren zu erklären. (Vgl. RGZ. Bd. 64 S. 169.) In der vorliegenden Sache war eine solche Beurteilung um so weniger gerechtfertigt, als das Oberlandesgericht sich ausdrücklich auf den Standpunkt stellt, daß andere als leicht zerbrechliche Güter durch den Verschubstoß noch nicht beschädigt sein würden, und es weiter festgestellt hat, daß die Verladung eine mangelhafte war, wodurch die Gefahr, die sich aus der Beschaffenheit des Gutes ergab, noch vergrößert wurde.

Das angefochtene Urteil war mithin, soweit es zum Nachteil des Beklagten ergangen ist, auf dessen Revision aufzuheben. Eine Entscheidung in der Sache selbst war aber noch nicht möglich, da immerhin die Möglichkeit besteht, daß der vom Kläger weiter angetretene Gutachtenbeweis dazu führt, ein Verschulden der Leute des Beklagten festzustellen. Die Sache war daher an das Oberlandesgericht zurückzuverweisen.“

— **Zum Begriff der Kostbarkeiten.** Von zwei Kisten mit Seidenwaren ging eine im Gewicht von 44 kg verloren. Die Klägerin verlangt auf Grund des Frachtvertrages Schadensersatz in Höhe von 29 667,25 *M* von dem beklagten Eisenbahnfiskus. Während das Landgericht die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärte, wies das Oberlandesgericht sie kostenpflichtig zurück. Das Reichsgericht bestätigte die Klageabweisung mit Urteil vom 4. Oktober 1920, Aktenzeichen I 131/1920, aus nachstehenden Entscheidungsgründen, aus denen sich auch die weiteren Einzelheiten des Tatbestandes ergeben:

„Beklagter lehnt seine Haftpflicht aus dem Eisenbahnfrachtvertrage unter Berufung auf § 467 HGB., § 96 E. V. O. in Verbindung mit § 54 (2) B Ziffer 1 und Ausführungsbestimmung III 1 zu § 54 ab, weil es sich bei dem verloren gegangenen Frachtgut um Kostbarkeiten gehandelt habe und unterlassen sei, diese Eigenschaft und den Wert im Frachtbrief zu bezeichnen. Daß letzteres nicht geschehen ist, ergibt der vorgelegte Frachtbrief. Das Oberlandesgericht hat im Gegensatz zum Landgericht den Standpunkt des Beklagten gebilligt und deshalb die Klage abgewiesen. Dem Oberlandesgericht war im Ergebnis beizutreten. Maßgeblich ist für den Begriff Kostbarkeit lediglich der eisenbahnrechtliche Gesichtspunkt. Die in Betracht kommenden Bestimmungen sind zu dem Zwecke getroffen, daß die Eisenbahn bei ihrer weitgehenden Haftung aus dem Frachtvertrage in die Lage versetzt werden soll, die vorgesehenen Sicherungsmaßregeln anzuwenden, um nicht mit Schadensansprüchen belastet zu werden, die ungewöhnlich hoch sein können und zur Zeit der Versendung nach Umfang und Gewicht des Frachtguts nicht ohne weiteres zu erwarten sind. Es kommt demnach im eisenbahnrechtlichen Sinne für den Begriff Kostbarkeit darauf an, ob das betreffende Frachtgut im Vergleich zu anderen gewöhnlichen Sendungen von gleichem oder annähernd gleichem Umfang und Gewicht einen ungewöhnlich hohen Wert hatte. Im gegenwärtigen Falle handelt es sich um eine Sendung Seidenwaren, deren Gesamtwert nach der von der Klägerin als Anlage zur Klage mitgeteilten Rechnungsaufstellung zur Zeit der Versendung 29 667,25 *M* betrug. Wie diese Rechnungsaufstellung ferner ergibt, setzte sich der Gesamtwert von 29 667,25 *M* zusammen aus 1528,90 *M* für 101¼ Meter Satin und 28 138,35 *M* für 401¼ Meter Kaschmir. Das Gewicht der Kiste 1163 mit diesen beiden Sorten Seide war, wie sich aus dem vorgelegten Frachtbrief ergibt, 44 kg. Der Umfang der Kiste war nach den Darlegungen der Klägerin in ihren Schriftsätzen vom 5. und 6. März 1920, die nicht bestritten sind, 1 Meter im Geviert. Die Höhe der Kiste ergibt sich nicht ziffernmäßig aus den Akten, kann aber keine erhebliche gewesen sein, da bei den in Betracht kommenden 531½ Meter dünner Seide von etwa 1 Meter Breite die Kiste nur eine geringe Höhe zu haben brauchte. Es handelte sich danach bei der Kiste 1163 um ein Frachtstück von 1 Meter im Geviert von geringer Höhe und 44 kg Gewicht, das einen Wert von 29 667,25 *M* hatte. In Betracht zu ziehen für die Frage, ob der Begriff Kostbarkeit gegeben, ist nur das Frachtstück als solches, und es ist nicht, wie im Schrifttum vertreten wird (Eger E. V. O. Anm. zu § 96, Rundnagel 67 Anm. 5, Staub § 467 HGB. Anm. 5), ein Unterschied dahin zu machen, daß in einem Falle, wo in einem Frachtstück Gegenstände, die für sich nicht den Begriff der Kostbarkeit erfüllen, mit Kostbarkeiten zusammen verpackt und versandt sind, die Bestimmungen des § 467 HGB., §§ 96, 540 E. V. O. die Haftpflicht nur bezüglich der letzteren ausschlössen. Vielmehr ist die Haftpflicht in solchem Falle ganz ausgeschlossen, sofern der Begriff Kostbarkeit für das Frachtstück als solches zutrifft. Es kann daher im gegenwärtigen Falle nicht darauf

nkommen, daß die 101¼ Meter Satin für sich wohl den Begriff der Kostbarkeit nicht erfüllen könnten, vielmehr steht nur zur Entscheidung, ob der Begriff Kostbarkeit für das ganze Frachtstück als solches zu bejahen ist. Dies ist aber der Fall. Es ergibt sich bei einem Gewicht des Frachtstücks von 44 kg und einem Gesamtwerte von 29 667,25 ℳ für das Kilogramm ein Wert von etwa 650 ℳ; dabei hatte das Frachtstück nur den geringen Umfang einer flachen Kiste von 1 Meter im Geviert. Der Umstand, daß dieser außerordentliche Wertsatz sich nur durch die Valutaverhältnisse gebildet hat, ist nicht von entscheidender Bedeutung. Es ist mit Rücksicht hierauf jetzt allerdings zu fragen, ob dieser hohe Wertsatz im Vergleich zu den Sendungen anderer Waren von gleichem oder annähernd gleichem Umfang und Gewicht, die aus demselben Grunde ebenfalls eine große Preisverschiebung aufweisen, gleichwohl noch als ein so außergewöhnlicher angesehen werden muß, daß er auch in Berücksichtigung der Preisverschiebung bei Absendung nicht ohne weiteres zu erwarten war. Diese Frage mußte für das hier in Betracht kommende Frachtstück bejaht werden."

— **Haftung der Bahn für Benässung einer Tabaksendung.** Sechs deutsche Versicherungsgesellschaften nehmen den württembergischen Fiskus für den Schaden an einer Tabaksendung in Anspruch. Und zwar handelt es sich um 526 Ballen Rohtabak, die im Juni 1917 in Drama (Bulgarien) nach Stuttgart verladen worden sind. Als der Tabak am Bestimmungsort ankam, stellte es sich heraus, daß er durch Nässe erheblich gelitten hatte. Für den der Zigarettenfabrik Waldorf-Astoria entstandenen Schaden fordern die Klägerinnen aus abgetretenen Rechten Schadensersatz im Betrage von 85 778 ℳ.

Nachdem Landgericht und Oberlandesgericht Stuttgart die Klage zunächst abgewiesen hatten, hat das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Durch Urteil vom 11. Juni 1920 erklärte darauf das Oberlandesgericht den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das Oberlandesgericht sieht nunmehr für erwiesen an, daß die Beschädigung des Tabaks während der Beförderung zwischen Simbach und Stuttgart durch anhaltende, heftige Regengüsse infolge Entfernung des Dachbelags des Güterwagens eingetreten ist. Den Entlastungsbeweis der Eisenbahn lehnt der Vorderrichter mit der Erwägung ab, daß nicht mangelhaftes Dachbelagmaterial die Ursache des Schadens gebildet habe, sondern das Fehlen des Dachbelags. Ein Beweis für das Abhandenkommen des Dachbelags durch höhere Gewalt sei nicht erbracht. Auch sei nicht ein Mangel der Verpackung ursächlich für den Schaden gewesen, noch die natürliche Beschaffenheit des Gutes. Mithin hafte die Bahn gemäß der §§ 456, 469 HGB., §§ 84, 100 EVO. für den eingetretenen Schaden. Die vom Beklagten gegen dieses Urteil eingelegte Revision ist jetzt vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen worden: „Die Ausführungen des Oberlandesgerichts werden durch die Revisionsangriffe nicht erschüttert. Verfehlt ist die Bezugnahme auf § 86 E.V.O. und § 459 HGB. Denn in § 51 Ziffer 3 des deutschen Eisenbahngütertarifs ist bestimmt, daß die Frage, ob die Beförderung in offenen oder in bedeckten Wagen eintritt, sich nach dem Verlangen des Absenders richtet, sofern die Bahn ihm entspricht. Letzteres hat offenbar das Oberlandesgericht angenommen, wenn es davon spricht, daß die Bahn in Drama dem Absender einen gedeckten Wagen „zur Verfügung gestellt hat". Die gedeckten Wagen sind dem Absender auch auf besondere Bestellung zur Beladung überwiesen worden. Die Bestellung lautete auf deutsche Wagen. Der Antrag des Absenders auf Zurverfügungstellung eines bedeckten Wagens wirkte sonach weiter. Mithin brauchte der Absender das Gut nicht so zu verpacken, wie wenn es in einem offenen Wagen befördert werden sollte. Da sich auch sonst keine Fehlsamkeit im Urteil des Oberlandesgerichts erblicken läßt, war die Revision des beklagten Fiskus zurückzuweisen." (Aktenzeichen I. 247/20. — 20. 12. 20.)

— **Der Film eine Kostbarkeit im Sinne des Eisenbahnrechts.** Nach einer neuen Reichsgerichtsentscheidung ist der Film eine Kostbarkeit im Sinne der Bestimmungen der §§ 54 B 1, 96 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das bedeutet für die Versender von Films die Pflicht, dieses Gut in Gemäßheit der besonderen Bestimmungen (Angabe des Wertes usw.) verfrachten zu lassen, um im Fall eines Verlustes Schadensersatzansprüche gegen die Bahn mit Erfolg geltend zu machen. Hierüber hat sich das Reichsgericht in einem Rechtsstreit wie folgt ausgesprochen: „In Übereinstimmung mit der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts hat der Berufungsrichter zutreffend ausgeführt, entscheidend für den Begriff der Kostbarkeit sei der verkehrstechnische Begriff; es handelt sich um eine Schutzvorschrift der Eisenbahn gegen unverhältnismäßig hohe Schadensersatzforderungen, mit denen bei der Eingehung des Beförderungsvertrages nicht gerechnet werden konnte. Eine Kostbarkeit liegt mithin dann vor, wenn der Wert einer Sendung nach Umfang und Gewicht im Vergleich zu anderen Sendungen ein unverhältnismäßig hoher ist. Wenn der Berufungsrichter dies im vorliegenden Falle unter Zugrundelegung der Feststellung bejaht hat, daß bei einem Gesamtwert von 8000 ℳ auf das Kilogramm der Bruttosendung ein Wert von 380,90 ℳ entfällt, so ist hierin ein Rechtsverstoß nicht zu erblicken. Auch die von der Klägerin behauptete Tatsache, daß die Films seit 1910 bis 1918 eine Wertsteigerung von 500 % erfahren haben, ist bedeutungslos. Tritt bei einer einzelnen Ware eine unverhältnismäßig hohe Wertsteigerung ein, so schließt dies nicht aus, daß solche Ware, die bei dem niedrigen Preise noch nicht als Kostbarkeit anzusehen war, nunmehr zur Kostbarkeit im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird." (Akt.-Zeich. I. 221/20. — Urteil vom 8. 1. 21.)

— **Haftung der Eisenbahn für Reisekoffer.** Ein photographischer Apparat ist keine Kostbarkeit. Ein als Gepäck aufgegebener Koffer im Gewicht von 23 kg ist verloren gegangen. Kläger verlangt dafür Schadensersatz in Höhe von 4252 ℳ. Das Landgericht Hannover wies die Klage in Höhe von 280 ℳ ab, erklärte aber im übrigen die Ansprüche dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Abweisung der 280 ℳ bezieht sich auf einen photographischen Apparat, den das Landgericht als „Kostbarkeit" ansieht, und für dessen Beförderung die besonderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften hätten beachtet werden müssen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht Celle die Ansprüche des Klägers im vollen Umfange anerkannt. Das Reichsgericht hat nunmehr die Entscheidung des Oberlandesgerichts mit folgenden Entscheidungsgründen gebilligt: „Bei der Beurteilung der Frage, ob der photographische Apparat, für den der Kläger einen Wert von 280 ℳ in Ansatz bringt, während der Beklagte einen solchen von 1000 ℳ für angemessen hält, und die bei der Firma H. gekauften Wäschegegenstände, die der Beklagte für ausgesprochene Luxusware ansieht, als Kostbarkeit im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung in Betracht kommen, befindet sich der Berufungsrichter durchaus im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts. Danach entscheidet Gewicht und Umfang des der Bahn zur Beförderung übergebenen einheitlichen Guts, d. h. des Gepäckstückes als solchen und sein Wert für das Kilogramm, verglichen mit dem Wert, mit dem gewöhnlich die Eisenbahn bei Verlust von beförderten Gepäckstücken zu rechnen hat. Nach der Feststellung des Berufungsrichters stellt sich der Wert des verlorengegangenen Gepäckstückes auf 184,91 ℳ für das Kilogramm, und wenn man für den photographischen Apparat statt 280 ℳ 1000 ℳ in Ansatz bringt, auf 215 ℳ. Wenn bei diesen Werten das Berufungsgericht den Begriff der Kostbarkeit im verkehrstechnischen Sinne verneint hat, so ist ein Rechtsirrtum nicht ersichtlich." (Aktenzeichen: I. 251/20. — 15. 12. 20.)

Bücherschau.

A. Bond. Bei den Helden der Technik. Deutsche Ausgabe von M. Pannwitz. Mit 24 Tafeln und zahlreichen Abbildungen im Text. Dritte Auflage. Stuttgart 1921. Kosmos, Gesellschaft für Naturfreunde. Geschäftsstelle: Franckhsche Verlagsbuchhandlung. Preis geb. 19,50 ℳ.

Zwei junge Leute, fast noch Knaben, werden von einem Onkel mit 1000 Dollar in der Tasche nach Neuyork auf eine Ferienreise geschickt. Er hat den praktischen und strebsamen Sinn der beiden Freunde richtig eingeschätzt; Sie benutzen Zeit und Geld nicht, um sich den flüchtigen materiellen Genüssen der Großstadt hinzugeben, sondern um die Arbeitsstätten und die Arbeitsweise der modernen Technik kennen zu lernen. Mit Zähigkeit und Schlauheit wissen sie sich — zum Teil sogar dadurch, daß sie sich als Arbeiter verdingen — in die Werkstätten Eingang zu verschaffen. Mit offenen Augen dringen sie in die Geheimnisse der neuzeitlichen Arbeitsweise beim Bau von Tunneln, Brücken, Wolkenkratzern ein; sie halten die Anstrengungen der körperlichen Arbeit tapfer aus und bestehen unerschrocken die mit ihrer Tätigkeit verbundenen Gefahren. Nach Ablauf ihrer Ferienzeit kehren sie gereift heim, beseelt von dem Wunsche, ihre Zukunft der Technik zu widmen.

In dem Gewande dieser Ferienreise werden dem Leser in anschaulicher, allgemein verständlicher Weise die technischen Geräte, Arbeiten und Verfahren geschildert, die bei diesen großen modernen Bauten üblich sind. Treffliche Bilder erleichtern das Verständnis. In erster Linie ist das Buch für die reifere Jugend bestimmt, die mit der Technik des täglichen Lebens bekanntgemacht werden soll. Aber auch allen übrigen Freunden der Technik kann diese fesselnde Schrift empfohlen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 16 vom 22. Februar 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag der Eisenbahndirektion Essen und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Erhöhung der Vergütungssätze für die Wiederherstellung von Wagen (Anlage V zum VWÜ.), vgl. Rundschreiben vom 27. Mai 1919;

Nr. III 54 (abgesandt am 26. Februar d. J.);

Nr. IV 23 vom 24. Februar 1921 an die Mitglieder des Unterausschusses für die Vereinsabrechnung (Österreichisches Bundesministerium, Südbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ungarische Staatsbahn, Buschtehrader Eisenbahn, Niederländische Staatsbahn und Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern), betreffend den Geldausgleich für die gesamte Vereinsabrechnung durch nur eine Vermittlungsstelle (abgesandt am 1. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. Februar 1921 verstarb in Breslau im 66. Lebensjahre

der Oberbaurat z. D.

Herr **Otto Lehmann.**

Der Verstorbene ist über 42 Jahre im Staatseisenbahndienste, davon über 16 Jahre als Mitglied der Eisenbahndirektion Cassel und der ehemaligen Eisenbahndirektion Posen tätig gewesen. Am 1. April 1920 trat er in den einstweiligen Ruhestand. Er hat sich in langjähriger treuer Pflichterfüllung große Verdienste um die Staatseisenbahnverwaltung erworben. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm bei seinen früheren Amtsgenossen und Untergebenen ein dauerndes ehrendes Gedenken.

Breslau, den 25. Februar 1921. (204)

**Der Präsident
und die oberen Beamten des Direktionsbezirks Breslau.**

2. Güterverkehr.

Betrifft: Deutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Für die auf niederländischem Gebiet gelegenen deutschen Strecken
Kaldenkirchen/Straelen Grenze-Venlo und
Bocholt/Borken (Westf.) Grenze-Winterswyk
und umgekehrt werden vom 1. April d. J. ab die Frachten nach den niederländischen Binnentarifen erhoben. Vom gleichen Tage ab scheiden die Stationen Venlo K. M., Venlo (lrh.) und Winterswyk aus sämtlichen Tarifen als deutsche Verbandsstationen aus und gehen in den deutsch-niederländischen Verbandsgütertarif als niederländische Verbandsstationen über.

Köln, den 21. Februar 1921. (191)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft A. — Tfv. 200.

Zur Ausstellung der Beglaubigung auf den Frachtbriefen über die Eigenschaft der Kartoffeln als anerkanntes Saatgut ist in Bayern nicht mehr die Bayerische Landessaatstelle in München, sondern nur die Bayerische Landes-Saatzuchtanstalt in Weihenstephan bei Freising ermächtigt. Näheres enthält die am 24. Februar 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigung sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Februar 1921. (189)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 wird die Mindestgebühr für Sonder-Viehzüge erhöht auf 75 ℳ für das Tarifkilometer und 1800 ℳ im ganzen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Februar 1921. (190)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 wird die Station Kappeln (Schlei) der Eckernförde-Kappelner Freisbahn in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Dresden, am 23. Februar 1921. (196)
Eisenb.-Gen.-Dir.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1921 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag II.
2. Zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif Teil I vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs, wobei auch Tariferhöhungen eintreten. Es werden erhöht: Die Mindestfrachten für Stückgut, die Schutzwagengebühr und die ermäßigte Deckenfracht (§ 6 (2), 11 (1), (2), 14, 34 (1), 37 (1a), 54³ der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I B) sowie fast sämtliche Nebengebühren im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft hierüber erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Auch im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. März 1921 werden mit Wirkung vom 1. April 1921 die in den Ausführungsbestimmungen zu § 33, 44 und 46 der Eisenbahn-Verkehrsordnung festgesetzten Nebengebühren in Anlehnung an die Erhöhungen im Güterverkehr, wie folgt, heraufgesetzt:

1. In der Ausführungsbestimmung zu § 33 der Eisenbahn-Verkehrsordnung
   die Gebühr unter d) für Ausfüllung der Vordrucke zu Zoll- und Steuerpapieren,
   für 1 Stück von 0,40 ℳ auf 0,60 ℳ;
   die Gebühr unter e) für die Ausfüllung von Doppelvorschriften der unter d) bezeichneten Vordrucke,
   für 1 Stück von 0,40 ℳ auf 0,60 ℳ;
2. in der Ausführungsbestimmung 9 zu § 44 der Eisenbahn-Verkehrsordnung
   den Standgeldsatz von 10 ℳ auf 20,00 ℳ;
3. in der Ausführungsbestimmung zu § 46 der Eisenbahn-Verkehrsordnung
   der Standgeldsatz für die ersten 24 Stunden von 10 ℳ auf 20,00 ℳ.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt. Ebenso ist die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Druckabzüge der Tarifnachträge können vom 25. März 1921 an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden. (197)

Berlin, den 26. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten in bezug auf Entfernungs- und Pfennigzuschläge für den Binnen- und direkten Güterverkehr ab 1. April ds. Js. Änderungen ein. (208)

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Nordhausen - Wernigeroder
Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Westdeutsch - Südwestdeutscher Verkehr

Vom 1. März 1921 an wird die württembergische Station Leinfelden in die Tarifhefte 4 und 8 einbezogen. Die

Anstoßentfernung für Ronheide (Hergenrath) Grenze an Aachen wird von 5 auf 6 km berichtigt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (Main), 24. Febr. 1921. (199)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Sächsischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1921 werden die Tarifentfernungen für die Grenzstationen Venlo K.M., Venlo (linksrh.) und Winterswyk aufgehoben. Als Ersatz werden Tarifentfernungen für die Grenzpunkte Kaldenkirchen Grenze, Straelen Grenze, Bocholt Grenze und Borken (Westf.) Grenze eingeführt.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger, auch gibt unser Verkehrsbüro, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 26. Februar 1921. (207)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern rechtsrh. Netz. Tarifheft 7 B.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1921 wird in der Kilometertafel 1 die Anstoßentfernung der Station Bürgstadt an die Station Gemünden (Main) in 86 km berichtigt. Dadurch tritt eine Frachterhöhung ein.

Dresden, am 24. Februar 1921. (206)
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergische Nebenbahnen A.-G.

Mit dem 1. April ds. Js. werden bei der Härtsfeldbahn, Reutlingen-Gönninger Bahn und Strohgäubahn die Tier- und Gütertarife erhöht.

Näheres hierüber ist ab 1. März ds. Js. bei der unterzeichneten Direktion zu erfahren.

Stuttgart, 25. Februar 1921. (202)
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Deutsch - schwedisch - norwegischer Gütertarif, Teil II.
Deutsch - dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. April 1921 tritt Nachtrag II bzw. Nachtrag VII mit erhöhten deutschen Schnittfrachtsätzen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 27. Februar 1921. (200)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengütertarif der Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Die Neuausgabe des zum 1. Dezember v. Js. angekündigten Binnengütertarifs der Cöln-Bonner Eisenbahnen wird voraussichtlich erst zum 1. April ds. Js. erfolgen. Der Tarif wird auch die bei den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangende Erhöhung der Frachtsätze enthalten.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.

Köln, den 24. Februar 1921. (203)
Direktion der Cöln-Bonner Eisenbahnen.

Reichseisenbahnen, sächsisches Netz. Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Die am 1. März 1921 laut Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abt. B, in Kraft tretenden teils erhöhten, teils neuen Nebengebühren und zwar die Preise für Vordrucke usw., die Gebühren für die Ausführung nachträglicher Verfügungen usw. und die Gebühr für nicht begründete Feststellung des Tatbestandes bei Gütern gelten vom genannten Tage an auch im Binnenverkehr des sächsischen Netzes.

Dresden, am 28. Februar 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir. (210)

Vom 1. April 1921 ab werden vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Binnen- und Übergangsverkehr der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn die Frachtsätze des Güter- und Tiertarifs in derselben Weise wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft. (211)

Infolge allgemeiner Änderung der Frachtsätze im Tier- und Güterverkehr treten im Verkehr mit Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn ab 1. April d. J. Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Eschershausen, den 24. Februar 1921.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft. (215)
Die Direktion.

Infolge allgemeiner Änderung der Frachtsätze im Tier- und Güterverkehr treten im Verkehr mit Stationen der badischen Nebenbahnen Achern-Ottenhöfen, Biberach-Oberharmersbach, Haltingen-Kandern, Krozingen-Münstertal-Sulzburg, Mosbach-Mudau, Oberscheffenz-Billigheim und Rhein-Ettenheimmünster ab 1. April d. J. Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 24. Februar 1921.
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (214)
Aktiengesellschaft.

Infolge allgemeiner Änderung der Frachtsätze im Tier- und Güterverkehr treten im Verkehr mit Stationen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach (Jagsttalbahn) ab 1. April d. J. Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 24. Februar 1921. (213)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft
Aktiengesellschaft.

Tarif für die Gütereisenbahn nach dem Zschopautale.

Am 1. April 1921 tritt zu obigem Tarife der Nachtrag III in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife. Ihre Einführung mit verkürzter Frist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) Eisenbahn - Verkehrsordnung. Der Nachtrag kann nach dem 20. März 1921 durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden bezogen werden. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbüro, hier, nähere Auskunft. (218)

Dresden, am 28. Februar 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 werden die Entfernungen für die Station Braunschweig Nordost geändert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (216)

Berlin, den 26. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen-Sächsisches Netz.

Am 1. April 1921 treten zum a) Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Hefte 1 und 2, b) Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II, und c) Tarif für die schmalspurigen Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal je ein Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten neben den bereits durch Bekanntmachung eingeführten Änderungen und Ergänzungen hauptsächlich erhöhte Frachtsätze und Nebengebühren. Gleichzeitig werden die Frachtsätze im Binnen-Tiertarif, Teil II, erhöht. Zur Ermittelung der erhöhten Frachtsätze wird eine Umrechnungstafel zum Tierfrachtzeiger vom 1. Dezember 1920 ausgegeben. Die Einführung der Tariferhöhungen mit verkürzter Frist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Tarifnachträge können nach dem 20. März 1921 durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden und durch die Stationen bezogen werden. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, nähere Auskunft.

Dresden, am 28. Februar 1921. (219)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile II.

Vom 1. April 1921 ab werden die Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr, wie folgt, erhöht:

a) Güterverkehr
- bei den Stückgutklassen 1e, I und II um rund 85 %,
- bei der Klasse A um rund 80 %,
- bei der Klasse B um rund 75 %,
- bei der Klasse C um rund 70 %,
- bei der Klasse D um rund 60 %,
- bei der Klasse E um rund 50 %.

b) Tierverkehr
- bei allen Klassen um 55 %.

Aus diesem Anlaß werden zum 1. April 1921 neu ausgegeben:

1. der Frachtsatzzeiger (Heft C I a, Tfv. 200) unter Aufhebung des vom 1. Dezember 1920 gültigen Frachtsatzzeigers;
2. eine Umrechnungstafel zum Tierfrachtzeiger vom 1. Dezember 1920 (Tfv. 1504 a).

Die Ausnahmetarife werden ebenfalls vom 1. April 1921 ab erhöht werden. Die Erhöhung wird durchschnittlich etwa 55 % der jetzigen Sätze betragen. Besondere Bekanntmachung dieserhalb folgt.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Drucksachen können etwa vom 20. März 1921 ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüro (Bahnhof

Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.
Berlin, den 25. Februar 1921. (193)
Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Staatsbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen Reutte-Schönbichl Reichsgrenze und Reichsgrenze bei Grießen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 1. Januar 1921.
Berichtigung einer Kundmachung.
Von der in Nr. 8 d. Ztg. unter Nr. 173 verlautbarten Erhöhung der Teilfrachtsätze in Hellern bleiben unberührt die Artikel:
Fette der Post F — 7 — a mit Ausnahme von Lebertran, Medizinaltran und Tran, gehärtet aus den Artikeltarifen 11 und 21, sowie Fette der Post F — 7 — b und F — 7 — d aufgenommenen Degras, gereinigtes Abstoßfett, Knochenfett, Walkfett und Wollfett (Wollwaschfett) aus den Artikeltarifen 12 und 27;
Gips und Kalk, gebrannter, aus dem Artikeltarife 16 a;
Holz aus Post H — 13 — a, b und c aus den Artikeltarifen 15 und 22;
Holz aus Post H — 14 aus den Artikeltarifen 16 a und 24;
Kleie aus Artikeltarif 16 a;
Kohle, mineralische, aus dem Artikeltarif 16a;
Salz aus Artikeltarif 5 sowie die besonderen Frachtsätze auf Seite 22 des Tarifes;
Zement aus den Artikeltarifen 16 a und 24 sowie die besonderen Frachtsätze auf Seite 23 des Tarifes;
ferner die Artikeltarife 14, 26 und 30.
Auf Seite 24 des Tarifes ist bei „Koks" der Teilfrachtsatz in Hellern für den Verkehr zwischen Simbach österr. Staatsbahnen Übergang und Leermoos von „838" auf „939" zu berichtigen.
Wien, am 19. Februar 1921. (198)
Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.
Gütertarif, Teil II, vom 1. April 1918.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. vom 1. Juni 1918. Änderung der Verhältniszahlen. Einführung von Nachträgen.
Ab 1. März 1921 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen zur Umrechnung in:

Pfennig	10
österreichische Heller	36
ungarische Heller	30
tschechoslowak. Heller	8
Para	5,5
Bani	10

Im übrigen bleiben die Bestimmungen der Bekanntmachung 596 in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 41 vom 16. Juni 1920 in Geltung.
Die Bekanntmachung 854 in der Vereinszeitung Nr. 65 vom 8. September 1920 und die in der Bekanntmachung 874 in der Vereinszeitung Nr. 68 vom 18. September 1920 festgesetzte Verhältniszahl für Para werden mit 28. Februar 1921 aufgehoben.
Zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, und Gütertarif, Teil II, kommt voraussichtlich zum 1. April 1921 je ein Nachtrag zur Einführung.
Die Nachträge enthalten teilweise Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen, Gebühren und Tarifziffern.
Der Zeitpunkt der Einführung der Nachträge wird noch besonders verlautbart. (195)
München, den 21. Februar 1921.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. April 1918.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. vom 1. Juni 1918.
Änderung der Verhältniszahlen zur Ermittlung der Gebühren.
Vom 1. März 1921 bis auf weiteres gelten folgende Verhältniszahlen:

Pfennige	10
österreichische Heller	36
cechoslovakische Heller	8
ungarische Heller	30
Para	5,5
Bani	10.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen der Kundmachung (587) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 40 vom 12. Juni 1920 vorläufig ungeändert in Kraft.
Aufgehoben werden mit 1. März 1921 die in der Kundmachung (834) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 63 vom 1. September 1920 festgesetzten Verhältniszahlen, sowie im zweiten Absatz der Kundmachung (881) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 68 vom 18. September 1920 der erste Satz (betreffend Verhältniszahl zur Umrechnung auf Para).
Nachnahmen und Barvorschüsse sind unzulässig.
Im Verkehr mit Belgrad besteht Frankierungszwang.
Zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B wird in der nächsten Zeit, voraussichtlich mit Gültigkeit vom 1. April 1921, Nachtrag III in Kraft treten, welcher Änderungen bzw. Ergänzungen einzelner Bestimmungen sowie teilweise Änderung der Gebührensätze enthalten wird.
Der Tag der Einführung dieses Nachtrages wird noch gesondert veröffentlicht werden.
Regensburg, 20. Februar 1921. (205)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.
Die im Binnentarif enthaltenen Bestimmungen über die Ausgabe von Monatsnebenkarten werden ab 1. April 1921 außer Kraft gesetzt. Von diesem Zeitpunkt gelangen Monatsnebenkarten nicht mehr zur Ausgabe. Diese Maßnahme hat die Genehmigung der Aufsichtsbehörde gefunden. (217)
Berlin, den 1. März 1921.
Die Direktion.

Staatsbahnen-Personen- und Gepäcktarif Teil II der ehemaligen preuß.-hess. Staatsbahnen.
Vom 1. April d. J. werden Monatsnebenkarten nicht mehr ausgegeben.
Erfurt, im Februar 1921. (209)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Personen-Tarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.
Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden voraussichtlich zum 1. April 1921 anderweite Bestimmungen und Fahrpreise für Arbeiterkarten sowie die Wochenfahrkarten 4. Klasse eingeführt. (212)
Sommerfeld, 28. Februar 1921.
Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.
Vom 15. März 1921 an betragen die Überführungsgebühren für Reisegepäck in Berlin wie folgt:
Für Sendungen im Gewicht bis zu 30 kg 3,00 *M*,
für mehr als 30 kg bis 40 kg 4,50 *M*
für jede weiteren 10 kg 1,00 *M* mehr.
Dresden, am 23. Februar 1921. (192)
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingung.

Die Maurer- und Nebenarbeiten für das Stellwerk „Frie" auf Bahnhof Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden. Umfang des Objektes ungefähr 260 cbm umbauten Raumes. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus. Die Angebothefte können von dort vom 4. 3. 1921 ab zum Preise von 15,— *M* für das Angebotheft gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 18. 3. 1921 mittags 12 Uhr im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt. Die Angebote sind dort pünklich abzugeben oder versiegelt und mit entsprechender Aufschrift postfrei einzusenden. Zuschlagsfrist bis zum 3. April 1921. Frist für die Vertragserfüllung 5 Wochen. (194)
Eisenbahn-Bauabteilung Berlin,
Prinz-Louis-Ferdinandstraße 12.

Die Ausführungen der Uferbefestigung in km 41,3 bis 41,6 + 50 bei Monzingen der Strecke Bingerbrück-Saarbrücken, bestehend in:
310 cbm Beton
1300 qm Böschungsmauerwerk
soll einschließlich Lieferung der Baustoffe vergeben werden.
Bedingungen und Übersichtsskizze können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 10 *M* in bar (nicht in Briefmarken) **nur durch das Zentralbüro** der Eisenbahndirektion Trier bezogen werden.
Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Uferschutzmauer bei Monzingen" **bis zum 16. März** nachmittags 12¼ Uhr dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben auf Zimmer Nr. 27, **porto- und bestellgeldfrei** an uns einzusenden.
Trier, den 23. Februar 1921. (201)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 10. | Berlin, den 10. März 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Unterricht im Eisenbahndienst.

Von Bahnhofsvorsteher **Neuhahn-Ruhbank.**

Die Neugestaltung des Unterrichts im Eisenbahndienste ist nicht nur eine rein ideelle, sondern vorwiegend auch eine reelle Notwendigkeit von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung. Sie deckt sich daher mit der zeitgemäßen Forderung nach einer wirtschaftlichen Ausgestaltung des Verwaltungsbetriebes.

Die jetzige Art des Unterrichts ist unzweckmäßig. Sie ist fast überall die gleiche. Ein mit Dienstgeschäften an sich schon reichlich versorgter Beamter, dem meist die nie geübte Kunst des freien Vortrags versagt ist, ruft in einer passenden Zugpause sein Personal zusammen, liest ihm Teile aus einer Dienstvorschrift vor und erläutert sie, soweit es ihm nötig erscheint. Durch gelegentliche Zwischenfragen kann er sich davon überzeugen, daß ein großer Teil seiner Hörer der Vorlesung überhaupt nicht gefolgt ist. Das Personal empfindet die übliche Unterrichtsmethode unbewußt und mit Recht als lästigen Zwang. Der Unterricht wird aber auch in neuerer Zeit durch zahlreiche Momente außerordentlich erschwert. Die dienstliche Überlastung des Lehrers, Unregelmäßigkeiten im Betriebe, Zugverspätungen, unerwartet eingelegte Sonderzüge u. dgl. lassen an einen regelmäßigen Unterricht oft nicht denken. Der dauernde Zustrom unausgebildeten, neuen Personals, besonders von den Bahnmeistereien zu den Stationen, behindert den Fortgang des Unterrichts, weil es besonders berücksichtigt werden muß. Auch die in den Zeitverhältnissen begründete Unterschätzung geistiger Arbeit, die sich suggestiv als berechtigt in vielen Gehirnen festgesetzt hat, ist dem Unterrichte hinderlich.

Die wichtigste Vorbedingung für eine neue Unterrichtsart ist die Auswahl einer beschränkten Zahl tüchtiger Lehrkräfte, die über ein umfassendes Allgemeinwissen verfügen, Menschenkenntnis, Herzensbildung sowie Interesse und Verständnis für die neue Methode besitzen. Auch müssen sie einen temperamentvollen, freien Vortrag halten können. Da nun Lehrpersonen, die derartigen Anforderungen genügen, selten und jedenfalls nicht auf allen Stationen vorhanden sein werden, empfiehlt sich die Einstellung von Wanderlehrern, wie Herr Dr. Busse bereits in Nr. 10 dieser Zeitschrift von 1920 vorgeschlagen hat. Auf großen Stationen wäre der Unterricht einem ständigen Lehrer zu übertragen. Zwischen der Gesamtheit der Lehrpersonen eines Direktionsbezirks wird eine Verbindung derart geschaffen, daß sie sich in regelmäßigen Zusammenkünften über Unterrichtsfragen besprechen und bestimmte Weisungen von dem Unterrichtsdezernenten empfangen können. Es wäre also die Schaffung eines, im Interesse der freien Lehrtätigkeit nicht zu straff zentralisierten Unterrichtssystems zu erwägen.

Die Methode gliedert sich nach drei Stufen der geistigen Entwicklung der Hörer, entsprechend einer von mir an anderer Stelle psychologisch eingehend begründeten Theorie.

Sie geht von der Voraussetzung aus, daß der Geist der Schüler zunächst noch wenig geschult, aber entwicklungsfähig ist. Sie bezweckt, der Theorie entsprechend

1. die Erweiterung des geistigen Horizontes durch Beobachtung mit Hilfe der Sinne und durch Belehrung, d. h. die Stoffsammlung,
2. die Stärkung des Gedächtnisses durch die Suggestivwirkung der Wiederholung des Gedankens und die Beobachtung der Regeln von der Ideenassoziation, d. h. die Stoffaufbewahrung,
3. die Befähigung, durch Vergleich und Auslese aus diesem Stoff neue Gedanken (Urteile) zu erzeugen, d. h. die Stoffverarbeitung.

Das Ziel der ersten, geistigen Entwicklungsstufe ist die dauernde Erregung und Steigerung des Interesses. Der Lehrstoff, den die Vorschriften des Betriebsdienstes hierfür bieten, ist schier unerschöpflich an Möglichkeiten phantasievoller Darstellung. Aus ihm werden zunächst die einfachen, auf sinnlicher Wahrnehmung beruhenden Kenntnisse zusammengefaßt, zum Gegenstande des Unterrichts gemacht. Der Lehrer beschränkt sich zunächst darauf, sich in die Seele seiner Hörer hineinzufühlen, um dort ein als vorhanden vorauszusetzendes Gefühl möglichst stark zu erregen, und so den Schüler von der Notwendigkeit der zu ermittelnden Kenntnisse zu überzeugen. Sind so die geistigen Hemmungen überwunden, dann geht er dazu über, am Objekt, am Modell oder am Bild seinen Vortrag zu erläutern. Der Schüler soll auf diese Weise mit allen Einrichtungen, von der einfachsten bis zur schwierigsten, in geordneter Reihenfolge so vertraut gemacht werden, daß er sie aus dem Gedächtnis genau beschreiben kann.

In der zweiten Entwickelungsstufe wird vorwiegend das Gedächtnis gepflegt. Der hierbei zu benutzende Wissensstoff ist nicht nur nach seiner Schwierigkeit, sondern vor allem nach seiner Wichtigkeit und fortschreitenden Entwickelung in aufsteigender Linie zu verarbeiten. Auch hier ist zuerst das Interesse zu wecken und dann ein praktischer Fall, in Anlehnung an die Dienstvorschrift, durch Frage und Antwort zu entwickeln. Die Hörer sollen auf die Frage die richtige Antwort selbst finden, die, wenn mehrere irrige Antworten gegeben wurden, um so eindrucksvoller wirkt und im Gedächtnis haftet. Sie haben selbst den richtigen Weg zu finden; der Lehrer leitet sie nur und gibt acht, daß sie ihn nicht verfehlen. Diese Methode wirkt Wunder, sie fördert das Selbstbewußtsein und die Sicherheit der Schüler und ruft einen Wettkampf um die Erreichung des Zieles hervor. Anschließend wird die theoretische Vorschrift vorgetragen, die dann um so fester im Gedächtnis haftet. Um den wichtigsten Lehrstoff, insbesondere Zahlen und fest einzuprägende Sätze dem Gedächtnis dauernd einzuverleiben, bedient man sich der aus häufiger Wiederholung entspringenden Suggestivwirkung des Gedankens und der hier nicht zu erläuternden Regeln der Mnemotechnik.

In der dritten Entwickelungsstufe endlich kann sich der Lehrer damit befassen, die Urteilskraft seiner Schüler, d. h. die schöpferische Produktion eigener Gedanken durch Ableitung aus dem aufgespeicherten Wissensstoffe heranzubilden. Er wird hier nicht mehr mit dem Verstand als mit dem Gefühl des Schülers rechnen, an Stelle des Frage- und Antwortspiels den zusammenhängenden, logisch entwickelten Vortrag setzen und nur noch reine Verstandesfragen stellen, um die Urteilsfähigkeit seiner Schüler zu bilden und zu prüfen. Für diesen letzten Teil des Entwickelungsganges müssen die höheren, leitenden Grundsätze als Motive für den Unterricht gewählt werden, der Zweck des Vortrags muß langsam und folgerichtig entwickelt werden.

Wagenantrieb für Ablaufberge.

Vom Geheimen Baurat **Heinrich**.

Auf der überwiegenden Mehrzahl der deutschen Verschiebebahnhöfe erfolgt das Rangieren mit Hilfe von Ablaufbergen, die auf neuzeitlichen Bahnhöfen im allgemeinen unmittelbar an die Einfahrgleise anschließen. Die angekommenen Züge werden nach Entkupplung in Wagengruppen durch eine Rangierlokomotive über einen Ablaufberg (Eselsrücken) gedrückt, von dessen höchstem Punkte ab die Wagen durch Schwerkraft in die Verteilungsgleise laufen. In letzteren werden sie durch auf die Schienen gelegte Hemmschuhe, in seltenen Fällen durch Bedienung der Bremsen zum Stillstand gebracht.

Die Höhe der Ablaufberge wird auf Grund praktischer Erfahrungen zunächst so bemessen, daß bei gewöhnlichen Witterungsverhältnissen die Wagen mit dem größten Wegwiderstand (Krümmungen, Weichen, Länge des Weges) bis an das Ende der Verteilungsgleise laufen. Das hat natürlich zur Folge, daß diejenigen Wagen, die einen geringen Wegwiderstand zu überwinden haben, oder die in schon ziemlich gefüllte Gleise laufen, wegen ihrer großen Geschwindigkeit stark auf die Hemmschuhe auflaufen. Um die Geschwindigkeit solcher Wagen nicht zu groß werden zu lassen, sind am Fuße des Ablaufberges in der Regel Gleisbremsen vorgesehen, durch die eine teilweise Abbremsung der Geschwindigkeit erreicht werden kann.

Im praktischen Ablaufbetrieb entstehen dadurch viele Schwierigkeiten, daß die verschiedenen Wagen nicht gleich schnell ablaufen; leere Wagen laufen langsamer als beladene; sie werden daher leicht von schweren, schnellaufenden Wagen, zum Teil schon in den Verteilungsweichen eingeholt und kommen ferner häufig nicht an das Ende der Verteilungsgleise. So entstehen entweder große Lücken in den Gleisen, die ein Zusammendrücken durch besondere „Spitzendrückerlokomotiven“ erfordern, oder die Wagen, die sich eingeholt haben, müssen zum Teil „falsch“ laufen, weil es häufig nicht gelingt, die Weichen zwischen solchen Wagengruppen umzustellen; zuweilen treten auch Entgleisungen ein. In allen Fällen wird die Leistungsfähigkeit des Ablaufberges und damit des ganzen Rangierbahnhofes stark herabgesetzt, ganz abgesehen von der Erhöhung der Betriebskosten.

Vielfach wird, um die geschilderten Mißstände zu vermeiden oder zu verringern, zur Erhöhung des Ablaufberges geschritten. Dies hat aber zur Folge, daß dann die gutlaufenden Wagen oder Wagengruppen eine überaus große Geschwindigkeit annehmen, die zu sehr heftigen Aufläufen sowohl auf die Gleisbremse als auch auf die Hemmschuhe in den Verteilungsgleisen führt. Diese heftigen Aufläufe verursachen nicht nur viele Wagenbeschädigungen, sondern noch häufiger Beschädigungen der Ladung, die immer wieder zu Klagen der Interessenten und zu Entschädigungsansprüchen Anlaß geben. Zweifellos werden auch durch die nur auf ein Rad des Wagens wirkenden Hemmschuhe viele nicht bemerkbare Verschiebungen der Ladung hervorgerufen, die ein Überlasten einer Wagenseite und damit ein Heißlaufen der Achse zur Folge haben können oder die sogar Anlaß zu Unfällen geben. Selbst wenn die Ladung nicht beschädigt wird, so entstehen große Kosten durch das „Regulieren“ verschobener Ladungen. Auf vielen Rangierbahnhöfen müssen dauernd „Regulierkolonnen“ beschäftigt werden. An verschiedenen Stellen mußte von der weiteren Erhöhung der Ablaufberge abgesehen werden, weil sie die Hebung oder den Neubau umfangreicher Brückenanlagen verursacht hätte. Die große Höhe der Ablaufberge und die dadurch bedingten steilen Rampen haben in vielen Fällen zur Folge, daß nur sehr schwere Lokomotiven zum Drücken verwendet werden können; in manchen Fällen, in denen die Rangierabteilungen von rückwärts auf den Ablaufberg gezogen werden müssen, kann wegen der starken Steigung nicht ein voller Zug bearbeitet werden. Auch hierdurch wird

wieder die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs herabgesetzt, und die Betriebskosten werden erhöht.

Eine gefährliche Verstärkung der durch schlechtlaufende Wagen hervorgerufenen Schwierigkeiten tritt durch Gegenwind oder bei stärkerem Frost ein, wenn das Öl in den Achslagern anfängt steif zu werden. Die Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der Rangierbahnhöfe sind dann so bedeutend, daß bei starkem Verkehr Betriebsstockungen*) in größerem Umfange hervorgerufen werden können, die den Wagenumlauf unheilvoll beeinträchtigen, zu einer wesentlichen Erhöhung der Betriebskosten führen und wegen starker Verspätungen große Verstimmungen beim Personal, insbesondere dem Zugpersonal hervorrufen. So hoch kann man die Berge nicht machen, daß auch in diesem Fall die Wagen ihr Ziel erreichen. Denn bei besserem Wetter würden zu große Geschwindigkeiten mit den oben erläuterten schädlichen Folgen erreicht werden.

Man hat zwar zwei verschieden hohe Berge nebeneinander angelegt, von denen der höhere im Winter bei schlechten Witterungsverhältnissen, der niedrigere im Sommer benutzt wird; man hat auch die Verwendung von Eisenkonstruktionen zur Veränderung der Höhe der Ablaufberge vorgeschlagen, doch kann man durch solche Mittel nicht die Tatsache beseitigen, daß leichte Wagen eben langsamer als schwere laufen, und daß solche Wagen verschiedener Lauffähigkeit im Zuge vielfach unmittelbar nebeneinander stehen.

Als Hauptnachteil des jetzigen Verfahrens muß angeführt werden, daß zwecks Erreichung der nötigen Geschwindigkeiten beim Ablauf wegen der verhältnismäßig wenigen Wagen mit großem Wegwiderstand auch alle übrigen Wagen auf die gleiche Höhe gehoben werden müssen. Die auf diese Weise nutzlos erzeugten Energien müssen unter Gefährdung der Ladungen und der Wagen selbst durch Abbremsen wieder vernichtet werden. Es ist schwer, diesen Nachteil zahlenmäßig zu erfassen. Man kann aber eine gewisse Vorstellung über die Energieverluste erhalten, wenn man bedenkt, daß auf 102 größeren und mittleren deutschen Rangierbahnhöfen mit Ablaufbergen täglich etwa 195 000 Wagen ablaufen (im Juli 1918 belief sich diese Zahl auf 220 000 Wagen; es handelt sich bei beiden Zahlen nur um den Ablauf von den Hauptablaufbergen in die Richtungsgleise).

*) Archiv für Eisenbahnwesen 1919, S. 166.

Dr.-Ing. Bäseler hat in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1918, Nr. 20 u. 21, zur Lösung der geschilderten Schwierigkeiten eine zwangläufige Ablaufanlage vorgeschlagen; doch krankt dieser Vorschlag an zu verwickelten Einzelheiten, als daß man sich bisher zur versuchsweisen Ausführung hätte entschließen können.

Das nachstehend beschriebene Verfahren*) läuft darauf hinaus, unter Beibehaltung eines mäßig hohen Ablaufberges, der den Wagen eine mittlere Ablaufgeschwindigkeit erteilt, durch eine einfache, leicht zu handhabende und leicht zu unterhaltende Vorrichtung nur den schlechtlaufenden Wagen eine nach der Art des Wagens (leer, leicht beladen) und den Widerständen des Laufweges (viele Krümmungen, viele Weichen, Länge des Weges usw.) abgestufte „Zusatzgeschwindigkeit" zu erteilen. (Bei gewöhnlichen Witterungsverhältnissen würden im allgemeinen wohl nur die leeren Wagen einen Antrieb erhalten müssen, bei schlechtem Rangierwetter (Frost, Gegenwind oder dergl.) dagegen auch die leicht beladenen Wagen.

Etwa 12 m unterhalb des höchsten Punktes des Berges 1,75 (oder 1,85 m) von Gleismitte entfernt, wird ein elektrisch anzutreibendes Spill I (Vollauf) angebracht, an dem ein Drahtseil hängt, dessen freies Ende einen nach Art der Zughaken gebildeten Haken enthält. Unterhalb der Stelle, an der die Wagen anfangen von selbst abzurollen, steht ein Rangierer, der an der hinteren Stirnseite der schlecht laufenden Wagen den Haken anbringt. In dem Augenblick des Anlegens läßt der Rangierer durch Betätigen eines der an der „Schaltleiste" angebrachten Schalthebel das Spill I (Vollauf) anlaufen und erteilt damit dem oder den Bahnwagen die erforderliche Geschwindigkeit. Zur Vermeidung heftiger Stöße muß das Spill so konstruiert sein, daß die Umdrehungsgeschwindigkeit allmählich zunimmt. In diesem Fall wird es nicht nötig sein, an dem Haken eine Federung anzubringen. Der Haken fällt, wenn der Wagen etwa in Höhe des Spills angekommen ist, von selbst herab und wird von einem am obersten Ende des Berges stehenden leichteren Spill I (Leerlauf) vermittels eines leichten Seils wieder emporgezogen, damit er für die nächste Benutzung wieder verwendungsbereit ist. Da es nicht möglich sein wird, den Haken so schnell wieder nach oben zu befördern, daß der nächste Wagen durch dasselbe Spill I (Vollauf) einen Antrieb bekommen kann, so ist es nötig, auf der andern Seite des Gleises eine gleiche Konstruktion anzubringen, die abwechselnd mit der vorher beschriebenen arbeitet. (Spill II.)

Der Haken ist so auszubilden, daß er hinter einem vorspringenden Teile der Rückwand des Wagens (Nietkopf, Schraubenmutter, schmales Winkeleisen u. dgl.) Halt findet (siehe Einzelheit des Antriebshakens). Bei Personenwagen wird es zuweilen in Frage kommen, den Haken an einem Trittbrett angreifen zu lassen.

Der Rangierer führt den Haken mit der rechten Hand, geht einen bis drei Schritte abwärts, um die richtige Stelle zum Anbringen des Hakens je nach der Größe der zu erteilenden Zusatzgeschwindigkeit zu wählen. Beim Anlegen des Hakens greift er mit der linken Hand an die vordere untere Kante der Schaltleiste und betätigt durch einen Hebel die Antriebsvorrichtung des unteren Spills I (Vollauf). Gleichzeitig mit dem Anlaufen des unteren Vollaufspills wird das entsprechende Leerlaufspill I rückwärts bewegt, damit das Nachlaßseil sich abwickelt. In dem Augenblicke, in dem der Antrieb für den Wagen genügt, spätestens wenn der Haken in Höhe des Vollaufspills angekommen ist, wird der Schalthebel zurückgelegt, und die Spills I hören auf zu laufen. Um den

*) Vgl. Über die Ausgestaltung der Verschiebebahnhöfe, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920, Nr. 79.

Haken wieder in die Ausgangslage zurückzubringen, wird durch Betätigen eines Schalthebels an der hinteren unteren Kante der Schaltseite die Rückwärtsbewegung beider Spills I (das Leerlaufspill zieht den Haken, das Seil des Vollaufspills wickelt sich ab) eingeleitet, die durch eine zweite Betätigung des hinteren Schalthebels zum Stillstand kommt. Damit der Rangierer die Einschaltung an verschiedenen Stellen vornehmen kann, sind Schalter in etwa 50 cm Abstand anzubringen. Um ein Bücken des Rangierers beim Aufnehmen des Hakens zu vermeiden, ist bei der Spillanlage II die „Hakengleitbahn“ ansteigend angeordnet (in der Ansicht der Deutlichkeit halber nur punktiert nach Linie c—d angedeutet). Die besondere Schaltleiste fällt in diesem Falle fort, weil die Schalthebel an der Unterseite der Gleitbahn angebracht werden können. Diese Ausführungsform der Spills II hat den Nachteil, daß das Einführen des Hakens in die Hakengleitbahn (an Stelle e—f) jedenfalls ohne einen besonderen Mann nicht möglich ist. Außerdem muß das Spill mit Rücksicht auf die Breite der ansteigenden Gleitbahn auch etwas vom Gleise abgerückt werden (1,85 m). Dieser vergrößerte Abstand ist nicht vorteilhaft, weil mit vergrößertem Abstande die senkrecht zum Gleis, also auf Abziehen des Hakens vom Wagen wirkende Komponente der Zugkraft größer wird.

Verschiedene Einzelheiten der Konstruktion werden erst nach Vornahme von Versuchen zweckmäßig ausgebildet werden können. So wird man nur durch Versuche feststellen können, ob es zweckmäßig ist, dem Haken etwas remanenten Magnetismus zu erteilen, damit auch dann, wenn an vereinzelten Wagen die oben angegebenen Nietköpfe u. dgl. fehlen sollten, ein Festsitzen gewährleistet ist. Es könnte zu diesem Zweck auch in Frage kommen, an der Greiffläche G (siehe Einzelheit des Antriebshakens) eine Nut zur Einkeilung eines Hartholzstückes zwecks Vergrößerung der Reibung vorzusehen.

Praktische Versuche werden auch ergeben, ob es nicht vorteilhaft ist, das Anlegen des Hakens immer an derselben (höchsten) Stelle durch einen Rangierer vornehmen zu lassen und die Betätigung aller Schaltungen durch einen zweiten Rangierer zu bewirken. Man könnte z. B. in der Nähe der Buchstaben a u. b der „Aufsicht“ Führerstände mit Schaltkurbeln wie bei Straßenbahnwagen aufstellen; die Größe des Antriebes, die nach obiger Beschreibung durch die Wahl der Entfernung beim Anlegen des Hakens von Spill I (Vollauf) bewirkt wird, würde dann in einfacherer Weise durch Drehen der Schaltkurbel in die einzelnen Fahrstellungen erreicht werden können. Die Schaltleiste würde dann fortfallen.

Der beschriebene Wagenantrieb kann bei allen neu zu bauenden Bahnhofsanlagen, ferner auch bei all denjenigen bestehenden Ablaufanlagen angewendet werden, bei denen die Abdrückgleise vor dem höchsten Punkte des Berges zusammengeführt sind.

Bundesminister Dr. Pesta über die Verkehrseinschränkungen.

Die Kohlenmenge, die den österreichischen Bahnen seit längerer Zeit unverändert zur Verfügung steht, wäre schon seit einigen Monaten auch dann ungenügend, wenn sie tatsächlich fortlaufend mit 100% abgeliefert würde. Das ist aber nicht der Fall. Im vorigen Frühjahr und Sommer konnten wir infolge des an und für sich noch nicht so großen Verkehrsbedürfnisses und infolge langandauernder, die Bevölkerung schwer belastender Verkehrseinschränkungen insbesondere auch im Personenverkehr einen Vorrat von etwa 100 000 t Kohle ansammeln, mit dem wir in den Winter eingetreten sind. Während nun seit dem Herbst das Verkehrsbedürfnis in einer vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gewiß erfreulichen Weise ziemlich rasch gestiegen ist, sind in den Monaten November und Dezember trotz aller Bemühungen des Kohlenamtes im Handelsministerium erheblich weniger Kohlen an die Eisenbahnen geliefert worden, als ihnen auf dem Papier zustehen. Infolgedessen haben sich die Kohlenvorräte rasch vermindert und am 1. Januar nur noch ungefähr 32 000 t betragen. Damals bestand aber noch die Hoffnung, daß die angeblich schon erfolgte Beendigung der Zuckerkampagne in Böhmen uns eine rasche Zunahme der Kohlenlieferungen aus Böhmen bringen werde. Diese Hoffnung hat sich nicht verwirklicht, und wir haben im Januar um so mehr von unseren Vorräten leben müssen, als wir gleichzeitig auch Ungarn und Südslawien auf begründeten, dringenden Wunsch des Volksernährungsamtes Kohlen für Beförderung unentbehrlicher Lebensmittel zur Verfügung stellen mußten, die ursprünglich auf der Donau hätten herangebracht werden sollen, infolge des ungünstigen Wasserstandes aber stecken geblieben waren. Leider haben die letzten Monate noch sehr ungünstig in zwei anderen Beziehungen gewirkt. Wiederholte, langandauernde Schneefälle haben den Verkehr außerordentlich gehemmt und insbesondere auch den Rücklauf der Kohlenwagen nach den Förderungsorten ungünstig beeinflußt. Überdies hat die lange wasserarme Zeit im heurigen Winter durch die Notwendigkeit der Verwendung harten Wassers unseren Lokomotivkesseln außerordentlich viele kleine Schäden (Rohrrinnen und dergleichen) zugefügt. Es ist ein Glück, daß wir nach langem Bemühen schon vor Weihnachten zur Einführung von Überzeitarbeit in den Staatsbahnwerkstätten gelangt und dadurch in die Möglichkeit versetzt worden waren, die Leistung an Lokomotivausbesserungen sehr erheblich zu steigern. Wäre dies nicht geschehen, so hätte sich in der letzten Zeit selbst bei genügender Kohlenlieferung ein Lokomotivmangel fühlbar machen müssen, der uns in dieselbe Lage gebracht hätte, in der wir uns jetzt befinden.

Ich kann nur feststellen, daß wir mit den uns tatsächlich gelieferten, ja nicht einmal mit den uns vereinbarungsgemäß zugesicherten Kohlenmengen das jetzige Verkehrsbedürfnis nicht mehr zu bewältigen vermöchten. Die Eisenbahnverwaltung hat allen zuständigen Stellen schon seit langer Zeit diese Tatsache immer wieder schriftlich und mündlich zur Kenntnis gebracht, jedoch ohne Erfolg. Die für uns so wertvolle oberschlesische Aushilfe krankt an dem Fehler, daß man gegen die einsichtigen Vorstellungen der über österreichische Verhältnisse unterrichteten Ententestellen diese Aushilfe an die Bedingung geknüpft hat, daß nicht nur die gesamten 100 000 Tonnen ausschließlich in österreichischen Kohlenwagen abgeholt werden, sondern, daß auch ein gewisser Teil der normal uns zustehenden Kontingentkohle, der bisher in österreichischen Wagen hereingebracht wurde, auch weiterhin in solchen Wagen befördert werde. Wir mußten daher zur Deckung des Ausfalles an österreichischen Wagen solche des gemeinsamen Wagenparkes heranziehen, was selbstverständlich auf den Rücklauf solcher Wagen nach den böhmischen Kohlenorten schädigend wirkte. Dies gab dem Prager Eisenbahnministerium Anlaß zu einer Beschwerde über schlechten Rücklauf der Kohlenwagen und zur Verfügung, daß nur 80% von der täglich zurückgestellten Menge an leeren Kohlenwagen beladen nach Österreich austreten dürfen. Diese Verfügung hat uns praktisch nicht sehr geschädigt, weil wir gerade zu jener Zeit schon wieder in die Lage kamen, allerdings unter schwerer Beeinträchtigung unseres Inlandverkehrs, große Warenmengen nach Böhmen abzuschieben. Auch hat das Prager Ministerium diese Verfügung nach ganz kurzer Zeit zurückgezogen.

In den letzten Wochen begann sich nun eine bedenkliche Anstauung von Wagen einzustellen, da die unter den jetzigen Verhältnissen, insbesondere infolge des Verlustes ihrer Marburger Werkstätte, halbgelähmte österreichische Südbahn von Tag zu Tag weniger leisten konnte. So sammelte sich auf der Südbahn selbst und in den Bereichen der Nachbardirektionen in kurzer Zeit eine große Menge von Güterwagen an, die nicht weiterbefördert werden konnten. Die von uns verfügten Verkehrseinschränkungen verloren ihre Wirkung, da von den Nachbarstaaten nicht mit gleichen Maßnahmen vorgegangen wurde. — Wir mußten uns daher schließlich zur Drosselung des Zulaufes entschließen. Diese Maßnahme hat die gewünschte Erleichterung gebracht, und es wird voraussichtlich bald möglich sein, die Verladung der gesperrten Güter in den Nachbarstaaten wieder zu gestatten.

Die österreichischen Bahnen brauchen monatlich 10 000 t Kohle mehr als sie bisher erhielten. Das Kohlenamt hat uns nun, obwohl es die erhoffte Mehrzuweisung von ausländischer Kohle bisher nicht erhalten hat, diese Erhöhungen unserer Bahnkohlenlieferungen zugesagt. Damit ist das dringendste Bedürfnis befriedigt. Darüber hinaus brauchen wir aber auch

noch Vorräte für den nächsten Winter, und die berufenen Stellen, Entente und die Nachbarstaaten, müssen uns nun endlich mehr Kohle geben, da es doch auf die Dauer nicht angeht, daß die Mehrlieferungen an die Eisenbahnen aus dem Bedarf der Industrie entnommen werden. Zur Bildung genügender Vorräte müssen wir durch sieben Monate je 15 000 t erhalten. Diese Vorratswirtschaft ist im Interesse der Kohlenersparung von höchster Bedeutung, denn ohne sie kann es vorkommen, daß einzelne Stationen plötzlich ohne Kohle sind und unter Verbrauch von neuerlichen Kohlenmengen schleunigst beliefert werden müssen, während die Vorratswirtschaft die gelegentliche und zweckmäßige Kohlenzufuhr gestattet und Verkehrsschwierigkeiten auch ohne Einschränkungen zu bewältigen erlaubt.

Es soll nicht in Abrede gestellt werden, daß auch der Zustand unserer Lokomotiven und Wagen bei unserer Kohlenversorgung insofern eine Rolle spielt, als uns ein besserer Erhaltungszustand der Maschinen und Wagen gestatten würde, über kritische Zeiten leichter hinwegzukommen. Wir können aber durch Ausbesserungen und Umgestaltungen angesichts der außerordentlichen hierzu erforderlichen Aufwendungen solange keine Abhilfe schaffen, als nicht die endgültige Aufteilung des ehemals gemeinsamen Besitzes an Eisenbahnmaterial zwischen den Nachfolgestaaten erfolgt ist. Auch die Südbahn hat unter dem Materialmangel und dem Mangel an Ausbesserungsmitteln schwer zu leiden. Während sie früher 35 Güterzüge im Tage führte, gehen heute oft nur 13 über den Semmering, und die Staatsbahnen müssen daher einen Teil der Güter, die früher auf der Südbahn rollten, übernehmen. Auch das verschärft unsere Verkehrsnot.

Wirtschaftlichkeit der Bahnhöfe 3. und 4. Klasse mit vereinigtem Dienst.

Von Regierungs- und Baurat **Leopold Sarrazin.**

1. Wirtschaftlichkeitszahl der Bahnhöfe. Der Personalbestand der Bahnhöfe richtet sich nach der Menge der zu leistenden Arbeiten. Die Wirtschaftlichkeit erfordert, möglichst viel Arbeit in einer bestimmten Zeit zu leisten. Dieses auf den Bahnhöfen zu erzielen, ist Sache der Dienststellenvorsteher, die die Diensteinteilungen aufstellen. Die Prüfung der Diensteinteilungen durch die Vorgesetzten muß ein Ergebnis darüber zeigen, ob die beste Arbeitsverteilung erreicht ist, kurz gesagt, ob der Bahnhof wirtschaftlich arbeitet. In dem einen Falle verdient der Dienststellenvorsteher ein Lob, im andern Falle muß den Gründen der geringen Wirtschaftlichkeit nachgegangen werden. Um einen Gradmesser für die Wirtschaftlichkeit eines Bahnhofs zu erhalten, diene folgendes:

Die auf den Bahnhöfen mit vereinigtem Dienst zu leistende Arbeit besteht aus der Arbeit für den Betrieb und derjenigen für den Verkehr. Die für den Betrieb notwendige Zeit wird bestimmt durch die nötigen Zugmeldungen und Rangierarbeiten, die durch den Fahrdienstleiter ausgeführt werden. Hinzu kommen die vollen Dienststunden der Weichensteller. Die für den Verkehr notwendige Zeit richtet sich in der Hauptsache nach der Anzahl der Frachtbriefe und setzt sich zusammen aus der Tätigkeit des Bahnhofsleiters, der Fahrdienstleiter, wenn sie nicht für den Betrieb benötigt werden, der sonst noch vorhandenen Aushilfen und der Güterbodenarbeiter. Nennt man nun die für den Betrieb notwendige Zeit B, die Anzahl der Frachtbriefe F, die auf den Frachtbrief verwendete Zeit x, die Anzahl der sämtlichen auf dem Bahnhofe beschäftigten Köpfe K, so ist folgende Gleichung richtig:

$$\frac{B + F \cdot x}{K} = 8.$$

$B + F \cdot x$ sind die gesamten geleisteten Dienststunden, getrennt nach Betrieb und Verkehr. Wenn diese durch die Anzahl sämtlicher Köpfe geteilt werden, muß die vorgeschriebene tägliche Arbeitszeit, zurzeit 8 Stunden, herauskommen. x kann auch Wirtschaftlichkeitszahl genannt werden. Die wichtigste Frage ist nun, diese Zahl richtig zu bestimmen. Nach meinen Erfahrungen ist auf einem Bahnhofe, der gerade den Anforderungen der Wirtschaftlichkeit genügt, $x = 50$; darunter wird die Wirtschaftlichkeit größer, darüber kleiner. In meinem Bezirke schwankt die Zahl zwischen 30 und 200. Hierbei dürfen Eigenarten, die eine größere Anzahl von Personal erforderlich machen, nicht unberücksichtigt bleiben.

2. Anzahl der Stellwerke. Die für den Betrieb aufgewendete Zeit auf den Bahnhöfen 3. und 4. Klasse mit vereinigtem Dienst, vorhin B genannt, setzt sich zusammen aus der Arbeitszeit der Fahrdienstleiter für den Betrieb und der Arbeitszeit der Weichensteller. Die Zahl der Weichensteller richtet sich nach der Zahl der Stellwerke. Die Bahnhöfe 3. und 4. Klasse haben wohl durchweg entweder 2 Stellwerke oder ein einziges. Sie besitzen entweder 2 Endstellwerke zusammen mit einer Befehlsstelle in der Mitte oder 2 Endstellwerke, von denen eins zugleich Befehlsstellwerk ist, oder nur ein Stellwerk. Nach meinen Beobachtungen verhält sich die für den Betrieb aufgewendete Zeit eines Bahnhofs mit zwei Stellwerken und einer Befehlsstelle zu der auf einem Bahnhofe mit einem Stellwerk

auf einer eingleisigen Hauptbahn mit 32 Zügen wie 5 : 3 : 1
auf einer eingleisigen Hauptbahn mit 12 Zügen wie 9 : 5 : 1

Es kostet also die Abfertigung eines Zuges auf dem zuerst genannten Bahnhof 5 bzw. 9mal, auf dem in zweiter Linie genannten Bahnhof 3 bzw. 5mal so viel wie auf einem Bahnhof mit einem Stellwerk. Daraus ist zu ersehen, wie die Wirtschaftlichkeit durch die Anzahl der Stellwerke beeinflußt wird.

Vorschläge zur Aenderung der allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen und zur wirtschaftlichen Gestaltung der Gleisanschlußverträge.

Bei der Neubearbeitung der allgemeinen Bedingungen für Zulassung von Privatanschlüssen, die mit einem erläuternden Ministerialerlaß vom 24. März 1919 — V. 55 D. 3520 — herausgegeben wurden, sind einheitliche Gehaltssätze und Preise für Bewachung und Bedienung, für die laufende bauliche Unterhaltung der Gleise und Weichen, für Gangbarhaltung, Schmierung und Erleuchtung der Weichen sowie für die Anschlußfracht (Anrückegebühr) festgelegt worden. Diese Einheitssätze erscheinen zum Teil im Vertrage selbst (Anschlußfracht), hauptsächlich aber in der einen Bestandteil des Vertrages bildenden Leistungsübersicht. Zur Zeit der Neubearbeitung war die ganze wirtschaftliche Lage eine andere als heute. Die Löhne und vor allem die Preise für die wichtigsten in Frage kommenden Stoffe, wie Kohle, Schmiermaterial usw. waren noch nicht derartigen, rasch aufeinanderfolgenden, ungeheuren Preiserhöhungen unterworfen, wie dies heute der Fall ist. Es kamen damals ausreichende Lebensmittelzufuhren aus dem Auslande zu erschwinglichen Preisen, es war ferner genügend Aussicht vorhanden, daß sich durch Auslandsanleihen usw. in absehbarer Zeit die Lage bessern würde, so daß mit einem baldigen Abbau der hohen Löhne und einem Rückgang der Preise mit einiger Zuversicht gerechnet werden konnte. Unter diesen Voraussetzungen hätten sich die Gebührensätze, die allerdings bei Herausgabe der neuen Bedingungen, mit denen sie bekanntgegeben wurden (März 1919), schon etwas überholt waren, bei stetigem, wenn auch langsamem Fallen der Löhne und Materialpreise den tatsächlichen Ausgaben bald wieder angepaßt und hätten für längere Zeit als Norm dienen können, bis die, auf Seite 2 (oben) des eingangs erwähnten Ministerialerlasses, in Aussicht genommene Herabsetzung infolge eines allgemeinen Abbaues der Gehälter, Löhne und Preise als geboten erschienen wäre.

Die Lage hat sich jedoch inzwischen durch Ereignisse verschiedener Art derart verändert und verschlechtert, daß die neuen Einheitssätze bei weitem nicht mehr mit den tatsächlichen Ausgaben in Einklang zu bringen sind, was sich aus folgenden Beispielen leicht erkennen läßt.

1. Für Bewachung und Bedienung ist als Gehalt eines Weichenstellers oder Bahnwärters ein Satz von 5000 *M* angenommen, der sich bereits heute auf über 10 000 *M* erhöht hat.

2. Für bauliche Unterhaltung ist ein Preis von 0,45 *M* für 1 lfd. m Gleis (Anschluß- und Weichengleise) festgelegt worden. Bei einem Lohnsatz von rd. 5,00 *M*/Stunde würden damit zurzeit noch nicht einmal 5 Minuten Arbeitszeit eines Arbeiters im ganzen Jahre bezahlt. Wenn das Anschlußgleis in jedem Jahre auch nur einmal notdürftig durchgearbeitet

werden soll, dürfte **mindestens** das 12—15fache an Zeit und Geld aufzuwenden sein.

3. Auch die Vergütungen für Gangbarhaltung, Schmierung und Beleuchtung der Weichen dürften sich bei den ganz erheblich gestiegenen Preisen für Schmiermaterial und Beleuchtungsstoffe bereits um ein Mehrfaches höher stellen.

4. Als Anschlußfracht (Anrückegebühr) werden bei einer Entfernung bis zu 1,0 km von Mitte Empfangsgebäude bis Mitte Übergabestelle 1 *M* für einen Wagen erhoben — für jedes angefangene weitere Kilometer 0,40 *M*. mehr. Dieser Satz müßte gleichfalls wesentlich erhöht und den Selbstkosten mehr angepaßt werden, zumal auch die allgemeinen tarifmäßigen Frachtsätze seither wiederholt heraufgesetzt worden sind. Gerade bei der Anrückegebühr für Zustellung und Abholung der Wagen dürften der Eisenbahnverwaltung bezügl. der Gleisanschlüsse bei weitem die größten Fehlbeträge erwachsen. Es sind leider früher sehr viele Gleisanschlüsse genehmigt worden und noch vorhanden, die — einseitig angeschlossen — nur ein Gleis für Zustellung und Abholung aufweisen, wodurch das Rangiergeschäft äußerst erschwert und durch Vorrangieren, Abstellen auf anderen Gleisen usw. sehr zeitraubend und kostspielig für die Eisenbahnverwaltung wird. Eine Handhabe, für derartige Mehrleistungen auch besondere Bezahlung zu verlangen (außervertragliche Rangiergebühr nach Zeit), bietet der § 19 der allgem. Bedingungen in seiner jetzigen Fassung nicht. Vielleicht wären hier eingehendere Bestimmungen als Erweiterung des betreffenden Paragraphen angebracht.

Aus vorstehenden Beispielen ist unschwer zu erkennen, daß die Eisenbahnverwaltung bei der großen Anzahl von z. Teil sehr umfangreichen Gleisanschlußanlagen **dauernd** mit ganz erheblichen Verlusten arbeiten muß, wenn sie die bestehende Vertragsform beibehalten und sich auf — für längere Zeit — feststehende Vergütungssätze festlegen will. Die Unwirtschaftlichkeit der Gleisanschlußverträge sowie überhaupt aller Verträge mit feststehenden Preissätzen reicht bereits fast bis zum Beginn des Krieges zurück, seit an Stelle der ruhigen, stetigen und nur unmerklichen Schwankungen unterworfenen Verhältnisse die jetzigen unruhigen Zeiten mit ihren fortwährenden Steigerungen aller Löhne und Preise getreten sind. In den ersten Jahren setzten diese zwar langsamer ein; seit geraumer Zeit jedoch in derartig kurzen Zwischenräumen, daß kein Kaufmann oder kaufmännisches Unternehmen sich längere Zeit an Preisvereinbarungen halten kann. Da die Staatsbahnverwaltung als ein staatliches Unternehmen mit kaufmännischem Charakter anzusehen ist, bei dem Einnahmen und Ausgaben unter allen Umständen in Einklang gebracht werden müssen, wäre es in wirtschaftlichem Interesse angezeigt, zu erwägen, ob und wie den Gleisanschlußverträgen eine allen Zeiten und Lagen gleichmäßig gerecht werdende Form gegeben werden könnte. Im Folgenden soll versucht werden, hierzu einige Vorschläge zu machen.

Bei einer Neuregelung müßte davon ausgegangen werden, vor allem die allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen, auf denen die Gleisanschlußverträge aufgebaut werden, derart zu ändern, daß in ihnen feste Gebührensätze nicht mehr erscheinen. Wenn diese Bedingungen grundlegender Vorschriften baulicher, betrieblicher und verkehrstechnischer Art sowie Klarstellung der Rechte und Pflichten der beiden Vertragschließenden enthalten, dann wäre dem eigentlichen Zweck völlig genügt. Nebenbei könnte auch eine öftere Auflage, wie sie bei jeder Änderung der Gebühren notwendig werden würde, vermieden werden.

Kommen wir nun zu den Verträgen selbst. Sie bestehen aus dem Vertrag an sich und der zugehörigen, einen besonderen Teil des Vertrages bildenden Leistungsübersicht. Der Vertrag enthält im großen und ganzen Vorschriften und Abmachungen und legt an Gebühren eigentlich nur die Anschlußfracht (Anrückegebühr) fest. In der Leistungsübersicht dagegen sind die Leistungen der Eisenbahnverwaltung näher erläutert und die Gebühren hierfür unter Zugrundelegung der Einheitssätze (aus den allgemeinen Bedingungen) berechnet. Auf Grund dieser Leistungsübersichten sind die Anschlußinhaber bisher verpflichtet, je nach Vereinbarung, halbjährlich oder jährlich im voraus die Beträge an die zuständige Eisenbahnhauptkasse einzusenden.

Der Vorschlag geht nun dahin, auch in die Leistungsübersichten keine festen Gebührensätze aufzunehmen, sondern dieselben so zu gestalten, daß sie lediglich die Leistungen der Eisenbahnverwaltung übersichtlich zusammenstellen und erläutern. Den Gleisanschlußabteilungen der Direktionen liegt dann ob, von Halbjahr zu Halbjahr **zwischenzeitlich** auf Grund der eigenen Selbstkosten unter Berücksichtigung eines Verwaltungskostenzuschlages die Gebührensätze zu prüfen, und — wenn erforderlich — neu festzusetzen. Die Gebühren für Nr. 5 A der Leistungsübersicht „Unterhaltung der Sicherungsanlagen“ wären, da hier die Leistungen verschiedenartiger als bei den vorhergehenden Nummern der Leistungsübersicht sind, am einfachsten und zweckmäßigsten **prozentual**, je nach dem Fallen oder Steigen der Löhne und Preise, neu festzulegen. Auch die Frage bezüglich der Berechnung der Leihgebühr für Vorhaltung von Oberbaustoffen gem. F. O. III, Abschn. P, Ziff. 41 (Nr. 5 B der Leistungsübersicht) findet so eine einfache Lösung. Nach dem Wortlaut der Finanzordnung sollen 8% **des Wertes, den die Stoffe zur Zeit der Verleihung haben**, in Ansatz gebracht werden. Wenn auch hier nicht von Halbjahr zu Halbjahr neue Festsetzungen nötig werden dürften, so könnten doch in gewissen Zeiträumen — etwa alle 2 bis 3 Jahre — die Materialwerte auch **prozentual** nach dem Steigen oder Fallen der Materialpreise neu ermittelt und der Berechnung zugrunde gelegt werden.

Sollte seitens des Reichsverkehrsministeriums eine einheitliche Regelung der Gebührensätze **für alle Direktionen** für erforderlich gehalten werden, so dürfte sich auch dies in der vorhandenen Zwischenzeit (1. April bis 1. Oktober) unschwer durchführen lassen. Da jedoch die Löhne und Preise fast überall dieselben sind, dürften die bei den Direktionen ermittelten Einheitssätze kaum sehr große Unterschiede unter sich aufweisen, so daß man diese Festsetzungen den einzelnen Direktionen überlassen könnte. Die Betriebsämter hätten hierauf, unter Verwendung der jeweils geltenden Gebührensätze, und unter engster Anlehnung an die Leistungsübersicht — gegebenenfalls auf besonderem, ähnlichem Formular —, halbjährlich Rechnungen aufzustellen und sie den Anschlußinhabern bis 20. März und 20. September (oder früher) zu übersenden. Zahlung wäre bis 1. April und 1. Oktober vorzuschreiben. Die Prüfung und Feststellung der ziemlich einfachen Rechnungen kann bei den Ämtern selbst erfolgen und bedeutet auch keine nennenswerte Mehrarbeit, da auf je ein Betriebsamt nur etwa 20 bis höchstenfalls 50 Gleisanschlüsse entfallen. Die Kontrolle über die Zahlung der Beträge verbleibt nach wie vor bei der Hauptkasse. Ein Mehrbedarf an Personal tritt also nicht ein.

Auf diese Weise ist es für absehbare Zeit allein möglich, die Einnahmen aus den Gleisanschlüssen **dauernd** in Einklang mit den Aufwendungen der Verwaltung zu bringen und Fehlbeträge zu vermeiden, die auf viele Millionen Mark jährlich eingeschätzt werden können. Die Aussicht, daß durch diese Gebührenerhöhungen und durch die vorgeschlagenen Vertragsänderungen ein Einfluß auf die Preisgestaltung der Lebensmittel und Bedarfsgegenstände ausgeübt werden könnte, darf wohl als unzutreffend und stark übertrieben bezeichnet werden. Die Gleisanschlußinhaber gehören zum weitaus größten Teile der Industrie und dem Handel an und erzielen heute, wie in den letzten Jahren, mehr denn je ganz erhebliche, sehr häufig übermäßige Reingewinne. Werden die Gebühren für die Gleisanschlüsse umgerechnet auf die Anzahl der zuzustellenden und abzuholenden Wagen, so dürften auf die einzelnen Wagen und viel mehr noch auf die darin verladenen Waren und Gegenstände derartig geringe Beträge entfallen, daß diese kaum nennenswert ins Gewicht fallen. Die Preissteigerungen sind auf ganz anderen Gebieten zu suchen. Wegen der bisherigen erhöhten Gebührensätze sind im allgemeinen keinerlei Beanstandungen laut geworden. Es ist auch anzunehmen, daß bei der vorgeschlagenen Neuregelung keine Schwierigkeiten seitens der Interessenten gemacht werden. Jeder klar denkende Geschäftsmann muß sich sagen, daß er von der Eisenbahnverwaltung in der Jetztzeit nicht die Beibehaltung fester vertraglicher Gebührensätze verlangen kann, während er für sich selbst bereits seit geraumer Zeit alle derartigen langfristigen Vereinbarungen ablehnt. Er muß ferner einsehen, daß die Verwaltung nicht länger mit den ungeheuren Fehlbeträgen, wie bisher, weiter arbeiten kann, welche letzten Endes doch wieder auf irgendeine Weise vom Volk und also auch von ihnen selbst durch Steuern und andere Abgaben ausgeglichen werden müssen. Wie hoch im übrigen das Vorhandensein eines Anschlußgleises und die damit verbundenen Vergünstigungen seitens der Anschlußinhaber selbst eingeschätzt werden, geht am besten daraus hervor, daß diese ihren **Mitbenutzern** sehr hohe, zum Teil ungeheuerliche Preise in Rechnung stellen und so ganz erheblichen Nutzen und Gewinn aus den Anlagen ziehen.

Fr. E. Ohlsen, techn. Eisenbahnsekretär, Breslau.

Ein Rückblick auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt auf der Donau.

Vom Ing. **Hermann v. Littrow, Linz a. D.**

Das Jahr 1818 kann insofern mit Recht als Geburtsjahr der Dampfschiffahrt auf den mitteleuropäischen Strömen bezeichnet werden, da zu jener Zeit die ersten Dampfschiffe auf dem Rhein und der Elbe erschienen sind. Auch auf der Donau fehlte es seitdem nicht an schüchternen Versuchen, mit kleinen Fahrzeugen auf kurzen, betriebsgünstigen Strecken; allein ausschlaggebend für die Entwickelung der Dampfschiffahrt auf der Donau blieb die günstig ausgefallene Probefahrt von Wien nach Budapest mit einem von den englischen Schiffbauern John Andrews und Josef Prichard auf der Erdberger Lände, Wien, erbauten Dampfer namens „Franz der Erste", der die nahezu 300 km lange Strecke talwärts am 17. September 1830 in 14 Stunden, stromaufwärts einige Tage später in 48 Stunden 20 Minuten zurücklegte. Wenn man die starke Strömung berücksichtigt, die auf der Strecke Wien-Gönyö (auf dem halben Wege von Wien nach Budapest gelegen) herrscht, so ist dies angesichts des aus Holz gebauten plumpen Schiffskörpers für den Beginn als eine ganz achtungswerte Leistung zu bezeichnen. Dieses Schiff bildete das Eigentum des unter der Firma „Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" im Jahre 1829 mit einem Aktienkapital von 100 000 Gulden Konventionsmünze gegründeten Aktienvereins, der vom 17. September 1830 an gerechnet ein Privilegium auf 15 Jahre für Befahrung der Donau und ihrer Nebenflüsse in Österreich und Ungarn erhielt. Dies Privilegium bedeutet jedoch kein allgemein ausschließendes Vorrecht, sondern schützte die Gesellschaft nur gegen die Konkurrenz mit Schiffen von der mit Patent vom 11. April 1828 privilegierten Bauart und war an bestimmte Auslandsbedingungen gebunden. Im Jahre 1831 angefangen ging es mit der Entwicklung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zuerst langsam und dann mit den Erfolgen steigend rascher vorwärts, so daß beispielsweise im Jahre 1845 nach Ablauf des Privilegiums das Aktienkapital bereits auf 4 000 000 Gulden Konventionsmünze, die Schiffsflotte auf bereits 28 Dampfer und 33 Warenboote gestiegen war. Allein große Schwierigkeiten waren in diesem ersten Schiffahrtszeitraum zu überwinden, die in der ungezügelten Wildheit der Donau und der Abgeschiedenheit vieler der von ihr durchflossenen Gebiete bestanden. Schon die obere Donau mit ihrer starken Strömung, den gefürchteten Felspartien des Struden und des Wirbel, dem ewig wechselnden Fahrwasser im Allnodalgebiete der Strecke Preßburg-Gönyö, welche Hindernisse damals stellenweise zu länger andauernden Betriebseinstellungen führten, gaben große Aufgaben zu lösen. Das größte Erschwernis bildete jedoch die Kataraktstrecke Moldava-Turn-Severin, die infolge der engen, klippenreichen Fahrbahn im reißenden Strome bis in die vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts nur stromabwärts, und dies nur bei höherem Wasserstande mit Dampfern, durchfahren werden konnte. Man mußte daher in dieser ersten Entwicklungszeit der Donaudampfschiffahrt mit zwei voneinander getrennten Betriebsstrecken rechnen, mit der oberen und mittleren Betriebsstrecke bis Moldova und der unteren von Turn-Severin bis zur Sulinamündung. Dazwischen lag die Sperre der Katarakte.

Während der Verkehr auf der österreichischen und mehr noch auf der ungarischen Donau dank den getroffenen umsichtigen Maßnahmen der Verwaltung ständig wuchs, litt die damals noch in tiefster Unkultur befindliche und durch den russisch-türkischen Krieg (beendet durch den Friedensschluß von Adrianopel am 8. Juni 1833) stark mitgenommene Uferbevölkerung der unteren Donauländer, sowie das dortselbst hin und herflutende türkische und russische Militär an Cholera, Pest und andere Seuchen, was den türkischen Behörden der damaligen Zeit häufig willkommenen Anlaß bot, durch langandauernde Quarantänen die argwöhnisch beobachtete Ausbreitung des österreichischen Einflusses einzudämmen. Glücklicherweise hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gleich vom Beginn ihrer Tätigkeit an einen einflußreichen Fürsprecher in Graf Stefan Szechény gefunden, der mit der glühenden Liebe zu seinem Vaterlande den genialen Blick verband, mit dem er den großen Wert der Donauschiffahrt bis zum Schwarzen Meere für die Gesamtmonarchie erkannte. Er überzeugte sich persönlich hiervon, daß die ungeheuren Verkehrsschwierigkeiten auf der Donau nur durch ein großzügig angelegtes und mit ersten Hilfsmitteln ausgestattetes Schiffahrtsunternehmen bewältigt werden könnten, und trat mit Feuereifer für die Förderung der Interessen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft volltätig ein. Seiner Anregung ist es zu danken, daß der Palatin von Ungarn und einflußreiche Magnatenkreise sich für die Donauschiffahrt zu interessieren begannen und daß die genannte Gesellschaft in Ungarn die nötigen Landungsplätze für Budapest, den gemauerten Kai nächst der Kettenbrücke und die Zuweisung von Kohle und Holz von den Kameralgüterverwaltungen erhielt und die Behörden die Anweisung bekamen, den gesellschaftlichen Bediensteten in ihren berechtigten Wünschen entgegenzukommen. Sein Bestreben ging dahin, über die Donau einen Verbindungsweg mit Konstantinopel und die Levante zu schaffen, und er veranlaßte die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, nach und nach 6 Seedampfer anzuschaffen, um die Linie Galatz-Konstantinopel und von da Anschlußfahrten im Verkehr mit Smyrna, Saloniki und Trapezunt zu unterhalten. Wohl wissend, welche Schranke die Katarakte dem ungehinderten Verkehr mit dem Orient entgegenstellen, bereiste er mit dem Ingenieur Beszedes schon im Jahre 1830 auf seiner Fahrt nach Konstantinopel zu Wagen die Kataraktenstrecke Moldova-Turn-Severin, und wenngleich diese Reise wenig praktischen Erfolg für die Verbesserung der Fahrlinie ergab, so war sie doch Veranlassung, daß die herrliche linksseitige, nach seinem Namen benannte Uferstraße geschaffen worden ist, die wenigstens die Beförderung der Reisenden und dringenden Güter über Land ermöglichte. Die Bezwingung der Schiffahrtshindernisse auf den Katarakten bergwärts durch Dampfschiffe ist erst einem späteren Zeitpunkt vorbehalten gewesen, vorläufig geschah die Beförderung der Reisenden und Waren, wenn sie nicht über Land erfolgte, auf Flößen, die zu Tal durch Ruder und stromaufwärts durch Ochsenzug weitergeschafft wurden. Leider konnte die Seeschiffahrt nicht die Aufgabe erfüllen, die bei ihrer Schaffung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vorgeschwebt hatte, nämlich einen zweckentsprechenden Anschlußdienst an die Donauschiffahrt zu bilden. Die Hemmnisse, welche die Katarakte und die häufigen Quarantänen an der unteren Donau bildeten, die erschwerenden Maßnahmen, welche die diesem österreichischen Unternehmen abholden türkischen und russischen Behörden trafen, wie das absichtliche Versandenlassen der Sulinabarre, das Verbot der türkischen Regierung an ihre Untertanen, die österreichischen Schiffe zu benutzen, und damit im Zusammenhange die heimliche Wühlarbeit des englischen Wettbewerbs usw. veranlaßten die Verwaltung auf Anregung des österreichischen Regierungsvertreters im Jahre 1844, ihren Besitz von 6 Seeschiffen an die Gesellschaft des österreichischen Lloyd in Triest abzutreten, weil sich der Schiffahrtsverkehr nach der Levante jedenfalls einfacher leiten und abwickeln ließ als über die Donau. Die weitere Aufrechterhaltung des Schiffsanschlusses Braila-Galatz-Sulina-Konstantinopel durch den Lloyd wurde hierbei vertragsmäßig gesichert. Mittlerweile setzte die Verwaltung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Vermehrung ihrer Flußschiffflotte und die Vervollkommnung ihrer Betriebe beharrlich fort. Die Trennung des Personenverkehrs vom Güterbetriebe wurde mehr und mehr durchgeführt und dadurch eine raschere Beförderung der Reisenden erzielt. Es war schon in der ersten Entwicklung der regelmäßigen Personenschiffahrt für die Reisenden ein großer Fortschritt, auf einfachen Deckschiffen mit Frachtgütern zusammen befördert zu werden, selbst wenn sie mehrere Tage und Nächte hindurch in den Unterdecksalons sitzend untergebracht waren, wenn man sich dagegen die frühere Beförderungsart mit Wagen in dem bei Regenwetter unwegsamen Sandboden Mittelungarns und auf den weglosen, unsicheren Strecken der Walachei und des türkischen rechten Donauufers veranschaulicht. Von der zweiten Hälfte der vierziger Jahre angefangen, wurde ein wesentlicher Fortschritt für die Bequemlichkeit der Reisenden durch den Bau von Decksalons für den Aufenthalt bei Tage und von besonderen Schlafstellen unter Deck geschaffen, was für die fahrplanmäßigen Nachtfahrten auf den langen Strecken eine große Annehmlichkeit bedeutete. Auf der Kataraktstrecke wurden seitdem ebenfalls größere Errungenschaften erzielt. So machte, nachdem einige Jahre vorher bereits die Bezwingung der Strömung auf der Teilstrecke Tissovica-Drenkova bergfahrend durch den Dampfer L u d w i g gelungen war, der damalige Inspektor der unteren Donau L a z a r i c h mit dem kräftigen Frachtdampfer E r ö s einen Versuch, die gefürchtete Bergfahrt durch das E i s e r n e T o r auf der rumänischen rechten Uferstrecke zu bewältigen, der vollständig gelang. Hiermit war die Verbindung zwischen dem Westen und dem Orient über den Donauweg eigentlich geschaffen, namentlich nachdem die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit eigenen Mitteln die Absprengung von Felsen in der Fahrbahn vorgenommen hatte, wodurch die Fahrt schon bei 2,5 m Orsovaer Pegelstand gegen frühere 3,1 m möglich wurde. Ein weiterer Fortschritt erfolgte gegen die Mitte der fünfziger Jahre dadurch, daß die beiden seichtgehenden Dampfer I r l a s

und Tachtalia dem Betrieb übergeben wurden. Für Niederwasser wurde von der Gesellschaft eine Anzahl bequemer Reisewagen beschafft, um auch bei diesem Zustande der Donau die Reise zu ermöglichen. Dies war schon deshalb nötig, weil zu jener Zeit die Elbverbindung ab Budapest und Wien geschaffen worden war, die über Hamburg eine schnelle Verbindung mit Konstantinopel herstellte. Für den Güterverkehr wurden für die Eiserne Tor-Fahrt Lichterboote eingestellt, die mit Ruder zu Tal, mit Ochsenzug zu Berg verkehrten, wenn die Dampfer nicht fahren konnten. Eine größere rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft studierte damals einen Verkehr vom Rhein über den Main und den Ludwigskanal nach Konstantinopel. Die Verkehrsunterbrechung 1848-49 und der Bau der Eisenbahnen ließen diesen Plan nicht zur Durchführung kommen. Im Jahre 1846 erhielt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine neue Konzession, die ihr auch den Verkehr auf Theiss und Save auferlegte. Nach dem Jahre 1848 hob sich der Verkehr ungemein, so daß im Jahre 1857 das Gesellschaftskapital bereits 60 Millionen Kronen betrug, die Gesellschaft nicht nur 108 Dampfer und 464 Güterboote, sondern auch eine eigene Eisenbahn Mohács-Pécs für ihre Kohle bauen konnte und in diesem Jahre 0,5 Millionen Reisende sowie eine Million Tonnen Güter beförderte.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Verkehrskonferenz in Barcelona.** Der Völkerbund hat eine Konferenz nach Barcelona einberufen, um die in der Völkerbundsakte vorgesehene allgemeine Verkehrs- und Transitfreiheit ihrer Verwirklichung zuzuführen. Das Programm der Konferenz umfaßt die Aufstellung von Entwürfen zu einem Weltvertrag über die Freiheit des Durchgangsverkehrs sowie zu einer internationalen Rechtsordnung für die schiffbaren Wasserstraßen, die Eisenbahnen und die Häfen. Eine Einladung zur Teilnahme an die Konferenz, die am 10. März beginnt, ist auch der Deutschen Regierung zugegangen und von ihr angenommen worden. Die Angelegenheit ist für Deutschland insofern von besonderer Bedeutung, als es durch den Vertrag von Versailles verpflichtet worden ist, jedem allgemeinen Übereinkommen über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs, der Schiffahrtswege, der Eisenbahnen und Häfen beizutreten, das zwischen den alliierten Mächten mit Zustimmung des Völkerbundes binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des Versailler Vertrages abgeschlossen wird.

— **Seuchenbekämpfung bei der Eisenbahn.** Die neuerdings aus dem Osten drohende Seuchengefahr, die Einschleppung des Fleckfiebers und der Cholera haben, wie wir der „Reichshauptstädtischen Korrespondenz" entnehmen, eine verschärfte Anwendung der vorbeugenden Maßnahmen zur Bekämpfung dieser Seuchen auf der Eisenbahn zur Folge gehabt. Die Dienststellenvorsteher sind angewiesen worden, ihr Augenmerk auf die regelmäßige Desinfekton der Wagen, Bahnhöfe, Aborte usw. zu richten, während die Zugbeamten usw. in den Fernzügen auf etwa kranke Reisende achten sollen, für deren Überführung in Krankenhäuser u. a. der Bahnhofsvorsteher des nächsten Bahnhofes Sorge tragen muß. Endlich müssen auch die Anlagen zur Versorgung der Reisenden mit Trinkwasser in gutem Zustande sein und wirklich einwandfreies Wasser liefern.

— **Der Eisenbahnverkehr und die Abstimmung.** Am Mittwoch dieser Woche, dem 9. d. Mts., beginnt auf den deutschen Eisenbahnen die Beförderung der Abstimmungsberechtigten, die in 12 Tagen, d. h. am 20. d. Mts., dem Abstimmungstage selbst, beendet sein muß. Schon am folgenden Tage beginnt die Rückbeförderung, für die weitere 12 Tage vorgesehen sind. Die Hin- und Rückbeförderung der Abstimmungsberechtigten nach Oberschlesien wird die deutschen Eisenbahnen außerordentlich belasten. Soweit wie möglich soll der öffentliche Verkehr unter dieser außerordentlichen Anforderung nicht leiden, doch ist es nicht ausgeschlossen, daß infolge der Überlastung der Eisenbahnen mit dem Ausfall einzelner Züge zu rechnen ist. Soweit dies bis jetzt zu übersehen ist, wird dies zunächst nur auf der Strecke Berlin-Hagen notwendig werden. Da auf dieser Strecke mit einer außergewöhnlich großen Belastung durch den Abstimmungsverkehr zu rechnen ist, werden zunächst vom Mittwoch, dem 9. ab die Schnellzüge D 32, ab Potsdamer Bahnhof 12.20 nachm., und D 31, an Berlin 6.26 abds., zwischen Berlin und Hagen ausfallen.

— **Der verbesserte Sommerfahrplan und die Tariferhöhung im Vorortverkehr** bildeten, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz" mitteilt, kürzlich den Gegenstand von Beratungen in einer Mitgliederversammlung des Zweckverbandes des Ostens, auf der auch von der Durchführung von Siedlungen im Kreise Niederbarnim berichtet wurde. Auf eine Eingabe an die Eisenbahndirektion Berlin hatte diese eine Abordnung des Verbandes zu einer Besprechung eingeladen, in der erhebliche Verbesserungen des Fahrplans der östlichen Strecken zum Sommer oder, soweit dies möglich ist, auch sofort zugesagt wurden. Diese Verbesserungen sollen vor allen Dingen den Anliegern der Strecke Strausberg-Dahmsdorf-Müncheberg zugute kommen, die bis jetzt noch dem Fernverkehr angehören, die jedoch in absehbarer Zeit auch in den Vorortverkehr einbezogen werden sollen. Ferner wurde auf dieser Besprechung den Vertretern des Zweckverbandes die Einrichtung direkter Züge von Rüdersdorf nach Berlin und erhebliche Verbesserungen auf der Werneuchener Strecke zugesagt. Hinsichtlich der Tariferhöhung wurde die Einführung einer solchen als zum 1. Juni in Aussicht genommen bezeichnet, über ihre voraussichtliche Höhe jedoch nicht gesprochen, dagegen sollen die Monatskarten einer völligen Neuordnung unterzogen werden, wobei mit einer völligen Abschaffung der Monatsnebenkarten gerechnet werden muß.

— **Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn.** Der Sitz der Direktion und der Verkehrskontrolle dieser Eisenbahn ist am 1. Januar 1921 von Berlin nach Gera-R. verlegt worden. Der gesamte Schriftwechsel ist an die obige Direktion nach Gera-R. zu richten. Die Adresse für Eisenbahn-Dienstsendungen ist in jedem Falle Gera-R. Süd.

— **Überfall auf einen fahrenden Güterzug.** Nachdem die Überwachung der Güterbahnhöfe Berlins durch hierzu bestimmte, mit besonderen Befugnissen ausgerüstete Beamte so sehr verschärft worden ist, daß größere Diebstähle nicht mehr unentdeckt ausgeführt werden können, scheinen jetzt sich die gefährlichen Burschen auf eine neue Art des Güterdiebstahls, auf die Beraubung fahrender Züge, geworfen zu haben. Nachdem in der Nacht zum 5. März bei Lichtenberg der Versuch einer Beraubung des dort langsam fahrenden Güterzuges gemacht worden ist, wurde in der darauf folgenden Nacht an der Strecke Berlin-Bernau versucht, einen zwischen den Stationen Pankow und Blankenburg infolge einer Steigung zu langsamer Fahrt gezwungenen Güterzug zu berauben. In der Nähe der Industriebahn bemerkten Überwachungsbeamte gegen 10 Uhr abends, wie aus einem Wagen des Güterzuges Gegenstände auf den Bahnkörper geworfen wurden, wobei mehrere Männer versuchten, diese beiseite zu schaffen. Von den Tätern gelang es allen bis auf einen, die Flucht zu ergreifen. Dieser, der Arbeitslose Hackbarth aus Pankow, wurde verhaftet und in das Untersuchungsgefängnis eingeliefert. Er bestreitet, obwohl er auf frischer Tat abgefaßt wurde und noch im Besitze eines Brecheisens, einer Zange und einer Blendlaterne war, irgend etwas mit der Tat selbst zu tun zu haben. Bei der Absuchung der Strecke wurden u. a. 12 Autoreifen, 3 Kisten Butter und ein Koffer gefunden. Angesichts dieser sich in letzter Zeit häufenden Überfälle ist eine strenge Überwachung der fraglichen Strecken angeordnet worden.

— **Streik bei der Mitropa.** Ein unter den kaufmännischen Angestellten bei der Mitropa ausgebrochener Streik hat auch auf den Speisewagenbetrieb übergegriffen. Am Stettiner Bahnhof in Berlin haben sich, wie wir der „Berl. Börs.-Ztg." entnehmen, am 4. März die Lagerverwalter der Gesellschaft dem Streik angeschlossen, so daß die nach Warnemünde, Saßnitz, Stettin und Danzig laufenden Speisewagen keinen Proviant erhielten und ihre Reise daher nicht antreten konnten. Auch auf anderen Strecken mußten Züge ohne Speisewagen abfahren, da streikende Aufseher der Mitropa die Übernahme von Proviant verhinderten. Die Schlafwagen der Mitropa verkehren noch regelmäßig. Im übrigen hat sich die Streiklage bei der Gesellschaft nicht verändert. Die Direktion hat allen Angestellten, die bis zum 7. März die Arbeit nicht aufgenommen hätten, mit sofortiger Entlassung gedroht. Neue Verhandlungen im Reichsarbeitsministerium stehen bevor.

Wie wir hören, sind es weniger Lohnfragen als Meinungsverschiedenheiten anderer Art, die den Streik hervorgerufen haben. Die Angestellten verlangen Mitbestimmungsrechte, die weit über die Vorschriften des Betriebsrätegesetzes hinausgehen und die Bewegungsfreiheit der Direktion sehr stark behindern würden.

— **Ergebnis des Wettbewerbs um den Schinkelpreis für 1921 des Architektenvereins in Berlin.** Für die Aufgabe auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues „Südliche Umgehungslinie am Blankenheimer Tunnel" ist nur ein Entwurf von Regierungsbauführer Hans Blanckenhorn in Cassel eingegangen, dem die Schinkeldenkmünze zuerkannt wurde.

— **Geheimer Rat v. Weiss.** Am 1. Januar 1921 ist der Geheime Rat Eduard Ritter v. Weiss, Ministerialrat beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in den Ruhestand getreten. v. Weiss ist am 27. November 1856 in Weiden (Opf.) geboren. Nach Vollendung seiner Studien an der Technischen Hochschule in München trat er im Herbst 1878 bei der bayerischen Eisenbahnverwaltung ein, wurde 1884 maschinentechnischer Assistent und 1888 Abteilungs-Maschinenmeister bei der Generaldirektion in München, der er von da ab bis zu ihrer Aufhebung im Jahre 1907 ständig angehörte. Im Jahre 1902 wurde er zum Oberregierungrat und Vorstand der Maschinenabteilung ernannt und 1904 zum Regierungsdirektor befördert. Bei der Auflösung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen im Jahre 1907 wurde v. Weiss als Ministerialrat in das bayerische Verkehrsministerium übernommen, wo ihm das Referat über Werkstätten- und Materialwesen übertragen wurde. v. Weiss hat sich infolge seiner hervorragenden Sachkenntnis und Arbeitskraft in den ihm übertragenen leitenden Stellungen große Verdienste um die Entwicklung des bayerischen Eisenbahnwerkstätten- und Maschinenwesens erworben. Zu Beginn des Jahres 1906 war er in die Reihe der Herausgeber der „Eisenbahntechnik der Gegenwart" eingetreten. Mitglied des Beirates des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" war er seit dessen Neuordnung am 1. Januar 1908, nachdem er zuvor schon seit 1906 in der Schriftleitung tätig gewesen war. Dem Technischen Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörte v. Weiss seit 1893 an. An den Arbeiten des Ausschusses und zahlreicher Unterausschüsse nahm er regsten Anteil und förderte sie, gestützt auf seine langjährigen Erfahrungen, in hervorragender Weise, sei es daß er als Vorsitzender die Verhandlungen leitete, sei es, daß er als Mitglied seine unermüdliche Arbeitskraft zur Verfügung stellte. So war es eine selbstverständliche Pflicht, daß der Technische Ausschuß v. Weiss mit der größten Ehrung, die er erteilen kann, auszeichnete, indem er ihn im Jahre 1901 zum Mitglied des Preisausschusses machte. Sein Ausscheiden aus der Vereinstätigkeit hinterläßt eine fühlbare Lücke und wird von allen, die mit ihm in jahrelangem Zusammenarbeiten verbunden waren, lebhaft bedauert, denn die Mitglieder der Technischen Vereinsausschüsse haben nicht nur einen hervorragenden Fachmann verloren, sondern auch einen liebenswürdigen, hochzuverehrenden Kollegen, der immer bereit war, sich auch außerdienstlich seinen Freunden zu widmen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen - Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Es sind ernannt worden: der Regierungs- und Baurat Schreier in Berlin zum Oberregierungsbaurat und der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Werner Metzig aus Neiße zum Regierungsbaumeister. — Planmäßige Stellen sind verliehen worden: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und Baurat Lüders in Berlin; für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Heilbronn in Glückstadt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Hans Busse in Berlin ist der Eisenbahndirektion in Berlin zur Beschäftigung überwiesen. — Versetzt sind: der Oberregierungsbaurat Bethke, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), die Regierungs- und Bauräte Schulzendorf, bisher in Eberswalde, nach Berlin als Vorstand eines Werkstättenamtes bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Berlin-Tempelhof, und Rupp, bisher in Berlin nach Eberswalde als Vorstand eines Werkstättenamtes bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, der Baurat Walter Fröhlich, bisher in Trier, nach Coblenz als Vorstand des dorthin verlegten bisherigen Eisenbahn-Betriebsamts Trier 3, künftigen Betriebsamts Coblenz 2, die Regierungsassessoren Dr. jur. Karl Fischer, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Trier, und Warnke, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Altona. — Der Regierungs- und Baurat Thiemann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Altona, ist gestorben.

Im Bereich des Reichverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurden in gleicher Diensteigenschaft in etatsmäßiger Weise berufen: der Vorstand der Bauinspektion Bayreuth Regierungsrat Ludwig Bauer an das Bauamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, und der etatsmäßige Regierungsbaumeister der vorm. Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Johann Seuffert in München an die Bauinspektion Bayreuth als deren Vorstand; der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Christian Welzel an die Eisenbahndirektion Würzburg und der Vorstand der Betriebsinspektion Bamberg Direktionsrat Dr. Gustav Eccard an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein).

Dem Ministerialdirektor Lupfer in der vormaligen Zweigstelle Württemberg des Reichverkehrsministeriums und dem Direktor v. Knapp, Vorstand der Betriebsabteilung der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst mit Ruhegehalt erteilt worden.

Österreich.

— **Aus den Beratungen des Hauptausschusses.** Bei der Beratung über die Vorauszahlung an die unter der Besoldungsordnung stehenden Angestellten wurde an die Regierung die Anfrage gerichtet, wie sie sich zur Forderung nach hundertprozentiger Erhöhung der Teuerungszulagen vom 1. März d. J. ab stelle. Die Minister für Finanzen und Verkehr erklärten, daß sie grundsätzlich für die Erfüllung dieser Forderungen seien. Sodann wurden vom Hauptausschusse die Vorausbezahlungen für die der Besoldungsordnung unterstellten Staatsangestellten genehmigt. Bei der Beratung über die von der Regierung erstatteten Deckungsvorschläge, betreffend eine lineare Erhöhung der Gütertarife, wurde der Antrag gestellt, eine solche abzulehnen und die Regierung zu beauftragen, bei der Überprüfung der Eisenbahngütertarife nach Maßgabe der vom Hauptausschusse bereits grundsätzlich beschlossenen Staffelung mit Auslassung der Tariferhöhung bei unentbehrlichen Bedarfsartikeln eine Deckung von drei Milliarden in Aussicht zu nehmen. Dieser Antrag wurde angenommen.

— **Die Verkehrsverhandlungen mit der Tschecho-Slowakei und Italien.** In den letzten Tagen hat das Bundesministerium für Verkehrswesen Verhandlungen mit den tschechischen leitenden Eisenbahndienststellen und der italienischen Militärmission geführt. Der Zweck der Besprechungen war, die Beschränkungen, die Österreich für seinen inneren Verkehr getroffen hat, auch auf den Nachbar- und Durchzugsverkehr der Tschecho-Slowakei und Italiens anzuwenden, wodurch diese Maßregeln sowohl in Bezug auf ihre Dauer als auf ihre Wirksamkeit sehr gefördert werden. Der tschechische Verkehrsminister hat sich auch bereit erklärt, die Wünsche Österreichs nach ausreichender Versorgung der Eisenbahnen mit Kohle und insbesondere mit besserer Kohle kräftig zu unterstützen.

— **Südbahn.** Über die Sitzung des Verwaltungsrates am 23. Februar 1921 wurde folgende amtliche Mitteilung verlautbart: Der Verwaltungsrat hat in seiner heutigen Sitzung unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Weber den Bericht genehmigend zur Kenntnis genommen, den Generaldirektor Dr. Fall über das Ergebnis der Anfang Februar in Wien abgehaltenen Beratungen über das Régime provisoire erstattet hat. Die übrigen Verhandlungsgegenstände bezogen sich auf Angelegenheiten der laufenden Geschäftsgebarung. — Nach einer Mitteilung der „Neuen freien Presse" in Wien ist der ursprüngliche Plan, einen Betriebsfonds von 12 Millionen französischen Franks zu bilden, fallen gelassen worden. Es wird keine bestimmte Summe ausgeworfen, sondern die einzelnen Staaten, durch deren Gebiet die Linien der Südbahn laufen, werden nach der Länge ihres Netzes und der Dichtigkeit des Verkehrs vorschußweise jene Summen beistellen, die mit Rücksicht auf die Kassenbestände zur Fortführung des geregelten Betriebes erforderlich sind. Diese Vorschüsse werden als Darlehen behandelt. Es wird ausgemacht, daß sie verzinst und getilgt werden sollen, doch wird über die Art der Verzinsung und Tilgung vorerst noch keine Vereinbarung getroffen. Das Régime provisoire läuft bis Ende 1922. Es ist jedoch ausgemacht, daß es auch früher außer Kraft treten soll, wenn die endgültige Ordnung vorher in Wirksamkeit gesetzt ist. In der Sitzung wurde berichtet, daß die Delegierten der Staaten erklärte haben, sie werden ihr möglichstes tun, damit innerhalb der Frist bis Ende 1922 die endgültige Regelung tatsächlich so rasch als möglich in Wirksamkeit gesetzt werden könne. Ähnliche Erklärungen wurden von den Vertretern der Pariser Association Nationale abgegeben. Hinsichtlich des Beitrages Italiens ist die Lage insofern eine verschiedene, als Italien die Linien der Südbahn auf seinem Gebiet im Betrieb genommen hat. Die Vereinbarungen gehen dahin, daß Italien, solange es den Betrieb dieser Linien hat, den Betriebsverlust à fonds perdu tragen, und außerdem für die Benutzung der Linien eine mit der Südbahn zu vereinbarende Vergütung bezahlen wird. Wenn aber die Linien der Südbahn zurückgegeben werden, wird Italien ebenso Vorschüsse leisten

wie die anderen Staaten. Die Frage der italienischen Annuität wurde in den Verhandlungen nicht berührt. Dagegen wurde im Verlaufe der Verhandlungen wiederholt erklärt, die italienische Regierung habe die Frage der Annuität bereits studiert und sei zu Verhandlungen mit der Südbahn und der Association der Prioritäre bereit. Die Aufteilung des Prioritätendienstes fällt nicht in das provisorische Arrangement. Für diesen Zweck geben die Regierungen keine Vorschüsse. Der Zinsendienst wird in dem Augenblick aufgenommen werden, wo der Südbahn die hierfür notwendigen finanziellen Quellen zur Verfügung stehen werden, was im Laufe der Verhandlungen über das endgültige Abkommen oder auch bereits früher im Falle einer Einigung über die italienische Annuität erfolgen kann. Auf Grund der getroffenen Vereinbarungen wird der Verwaltungsrat der Südbahn eine Änderung der Zusammensetzung erfahren. Die Zahl der Mitglieder bleibt unverändert mit 25, von welchen 13 Mitglieder frei gewählt werden, je zwei Mitglieder werden von jedem Territorialstaat und vier Mitglieder von der Pariser Association der Prioritäre entsendet. Hinsichtlich der Vertretung der Prioritäre in der Verwaltung der Südbahn wurde bedungen, daß, wenn eine andere Organisation einen entsprechenden Anteil an dem Obligationskapital erhält, sie auch einen entsprechenden Anteil an der Besetzung der Verwaltungsratsmandate erlangen sollte. Die Südbahn wird demnächst eine außerordentliche Generalversammlung einberufen, auf deren Tagesordnung die Statutenänderungen und Neuwahlen in den Verwaltungsrat stehen werden. In der letzten Sitzung des Verwaltungsrates wurde ferner noch über die am 15. Februar in Kraft getretene Tariferhöhung berichtet. Die Tarife sind grundsätzlich um 50 % erhöht worden. Eine Anzahl von Waren, namentlich Kohle, wurde freigelassen, bei anderen beträgt die Erhöhung 25 und 15 %.

— **Verdunkelung der Wagenabteile.** Anläßlich vorgekommener Meinungsverschiedenheiten zwischen Reisenden wurde die Frage aufgeworfen, ob und unter welchen Voraussetzungen die vollständige Verdunkelung eines Wagenabteils zulässig ist. Da weder das Eisenbahnbetriebs-Reglement noch die Vorschriften für den Verkehrsdienst Bestimmungen darüber enthalten, hat das Bundesministerium für Verkehrswesen angeordnet, daß die Beleuchtung der Wagenabteile zur Wahrung der persönlichen Sicherheit der Reisenden und wegen der Beaufsichtigung des Handgepäcks im allgemeinen auf mindestens „halbdunkel" belassen werden müsse. Die vollständige Verdunkelung eines Wagenabteils ist nur mit Zustimmung aller Mitreisenden gestattet.

— **Wiederaufnahme einzelner Verkehre.** Der Verkehr des Luxuszuges Wien-Paris, der vorübergehend auf der Strecke Wien-München eingestellt war, ist nunmehr in der ganzen Strecke Wien-Paris und umgekehrt dreimal wöchentlich wieder aufgenommen worden. In der Richtung von München nach Wien verkehrte dieser Luxuszug zum erstenmal wieder Sonntag, den 27. Februar (Wien Westbahnhof an 10 Uhr 30 Minuten abends), in der Gegenrichtung von Wien Westbahnhof (ab 7 Uhr 30 Minuten früh) nach München (Paris) zum erstenmal wieder Dienstag, den 1. März. — Seit Sonntag, dem 6. d. M., verkehren die D-Züge Wien-Triest-Zagreb-Belgrad Nr. 3 und 4 wieder, und zwar Zug Nr. 3, Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 20 Minuten früh jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag, und Zug Nr. 4, Wien-Südbahnhof an 10 Uhr abends, jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, erstmals 8. März. Gleichzeitig wurde auch der Verkehr der Prag-Belgrad-Triester Schnellzüge, welche die Südbahnstrecke Leoben-Bruck-Graz-Spielfeld-Marburg als Züge 1108/7 und 8/1107 an den gleichen Tagen wie die D-Züge Nr. 3 und 4 durchfahren, wieder aufgenommen.

— **Durchführung von Hausbeschauen.** Dieser Tage fand eine von der Handelskammer im Einvernehmen mit dem Hauptverbande der Industrie und dem Gremium der Wiener Kaufmannschaft veranstaltete Beratung über die Handhabung der Hausbeschauen statt, bei der sämtliche in dieser Frage beteiligten Verbände vertreten waren. Die bereits in Nr. 8 d. Ztg. erwähnten Beschwerden richten sich hauptsächlich dagegen, daß vielfach Hausbeschauen für die Abfertigung von kostbaren und heiklen Artikeln, wie Damen- und Herrenwäsche, Damenkleider, Pelzkonfektion, Ledergalanteriewaren, Photoartikel usw., nicht bewilligt wurden, und daß auch die sonstigen Beschränkungen der Hausbeschauen dem Handel schweren Schaden zufügen. Insbesondere wurde auch über die zeitraubende Art der Einreichung der Gesuche geklagt und das dringende Begehren gestellt, daß die zollamtliche Beschau für ausfuhrfreie Güter ganz fallen möge. Der Vertreter des Finanzministeriums bezeichnete den gegenwärtigen Zustand nur als einen Schwebezustand, der in kürzester Zeit sein Ende finden werde, da das Finanzamt in Übereinstimmung mit den geäußerten Wünschen der Interessenten daran denke, die Zollvorbeschau für ausfuhrfreie Waren abzuschaffen. Auch die Frage, wie die heute bei der Einreichung der Gesuche regelmäßig entstehenden Zeitversäumnisse vermieden werden können, werde unverzüglich geprüft und einer beschleunigten Erledigung zugeführt werden. Diese Erklärungen wurden von den Interessenten dankbar begrüßt und der Vertreter des Finanzamtes ersucht, dafür Sorge zu tragen, daß in der Übergangszeit, wenn schon nicht das alte Entgegenkommen in der Bewilligung von Hausbeschauen Platz greifen könne, wenigstens im Sinne der Absichten des Finanzamtes den zuverlässigen und dem Zollamte bekannten Firmen keine Schwierigkeiten in der Bewilligung von Hausbeschauen bereitet werden.

— **Neues Eigentumsmerkmal auf den österreichischen Eisenbahnwagen.** Alle Eisenbahnwagen, die von nun an für die österreichischen Staatseisenbahnverwaltung neu hergestellt werden oder auf andere Weise in ihr unbestrittenes Eigentum gelangen, von ihr gemietet oder als Privatwagen in ihren Fahrpark aufgenommen werden, werden das neue Eigentumsmerkmal „B. B. Österreich" tragen. Die Änderung der bisherigen Eigentumsmerkmale auf den schon im Betriebe stehenden Wagen wird allmählich durchgeführt werden.

— **Südbahngesellschaft. Güterverkehr im Durchzug über die Strecke Innichen-Brenner.** Vom 15. Februar 1921 ab ist im Verkehre zwischen den östlich von Vierschach (Innichen) einerseits und nördlich von Brenner andererseits gelegenen in- oder ausländischen Stationen die Durchgangsstrecke Innichen-Brenner in bezug auf die bei Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern über diese Durchgangsstrecke zur Anwendung gelangenden reglementarischen Bestimmungen und Tarife wie eine österreichische Südbahnstrecke zu behandeln. Bei Anwendung des Güterverkehres der Südbahn für die österreichischen Linien wird die Fracht für die über die Strecke Innichen-Brenner im Durchgangsverkehr beförderten Transporte in der Weise ermittelt, daß die sich auf Grund des Südbahnkilometerzeigers über die Durchgangsstrecke Innichen-Brenner ergebende Gesamtentfernung der Frachtberechnung zugrundegelegt wird. Außerdem werden die Parteien mit allen infolge der Durchfuhr durch das italienische Zollgebiet aus Anlaß der italienischen Zollabfertigung nach dem Tarife der italienischen Staatsbahnen auflaufenden Gebühren sowie den nach den für Italien geltenden Gesetzen und Tarifen erwachsenden Barauslagen belastet.

— **Die Wiener Handelskammer gegen eine neuerliche Erhöhung der Post-, Telegramm- und Fernsprechgebühren sowie der Gütertarife.** Die Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Wien hat umgehend bei allen maßgebenden Stellen mit Nachdruck dagegen Einspruch erhoben, daß für die Deckung solcher Kosten, die zweifellos von der Allgemeinheit getragen werden müssen, Maßnahmen in Aussicht stehen, durch die fast ausschließlich oder doch zumindest überwiegend gewerbliche oder industrielle Kreise getroffen werden. Sie hat darauf verwiesen, daß eine weitere Erhöhung der Post-, Telegramm- und Fernsprechgebühren sowie der Gütertarife die Regiekosten wirtschaftlicher Betriebe in einer Weise belastet, die vom Unternehmer auf keinen Fall getragen werden kann. Die Kammer hat gegen eine Durchbrechung des eingehaltenen Zusicherung gemäß strenge befolgten Grundsatzes, daß durch solche Erhöhungen lediglich ein Gebarungsabgang für die Regie- und Personalerfordernisse der bezüglichen Anstalten gedeckt werden soll, aus fiskalischen Gründen den schärfsten Widerspruch erhoben. Sie hat sich entschieden dagegen verwahrt, daß eine einseitige Belastung bestimmter Schichten stattfinden soll, und alle wirtschaftspolitischen Gesichtspunkte, die gegen eine Verteuerung des Verkehrs, besonders bei den gegenwärtigen Verhältnissen, in Frage kommen, geltend gemacht. Sie hat die nachdrückliche Forderung aufgestellt, daß der im Bundeskanzleramt gefaßte Entschluß einer Erhöhung der Post-, Telegramm- und Fernsprechgebühren unbedingt fallengelassen wird, und bei diesem Anlaß neuerlich ausdrücklich betont, daß bezügliche Verordnungen jedenfalls an die vorhergehende Einholung eines Gutachtens der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie gebunden sind.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn teilt mit: Der Verwaltungsrat hat beschlossen, eine außerordentliche Generalversammlung für den 2. April 19[illegible] einzuberufen und ihr eine provisorische Änderung der Gesellschaftsstatuten vorzuschlagen. Bis zur endgültigen Regelung der gegenwärtig nur in Anzahlungen der beteiligten Nachfolgestaaten einfließenden Einlösungsrenten für die verstaatlichten Eisenbahnlinien soll die Verlosung und Tilgung d[illegible]

Aktien ausgesetzt werden. Weiter sollen bis zu dieser endgültigen Regelung die Betriebsüberschüsse bis zur Höhe der im Geschäftsjahr verrechneten Erträgnisse der Einlösungsrenten in statutarisch festzusetzenden Prozentsätzen dieser Erträgnisse zur Bildung eines Aktientilgungsfonds und zur Verteilung einer Dividende für die nicht getilgten Aktien verwendet werden. Aus dem sonach verbleibenden Reste der Betriebsüberschüsse wird, wie bisher, die Superdividende für die Aktien und Genußscheine bestritten.

— **Neue Bergbaugesellschaften.** Im Kohlenbergbau ist eine Reihe neuer Gesellschaften in Gründung begriffen. Die „Montana" Bergbaugesellschaft errichtet für ihre steierischen Braunkohlengruben eine Aktiengesellschaft, die „Steirische Bergbau-A.-G.", nachdem sie bereits kürzlich ihren niederösterreichischen Kohlenbergbau bei Gaming in die neugegründete „Österreichisch-schweizerische Bergbaugesellschaft" eingebracht hat. In Oberösterreich ist der Braunkohlenbergbau St. Radegund in Betrieb gekommen. Zur Ausbeutung desselben ist unter der Firma St. Radegunder Braunkohlen-, Glas- und Tonwerke A.-G." eine neue Gesellschaft in Gründung. Zur Ausbeutung des Braunkohlenabkommens bei Kulma in Niederösterreich wurde die Niederösterreichische Bergbaugesellschaft Kulma gegründet. Am Untersberg in Salzburg hat die Firma B. Wetzler einen Bauxitbergbau in Betrieb gesetzt. Zur Ausbeutung des Braunkohlenwerkes Pichl in Steiermark und des Magnesitvorkommens in St. Martin wurde eine Gewerkschaft unter der Firma „Österreichische Magnesitindustrie- und Kohlengewerkschaft" gegründet. Im Grazer Revier sind in letzter Zeit die Braunkohlenbergbaue bei Schweinz, Ratten, Mellach-Dillach bei Reitt und bei Rahsberg mit vorläufig kleiner Förderung in Betrieb gekommen. Die Januarförderung an Kohle betrug 2 289 216 Meterzentner gegen 2 349 468 Meterzentner im Dezember 1920.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Errichtung eines Zentraleisenbahnrates und der Direktionseisenbahnräte.** Das Amtsblatt vom 16. Februar 1921 enthält, wie wir dem „Globus" entnehmen, die Verordnung der Regierung der Tschechoslowakischen Republik über die Errichtung eines tschechoslowakischen Zentral-Eisenbahnrates und von Direktionseisenbahnräten. Hiernach wird beim Eisenbahnministerium in Prag ein tschechoslowakischer Eisenbahnrat errichtet. Dieser setzt sich zusammen aus 69 Mitgliedern und aus der gleichen Anzahl von Ersatzmännern. Die Mitglieder und die Ersatzmänner ernennt der Eisenbahnminister, und zwar so, daß jedes Mitglied seinen bestimmten Ersatzmann hat. Der Eisenbahnminister ernennt von dieser Anzahl:

a) im Einvernehmen mit dem Handelsminister aus den Vertretern der Handels- und Industriekreise 25 Mitglieder und 25 Ersatzmänner;
b) im Einvernehmen mit dem Finanzminister aus den Vertretern der Finanzkreise 4 Mitglieder und 4 Ersatzmänner;
c) im Einvernehmen mit dem Minister für öffentliche Arbeiten aus den Vertretern der diesem Ministerium unterstehenden technischen Fächer 12 Mitglieder und 12 Ersatzmänner;
d) im Einvernehmen mit dem Landwirtschaftsminister aus den Vertretern der landwirtschaftlichen Kreise 16 Mitglieder und 16 Ersatzmänner;
e) selbständig nach freiem Ermessen 12 Mitglieder und 12 Ersatzmänner.

Der tschecho-slowakische Zentraleisenbahnrat ist berufen, dem Ministerium Gutachten abzugeben und Anfragen, sowie Anträge in allgemeinen Eisenbahnangelegenheiten an das Ministerium zu richten, soweit sie Angelegenheiten des Handels, der Industrie, des Bergbaues, des Gewerbes, der Land- und Forstwirtschaft und der Ernährung der Bevölkerung betreffen. Die Mitgliedschaft des tschecho-slowakischen Zentraleisenbahnrates ist ein Ehrenamt, mit dem keine Vergütung verbunden ist. Mitglieder, welche an dem Orte, wo der Zentraleisenbahnrat tagt (d. i. in Prag) nicht wohnen, erhalten für die Dauer der Sitzungen, an denen sie teilnehmen, Diäten, wenn sie nicht ohnedies aus der Staatskasse eine anderweitige Entschädigung beziehen. Die Höhe der Diäten wird vom Eisenbahnministerium festgesetzt. Außerdem wird ihnen die Fahrtgebühr für die Reise aus ihrem Wohnorte zur Sitzung und zurück vergütet.

Den einzelnen Direktionen der Staatsbahnen werden Beratungskörperschaften beigegeben, die den Namen Direktionseisenbahnräte führen. Die Direktionseisenbahnräte sind berufen, Gutachten, Anfragen und Anträge wegen wichtiger Eisenbahnfragen örtlicher Natur auszuarbeiten oder in solchen Angelegenheiten, welche ausschließlich in die Machtsphäre der Direktion fallen. Tariffragen sowie alle Fragen allgemeiner Natur, die den Kreis eines einzelnen Bezirkes überschreiten, sind von den Verhandlungen der Direktionseisenbahnräte ausgeschlossen.

— **Der erste Eisenbahngütertarif im Verkehr mit dem Auslande.** Das Eisenbahnministerium teilt, wie wir dem „Globus" entnehmen, mit: Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 wird im Tschecho-slowakisch-Adriatischen Verkehr zwischen Triest und Stationen der tschecho-slowakischen Republik ein neuer Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung bestimmter Warengattungen eingeführt. Es ist dies der erste Eisenbahn-Gütertarif im Verkehr mit dem Auslande, der nach dem Umsturz in Kraft tritt. Es mußten viele und große Schwierigkeiten, sowohl politische, als auch valutarische überwunden werden, bevor zwischen den beteiligten Staaten und Eisenbahnverwaltungen nützliche Unterlagen für die Ausarbeitung geschaffen werden konnten. Die Kursschwierigkeiten, die durch das Steigen und Fallen der einzelnen Währungen entstanden, haben eine einheitliche und ständige Berechnung der Frachtsätze unmöglich gemacht. Trotzdem ist es gelungen, im gegenseitigen Einvernehmen die schweren Hindernisse zu beseitigen, und der Tarif wurde in einer einheitlichen Währung erstellt. Nach bisheriger Gepflogenheit wurde auch in diesem Falle die vorteilhafteste Währung der beteiligten Staaten, d. i. die Lirewährung gewählt. Um die Entwertung des direkten Tarifes durch Kursänderungen zu umgehen, wurde die Umrechnung der verschiedenwertigen Frachtsätze auf eine gemeinsame Währung bereits von vornherein auf Grund eines bestimmten, festen Kurses vorgenommen. Außerdem wurde zwischen den beteiligten Eisenbahnen eine Vereinbarung dahin erzielt, empfindliche Kursänderungen durch kundgemachte prozentuelle Zu- und Abschläge zu den geltenden Frachtsätzen hintanzuhalten, so daß der Tarif stets dem Verhältnis der eingerechneten Valuten angepaßt sein wird. Der Tarif enthält 55 Ausnahmetarife für aus- oder eingeführte Waren. Er ist nicht schablonenmäßig erstellt, sondern unter besonderer Berücksichtigung der inländischen Warenwerte und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Obwohl die finanzielle Lage des Staates zur besonderen Sparsamkeit in allen Zweigen der öffentlichen Verwaltung zwingt, wurden trotzdem, um die Wettbewerbsfähigkeit im Handel und Gewerbe zu ermöglichen und zu kräftigen, für alle Warengattungen prozentuelle Ermäßigungen gewährt. Gleichzeitig wurde auch erreicht, daß die beteiligten ausländischen Bahnen in gleichem Verhältnis ermäßigte Frachtsätze eingerechnet haben. Vom Standpunkte der tschecho-slowakischen Staatsbahnen ist der neue Tschecho-slowakisch-Adriatische Tarif gleichsam eine Sammlung der Ausfuhrtarife für die konkrete Beförderung unserer Waren in das Ausland und für die Einfuhr von unsererseits benötigten Rohstoffen.

In den Tarif sind nahezu alle Stationen der Hauptstrecken der tschecho-slowakischen Staatsbahnen einbezogen, ferner die wichtigeren Stationen der staatlichen Lokalbahnen sowie Stationen der Buschtehrader und Aussig-Teplitzer Eisenbahnen. Der erstellte Tarif ist derart eingerichtet, daß nach Bedarf auch weitere Stationen ohne jedwede Schwierigkeit aufgenommen werden können. Die Rechtsgrundlage für diesen Tarif bildet wesentlich „das Berner Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" vom 14. Oktober 1890.

— **Verhandlungen über den österreichisch-tschecho-slowakischen Anschlußverkehr.** In den letzten Tagen haben beim tschecho-slowakischen Eisenbahnministerium in Prag, die in Nr. 9, S. 171 d. Ztg. erwähnten Verhandlungen über die Regelung der Eisenbahnanschlüsse zwischen Österreich und der Tschecho-Slowakei stattgefunden, zu denen das Bundesministerium für Verkehrswesen den Sektionschef Dr. Otto Müller-Martini und die Ministerialräte Dr. de Martin, Sedlak und Rinaldini entsendet hatte. Die Verhandlungen wurden vom Eisenbahnminister Dr. Burger mit einer Begrüßungsansprache eingeleitet, in der der Minister die besondere Bedeutung hervorhob, die der Hebung und möglichsten Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs in beiderseitigem Interesse zukomme. Es wurde über die Wahl der Gemeinschaftsstationen für die wichtigsten Eisenbahnverbindungen zwischen den beiden Staaten eine Einigung erzielt; außerdem sind die Grundsätze vereinbart worden, nach denen die Regelung des Gemeinschaftsdienstes in einem demnächst abzuschließenden Staatsvertrage erfolgen soll. Auch sind mehrere Einzelmaßnahmen vereinbart worden, die bis zum Zustandekommen dieses Staatsvertrages und der auf seiner Grundlage zu erstellenden tatsächlichen Anschlußverträge eine Verbesserung der gegenseitigen vorläufigen Anschlußverhältnisse herbeiführen sollen.

Ungarn.

— **Ungarns Eisenbahnverkehr mit dem Auslande.** Eine führende Persönlichkeit des ungarischen Eisenbahnwesens äußerte sich hierüber folgendermaßen: Mit Deutschland hat Ungarn das unter den obwaltenden Verhältnissen notwendig erscheinende Eisenbahnübereinkommen bereits abgeschlossen, das den Untertanen beider Länder sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr die gleiche tarifarische Behandlung zusichert. Der Abschluß des Eisenbahnübereinkommens mit Österreich wird dadurch verhindert, daß der Handels- und Zollvertrag, dessen Teil das Eisenbahnübereinkommen bilden sollte, aus politischen Gründen bisher nicht zustande gekommen ist. Mit Polen begannen unlängst die Verhandlungen zwecks Abschlusses eines provisorischen Handels- und Zollvertrages, in dem manche Bestimmungen auch hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs enthalten sein sollen. Doch ist dies von keiner größeren Bedeutung, da Polen und Ungarn nicht unmittelbare Nachbarn sind. Es handelt sich bloß um die Regelung des Durchgangsverkehrs. In gleicher Weise wird mit Italien verhandelt, das zwar nicht Nachbarstaat, doch bereitwillig geneigt ist, mit Ungarn übereinzukommen. Wichtiger wäre aber die Regelung des Bahnverkehrs mit der Tschecho-Slowakei, Südslawien und Rumänien, die Ungarns unmittelbare Nachbarn sind. Die Verhandlungen mit den zuerstgenannten beiden Staaten sind bereits weit fortgeschritten; mit Rumänien sind hingegen nicht einmal die Grundrisse eines Übereinkommens festgestellt worden. Bis zu einem gewissen Grade besteht zwar auch mit Rumänien eine Bahnverbindung; so z. B. wird der unlängst in Dienst gestellte Orientexpreßzug bis Arad durch ungarisches Lokomotiv- und ungarisches Bahnpersonal geführt.

— **Die Verwertung der elektrischen Kraftquellen.** Hinsichtlich der Verwertung der elektrischen Kraftquellen wird im Handelsministerium ein Gesetzentwurf ausgearbeitet, dessen Richtlinien folgende sind: 1. Sämtliche Kraftquellen, wie elektrische Kraft, Kohle, Petroleum, Erdgas usw. werden der staatlichen Aufsicht unterstellt. 2. Es soll ein Gesetz über die elektrische Kraft geschaffen werden, das auf das ganze Land ausgedehnt wird. 3. Die elektrische Kraftgewinnung wird aus den Staatsmonopolen ausgeschaltet, doch steht dem Staate das Recht zu, die betreffende private elektrische Anlage nach Ablauf einer gewissen Zeit abzulösen. 4. Mit Rücksicht auf die große Bedeutung der elektrischen Kraftquellen für das Land sichert der Staat den zu errichtenden Elektrizitätswerken seine weitgehende materielle Unterstützung zu.

— **Die „Adria"-Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft** hat auf der jüngst abgehaltenen Generalversammlung beschlossen, eine Dividende von 15 %, das sind 30 K. für die Aktie, auszuschütten und das Aktienkapital von 10 Millionen Kronen in 10 Millionen Lire umzuwandeln.

— **Verlust von Fabrikanlagen nach dem Trianoner Friedensvertrage.** Infolge der Verstümmelung Ungarns sind derzeit außer den Tabakfabriken nur noch 213 Eisen- und Metallfabriken, 121 Holzgewerbe-, 162 Tonwaren-, 15 Zement-, 13 Glas-, 35 Textil-, 22 Papier-, 50 Vervielfältigungs-, 27 Leder-, 582 Lebensmittelverarbeitungs- und 40 chemische Fabriken in ungarischem Besitz.

— **Ausnutzung der staatlichen Torfanlagen.** Behufs Nutzbarmachung der in der Gegend des Plattensees und Isaszeg befindlichen staatlichen Torfanlagen hat das Ackerbauministerium mit der Kreditbank, der Commerzialbank und der Hangya-Genossenschaft einen Vertrag abgeschlossen, wonach die vertragschließenden Unternehmungen mit der Förderung und Nutzbarmachung der obengenannten Torfanlagen betraut werden, wobei der Staat auch einen etwaigen Gewinnanspruch hat. Die Unternehmungen verpflichten sich, den Torf nicht nur zu Heizzwecken auszunutzen, sondern auch dessen Nebenprodukte zur Erzeugung von Teer, Teeröl, Sulfid und anderen Stoffen zu verarbeiten.

— **Übersiedlung der ungarischen Unternehmungen der Staatseisenbahngesellschaft.** Die ehemalige privilegierte Österreich-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft hat bekanntlich ihre ungarischen Unternehmungen, die auf besetztem Gebiete liegen, mit rumänischem Kapital in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Gesellschaft wird jetzt ihren Sitz von Budapest nach Bukarest verlegen.

— **Die Internationalisierung der Drau und Save.** Im Sinne des Friedensvertrags von Trianon wurde die Internationalisierung der Drau und der Save unter gewissen Beschränkungen ausgesprochen. Die Uferstaaten und ihre Schiffahrtsgesellschaften haben großes Interesse daran, daß alle Nebenflüsse des Donau-Theißbeckens in dem Maße internationalisiert werden, wie die Hauptflüsse selbst es sind. Diesen Bestrebungen arbeitet aber jetzt die serbische Regierung entgegen, um den Verkehr auf der Drau und der Save zum ausschließlichen Rechte der serbischen Schiffahrt zu gestalten. Dies begründet die serbische Regierung mit dem Umstande, daß sich in Kroatien seit Jahren ein riesiger Vorrat an Holz und Holzwaren aufgestapelt hat, für dessen Ablieferung sich jetzt ein ergiebiges Absatzgebiet eröffnete.

— **Edmund Kelényi †.** Am 20. Dezember 1920 starb nach langem Leiden im 62. Lebensjahre der Oberinspektor der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Ingenieur Edmund Kelényi in Sopron (Ödenburg), wo er am 5. Juni 1859 geboren war. Nachdem er 1881 als Werkstättenpraktikant in den Dienst der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen eingetreten war, führten ihn seine technischen Studien nach Deutschland. Er studierte in München und in Aachen und erwarb auf der Technischen Hochschule zu Aachen 1886 das Maschinen-Ingenieurdiplom. Zur Direktion der Ungarischen Staatseisenbahnen zurückkehrend, übernahm er 1892 die Leitung der Wagenkonstruktions- und Beschaffungsabteilung. Hier war sein Wirken von großen Erfolgen begleitet und segensreich für die Ungarischen Staatseisenbahnen bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 31. Dezember 1919. Gern stellte Kelényi seine Arbeitskraft auch außerdienstlich zur Verfügung; so übernahm er mehrere Jahre hindurch das Schriftführeramt in der Maschinenabteilung des Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins. Seit 1910 nahm er regen Anteil an den Arbeiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und war auch Mitarbeiter unserer Zeitung. Sein reiches Fachwissen sicherte ihm die größte Wertschätzung aller Kollegen. Seine lauteren Charaktereigenschaften und sein liebenswürdiges Wesen, verbunden mit köstlichem Humor erwarben ihm viele Freunde, die alle schmerzlich davon berührt wurden, daß dieser treffliche Mann in der letzten Zeit seines Lebens noch so schwer hat leiden müssen, bis ihn der Tod erlöste. Weit über die Grenzen seines Vaterlandes ist Kelényi bekannt und beliebt gewesen, und jeder, der ihn kennen gelernt hatte, wird sein Andenken in hohen Ehren halten.

— **Personalnachrichten.** Ministerialrat Josef Szalay, Leiter der finanziellen Hauptabteilung der ungarischen Staatsbahnen, ist infolge seiner Krankheit aus dem Dienste geschieden. An seine Stelle wurde königlicher Rat Karl Pretsch, Direktorstellvertreter, der bereits seit 40 Jahren im Dienste der ungarischen Staatsbahnen steht, ernannt. Die früheren Betriebsleiter Franz Just, Georg Masirevich, Romnald Medanich und Stefan Vigyákó, die der Bauhauptabteilung der Staatsbahnen zugeteilt waren, wurden zu Direktorstellvertretern ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Schwedisch-norwegischer Lokomotivwechselverkehr.** Zwischen den schwedischen und norwegischen Staatsbahnen ist ein Abkommen getroffen worden über gemeinsame Anwendung von elektrischen Lokomotiven auf der Linie Abisko-Narvik von dem Tage der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Narvik-Riksgränsen ab. Das Lokomotivpersonal beider Länder soll auf der Strecke des anderen Landes weiterfahren, aber der Zugleiter soll in Riksgränsen wechseln. Die betreffenden Lokomotivpersonale müssen also auch die Strecke des anderen Landes kennen, ebenso wie die Signalordnung, Sicherheitsvorschriften und Dienstvorschriften. Auf fremdem Boden soll das Personal den Landesbehörden gehorchen und den Landesgesetzen unterstehen. Disziplinarisch untersteht es jedoch nur der eigenen Verwaltung. Dr. S.

— **Voraussichtliche Eröffnung schwedischer Eisenbahnstrecken. Neubauanträge.** Nach Berechnung der schwedischen Staatsbahndirektion kommen folgende im Bau befindliche Staatsbahnteile zur Eröffnung: vor Ende Mai 1921 die Bahn Gällivare-Porjus, 53 km lang, von der sog. Inlandbahn und Asarne-Sveg, 102,3 km lang, von der Staatsbahn Sveg-Brunflo im Jahre 1922; Umeå-Holmsund, 15,8 km lang, und Forsmo-Ädalsliden, 27,5 km lang, von der Staatsbahn Forsmo-Hoting.

Der am 24. September 1920 eingereichte Neubauanschlag für den Reichstag enthält 1 600 000 Kr. für eine Hauptrangierstation in Hallsberg (Reservationsanschlag für 1922), 2 500 000 Kronen für die doppelspurige Bahn Örebro-Laseå (1922), 2 760 000 Kr. für die doppelspurige Bahn Aneby-Sandsjö (1 360 000 Kr. für 1921, Rest 1922), 1 500 000 Kr. für die doppelspurige Bahn Tranåo-Aneby und Sandsjö-Sävsjö (1922). Voll

endung der Strecke Sveg-Brunflo 3 427 000 Kr. (1 800 000 i. J. 1921, Rest 1922). Fortsetzungen: Sveg-Hede 1 500 000 (1922), Inlandbahn Volgsjön-Gällivare 4 000 000 Kr. (1922), Forsmo-Hoting 3 000 000 Kr. (1922), Hällnäs-Stensele 3 000 000 Kr. (1922). Neues rollendes Material 12 800 000 Kr. (3 250 000 1921, Rest 1922). Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse 7 000 000 Kr. (1 450 000 Kr. 1921, Rest 1922). Für vorläufige Einleitung der Westküstenbahn in die Staatsbahnstation von Gothenburg und damit zusammenhängende Arbeiten sollen über die Mittel aus dem Erneuerungsfonds noch 2 300 000 Kr. für jedes der beiden Jahre 1921/22 verlangt werden. Dr. S.

— **Keine Tarifherabsetzung auf schwedischen Staatsbahnen.** Anläßlich der jetzigen gedrückten Lage der Eisenindustrie in Schweden, und da die jetzigen Eisenbahnfrachten von den Beteiligten nahezu als prohibitiv bezeichnet werden, so hat das Eisenkontor eine schleunige Herabsetzung der Tarife für die Rohstoffe und Erzeugnisse des Eisengewerbes angeregt. Es ist das wieder einer der vielen Versuche, gegen die gegenwärtigen hohen Frachtsätze anzukämpfen. Die Eisenbahndirektion erwiderte, daß sie eine Herabsetzung der Tarife für einen einzelnen Nahrungszweig des Landes unter keinen Umständen gutheißen könne, obgleich sie die schwere Belastung des schwedischen Erwerbslebens durch die gegenwärtigen Tarife einsehe. Eine Herabsetzung für einen einzelnen Nahrungszweig würde eine Flut weiterer Gesuche zur Folge haben. Eine allgemeine Herabsetzung sei aber nicht angezeigt, da die maßgebenden Stellen wiederholt betont hätten, daß die Staatsbahnen das aufgewendete Anleihekapital verzinsen müßten.

— **Ungünstige Kohlengeschäfte der schwedischen Staatsbahnen.** Wir haben S. 16 d. Ztg. von einem 40-Millionen-Verlust der dänischen Staatsbahnen an amerikanischen Kohlenlieferungen berichtet. Es scheinen nun auch die schwedischen Bahnen nicht ohne Schaden davongekommen zu sein. Nach Erklärungen, die der Oberdirektor Virgin in der Eisenbahndirektion abgegeben hat, befanden sich die Bahnen in überaus schwieriger Lage, da sie Gefahr liefen, überhaupt keine Kohlen zu bekommen. Amerika war zu der Zeit, als die Kohlenbestellungen gemacht werden mußten, so gut wie das einzige Land, von dem Kohlen zu bekommen waren. Die Preise schwankten zwischen 33,5 und 36,5 Dollar für die englische Tonne cif schwedischer Hafen und hatten einen Mittelpreis von 161 Kr. für die Metertonne. Immerhin scheinen die schwedischen Staatsbahnen mit großer Vorsicht vorgegangen zu sein, und als die Preise zu fallen begannen, konnten von einem Gesamteinkauf von 634 000 t 139 000 t zurückgezogen werden. Vergleichsweise sei erwähnt, daß die Bergslagsbahnverwaltung Gothenburg-Dalarna-Gävle im Jahre 1920 114 330 t Steinkohle für einen Mittelpreis von 173,77 Kr. für die Tonne eingekauft hat, während für die Staatsbahn zum Vergleich 668 000 t für 154 Kr. Mittelpreis angegeben werden. Alles in allem ist die schwedische Staatsbahn im Vergleich zu den Verlusten anderer Bahnen, Gaswerke, Industrien usw. verhältnismäßig recht gut davongekommen, wenn sie auch Verluste erlitten hat. Dr. S.

— **Abschaffung der Frauenabteile in schwedischen Eisenbahnzügen?** In einem Umschreiben an die Bezirksverwaltungen hebt die Eisenbahndirektion hervor, daß anscheinend Frauenabteile entbehrt werden können, da mehrere wichtige Züge solche Frauenabteile nicht besitzen, ohne daß Klagen laut wurden. Die Eisenbahndirektion veranlaßt die Bezirksverwaltungen, zu prüfen, inwieweit sich auf den Linien, auf denen zurzeit Frauenabteile nicht geführt werden, ein Mangel bemerkbar gemacht habe, und ob in den Zügen mit Frauenabteilen diese ohne nennenswerte Unannehmlichkeit für die Frauen aber zur größeren Bequemlichkeit der übrigen Reisenden in Abteile für Nichtraucher umgewandelt werden könnten.

— **Libau als russischer Transithafen und Freihafen.** Mehrere Mitglieder des sowjetrussischen Handelsausschusses sind in Libau eingetroffen, um die Eignung dieses Hafens zum Transithafen zu untersuchen. Mehrere Magazine wurden vermietet, und es sind Vorbereitungen getroffen worden, um Güter in Libau zur Weiterbeförderung nach Sowjetrußland aufzunehmen. Der lettische Handelsminister Behrsin stellte bei einem Besuche in Libau der dortigen Kaufmannsvereinigung in Aussicht, daß Libau in allernächster Zeit als Freihafen eingerichtet werden solle. Die lettische Regierung würde zur Verwirklichung des Unternehmens unter gewissen Bedingungen das Gebiet des alten Kriegshafens an die Libauer Börse verpachten. Die Börsenmitglieder sollen hierauf bereits einen Ausschuß eingesetzt haben mit der Aufgabe, Satzungen aufzustellen, Kapital zu beschaffen, die im Hafengebiet vorhandenen Kasernen zu Warenmagazinen umzubauen und neue zu errichten. Für den Transithandel nach Osten würde ein Freihafen, sofern ein solcher unter den jetzigen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen zustande kommen könnte, von größter Bedeutung werden. Nach Angabe des Börsenausschusses soll die Absicht bestehen, ausländisches Kapital für die Anlage zu gewinnen. Dr. S.

— **Die finnischen Eisenbahnen und die Erhöhungen ihrer Tarife.** Der auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bekannte Schriftleiter und Volkswirtschaftler C. E. Holmberg äußert hierüber im finnischen „Teknikern" Ansichten, die in gegenwärtigen Zeitläuften allgemeiner Tariferhöhung allgemeine Beachtung verdienen. „Die unmittelbaren Erträgnisse einer Eisenbahn sind von geringerer Bedeutung als der Nutzen, den die Bahn bringt durch Erhöhung des Bodenwertes und des Wertes der Ackerbau- und Walderzeugnisse, durch Aneiferung der Unternehmungslust, Hebung des Umsatzes aller von der Bahn beförderten Waren, Ermöglichung industrieller Anlagen u. a. Der mittelbare Nutzen zeigt sich weiter in einer Senkung der Preise für viele Waren und durch erhöhten Umsatz in all dem, was zur Notdurft des Lebens gehört. Schon die Ersparnis an Zeit, die durch schnellere Verbindungen zustande kommt, bedeutet in der Wirtschaft eines Landes unerhört viel. Das Land zieht sich sozusagen zusammen, und die Menschen kommen einander näher. Bei der weiteren Entwicklung des finnischen Eisenbahnnetzes muß der m i t t e l b a r e Nutzen der Eisenbahnen eine entscheidende Rolle spielen, denn es sind in Finnland nur noch wenige Bahnen denkbar, deren Verkehr einen nennenswerten unmittelbaren Ertrag abwerfen könnte. Aber auch bei den schon fertigen Bahnen sind alle Umstände, die auf den unmittelbaren Nutzen der Bahnen hinwirken können, von außerordentlicher Bedeutung, in erster Linie für die Wirtschaft des ganzen Landes. Auch in Finnland, wie in anderen Ländern, z. B. Dänemark, wird jetzt der Umstand, daß der Eisenbahnverkehr darniederliegt, und die Güterwagen in Masse auf den Stationen ungenutzt herumstehen, hauptsächlich den hohen Tarifen zugeschrieben. Trotz der unerhörten Preise aller Bedarfsartikel lohnt es sich für den privaten Geschäftsmann nicht, solche Waren befördern zu lassen. Und unter solchen Umständen hat man jetzt die Tarife neuerdings erhöht. Wie die Ackerbaudirektion nachgewiesen hat, werden die nunmehr erhöhten Tarife auf die Ackerbauerzeugnisse die Wirkung haben, daß der in Ostfinnland oft auftretende Futtermangel durch den reichlichen Rauhfuttervorrat im südlichen Österbotten nicht ausgeglichen werden kann, und daß die Anwendung niedrigprozentiger Düngemittel auf Grund der hohen Frachten für Bauern, die etwas weiter von der Bahn liegen, unmöglich gemacht wird, obwohl diese Düngestoffe von großem Wert sind.

Finnland hat nach sehr gründlichen und sachkundigen Erhebungen im Jahre 1897 durch einen großen Eisenbahnausschuß neue Tarife für seine Eisenbahnen aufstellen lassen, die für längere Strecken einen Nachlaß vorsahen und 17 Jahre galten. Am 9. Dezember 1914 begann die lange Reihe der Tariferhöhungen, die jetzt so weit vorgeschritten sind, daß die ursprünglichen Personentarife um 500 bis 600 % und die Gütertarife um etwa 400 % erhöht sind, wozu noch die Erhöhungen infolge geänderter Klasseneinteilung der Güter kommen. Alle Verfasser, welche die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen behandelt haben, heben hervor, daß eine Herabsetzung der Frachtkosten für Verbrauchsartikel eine Senkung der Verkaufspreise bedeutet. Die Absatzmöglichkeiten für Güter wachsen mit dem Quadrat der Verbesserung des Verkehrsmittels, also im gleichen Verhältnisse, wie die Fläche eines Kreises mit dem Halbmesser zunimmt. Es liegt also sowohl im Interesse der Verbraucher, wie der Erzeuger, also des ganzen Landes, daß die Kosten für Transporte aller Art auf den Eisenbahnen auf das geringste Maß zurückgeführt werden. Wenn die Eisenbahn, als Geschäft für sich betrachtet, mit Verlust geht, so ist das verhältnismäßig von geringerer Wichtigkeit. Die Monopolstellung der Staatsbahnen bringt die Verpflichtung mit sich, in erster Linie die Landesinteressen zu berücksichtigen und nicht für einen guten Rechnungsabschluß der Eisenbahndirektion zu sorgen. Eine Senkung der Eisenbahnfrachten und Fahrpreise ist daher eine der ersten Maßnahmen, die zur Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse Finnlands ergriffen werden müssen. Es kann dabei ohne Gefahr auch soweit gegangen werden, daß die Eisenbahnen auch einmal mit Verlust arbeiten. Der erhöhte Verkehr und die Unternehmungslust, der Nutzen des Landes bei guten und billigen Beförderungsmöglichkeiten, der Einfluß der Eisenbahnen auf den Wohlstand des Volkes werden diesen Verlust mehr als aufwiegen. Dr. S.

— **Belgischer Kanalverkehr.** Im Sommer 1921 haben die Dampfer der belgischen Staatsbahnen 16 259 Personen von Ostende nach Dover befördert, eine Zahl, die den durchschnittlichen Friedensverkehr weit übertrifft. Die Staatsbahnverwaltung hat deshalb beschlossen, die Nachtverbindungen über den Kanal wieder aufzunehmen und dadurch auch den Postverkehr wieder auf den Friedensstand zu bringen. Briefe, die in Belgien abends zur Post gegeben werden, werden nunmehr wieder am folgenden Morgen mit der ersten Post in London dem Empfänger zugestellt werden.

— **Die französischen Eisenbahnen während des Krieges.** Über dieses Thema hat, wie wir dem „Temps" entnehmen, der Generalsekretär der Orléans-Gesellschaft Peschaud einen Vortrag gehalten, in dem er die Leistungen der französischen Eisenbahnen für militärische Zwecke gewürdigt und einige interessante Mitteilungen gemacht hat, von denen wir folgende wiedergeben: Die Anstrengungen der Eisenbahngesellschaften erreichten im Jahre 1918 ihren Höhepunkt. Unter anderem gelang es der Nordbahn, in 114 Tagen eine doppelspurige Hauptbahn von 88 km Länge mit Bahnhöfen, Telegraphenanlagen, Wasserversorgung zu bauen, die einen Verkehr von 144 Zügen täglich bewältigen konnte. Eine Strecke von 37 km Länge wurde von der Ostbahn in kaum drei Monaten fertiggestellt. Gewaltig waren die Eisenbahnleistungen zur Beförderung der amerikanischen Armee. Im Oktober 1918 wurden durchschnittlich in jeder Minute des Tages und der Nacht 7 Mann, 2 Pferde und 7 t Heeresgut ans Land gebracht. Alles in allem haben die Eisenbahnen während des Krieges einen Verkehr bewältigt, der durchschnittlich den des Jahres 1913 um 50 % übertraf, auf der besonders belasteten Nordbahn sogar um 200 %, trotz der Verminderung ihrer Strecken, ihres Personals und ihrer Betriebsmittel. — Bei den französischen Eisenbahnen sind 6235 Angestellte dem Kriege zum Opfer gefallen.

Über den gegenwärtigen Zustand der Eisenbahnen sagt der Berichterstatter, daß er wieder fast normal sei. Die bei der Nord- und Ostbahn zerstörten 3000 km Strecke (etwa ⅓ ihres Netzes), 1510 Brücken, 12 Tunnel, 590 Gebäude und 150 Wasseranlagen sind sämtlich wiederhergestellt. Die finanzielle Lage ist weniger erfreulich. Die Kriegszerstörungen werden auf 7 Millionen Franken geschätzt; der Fehlbetrag hat 4 Milliarden erreicht. Die Gesellschaften erhoffen eine endgültige Sanierung von der großen Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens, über die in dieser Zeitung bereits ausführlich berichtet worden ist.

— **Über die Zukunft der Gotthardlinie** schreibt die „Schweizerische Verkehrs-Korrespondenz": „So erfreulich es ist, daß — wie einer Mitteilung der Generaldirektion der Bundesbahnen an die Presse zu entnehmen ist — von einem Wegfall der im Gotthard-Kontinental-Expreß laufenden Schlafwagen Ostende-Konstantinopel und Ostende-Bukarest vorläufig nicht die Rede sein kann, so wird die neue Verbindung England-Ostende-Brüssel-Köln-Wien-Balkan auf jeden Fall doch eine beträchtliche Verkehrsminderung des Gotthardexpreß zur Folge haben. Nun kann man allerdings in dieser Beeinträchtigung der Gotthardlinie nur eine Folge der allmählichen Wiederkehr normaler Verhältnisse erblicken, die dem internationalen Verkehr gestatten, die kürzesten und betriebstechnisch günstigsten Linien zu wählen — die Verbindung von England über Ostende-Köln-Wien nach dem Balkan ist in der Tat nicht unwesentlich kürzer als die über Ostende-Basel-Gotthard-Mailand-Belgrad —. Wenn das aber auch in diesem besonderen Fall des England-Belgien-Orient-Verkehrs zum Teil zutreffen sollte, so gilt es jedenfalls nicht für den Verkehr von England über Belgien-Gotthard nach Italien und Transit. Die Ursache für die Entwertung der Gotthardlinie auch im englisch-belgisch-italienischen Transitverkehr liegt vielmehr in ganz bestimmten verkehrs- und wirtschaftspolitischen Tendenzen unseres westlichen Nachbars. Infolge des Überganges des bedeutenden und blühenden elsaß-lothringischen Wirtschaftsgebietes an Frankreich hat sich der wirtschaftliche Schwerpunkt Süddeutschlands nach Osten zu verschoben, was sich auch verkehrspolitisch in einer östlichen Verschiebung geltend macht. War bisher das Rheintal zwischen Frankfurt und Basel mit seinen beiden Stammlinien die natürliche Ader für den Verkehr Deutschlands mit Italien über Gotthard, so zielt heute der deutsche Verkehr entweder nach dem Bodensee und von da über den Arlberg (Reschenscheideggr-Meran) oder nach München und von da über den Brenner nach Italien. Dazu kommt noch, daß das ganze Rheintal — im oberen Teil durch den Übergang Elsaß-Lothringens an Frankreich, im mittleren und unteren Teil durch die Besetzung des linken Rheinufers durch Frankreich (und England) — auf Jahrzehnte hinaus Krisengebiet geworden ist, und daß Deutschland nach Möglichkeit danach trachten wird, seine Hauptverkehrswege außerhalb desselben nach Osten zu zu verlegen (der Verkehr Berlin-Gotthard wird künftig voraussichtlich weniger über Frankfurt-Basel, als über Stuttgart-Zürich gehen).

Für diesen infolge des Kriegsausganges unvermeidlichen Wegfall eines Großteils des früheren deutsch-italienischen Verkehrs könnte die Gotthardlinie nur dadurch entschädigt werden, daß in vermehrtem Maße der holländisch-niederrheinische und belgische Verkehr mit seinen Transitanschlüssen über sie geleitet und Belgien-Luxemburg-besetztes Rheinland-Saargebiet-Lothringen-Elsaß das nördliche Einzugs- und Transitgebiet für die Gotthardlinie würden. Einer solchen in der Natur der Verhältnisse vorgezeichneten Entwicklung steht aber der französische Protektionismus und dessen Begleiterscheinung auf dem Gebiete der Verkehrspolitik, die einseitig nationale französische Verkehrspolitik entgegen: Wie Frankreich im Wirtschaftsleben nur darauf bedacht ist, seine eigene Volkswirtschaft zu schützen und zu steigern, so geht sein Bestreben auch in der Verkehrspolitik darauf aus, allen seiner Einwirkung zugänglichen Verkehr in sein konzentrisches Verkehrsschema einzuordnen. Das französische Verkehrsschema ist ein von dem Herz Frankreichs, von Paris nach allen Richtungen ausstrahlendes Linienbündel. Heute ist Frankreich dadurch, daß es in den Besitz der elsaß-lothringischen Bahnen gelangt ist, selbst in der Lage, den bisher über Belgien-Luxemburg-Lothringen-Elsaß fließenden englischen Durchgangsverkehr über Paris zu lenken, indem es auf der Strecke der elsaß-lothringischen Bahnen dem Durchgangsverkehr durch schlechte Zugführung und umständliche Paß- und Zollformalitäten so große Schwierigkeiten bereitet, daß derselbe schließlich die hindernisfreie Strecke über Havre-Boulogne oder Calais-Paris einschlägt. Die Weiterführung des auf den französischen Radiallinien fließenden Verkehrs (Paris-Vallorbe-Simplon-Italien und Paris-Belfort-Lötschberg-Italien, ferner Paris-Basel-Arlberg-Wien) vermag die Schweiz nicht genügend für die Entwertung der Gotthardlinie zu entschädigen, schon deswegen, weil finanzielle und betriebstechnische Gründe Frankreich eher veranlassen werden, den französisch-italienischen Verkehr zum größeren Teil über den Mont-Cenis und den Verkehr von Paris nach Wien über Straßburg-München zu leiten. Es liegt daher im höchsten Interesse der Schweiz, daß der Gotthardlinie das neben dem holländisch-niederrheinischen noch einzig verbleibende belgisch-lothringische Einzugs- und Durchzugsgebiet durch die Verkehrspolitik Frankreichs nicht auch noch versperrt werde. Wenn irgendwo, so bestünde hier eine Aufgabe des Völkerbundes, dem wir seit dem 16. Mai zugehören; nämlich die Aufgabe „eine gerechte Behandlung des Verkehrs aller Mitglieder des Völkerbundes sicherzustellen", wie es in Artikel 23 des Paktes heißt. Wie in der Zonen- und Rheinfrage wäre auch hier die Schweiz bei der Wahrung ihrer verkehrspolitischen Lebensinteressen des Schutzes gegen die einseitigen Bestrebungen ihres westlichen Nachbars bedürftig. Auf alle Fälle aber ist dem Lande mehr damit gedient, wenn es auf die ihm drohenden Gefahren aufmerksam gemacht, als wenn es durch ängstliches Vertuschen der Tatsachen über seine wirkliche Lage im Unklaren gehalten wird. Aus der Kenntnis seiner Lage allein entsteht ihm der Anstoß zum Widerstand gegen die sein Verkehrsleben und damit seine Volkswirtschaft gefährdenden ausländischen Bestrebungen."

— **Elektrisierung der Rhätischen Bahn.** Am 10. Februar fand die Abnahme der 42 km langen Strecke Landquart-Thusis der Rhätischen Bahn statt. Die gesamte Fahrleitungsanlage ist, wie auf den Strecken Bevers-Filisur und Filisur-Thusis, von der A.-G. Kummler & Matter in Aarau ausgeführt worden. Von dem insgesamt 277 km langen Netz der Rhätischen Bahn verbleiben nur noch 77 km zu elektrisieren.

— **Rom-Meerhafen.** Wie wir der „Schweiz. Verkehrskorrespondenz" entnehmen, verhandelt Italien durch Vermittlung des Prinzen Orsini gegenwärtig in London zur Erlangung der nötigen Kapitalien für den Ausbau des Hafens von Ostia zu einem großen römischen Meerhafen, der imstande wäre, die größten Seeschiffe aufzunehmen. Die Kosten würden sich auf 100 Millionen Lire belaufen. Es handelt sich darum, die seit Jahrhunderten angesammelten Anschwemmungen der Tiber auszubaggern und so 25 km von der römischen Hauptstadt entfernt einen großen Handels- und Industriemittelpunkt aufblühen zu lassen. Auch würde der Tiber bis nach Rom für größere Schiffseinheiten zugänglich gemacht. So würde ein Plan endlich verwirklicht, für den im Laufe der Jahrhunderte schon verschiedene Päpste eingetreten sind, ohne zum Ziele zu gelangen.

— **Polnischer Eisenbahnerstreik.** Am 23. Februar begann nach „Rul" im Warschauer Gebiete ein Streik der Eisenbahnbediensteten. Die Regierung ergriff sofort die tatkräftigsten Maßnahmen. Um Mitternacht, als die Maschinisten ihre Lokomotiven in die Depots fuhren und die Bediensteten die Stationen verließen, wurden Streifwachen der Militärpolizei in ihre Privatquartiere geschickt. Die Streifwachen führten die Streikenden sofort zurück und zwangen sie, die Lokomotiven wieder in Gang zu setzen und wieder an die Arbeit zu gehen. Es erschien eine von Pilsudski und dem Ministervorsitzenden unterschriebene Ankündigung, wonach auf allen Staats- und Privatbahnen das Kriegsrecht erklärt wird. Die Bahnhöfe sind militärisch besetzt. Es wird angenommen, daß in den Provinzen die Eisenbahnbediensteten, deren Gesinnung weit gemäßigter ist, sich nicht am Streik beteiligen werden. Die Ver-

handlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und den Streikenden haben begonnen. Nach Nachrichten vom 24. Februar ist der Eisenbahnerstreik in Warschau und Skierniewize schnell niedergeschlagen worden. Infolge der Verhängung des Kriegszustandes über alle polnischen Bahnen haben die Militärbehörden erklärt, daß alle Handlungen, welche die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs bedrohen, darunter auch die Aufhetzung zu Eisenbahnstreiken und das eigenmächtige Verlassen der Arbeit, mit dem Tode bestraft werden, und daß die Schuldigen vor Militärgerichte gestellt werden sollen. Es gilt als unzweifelhaft, daß der Streik der Eisenbahnbediensteten in Beziehung zu kommunistischen Umsturzplänen steht. „Przeglad Poranny" behauptet, daß der Streik auf einen Wink von Moskau begonnen wurde, und daß die Abgesandten der Sowjetregierung in Riga die Verhandlungen absichtlich in die Länge zogen im Hinblick auf die von ihnen vorbereiteten Eisenbahnerstreiks. Nach Warschauer Nachrichten des „Rul" steht es fest, daß der allgemeine Eisenbahnerstreik das Ergebnis kommunistischer Verhetzung ist. Am 27. Februar kam aus Moskau ein Radiotelegramm, das den Streikenden jede Unterstützung versprach. Trotz Streikerklärung besteht der Eisenbahnverkehr fast in vollem Umfange weiter. Die Regierung geht nach wie vor tatkräftig vor. Auf Anordnung der Militärbehörden wurde der ganze Hauptausschuß des Eisenbahnerverbandes mitsamt seinem Vorsitzenden festgenommen. Nach Nachrichten über Stockholm hat der Beschluß der Regierung, dem Eisenbahnerstreik mit der Erklärung des Belagerungszustandes entgegenzutreten und die Eisenbahnen zu militarisieren, unter den Arbeitern eine zur Gewalt neigende Bewegung hervorgerufen. Sie drohen den Generalstreik zunächst für zwei Tage zu erklären, sofern die Regierung auf ihrem Beschluß stehen bleibt. Eine Abordnung, die den Ministervorsitzenden sprechen wollte, wurde nicht vorgelassen. Dr. S.

— **Aufhebung der Zwangszuteilung des Verkehrs an die englischen Eisenbahnen.** Vom 1. Juni 1917 war der Wettbewerb der englischen Eisenbahngesellschaften unter einander insofern ausgeschaltet worden, als für den Verkehr zwischen zwei Orten, die durch mehrere Eisenbahnen verbunden sind, die Leitung des gesamten Verkehrs über eine von ihnen vorgeschrieben und so die andere zur Aufnahme sonstiger Verkehrsmengen freigemacht wurde. Diese Zwangszuweisung des Verkehrs hat sich sich als Kriegsmaßnahme bewährt; sie hat die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöht und manche Ersparnisse zur Folge gehabt. Von seiten der Verkehrstreibenden ist aber nach Beendigung des Krieges, so wird wenigstens aus Eisenbahnkreisen behauptet, die Aufhebung dieser Beschränkung gefordert worden; da es diesen aber gleichgültig sein kann, auf welchem Wege ihre Güter das Ziel erreichen, ist es wahrscheinlicher, daß die Forderung, die Vorschriften über die Zwangszuteilung des Verkehrs zu beseitigen, von den Eisenbahngesellschaften ausgegangen ist, die wieder freie Hand in bezug auf den Wettbewerb zwischen den verschiedenen, die gleichen Endpunkte verbindenden Strecken haben wollen. Da der Staat ihnen ihre Einnahmen zurzeit noch gewährleistet, haben sie nicht nötig, verkehrswerbend aufzutreten, aber sie rüsten für die Zeit, wo sie den Betrieb wieder auf eigene Rechnung übernehmen werden. Mit Wirkung vom 1. März d. J. ist nunmehr die erwähnte Verkehrsbeschränkung aufgehoben worden. Zeitweilig war angenommen worden, daß die Zwangszuteilung des Verkehrs eine Dauermaßnahme sein würde, doch hat sich diese Annahme als irrig erwiesen, und man kehrt nun in England zu dem Vorkriegszustand allmählich wieder zurück. Der bedeutendste Schritt auf dem Wege zu einem endgültigen Zustande steht aber noch bevor, nämlich die Rücküberweisung der Eisenbahnen an die Gesellschaften, die für Mitte August in Aussicht genommen ist, wenn man sich nicht mittlerweile zu einer anderen Regelung des englischen Eisenbahnwesens entschließt.

— **Von den russischen Bahnen.** Nach Mitteilung der „Isvestia" Nr. 25 ist laut „Rul" an einigen Punkten des russischen Eisenbahnnetzes der Mangel an Holz so groß, daß die Bahnen das Holz auf so große Entfernungen herbeiführen, daß allein für den Transport bis zu 65 % des Wertes des beförderten Holzes draufgehen. Infolgedessen wird häufig solchem Holz der Vorzug gegeben, das, unabhängig von der Beschaffenheit, leicht zu befördern ist, ein Umstand, der auf die Lokomotivleistungen äußerst ungünstig einwirkt. „In den kritischsten Momenten kommt ganz feuchtes Holz". Gegenwärtig wird in einer ganzen Reihe von Eisenbahnen der Nikolajew-, Kiew-Woronesch-, Kasan- und Permbahn Holz solcher Eigenschaft angeliefert, daß 40 % mehr Heizmaterial aufgewendet werden und Halt auf freier Strecke zum Dampfmachen stattfinden muß und die Lokomotive infolge von Rohrrinnen Schaden leiden." Nach Nachrichten aus Riga hat eine in Petersburg aufgestellte Kommission festgestellt, daß 80 % des für die Eisenbahnen bestimmten Brennmaterials gestohlen werden. Im Rjäsandistrikt wird der Eisenbahnverkehr nur dadurch aufrechterhalten, daß das Zugpersonal auf jeder Station den Heizvorrat der Lokomotive mit den dürftigen Holzmengen ergänzt, die die benachbarten Bauern sammeln.

Nach Nachrichten, die der „Temps" der bolschewistischen Presse entnimmt, soll Stinnes mit dem russischen Volkswirtschaftssowjet Verhandlungen über Verpachtung der Briansker metallurgischen Fabriken führen. Die Sowjetregierung würde sich hierbei zur Belieferung der Fabriken mit Rohstoffen versorgen, während Stinnes seinerseits verspricht, die Fabriken so instand zu setzen, daß im ersten Jahre der Konzession 70, im zweiten Jahre 200, im dritten 1200 Lokomotiven und allmählich bis zu 8000 Lokomotiven und 80 000 Wagen jährlich im Maximum geliefert werden. Ein Drittel des Ertrages führt Stinnes, wenn diese Nachrichten überhaupt zutreffend sind, an die Sowjetkasse ab. Dr. S.

— **Der Zustand des russischen Eisenbahnmaterials. Stand an Lokomotiven.** Die Sowjetmachthaber in Rußland haben eine Abneigung dagegen, Fremde, deren kommunistische Gesinnung nicht streng beglaubigt ist, in derzeitige russische Zustände hineinblicken zu lassen. Es soll in dieser Beziehung gar nicht schwer sein, unmittelbar mit dem Sowjetkriminalrecht wegen „Spionage im Dienste ausländischer Kapitalisten" in Widerstreit zu kommen. Entschieden haben die Sowjetmachthaber mit diesem Heimlichkeitsverfahren einigen Erfolg gehabt, und es hat ziemlich lange gedauert, bis aus dem Wust sich oft unmittelbar widersprechender Nachrichten die Sowjetmißwirtschaft in ihrem ganzen Umfange festgestellt wurde. Der von Petersburg nach Helsingfors anläßlich von Verhandlungen gesandte russische Diplomatenzug, gab eine recht nette Stichprobe des Zustandes russischen Fahrmaterials ab, wobei aber doch noch anzunehmen ist, daß für einen solchen Zug das beste sich bietende Fahrmaterial zusammengestellt worden sein wird. Über diesen Zug erfahren wir über Helsingfors: einen betrüblichen Beweis von dem russischen Elend bot der Diplomatenzug, der am 23. Februar seine Rückfahrt von Helsingfors nach Rußland antrat. Es zeigte sich nämlich, daß das russische rollende Material von so schlechter Beschaffenheit ist, daß die Reise auf mehreren Stationen wegen Ausbesserungen unterbrochen werden mußte. Schon als man nach zwei Stunden in Rihimäki ankam, mußte man an einen Aufenthalt denken. Um Mitternacht war man in Lahtis, wo die Wagenachsen endgültig streikten. Die Lager waren warm gelaufen, und das Personal mußte einige Stunden der Instandsetzung der Wagen widmen, die trotz Ausbesserung in Helsingfors sich weigerten, ihre Pflicht zu tun. Langsam setzte dann der Zug mit den baufälligen Salonwagen seine Fahrt fort und kam am Vormittag nach Wiborg, von wo aus dann die Fahrt zur Grenze am Tage angetreten wurde."

„Rul" bringt in Nr. 88 genaue Angaben über den gegenwärtigen Lokomotivenbestand in Rußland. Er war in der Zeit vom 1. November bis 1. Dezember (Tagesmittel) folgender: allgemeiner Lokomotivbestand 17 810; von diesen sind in laufender oder zufälliger Ausbesserung 1200, in mittlerer Ausbesserung 1517, in Hauptausbesserung 629; in Erwartung der laufenden oder zufälligen Ausbesserung 764, mittlerer Ausbesserung 1890, Hauptausbesserung 2048. Im ganzen sind 10 198 oder 57,3 % der Lokomotiven ausbesserungsbedürftig. Im Oktober waren es im Mittel 55,9 %, am 1. April 60,7, am 1. Januar 58,1 %. Die Erhöhung der Zahl der ausbesserungsbedürftigen Lokomotiven im Oktober erklärt sich durch den Einschluß ausbesserungsbedürftiger Lokomotiven, die sich in den Magazinen der Kursker Bahn befanden. Außerdem sind eingerechnet auch 113 zur Verwendung fertige, aber noch in kaltem Zustande befindliche Maschinen der Südostbahnen. Der Lokomotivpark ist folgendermaßen verteilt. An lauffähigen Maschinen sind 7346 vorhanden; von diesen sind für Personen- und gemischte Züge bestimmt 965, für Güter-, Militär- und Sanitätszüge 3779; für Lebensmittel- und Arbeiterzüge 540, für Verschiebe- und Übergabezüge 1664, für Nachschub 113. Im ganzen sind an Lokomotiven, die nach ihrer Klasse und Reihe für Güterzüge geeignet sind, 5687 vorhanden. Außer 10 198 ausbesserungsdedürftigen Maschinen sind 266 vorhanden, die zur Abschreibung bereit sind, und 265, die zur Verwendung fertig sind, aber noch in kaltem Zustande sich befinden. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Indische Eisenbahnpläne.** Nach einer Reutermeldung will die englische Regierung das indische Eisenbahnnetz durch Erweiterung der Spur auf wichtigen Verkehrsstrecken leistungsfähiger gestalten. Die Vollspur soll auf folgenden schmal-

spurigen (1 m) Strecken eingeführt werden: 1. auf der Jodhpur-Durbar-Eisenbahn von der englischen Grenze nach Kuchaman Road einschließlich der Strecke Balotra-Jodhpur; 2. auf der englischen Strecke zwischen der Grenze von Jodhpur und Hyderabad; 3. auf den Strecken Kuchaman Road-Bandikui und Bandikui-Rewari. Endlich soll eine neue volllpurige Bahn von Rewari nach Delhi gebaut werden.

— **Die Eisenbahnen von Siam.** Ein Bericht des englischen Konsuls in Bangkok enthält einen Überblick über die Lage des Verkehrswesens in Siam. Danach bestanden bis Anfang dieses Jahrhunderts in jenem Lande keine anderen Verkehrsmöglichkeiten als zu Wasser, und nur im Norden des Landes, wo es keine Kanäle gibt, führten eine Anzahl Straßen, von fünf bedeutenden Städten ausgehend, in verschiedenen Richtungen je etwa 30 km ins Land hinein.

Die Nordbahn reicht bis Lampang (Lampun), das etwa 650 km nördlich von Bangkok im Innern des Landes liegt. Die meisten Güter für Lampang und seine Umgebung werden mit der Eisenbahn angefördert, aber deren hauptsächliche Bedeutung besteht darin, daß sie die große Reis bauende Ebene des inneren Siam zwischen Bangkok und dem nahezu 400 km entfernten Pitsannlok erschließt. Etwa 70 km nördlich von Bangkok zweigt von der Nordbahn eine Strecke in östlicher Richtung nach dem 200 km weit nordöstlich von der Hauptstadt gelegenen Korat ab.

Die Südbahn hat 1903 Petchaburi, etwa 115 km von Bangkok entfernt, erreicht. Die Bauarbeiten ruhten dann bis 1909, wo zur Fortsetzung des Baus von der Regierung der Vereinigten Malayenstaaten die nötigen Mittel geliehen wurden. 1918 wurde der Anschluß an die Eisenbahn dieses Staates hergestellt. Man kann jetzt mit der Bahn von Bangkok über Penang bis Singapore reisen. Weitere Verbindungen zwischen Singapore und der siamesischen Grenze über Kelantan und Pahang sind in Vorbereitung. Der siamesische Eisenbahnkommissar hat im Jahre 1918 eine Reise durch die Malayenstaaten gemacht und dabei erkannt, daß es nötig ist, Straßen als Zubringer für die Eisenbahn zu bauen. Die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Siam und den Malayenstaaten wird, so erwartet man, den Handel zwischen beiden Ländern mächtig fördern und des weiteren Siam in bessere Verbindung mit der Außenwelt bringen.

— **Die Zunahme des amerikanischen Verkehrs im Suezkanal.** Die „Schweizerische Verkehrs-Korrespondenz" schreibt: „Während die Flagge der Vereinigten Staaten im Jahre 1912 nur auf fünf Schiffen mit zusammen etwa 3000 t Gütern im Suezkanal erschien und der amerikanische Verkehr im Kanal damals gleich Null war, ist er im Jahre 1918 auf 7600 t gestiegen, im Jahre 1919 bereits auf 168,200 t und im Jahre 1920 erreichte er sogar 725 000 t. Die Seemächte werden also künftig mit der amerikanischen Konkurrenz in der Schiffahrt nach dem äußersten Osten rechnen müssen.

— **Erhöhte Ausgaben der amerikanischen Eisenbahnen.** Nach einer vom Bundesverkehrsamt kürzlich veröffentlichten Statistik, haben sich die Unterhaltungskosten für die Lokomotiven und Wagen der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den 11 ersten Monaten des Jahres 1920 von 630 000 000 Dollar im Jahre 1917 auf 1 443 500 000 Dollar erhöht. In die Zwischenzeit fällt der Staatsbetrieb der amerikanischen Eisenbahnen, und diesem wird nun die Schuld an dieser Vermehrung der Ausgaben, der keine Erhöhung der Leistungen gegenübersteht, beigemessen. Ganz trifft dieser Vorwurf natürlich nicht zu. Die Zahl der Angestellten an den als Klasse I bezeichneten, also an den bedeutendsten Eisenbahnen hat um 277 000 zugenommen; insgesamt beträgt die Zunahme 16 %, in manchen Dienstzweigen aber bis 43 %. Sie ist auf die Einführung des achtstündigen an Stelle des zehnstündigen Arbeitstages, auf den Ersatz des Stücklohnes durch Stundenlohn, der die Leistungen um 10 bis 50 % herabgesetzt hat, und darauf zurückzuführen, daß unnütze Arbeitskräfte eingestellt worden sind. Millionen werden an Werkstättenarbeiter für Arbeiten gezahlt, die sie nicht ausführen. Railway Age bemerkt bei Besprechung dieser Verhältnisse, die Eisenbahnen seien den Gesellschaften zurückgegeben worden, weil man glaube, sie können von ihnen vorteilhafter als von der Regierung betrieben werden, aber das sei nur möglich, wenn ihnen freie Hand gelassen werde, die Maßnahmen zu ergreifen, die sie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlicheit des Betriebes für erforderlich halten. Wirft die Schilderung der Zustände in bezug auf die Zahl und Leistungen der Arbeiterschaft ein interessantes Streifbild auf Amerika, das erkennen läßt, daß die Verhältnisse in dieser Beziehung dort nicht wesentlich anders liegen als bei uns, so scheint die Schlußbemerkung von Railway Age darauf hinzudeuten, daß die Eisenbahnen in Amerika, dem Land der Freiheit, durch behördliche Maßnahmen, im wesentlichen also vermutlich durch das neue Verkehrsgesetz, in der Freiheit in bezug auf ihre Entschließungen so behindert werden, daß sie nicht immer die Maßnahmen ergreifen können, die sachlich richtig sind.

— **Von den australischen Eisenbahnen.** Nach einem Bericht des Statistischen Amts für den Staatenbund von Australien umfaßten die Eisenbahnen von Australien im Jahre 1919 ein Netz von 36 460 km Länge; die Betriebsleistung betrug 87,5 Millionen Tonnenkilometer. Die Baukosten dieses Netzes belaufen sich auf rd. 225 Millionen Pfd. Sterl., das sind im Durchschnitt 6175 Pfd. für 1 km. Die Einnahmen haben 25,3 Millionen, die Ausgaben 19 Millionen betragen, was eine Betriebszahl von 75,09 % ergibt. Die Ausgaben verteilen sich auf Unterhaltung mit 3,9, auf Lokomotiv- und Wagenkosten mit 9,0, auf Betriebsausgaben mit 5,3 und auf sonstige Ausgaben mit 0,9 Millionen Pfd. Sterl. Nachdem noch die Verzinsung des Anlagekapitals gedeckt ist, verwandelt sich der Überschuß von 6,3 Millionen in einen Fehlbetrag von 2,7 Millionen. — Die Frage einer einheitlichen Spur für alle australischen Bahnen, die schon von jeher die Eisenbahnverwaltungen und die öffentliche Meinung jenes Erdteils lebhaft beschäftigt hat, ist immer noch nicht entschieden, weder in dem Sinne, daß man sich für eine der in Frage kommenden Spurweiten als Einheitsspur entschlossen hat, noch daß man etwa zu dem Entschluß gekommen wäre, die Frage ruhen zu lassen. Eine Besprechung der Bundesbehörden mit denen der Bundesstaaten hatte das Ergebnis, daß die Versuche mit einer dritten Schiene fortgesetzt und auf weitere Strecken, namentlich auch auf einen Güterbahnhof ausgedehnt werden sollen. — Die Einführung elektrischen Betriebes auf den Vorortbahnen von Melbourne macht Fortschritte; im August ist die Strecke nach Williamstown für den Verkehr elektrischer Züge eröffnet worden, und für den November wurde die Eröffnung der Strecke nach Coburg in Aussicht gestellt. Die Züge fahren mit einer Geschwindigkeit von 35 km in der Stunde; sie bestehen in den verkehrsstarken Stunden aus 6, sonst aus 4 Wagen. — Bei der Eröffnung einer Eisenbahn von Cairus nach Wumulgai an der Nordostküste von Queensland wies der Eisenbahnminister dieses Bundesstaates darauf hin, daß die Eisenbahn trotz ihrer geringen Länge von großer Bedeutung für den durchgehenden Verkehr sei. Wenn erst die noch bestehende Lücke von etwa 150 km Länge bis Rockhampton geschlossen sei, werde die neue Eisenbahn die Möglichkeit bieten, von Cairus an der Nordostküste von Queensland über Südwales und Victoria, ferner unter Benutzung der australischen Querbahn ohne Unterbrechung bis Perth an der Westküste von Westaustralien zu reisen, also fast ganz Australien auf eine Entfernung von nahezu 6500 km zu durchqueren. Nach Eröffnung dieser Eisenbahn wird das Bahnnetz von Queensland 9170 km umfassen, womit dieser Staat in bezug auf die Länge seiner Eisenbahnen an die erste Stelle unter den Bundesstaaten aufrücken würde. — Die Ansicht ist weit verbreitet, daß Australien das Land ist, in dem die sozialistischen Theorien am weitesten durchgeführt sind. Trotzdem bleiben auch dort Schwierigkeiten zwischen den Eisenbahnarbeitern und ihren Arbeitgebern, den Eisenbahnverwaltungen, nicht aus. Erstere verlangen eine Verkürzung der Arbeitszeit, die jetzt schon in der Regel acht Stunden täglich beträgt. Auf Bahnhöfen kamen bis vor kurzem Dienstschichten bis zu 12 Stunden vor, doch ist die Höchstgrenze neuerdings auf 10 Stunden herabgesetzt worden. Jedenfalls handelt es sich dabei um einen durch Ruhepausen unterbrochenen Dienst auf sehr verkehrsschwachen Bahnhöfen. Behördlich ist festgesetzt worden, daß an den bestehenden Verhältnissen nichts geändert, daß der Achtstundentag jedoch als die Regel angesehen werden soll. — In Neuseeland sind im August erhöhte Tarife eingeführt worden. Die Steigerung beträgt 40 % bei den Frachten, 25 % beim Personenverkehr.

Rechtspflege.

— **Verlust bei mangelhafter Verpackung.** Gegen das in Nr. 5 d. Ztg., S. 96 unter Fall 2 angeführte Urteil des Amtsgerichts Schwerin ist von der Klägerin Berufung eingelegt worden. Diese ist durch das Urteil des Landgerichts Schwerin vom 6. Januar d. J. unter folgender Begründung zurückgewiesen: „Das Berufungsgericht nimmt Bezug auf die zutreffenden Gründe des angefochtenen Urteils und verweist insonderheit auf die eigene Erklärung des Spediteurs im Frachtbrief, worin die Art der Verpackung als mangelhaft charakterisiert ist. Danach entfällt der Schadensersatzanspruch der Klägerin und es vernotwendigt sich die Zurückweisung der Berufung".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 28 vom 28. Februar 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Wechsel in der Betriebsführung der Nebenbahnen Arnstadt-Ichtershausen und Ilmenau-Großbreitenbach (abgesandt am 5. März d. J.);

Nr. III 63 vom 3. März 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und die im Adresenverzeichnis der Wagenverwaltungen angegebenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Neubeschreibung des Fahrparks der Republik Österreich mit dem Eigentumsmerkmal B. B. Österreich (abgesandt am 5. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 15. März 1921 ab erhält der an der Bahnstrecke Cölleda - Laucha (Unstrut) belegene Bahnhof Saubach die Bezeichnung „Saubach (Thür.)".

Erfurt, den 1. März 1921.
Eisenbahndirektion. (232)

2. Gebühren.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 wird die Überfuhrgebühr zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Süd und der Ladestelle Aschhof auf 41,10 *M* (38,40 *M* ohne Verkehrssteuer) erhöht.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (221)

Königsberg (Pr.), 26. Februar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen.

Der an der Strecke Basel Bad. Bahnhof-Säckingen zwischen den Stationen Basel Bad. Bahnhof und Grenzach gelegene Haltepunkt Grenzacher Horn erhält ab 17. März 1921 die Befugnis zur Abfertigung von Personen nach Maßgabe der „Vorschriften über die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Milch, Hunden und Arzneimitteln nach und von Haltestellen für den Vorortverkehr". Die Abfertigung von Gepäck, Expreßgut, Milch, Hunden und Arzneimitteln bleibt ausgeschlossen. (235)

Karlsruhe, den 4. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 wird die Station Meggen (Westf.) als Erzgrubenanschlußstation in den Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken aufgenommen. (241)

Elberfeld, den 3. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 11. März d. J. kommt zum Binnentarif der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn der Nachtrag IX zur Einführung. Durch diesen Nachtrag treten Änderungen der Frachtberechnung im Güterverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (229)

Gera-R., den 3. März 1921.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr vom 1. August 1918 wird vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 1. April 1921 der Nachtrag V eingeführt, wodurch Tariferhöhungen eintreten.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenb.-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (220)

Siegen, den 1. März 1921.
Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1921 wird die Station Obermenzing des bayerischrechtsrh. Netzes der Reichseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen. (226)

Erfurt, den 28. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 1. April 1921 tritt Nachtrag XII mit erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (225)

Altona, den 28. Februar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde erscheint mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 für den Binnen-Tarif unserer Bahn Nachtrag VII, durch den Erhöhungen im Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr durchgeführt werden. (223)

Wernigerode, im Februar 1921.
Die Direktion.

Zum 1. April d. J. erscheint zu unserem Binnengütertarif, zum Gütertarif Lübeck-Büchen-Eutin-Lübeck und zum Tarif für die Kleinbahn Lübeck-Segeberg je ein Nachtrag, der die aus Anlaß der Erhöhung der Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr auf den deutschen Eisenbahnen zur Erhebung gelangenden neuen Frachtsätze enthält. Das alsbaldige Inkraftsetzen der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Abdrucke der Nachträge können von uns gegen Kostenerstattung bezogen werden. Über die Höhe der Sätze erteilen auch die Dienststellen Auskunft. (222)

Lübeck, den 26. Februar 1921.
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Venlo l. rh. und Winterswyk aufgehoben. Dagegen werden gleichzeitig die Tarifpunkte Borken (Westf.) Grenze und Kaldenkirchen Grenze in die Tarife aufgenommen. Demzufolge werden vom 1. April 1921 an von der Grenze bis Venlo und Winterswyk die höheren Frachtsätze der niederländischen Binnentarife erhoben. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers. (227)

Frankfurt (M.), 28. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Bayrischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die Entfernungen und Frachtsätze der Station Winterswyk aufgehoben. Dagegen wird gleichzeitig der Tarifpunkt Borken (Westfalen) Grenze in den Tarif einbezogen. Demzufolge werden vom 1. April 1921 an von der Grenze bis Winterswyk die höheren Frachtsätze des niederländischen Binnentarifs erhoben. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers. (228)

Frankfurt (M.), 28. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Tierverkehr Basel/Waldshut-Schweiz.

Zum provisorischen Tarif vom 22. Oktober 1917 für die Beförderung lebender Tiere auf den schweizerischen Bahnen ist auf 1. März 1921 der IV. Nachtrag erschienen. Er enthält die für eine Anzahl schweizerischer Privatbahnen seit Inkrafttreten des III. Nachtrages eingetretenen Änderungen und Ergänzungen. (240)

Karlsruhe, den 1. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch- und Mitteldeutsch - südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 wird die Mindestgebühr für Sonderzüge für lebende Tiere auf 75 ℳ für das Tarifkilometer und 1800 ℳ im ganzen erhöht.

Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit der Frachtzuschlag im Verkehr mit der Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Bahn aufgehoben und die Anstoßentfernung für Kehl von 77 km auf 78 km erhöht. (233)

Erfurt, den 3. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnengütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 wird die Mindestfracht für Sonderzüge auf 75 ℳ für das Tarifkilometer und den Zug und 1800 ℳ im ganzen erhöht.

Stuttgart, den 4. März 1921. (236)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Gjedser der dänischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen.

Am 1. April 1921 tritt Nachtrag VII mit erhöhten deutschen Schnittsätzen in Kraft. (238)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 28. Februar 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II vom 1. Juli 1920.

Im Verkehr mit Schweden und Norwegen ist bei Sendungen, für die die deutsche oder nordische Fracht frankiert werden soll, auch die Frachtbriefvorschrift „franko deutsche Fracht“ oder „franko nordische Fracht“ zugelassen; bisher mußte die zu frankierende Teilfracht in einer bestimmten Summe angegeben werden.

Altona, den 28. Februar 1921. (239)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Die am 1. April d. J. auf den deutschen Reichsbahnen eintretende Erhöhung der Güter- und Tiertarife tritt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom gleichen Zeitpunkt ab und im gleichen Umfange auch für unsern Binnenverkehr in Kraft.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455) genehmigt. (230)

Berlin, den 28. Februar 1921.
Die Direktion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 wird die Mindestgebühr für Sonderzüge auf 75 ℳ für das Tarifkilometer und 1800 ℳ im ganzen erhöht. (244)

Erfurt, den 2. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1921 wird die Grenzstation „Wehrse Grenze“ (Station der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn) als Tarifstation in den Staats- und Privatbahngüterverkehr aufgenommen. Bis zur Herausgabe eines Nachtrages ist die Entfernung zu bilden durch Anstoß von 5 km an die Station Wehrse.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Februar 1921. (245)
Eisenbahndirektion.

Vom 1. April 1921 ab werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die bei den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangenden Tariferhöhungen auch in unserem Binnen- und Wechselgüterverkehr durchgeführt. Nähere Auskunft wird durch uns erteilt. (246)

Blankenburg, Harz, 3. März 1921.
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Personen- und Güterverkehr.

Mecklenburg-Preußisch-Oldenburgisch-Sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erscheint zum Tarif, Heft 1, der einige Änderungen der Besonderen Ausführungsbestimmungen enthaltende Nachtrag 2. Weiter wird das Heft 2, Preistafeln, neu herausgegeben, durch das die Fahrpreise in Mecklenburg auf die Preise der übrigen deutschen Reichsbahnen herabgesetzt werden. (243)

Schwerin, den 3. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Aufhebung der Monatsnebenkarten!

Mit Ende März d. J. werden für das Gebiet der Reichseisenbahnen die Monats**neben**karten aufgehoben. Es werden daher von diesem Zeitpunkte an auch im Berliner Vorortverkehr keine Monatsnebenkarten mehr ausgegeben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (224)

Berlin, den 1. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif f. d. Oldenburgischen Binnenverkehr, Teil II, Heft 1 und 3. Preußisch-Hessisch-Oldenburg. Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Heft 1.

Die in den Tarifteilen II, Heft 1, unter „Besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Zu § 12.“ für Inhaber von Zeitkarten aufgeführten Bestimmungen: „B. Monatsnebenkarten“, die Preistafeln für Monatsnebenkarten und die im Heft 3 zum Personentarif für den Oldenburg. Binnenverkehr, Nachtrag III, im Verkehr zwischen Geestemünde Fähre und Nordenham aufgeführten Preise für Monatsnebenkarten werden mit Ende März 1921 aufgehoben.

Monatsnebenkarten werden nach dem Monat März 1921 überhaupt nicht mehr ausgegeben. (234)

Oldenburg, den 2. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-badischer Personenverkehr.

Die besondere Ausführungsbestimmung zu § 12 Eisenbahn-Verkehrsordnung „B. Monatsnebenkarten“ wird am 1. April 1921 aufgehoben. (231)

Mainz, den 3. März 1921.
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Eisenbahndirektion.

7. Verdingung.

Für die Stellwerke „Friw“ und „Frie“ auf Bahnhof Friedrichstraße in Berlin sollen öffentlich verdungen werden als Los I: die Zimmerer- und Stakerarbeiten, Los II: die Dachdecker- und Klempnerarbeiten, Los III: die Tischler-, Schlosser- und Glaserarbeiten und Los IV: die Anstreicherarbeiten. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus. Die Angebothefte können, soweit der Vorrat reicht, vom 15. März 1921 ab zum Preise von 10 ℳ für jedes Los gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 31. März 1921 mittags 12 Uhr im Geschäftszimmer der Bauabteilung statt. Die Angebote sind dort pünktlich abzugeben oder versiegelt und mit entsprechender Aufschrift postfrei einzusenden.

Zuschlagsfrist bis zum 20. April 1921. Frist für die Vertragserfüllung je drei Wochen. (242)

Eisenbahnbauabteilung.
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12

8. Verkauf von Altmaterial.

Verkauf von 32 ausgemusterten Güter- und Personenwagen.

Es findet am 30. März d. J. vormittags 10 Uhr in unserem Geschäftsgebäude, hier W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 200, ein Termin für die Eröffnung von Kaufgeboten statt.

Kaufgebote sind bis zu genannten Zeitpunkt gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 258 eingesehen und gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ zuzüglich 0,60 ℳ Portogebühren in bar (nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. April d. J. (237)

Berlin, den 3. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 11. Berlin, den 17. März 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Tarifreform, Zonentarif und Fahrkartendrucker.

Von Oberbahnverwalter **Th. Bühn**, Ludwigshafen (Rhein).

Dem Vernehmen nach soll zum 1. Juni d. J. wieder eine Tariferhöhung im Personenverkehr bevorstehen. Der sich fortwährend vergrößernde Fehlbetrag der Reichseisenbahnen wird es wohl auch nicht zulassen, von der Anwendung dieses Mittels zur Erzielung erhöhter Einnahmen abzusehen. Nur kommt es darauf an, wie der Tarif erhöht wird, und in dieser Beziehung dürfte seither viel zu schematisch vorgegangen worden sein. Mit der prozentualen Erhöhung der Fahrpreise kann es auf die Dauer nicht weitergehen, wenn der Verkehr nicht erdrosselt werden soll. Im Güterverkehr ist man ja schon früher teilweise von der starren Kilometerberechnung durch Einführung der Staffeltarife abgewichen. Etwas ähnliches könnte man auch im Personenverkehr versuchen. Wenn jemals, so wäre *jetzt* die Zeit zur Einführung eines sich in mäßigen Grenzen bewegenden *Zonentarifs* günstig. Eine Erhöhung des Fahrgeldes wird von solchen Reisenden, die die Eisenbahn nur für wenige Kilometer benutzen, nicht so drückend empfunden, wie von solchen, die eine Fahrt von hunderten von Kilometern zu machen haben. Solange daher an gleichmäßigen kilometrischen Sätzen festgehalten wird, muß die Eisenbahn darauf verzichten, den Reisenden mit kurzer Fahrstrecke so zu belasten, wie es erforderlich und nach den jetzigen Geldverhältnissen zulässig wäre, weil sonst für den Fernverkehr unmögliche Beförderungspreise entstehen würden. Will man daher möglichst hohe Einnahmen ohne die Gefahr der Lahmlegung des Verkehrs erlangen, so ist die Einführung eines Tarifs notwendig, der die kurzen Reisen zugunsten der längeren belastet, d. h. mit anderen Worten, eines *gestaffelten Zonentarifs*. Wie ich mir einen solchen Tarif denke, sei im folgenden zugleich unter Gegenüberstellung mit den *durchschnittlich* für je 10 km *bisher* erhobenen Fahrpreisen näher veranschaulicht.

Der Tarif besteht aus 23 Zonen zu je 10 km und 1 Zone zu 20 km für die I. Klasse (bisher II. Klasse), aus 22 Zonen zu je 10 km und 1 Zone zu 30 km für die II. Klasse (bisher III. Klasse), aus 21 Zonen zu je 10 km und 1 Zone zu 40 km für die III. Klasse (bisher IV. Klasse) und umfaßt die Entfernungen von 1—250 km. Über 250 km erfolgt die Berechnung durch Zusammenstoß des Tarifs für 250 km mit dem des überschießenden Entfernungsteiles. Die bisherige I. Klasse entfällt. Wie die Berechnung vorgenommen wurde, will ich hier übergehen, um mich möglichst kurz zu fassen, und daher nur die Gegenüberstellung folgen lassen. Aus ihr ist zu ersehen, daß die Erhöhung gegenüber den bisher durchschnittlich für Entfernungsstufen von je 10 km erhobenen Tarifen bei Entfernungen von 1—100 km allmählich *zunimmt*, dann von 101—160 km allmählich wieder *abnimmt*, um bei 161 km in eine *Minderung* überzugehen, die bis 250 km immer *größer* wird. Die Hälfte der aus-

geworfenen Sätze gilt für Kinderfahrkarten mit der Maßgabe, daß hierbei eine vorherige Aufrundung der nicht auf volle Mark ausgehenden Sätze auf volle Mark stattfindet. Eine Kinderfahrkarte II. Klasse (bisher III. Klasse) für 71—80 km (voller Preis 13,50 *M*) würde daher 7,00 *M* kosten. Der Zonentarif würde sich folgendermaßen gestalten:

Zonentarif und Gegenüberstellung mit dem bisherigen Tarif:

I. Klasse (bisher II. Klasse)					II. Klasse (bisher III. Klasse)					III. Klasse (bisher IV. Klasse)				
	Berechnung		daher			Berechnung		daher			Berechnung		daher	
km	bisher	Zonentarif	mehr	weniger	km	bisher	Zonentarif	mehr	weniger	km	bisher	Zonentarif	mehr	weniger
1— 10	1.89	2.50	0.61	—	1— 10	1.13	1.50	0.37	—	1— 10	0.70	1.—	0.30	—
11— 20	4.04	5.50	1.46	—	11— 20	2.58	3.50	0.92	—	11— 20	1.62	2.50	0.88	—
21— 30	6.48	8.50	2.02	—	21— 30	4.02	5.50	1.48	—	21— 30	2.62	4.—	1.38	—
31— 40	8.88	11.50	2.62	—	31— 40	5.48	7.—	1.52	—	31— 40	3.54	5.—	1.46	—
41— 50	11.26	14.—	2.74	—	41— 50	7.—	9.—	2.—	—	41— 50	4.48	6.—	1.52	—
51— 60	13.66	17.—	3.34	—	51— 60	8.32	10.50	2.18	—	51— 60	5.40	7.—	1.60	—
61— 70	16.04	19.50	3.46	—	61— 70	9.80	12.—	2.20	—	61— 70	6.20	8.—	1.80	—
71— 80	18 52	22.—	3.48	—	71— 80	11.29	13.50	2.21	—	71— 80	7.14	9.—	1.86	—
81— 90	20 84	24.50	3.66	—	81— 90	12.70	15.—	2.30	—	81— 90	8.08	10.—	1.92	—
91—100	23.22	27.—	3.78	—	91—100	14.19	16.50	2.31	—	91—100	8.86	11.—	2.14	—
101—110	25.64	29.—	3.36	—	101—110	15.54	17.50	1.96	—	101—110	9.88	11.50	1.52	—
111—120	28.—	31.—	3.—	—	111—120	17.06	19.—	1.94	—	111—120	10.76	12.—	1.24	—
121—130	30.42	33.—	2.58	—	121—130	18.48	20.—	1.52	—	121—130	11.62	12.50	0.88	—
131—140	32.78	35.—	2.22	—	131—140	19.88	21.—	1.12	—	131—140	12.48	13.—	0.52	—
141—150	35.22	36.50	1.28	—	141—150	21.40	22.—	0.60	—	141—150	13.38	13.50	0.12	—
151—160	37.62	38.—	0.38	—	151—160	22.84	23.—	0.16	—	151—160	14.40	14.50	0.10	—
161—170	40.—	39.50	—	0.50	161—170	24.18	24.—	—	0.18	161—170	15.20	15.—	—	0.20
171—180	42.44	41.50	—	0.94	171—180	25.74	25.50	—	0.24	171—180	16.24	16.—	—	0.24
181—190	45.20	43.50	—	1.70	181—190	27.12	26.50	—	0.62	181—190	17.08	16.50	—	0.58
191—200	47.18	45.—	—	2.18	191—200	28.60	27.50	—	1.10	191—200	17.86	17.—	—	0.86
201—210	49.54	46.50	—	3.04	201—210	30.06	28.50	—	1.56	201—210	18.88	17.50	—	1.38
211—220	51.96	47.—	—	4.96	211—220	31.46	29.50	—	1.96	211—250	21.07	18.—	—	3.07
221—230	54.34	47.50	—	6.84	221—250	34.30	30.—	—	4.30	—	—	—	—	—
231—250	57.96	48.—	—	9.96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Wirkung dieses Zonentarifs sei an einigen Beispielen erläutert. Eine Fahrkarte III. Klasse von Pirmasens nach Hauenstein (29 km) kostet jetzt 4,60 *M*, sie würde nach dem Zonentarif (II. Klasse) 5,50 *M* kosten, daher Mehrung 0,90 *M*; eine Fahrkarte II. Klasse Pirmasens-Darmstadt (169 km) stellt sich jetzt auf 40,80 *M*, nach dem Zonentarif (I. Klasse) auf 39,50 *M*, daher Minderung 1,30 *M*; eine Fahrkarte II. Klasse Pirmasens-Dresden (701 km) kostet jetzt 168 *M*, nach dem Zonentarif (I. Klasse) würde sie für 250 + 250 + 201 km = 2 × 48 + 46,50 = 142,50 *M*, d. h. 25,50 *M* weniger kosten als bisher. Nach dem Zonentarif träten daher für Entfernungen über 160 km allmählich steigende, für große Entfernungen beträchtliche Ermäßigungen ein, ohne daß die kurzen Entfernungen übermäßig belastet würden. Eine mäßige Belastung ist aber für diese ganz am Platz, denn es ist eine Tatsache, daß die Eisenbahn gerade bei kurzen Reisen unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht auf ihre Kosten kommt. Trotz obiger Ermäßigung für größere Entfernungen würde sich das finanzielle Ergebnis des Zonentarifs ganz überraschend günstig gestalten. Nach genauen Ermittlungen betrug z. B. der Verkauf an gewöhnlichen Fahrkarten II., III. und IV. Klasse im deutschen Binnenverkehr (ohne Wechsel- und Auslandsverkehr) bei der Station Pirmasens für das Vierteljahr Juli/September v. J. = 110 257 Stück; hiervon 107 946 Stück bis 250 km und 2311 Stück über 250 km. Hierfür wurden eingenommen 662 039 *M*. Diese 110 257 Fahrkarten wurden nun in den Zonentarif eingeordnet und der Ertrag nach dem neuen Tarif ermittelt. Das Ergebnis waren 747 803 *M*, daher 85 764 *M* mehr bei einer Station und in einem Vierteljahr. Hiermit wären aber die finanziellen Wirkungen noch nicht erschöpft. Eine Umrechnung der gewöhnlichen Fahrkarten nach den Gesichtspunkten des Zonentarifs müßte unbedingt auch eine solche der viel zu billigen Arbeiterfahrkarten im Gefolge haben, so daß ein Mehrerträgnis von 100 000 *M* bei genannter Station wohl eher zu niedrig als zu hoch geschätzt wäre. Wenn ich einer Erhöhung der Tarife für Arbeiterfahrkarten das Wort rede, so geschieht dies deswegen, weil viele Arbeiter heute einen Verdienst von 25—30 000 *M* haben und eine Mehrbelastung vielleicht besser ertragen könnten als mancher Gewerbetreibende.

Aber auch noch auf einem anderen Gebiete, das ich bei dieser Gelegenheit kurz berühren möchte, könnte die Einführung eines Zonentarifs vielleicht von Nutzen sein, nämlich auf dem Gebiete der Verausgabung und Verrechnung der Fahrkarten. Jeder Sachkundige weiß, welche Arbeit es kostet, bis z. B. 100 Fahrkarten gedruckt, verteilt, ausgegeben, die Erlöse verbucht, abgeliefert und kontrolliert sind. Diese Arbeiten könnten auf ein weit geringeres Maß zurückgeführt werden, wenn man sich mit Hilfe des Zonentarifs zu folgendem, allerdings umwälzenden Verfahren entschlösse.

Für den Verkehr von 7 Stationen untereinander sind 126 Kombinationen möglich. Es sind daher 126 verschiedene Fahrkarten zu drucken und auszugeben. Diese 126 verschiedenen Fahrkartensorten würden sich auf 21 vermindern (ohne Berücksichtigung der Leitungswege), wenn den Fahrkarten nur noch die Bestimmungsstation (nicht auch die Abgangsstation) aufgedruckt werden könnte. Diese Möglichkeit wäre durch den Zonentarif gegeben. Durch Einführung desselben würden die jetzt nach Hunderten zählenden verschiedenen Fahrpreise auf 57 und einschließlich der Kinderfahrpreise auf 69 vermindert werden, so daß es möglich wäre, einen Apparat (Fahrkartendrucker) herzustellen, der den Fahrkarten nicht nur, wie jetzt üblich, das Datum, sondern gleichzeitig auch die Abgangsstation und den Fahrpreis aufdruckt, ohne daß dem Fahrkartenausgeber eine Mehrarbeit entsteht. Mit demselben Hebeldruck würde aber auch noch ein Zählwerk in Tätigkeit gesetzt, das die verausgabte Karte registriert, und nach welchem die Kassenschuld festgestellt werden kann. Die Fahrkarten brauchten alsdann auch keine fortlaufenden Nummern mehr zu tragen, sie wären überhaupt so lange wertlose Papierstücke, wie sie nicht durch den Fahrkartendrucker gelaufen wären und ihnen dadurch Abgangsstation, Preis und Datum aufgedruckt (eingeprägt) worden wären. Alle mit dem Druck, der Verausgabung, Verbuchung und Verrechnung der vielen Millionen Fahrkarten verbundenen Arbeiten würden

hierdurch teils wegfallen, teils sich bedeutend vereinfachen. Es wäre hierzu gar kein verwickelter Apparat notwendig; der Fahrkartendrucker, wie ich ihn mir denke, wäre sogar ziemlich einfach. Er sei hier an Hand beifolgender schematischer Zeichnung kurz beschrieben.

Der Apparat hätte die Form eines vorn 7 cm, hinten 21 cm hohen und (z. B. für 45 Fahrpreise) 105 cm breiten stufenförmigen Kastens, auf dem die verschiedenen Fahrkartenhebel in 3 Reihen übereinander (je 15 in einer Reihe) angeordnet wären. Ein Apparat für die Höchstzahl an Fahrpreisen (69) hätte 160 cm Länge bei gleicher Höhe wie oben. Bei Verausgabung einer Fahrkarte würde nun der Beamte diese dem Fahrkartenschalter, in welchem sie sich wie seither (jedoch ohne Nummer) befände, entnehmen. Im Fahrkartenschalter wäre bei jeder Station und bei jeder Klasse eine Nummer angebracht, die den Hebel bezeichnet, der dem für die betreffende Fahrkarte in Betracht kommenden Fahrpreis entspricht. In den unterhalb dieses Hebels A befindlichen Schlitz B wird nun die Fahrkarte N eingeführt und der Hebel mit einem kurzen Ruck aus der Ruhestellung a^1 in die Stellung a^2 nach vorwärts bewegt. Der Arm C des Hebels bewegt sich hierbei nach abwärts und schlägt auf den Stift des Stahlstempels D, der die Typen für den Aufdruck des Namens der Abgangsstation sowie des Fahrpreises für die in Frage kommende, der Fahrkarte wie bisher aufgedruckte Bestimmungsstation trägt. Hierdurch erfolgt der Aufdruck der Abgangststation sowie des Fahrpreises. Der Ambos M bildet hierbei das Widerlager für die Fahrkarte. Nach Loslassen des Hebels geht er selbsttätig in die Ruhestellung zurück. Auf der sternförmig ausgefrästen Achse des Stempels D sitzen drei Rädchen in Form eines zehnstrahligen Sterns D^1, die an ihrer Peripherie die Zahlen 0—9 tragen. Durch diese Rädchen erfolgt, gleichzeitig mit dem Aufdruck des Preises und der Station, der Aufdruck des Monats und der Tageszahl. Zum Wechseln der letzteren ist es nur erforderlich, eine Schraube, die vor den Rädchen sitzt (in der Abbildung nicht gezeichnet), etwas zu lösen, das erste Rädchen um einen Zahn weiterzudrehen und sie wieder festzuschrauben. Zu diesem Zwecke kann der Deckel des Kastens P hochgehoben werden. Beim Vorwärtsbewegen des Hebels A nimmt der Sperrkegel E, der in die Zähne des Sperrades F eingreift, dieses Rad mit und dreht es um einen Zahn herum. Dadurch dreht sich auch das auf gleicher Achse sitzende Zahnrad G, das unten in das kleine Zahnrad H eingreift, das seine Drehung durch Vermittlung des Rades J auf die Räder des Zählwerks K überträgt. Das Einerrad des Zählwerks wird beim jedesmaligen Vorwärtsbewegen des Hebels um einen Zahn weitergedreht, das Zehnerrad nach zehn, das Hunderterrad nach hundert Bewegungen usw. Das Zählwerk geht bis 100 000. Da z. B. der Schalter 1 der Station Pirmasens in der am häufigsten vorkommenden Entfernungszone II (11—20 km, III. Kl.) in 3 Monaten 7262 Fahrkarten verkauft hat, so wäre das Zählwerk zu dem in Frage kommenden Fahrpreishebel (2,50 ℳ) erst nach 41 Monaten abgelaufen und müßte wieder auf 1 eingestellt werden. Zählwerk und Hebel sind von Schutzblechen umgeben, die einen widerrechtlichen Eingriff zum Zweck der Fahrgeldhinterziehung ohne sichtbare Verletzung unmöglich machen. Von dem Zifferblatt L des Zählwerks kann nun täglich oder in größeren Zwischenräumen die Summe der verkauften Fahrkarten abgelesen werden. Die Gegenüberstellung dieser Summe mit der beim vorhergehenden Kassenschluß durch das Zählwerk angezeigten ergibt die Anzahl der für den Zeitabschnitt verkauften Karten und die Vervielfältigung mit den für die betr. Hebel in Frage kommenden Fahrpreisen das Kassensoll. Fahrkartenbücher, Fahrkartennachweisungen und Rechnungen könnten für die in den Bereich des Zonentarifs (1—250 km) fallenden Stationsverbindungen entfallen, und diese dürften 80 % des gesamten Verkehrs ausmachen. Das an die Verkehrskontrolle I abzuliefernde Monatsrechnungswerk würde sich für diesen Verkehrsteil auch für die größte Station auf ein einziges Blatt beschränken, auf dem die letzte Nummer des Vormonats sowie die letzte Nummer des abgelaufenen Monats bei den einzelnen Zonenfahrpreisen auf Grund des Zählwerks vermerkt und hieraus die Monatsschuldigkeit gezogen wäre. Welche Vereinfachung in der Herstellung der Fahrkarten eintreten würde, ist oben schon bemerkt. Einschränkend würde hier nur die Notwendigkeit des Aufdrucks von Wegebezeichnungen auf die Karten wirken.

Schnellzüge auf den englischen Eisenbahnen vor und nach dem Kriege.

Hohe Fahrgeschwindigkeiten und lange Fahrten ohne Aufenthalt haben von jeher bei den englischen Eisenbahnen eine große Rolle gespielt. Unsere deutschen Eisenbahnen konnten zur Zeit der Blüte des deutschen Verkehrswesens vor dem Kriege den Vergleich mit denen jenseits des Kanals sehr wohl aushalten, es wurde aber bei uns von diesen beiden Kennzeichen eines auf der Höhe stehenden Eisenbahnbetriebes nicht so viel Aufhebens gemacht wie in England. Das mag damit zusammenhängen, daß in England infolge des dort herrschenden Systems der Privatbahnen dem Wettbewerb und der Reklame eine ganz andere Bedeutung zukommt als in Deutschland. Eine Verkürzung der Reisezeit ist natürlich ein sehr zugkräftiges Mittel, um Reisende anzulocken und sie der Wettbewerbsstrecke abspenstig zu machen. Um diese Verkürzung zu erreichen, gibt es zwei Wege: Fahren mit hoher Geschwindigkeit und Wegfall bzw. Abkürzen der Aufenthalte. Beide Wege lassen sich natürlich vereinigen. Daß in England in dieser Beziehung vor dem Kriege Bedeutendes geleistet worden ist, wollen wir auch bei unserer jetzigen Stimmung gegen dieses Land nicht verkennen. Aber auch in England hat das Eisenbahnwesen durch den Krieg und seine Folgeerscheinungen schwer gelitten, und das macht sich nach außen hin namentlich auch im Fahrplan bemerkbar. Zahlenmäßig sind die einschlägigen Verhältnisse aus den nachstehenden drei Zusammenstellungen zu ersehen, die sich auf eine Veröffentlichung im Engineer stützen.

Zusammenstellung I und II unterscheiden sich nur insofern voneinander, als sie sozusagen dieselbe Sache von zwei verschiedenen Seiten ansehen. Zusammenstellung I enthält die schnellsten Fahrten ohne Zwischenaufenthalte, die vor dem Kriege von den größten englischen Eisenbahngesellschaften ausgeführt wurden; ihnen sind die entsprechenden Zahlen —

Entfernung, Fahrzeit, Geschwindigkeit — für den Anfang 1920 gegenübergestellt. Zusammenstellung II enthält umgekehrt die schnellsten Fahrten ohne Zwischenaufenthalte Anfang 1920 und ihnen gegenübergestellt die entsprechenden Zahlen aus der Vorkriegszeit. Zusammenstellung III endlich zählt die 50 englische Meilen (80,5 km) übertreffenden Fahrten ohne Aufenthalt vor dem Krieg und Anfang 1920 auf.

Zu den Zusammenstellungen noch einige erläuternde Bemerkungen! Die Große Westbahn hatte im Juli 1914 begonnen, ihren berühmten „Cornish Riviera Expreß“, der England von London nach Penzance, also auf seinem breitesten Teil durchquert und fast seine äußerste Westspitze erreicht, täglich, also auch Sonntags, verkehren zu lassen. Nachdem der Zug im Kriege aufgelassen worden war, ist er nunmehr wieder aufgenommen worden, allerdings mit einer Verlängerung der Fahrzeit um 10 Minuten, die sich aus einer Verkürzung der Fahrzeit um 5 Minuten auf der Endstrecke zwischen Plymouth und Penzance und einer Verlängerung um 15 Minuten auf dem vorhergehenden Teil zusammensetzt. Die Große Westbahn, immer eine führende Gesellschaft in England, hat auch die aufenthaltlose Fahrt zwischen London und Exeter wieder aufgenommen. Die 279,5 km lange Strecke wird in 3 Stunden 15 Minuten, also mit 86,0 km Stundengeschwindigkeit gegen 3 Stunden und 93,2 km Geschwindigkeit vor dem Kriege, zurückgelegt.

Außer den in den Zusammenstellungen aufgeführten Fahrten auf große Entfernungen ohne Aufenthalt bestanden vor dem Kriege noch weitere Verbindungen, die aber deshalb nicht in die Zusammenstellung aufgenommen worden sind, weil die betr. Züge nur vorübergehend in der Hauptreisezeit verkehrten. Sie seien hier besonders aufgeführt:

London-Rhyl 336,9 km in 3 Stunden 58 Min. oder mit 84,8 km Stundengeschwindigkeit,
Rhyl-London 328,0 km in 3 Stunden 54 Min. oder mit 84,0 km Stundengeschwindigkeit,
London-Shipley 331,7 km in 4 Stunden 5 Min. oder mit 81,1 km Stundengeschwindigkeit,
Leeds-London 316,0 km in 3 Stunden 35 Min. oder mit 88,4 km Stundengeschwindigkeit.

Von diesen Fahrten ist im Sommer 1919 noch keine wieder aufgenommen worden. Die Fahrt London (St. Pancras)-Shipley war ein Teil der Fahrt des Schottland-Expreß der Midlandbahn, der zur Bedienung des Verkehrs nach der Abfahrt aus London erst wieder in Carlisle an der schottischen Grenze hielt, also ganz England von Süd nach Nord, ohne Reisende aufzunehmen oder abzusetzen, durcheilte; der Aufenthalt in Shipley war nur aus Betriebsrücksichten nötig. Solche Aufenthalte werden neuerdings den Reisenden gar nicht bekanntgegeben, um sie nicht in Versuchung zu führen, den Zug nach dem Bahnhof, wo nur Betriebsaufenthalt stattfindet, zu benutzen. Man ist neuerdings auch in England dazu übergegangen, gewisse Züge dadurch zu entlasten, daß man bestimmte Verkehrsbeziehungen von ihnen ausschließt. So erscheinen z. B. gewisse Züge der Großen Nord- und der Nord-

I. Schnellste Fahrten.

Gesellschaft	Strecke	Entfernung km	Vor dem Kriege Fahrzeit Std.	Vor dem Kriege Fahrzeit Min.	Vor dem Kriege km/Std.	Anfang 1920 Fahrzeit Std.	Anfang 1920 Fahrzeit Min.	Anfang 1920 km/Std.
Nordostbahn	Darlington-York	71,2	0	43	99,3	0	51	83,7
Gr. Centralbahn	Leicester-Nottingham	36,2	0	22	98,7	0	26	83,6
Gr. Westbahn	Paddington-Bristol (über Bath)	190,4	2	0	95,1	2	19	82,1
London- und Nordwestbahn	Willesden-Coventry	142,5	1	32	92,9	—	—	—
Gr. Nordbahn	Grantham-King's Cross	169,9	1	50	92,7	2	06	80,8
Kaledonische Eisenbahn	Forfar-Perth	52,3	0	34	92,3	0	48	65,4
London- und Südwestbahn	Basingstoke-Vauxhall	74,9	0	49	91,5	—	—	—
Midlandbahn	St. Pancras-Kettering	115,9	1	16	90,8	1	26	80,8
London- und Yorkbahn	Manchester-Liverpool	59,6	0	40	89,4	0	45	79,4
Südost- und Chathambahn	Tonbrigde-Ashford	42,7	0	29	88,2	0	36	71,0
Glasgow- und Südwestbahn	Kilmarnock-Dumfries	93,4	1	04	87,9	1	18	71.8
Gr. Süd- und Westbahn	Ballybrophy-Mallow	125,8	1	28	85,3	—	—	—
Gr. Ostbahn	Lincoln-Spalding	61,6	0	44	83,9	—	—	—
Brightonbahn	Victoria-Brighton	82,1	1	0	82,1	1	05	75,7
Gr. Nordbahn von Irland	Belfast-Portadown	40,2	0	30	80,5	0	31	77,8
Hull- und Barnsleybahn	Hemsworth-Howden	40,2	0	30	80,5	—	—	—
Somerset- und Dorsetbahn	Poole-Evercreech	65,2	0	51	76,6	—	—	—
Nordbritische Bahn	Haymarket-Cowlairs	70,2	0	53	80,5	1	0	71,1
Gr. Nordbahn von Schottland	Huntley-Aberdeen	65,2	0	54	72,5	—	—	—
Midland- und Gr. Westbahn	Mullingar-Athlone	45,1	0	38	71,2	—	—	—
Furnessbahn	Windermere-Carnforth	45,5	0	40	68,1	—	—	—
Midland- und Südwestbahn (Vereinigung)	Andover-Swindon	52,7	0	48	65,8	—	—	—
Hochlandbahn	Perth-Blair Atholl	56,8	0	45	75,5	0	50	68,1
Kambrische Bahn	Oswestry-Moat Lane	54,9	0	54	60,7	1	0	54,7

II. Schnellste Fahrten.

Gesellschaft	Strecke	Entfernung km	Anfang 1920 Fahrzeit Std.	Anfang 1920 Fahrzeit Min.	Anfang 1920 km/Std.	Vor dem Kriege Fahrzeit Std.	Vor dem Kriege Fahrzeit Min.	Vor dem Kriege km/Std.
Gr. Centralbahn	Woodford-Leicester	54,7	0	36	91,1	0	34	96,0
Gr. Westbahn	Paddington-Taunton	230,2	2	38	87,4	—	—	—
Nordostbahn	Darlington-York	71,2	0	51	83,7	0	43	99,3
Gr. Nordbahn	Peterborough-Finsbury Park	118,7	1	26	82,8	1	20	89,0
London- und Nordwestbahn	Willesden-Rugby	124,8	1	31	82,1	1	24	89,0
Midlandbahn	St. Pancras-Kettering	115,9	1	26	80,8	1	16	91,5
Gr. Nordbahn von Irland	Dublin-Drogheda	51,1	0	38	80,7	0	40	76,5
Glasgow- und Südwestbahn	Glasgow-Ayr	66,8	0	50	80,2	0	50	80,2
Südost- und Chathambahn	Victoria-Margate	119,1	1	30	79,4	1	30	79,4
London- und Yorkbahn	Manchester-Liverpool	59,6	0	45	79,4	0	40	89,4
London- und Südwestbahn	Waterloo-Salisbury	134,8	1	43	78,4	1	31	89,0
Gr. Süd- und Westbahn	Maryborough-Dublin	82,1	1	03	78,1	1	03	78,1
Nordbritische Bahn	Glasgow-Edinborough	76,1	1	0	76,0	1	0	76,0
Gr. Ostbahn	Liverpoolstreet-Colchester	83,3	1	06	75,7	1	05	76,8
Kaledonische Bahn	Aberdeen-Perth	144,5	1	55	75,4	1	55	75,3
London-, Brighton- und Südküstenbahn	Victoria-Brighton	82,1	1	05	75,7	1	0	82,1

III. Längste aufenthaltlose Fahrten.

Gesellschaft	Strecke	Entfernung km	Vor dem Kriege Fahrzeit Std.	Vor dem Kriege Fahrzeit Min.	Vor dem Kriege km/Std	Anfang 1920 Fahrzeit Std.	Anfang 1920 Fahrzeit Min.	Anfang 1920 km/Std.
Gr. Westbahn	London-Plymouth	363.6	4	07	88,2	4	22	83,1
London- und Nordwestbahn	London-Liverpool	309,1	3	28	89,4	—	—	—
„ „ „	London-Crewe	254,4	2	51	89,3	3	14	78,6
Gr. Nordbahn	Wakefield-London	283,1	3	09	89,7	—	—	—
„ „	London-Grantham	169,9	1	50	92,6	2	04	82,1
Midlandbahn	Rotherham-London	260,8	2	57	88,9	—	—	—
„	Leicester-London	159,4	1	45	91,0	1	59	80,3
Gr. Centralbahn	London-Sheffield	265,2	2	57	89,8	—	—	—
„ „	London-Leicester	165,8	1	50	90,5	1	56	85,7
Kaledonische Bahn	Carlisle-Perth	242,7	3	00	80,8	—	—	—
„	Carlisle-Stirling	189,6	2	17	82,9	3	07	60,7
Nordostbahn	Newcastle-Edinburgh	199,4	2	18	87,1	2	25	82,9
London- und Südwestbahn	London-Bournemouth	173,9	2	00	86,9	—	—	—
„ „ „	Salisbury-Exeter	141,7	1	36	87,4	2	00	71,0
Nordbritische Bahn	Carlisle-Edinburgh	158,2	2	15	70,2	—	—	—
„	Edinburgh-Dundee	95,4	1	20	71,5	1	27	65,7
Glasgow- und Südwestbahn	Kilmarnock-Carlisle	146,9	1	46	83,1	—	—	—
„ „ „	Kilmarnock-Dumfries	93,4	1	04	87,9	1	18	71,8
„ „ „	Thurles-Dublin	139,7	1	40	83,7	1	50	76,2
Südost- und Chathambahn	Deal-Victoria	135,6	1	48	75,4	—	—	—
„ „ „	Victoria-Margate	119,1	1	30	79,4	1	30	79,4
London-, Brighton- und Südküstenbahn	Clapham-Fratton	130,8	1	47	73,3	—	—	—
London-, Brighton- und Südküstenbahn	Victoria-Fratton	136,4	—	—	—	1	50	74,4
Gr. Ostbahn	London-Harwich	111,1	1	22	81,1	—	—	—
„ „	London-Ipswich	110,7	1	24	78,9	1	28	75,4
Somerset- und Dorsetbahn	Bath-Poole	107,9	1	39	65,4	—	—	—
„ „ „	Bath-Blandforth	84,9	—	—	—	1	28	58,0
Midland- und Gr. Westbahn	Dublin-Mullingar	80,5	1	14	69,2	1	10	68,9

ostbahn im Fahrplane ohne Aufenthalt in York, obgleich dort aus Betriebsrücksichten und sogar am Bahnsteig gehalten wird, und auf der Nordwestbahn ist die tatsächlich längste Entfernung, die ohne Anhalten durchfahren wird, London (Euston)-Crewe, 254,4 km, während im öffentlichen Fahrplan die Strecken London-Holyhead und London-Carlisle als aufenthaltslos durchfahren erscheinen. Auch sonst kommt bei einigen langen Fahrten ohne Zwischenhalt zur Bedienung des Verkehrs ein Aufenthalt unterwegs nach Bedarf vor.

Der in der Zusammenstellung I an erster Stelle aufgeführte Zug, der schon 1902 eingerichtet wurde, galt vor dem Kriege für den schnellsten Zug in Europa. Die Fahrt Paddington-Taunton in Zusammenstellung II nimmt insofern eine Sonderstellung ein, als auch in Taunton der betr. Zug nicht hielt; er setzte dort nur Wagen nach dem bekannten „slip"-Verfahren ab und hatte seinen ersten Aufenthalt erst in Exeter.

Handelte es sich bei den vorstehend besprochenen Schnellzügen hauptsächlich um solche, die von London ausgehen oder dort endigen, jedenfalls aber im wesentlichen um solche, die auf das Netz einer Eisenbahngesellschaft beschränkt bleiben, so bestand vor dem Kriege auch noch eine Anzahl Querverbindungen durch Schnellzüge zwischen den Netzen verschiedener Gesellschaften, die zum Teil den Verkehr zwischen zwei Punkten, ohne London zu berühren, vermittelten, zwei einander berührende Gesellschaftsnetze miteinander in Verbindung brachten oder sonst eine Lücke überbrückten. Sie verdanken ihren Ursprung dem Wettbewerb der Gesellschaften untereinander, die sich teils zur Abwehr, teils aber auch zum Angriff zu Verbänden mit dem Ziel zusammenschlossen, gewisse Betriebseinrichtungen gemeinschaftlich zu benutzen. Anfangs wurden durchgehende Wagen von einem Netz auf das andere übergeführt; sie bildeten die Vorläufer für die durchgehenden Züge der Vorkriegszeit, die aus Wagen mit Seitengang zusammengesetzt waren und Speisewagen führten. Diese Art des Verkehrs hat durch den Krieg noch mehr gelitten als die zuerst behandelten Züge auf den Hauptverkehrsadern. Während letztere im Wiederaufbau begriffen sind, ist bei den Querverbindungen in dieser Beziehung noch nicht viel geschehen. Es wird in gewissen Kreisen die Befürchtung ausgesprochen, daß der Querverkehr bei einer etwaigen Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen oder bei deren Einteilung in Bezirke, die nach geographischen und wirtschaftlichen Rücksichten, nicht nach den jetzigen willkürlichen Eigentumsgrenzen eingeteilt sind, stark eingeschränkt und beschnitten werden könnte, doch wird von anderer Seite diese Besorgnis als unnötig angesehen und das Gegenteil erwartet.

Die zwei wichtigsten Querverbindungen sind diejenigen zwischen dem Norden und Westen von England, zwischen den Netzen der Großen Westbahn, der London- und Nordwestbahn und der Midlandbahn unter Benutzung des Tunnels unter der Mündung des Severn in das Meer und über Birmingham und Derby. Auf beiden Verbindungen verkehrten vor dem Kriege zusammen 45 Schnellzüge, doch mußte deren Zahl im Kriege stark eingeschränkt werden. Die 669,8 km lange Strecke Liverpool - Crewe - Shrewsbury - Hereford - Bristol - Plymouth wurde früher in 8½ Stunden zurückgelegt; jetzt braucht man zu der Fahrt 9 Stunden 40 Minuten. Noch größer ist die Verlängerung der Fahrzeit auf der Strecke Bristol-Crewe-Edinburgh, auf der 635,9 km vor dem Kriege in 9¾ Stunden, Anfang 1920 in 12¼ Stunden durchfahren wurden. Auf der 272,5 km langen Strecke Cardiff-Manchester ist die Fahrzeit von 4¾ auf 5¼ Stunden verlängert worden. Eine Zeitlang verkehrte ein Schnellzug Plymouth-Liverpool, der die 192,4 km lange Strecke Bristol-Shrewsbury ohne anzuhalten durchfuhr. Im Zusammenhang damit steht ein Schnellzug der Großen Westbahn zwischen Birmingham und Cardiff über Worcester; er brauchte früher für die 190,8 km lange Strecke 3 Stunden 10 Minuten, während jetzt die Fahrzeit auf 4 Stunden 12 Minuten verlängert ist. Nur Montags verkehrt ein Zug mit 3½ Stunden Fahrzeit. Speisewagen werden auf dieser Strecke nicht mehr geführt. Unter Benutzung der Midland-Bahn bestehen die Verbindungen Bristol-Derby-Leeds-Newcastle, 471,7 km, früher in 7 Stunden 10 Minuten, jetzt in 9 Stunden 12 Minuten; Bristol-Leeds, 327,6 km, früher in 4 Stunden 32 Minuten, jetzt in 5 Stunden 32 Minuten; Bristol-Carlisle-Glasgow, 698,3 km, früher in 9 Stunden 50 Minuten, jetzt in 11 Stunden 40 Minuten. Vor vielen Jahren ließ die Midland-Bahn den besten ihrer Schnellzüge Birmingham ohne anzuhalten durchfahren, um zu verhüten, daß dort Reisende auf die Nordwestbahn übergingen, gewiß ein eigenartiges Ergebnis der Verkehrspolitik einer englischen Eisenbahngesellschaft.

In Verbindung mit der Somerset- und Dorset-Eisenbahn wird eine Verbindung Bournemouth-Bath-Birmingham-Leeds, eine Entfernung von 450 km, betrieben, die jetzt in 8½ Stunden gegen 6½ Stunden vor dem Kriege durchfahren wird. Im Sommer 1919 ist der Speisewagenverkehr zwischen Derby und Bournemouth wieder aufgenommen worden. Ferner ist an der Verbindung Southampton-Andover-Cheltenham-Manchester — 362,2 km, früher in 5 Stunden 57 Minuten, jetzt in 7 Stunden 50 Minuten — die Midland- und Südwest-Verbindungsbahn beteiligt.

Während die Verwaltung der englischen Eisenbahnen unter staatlicher Leitung stand, sind gewisse Verkehrsbeziehungen

bestimmten Strecken zugewiesen worden; darunter hat namentlich der Querverkehr von Lancashire und Yorkshire mit Schottland gelitten. Am wenigsten ist davon noch die Verbindung Leeds-York-Edinburgh-Glasgow betroffen worden, wo die Gesamtstrecke — 447,2 km — in 6 Stunden 26 Minuten und die Teilstrecke Leeds-Edinburgh — 371,1 km — in 4 Stunden 32 Minuten zurückgelegt wird. Auf der Gesamtstrecke ist die Fahrzeit nur um 1 Minute, auf der genannten Teilstrecke aber um 18 Minuten verlängert worden. Entlang der Westküste besteht Schnellzugverbindung von Liverpool über Preston und Carlisle nach Glasgow — 155,8 km — und zwischen Liverpool und Edinburgh — 353,8 km; auf beiden dauert die Fahrt 6 Stunden 20 Minuten statt 4 Stunden 50 Minuten. Der durchgehende Verkehr Liverpool-Hellifield-Carlisle-Glasgow und Liverpool-Hellifield-Carlisle-Edinburgh ist aufgegeben worden. Die durchgehenden Züge von Manchester auf demselben Wege über Hellifield und Carlisle nach Glasgow und Edinburgh — 388,0 und 360,2 km — sind jedoch beibehalten worden. Die Fahrzeit, die früher auf beiden Strecken 5¾ Stunden betrug, ist auf 7 Stunden 58 Minuten und 7 Stunden 33 Minuten verlängert worden.

Zwischen Liverpool und Newcastle bestehen zwei Verbindungen, die eine über Manchester, Leeds, Harrogate, Stockton unter Mitwirkung der Nordwestbahn und der Nordostbahn, die andere über Normanton und York unter Beteiligung der Lancashire- und Yorkshire- und der Nordostbahn. Erstere ist 286,6 km lang, letztere 6,4 km länger. Auf der ersteren ist die Fahrzeit von 4½ Stunden auf 5 Stunden 53 Minuten, auf der letzteren von 4 Stunden 40 Minuten auf 5 Stunden 18 Minuten verlängert worden. Zwischen Newcastle und Sheffield, die 204 km voneinander entfernt sind, verkehrte früher ein Schnellzug in 2 Stunden 52 Minuten, zu dem die schon erwähnte, am schnellsten durchfahrene Strecke Darlington-York gehörte.

Die Great Central-Eisenbahn hat ihren Durchgangsverkehr Manchester-Sheffield-Grimsby-Cleethorpes wieder aufgenommen und ihn gegenüber der Vorkriegszeit sogar beschleunigt; die Fahrzeit auf der 181,1 km langen Strecke ist von 3 Stunden 35 Minuten auf 3¼ Stunden herabgesetzt worden. Auf der Strecke Liverpool-Hull, die 204,1 km lang ist, ist die Fahrzeit dagegen von 3 Stunden 29 Minuten auf 4 Stunden 33 Minuten erhöht worden. Der durchgehende Verkehr Manchester-Sheffield-Lincoln-Yarmouth ist noch nicht wieder aufgenommen.

Die Große Westbahn und die London- und Südwestbahn arbeiten zusammen bei einem Verkehr (mit Speisewagen) Bournemouth-Southampton-Oxford-Shrewsbury-Birkenhead, wo 436,7 km in 7 Stunden 21 Minuten zurückgelegt wurden, jetzt in 8 Stunden 13 Minuten zurückgelegt werden. Der Durchgangsverkehr Bournemouth-Manchester über Southampton-Wolverhampton ist noch nicht wieder aufgenommen.

Im Herbst 1913 wurde der Verkehr zwischen Portsmouth über Romsey-Salisbury-Bath-Bristol und Cardiff, 219,8 km, sehr gefördert. Die Fahrt dauerte mit dem kürzesten Zug 4 Stunden 52 Minuten. Im Laufe des Krieges wurde die Fahrzeit auf 5 Stunden 27 Minuten erhöht, hauptsächlich dadurch, daß zwischen Trowbridge und Salisbury wegen der dort angelegten Truppenlager wiederholt gehalten werden mußte.

Einige Jahre vor Ausbruch des Krieges wurde ein durchgehender Verkehr Wolverhampton-Bristol-Penzance, eine Entfernung von 514,0 km, durch Eröffnung der neuen Strecke der Großen Westbahn zwischen Birmingham und Bristol über Stratford-on-Avon und Cheltenham ermöglicht. Zugleich machte die große Westbahn ein Mitbenutzungsrecht, das lange — fast ein halbes Jahrhundert — geruht hatte, auf die Strecke der Midland-Bahn zwischen Standish (südlich Gloucester) und Yate geltend, von wo der Anschluß nach Bristol erreicht wurde. Im Kriege wurde der durchgehende Verkehr auf dieser Strecke ganz eingestellt. Der Verkehr Wolverhampton-Penzance ist mit einer Fahrzeit von 9 Stunden 25 Minuten gegen 9 Stunden 3 Minuten vor dem Kriege wieder aufgenommen worden. Der sog. Shakespeare-Expreß zwischen Birkenhead und Weston-super-Mare und einige andere Verbindungen zwischen Bristol und Birmingham ruhen jedoch noch.

Zur Herstellung einer Verbindung zwischen der Großen Westbahn und der Great Central-Bahn ist seinerzeit die 13,7 km lange Strecke Banbury-Woodford, an der keine Zwischenhaltestellen liegen, die also eine reine Verbindungsbahn ist, gleichzeitig mit der Einführung der Great Central-Bahn nach London gebaut worden. Über diese Strecke führt die Verbindung Bristol-Bath-Banbury-Sheffield-York. Ein Nachtschnellzugspaar legt die 422,2 km lange Strecke in der Richtung nach Norden in 7 Stunden 13 Minuten, vor dem Kriege: 7 Stunden 5 Minuten, in der Gegenrichtung in 7 Stunden 48 Minuten, vor dem Kriege: 6 Stunden 55 Minuten, zurück. Ein Tagesschnellzug Manchester-Sheffield-Banbury-Bristol — 397,3 km in 6 Stunden 11 Minuten — wurde im Sommer über Taunton und Barnstaple bis nach dem Badeort Ilfracombe an der Küste von Cornwall durchgeführt und kam so auf eine 503,9 km lange Fahrt in 10½ Stunden.

Schließlich seien noch einige aufgelassene Querverbindungen aufgeführt. Um die Bewohner von Lancashire zu ihrer Erholung an die Südküste zu bringen, ließen die Nordwestbahn und die Brightonbahn gemeinschaftlich den „Sonderzug nach dem sonnigen Süden“ von Liverpool über Manchester und Brighton nach Eastbourne verkehren, der London in Willesden und Addison-road berührte und über East Croydon weiterführte. Die Durchgangs- und Speisewagen stellte die Nordwestbahn. Auch die Londoner, namentlich die Bewohner des Westens, konnten diese Verbindung gut benutzen, indem sie den Zug in Addison-road bestiegen. Die Fahrt auf der 399,3 km langen Strecke dauerte 6 Stunden 40 Minuten. Auch die Verbindung zwischen Deal-Dover-Folkestone und den Hauptstrecken der Nordwestbahn, der Großen Nordbahn und der Midlandbahn berührte London und zwar in Herne Hill, Ludgate Hill, Kings Cross, Kentish Town und Willesden. Auf dieser Verbindung konnte man von Deal nach Manchester, 367,9 km, in 7 Stunden 58 Minuten, von Deal nach Leeds in 8 Stunden 32 Minuten fahren.

Eine der längsten Querverbindungen auf englischem Boden — England hier in dem dort üblichen engeren Sinne verstanden — war Barry-Newcastle mit 572,3 km, die in 9 Stunden 3 Minuten zurückgelegt wurden; die Verbindung führte über Cardiff, Gloucester, Cheltenham, Banbury, Sheffield und York; an ihr waren die Barry-Eisenbahn, die Große Westbahn, die Great Central-Eisenbahn, die Midlandbahn und die Nordostbahn beteiligt. Um die Spitzkehre in Kingham (früher Chipping-Norton-Junction) zu vermeiden, hatte die Große Westbahn dort eine Umgehungsstrecke gebaut.

Die Einstellung des Verkehrs der Großen Ostbahn von Harwich nach dem Festlande hat auch die Einstellung der Verbindungen York-Doncaster-March-Bury-Ipswich-Harwich und Birmingham-Rugby-Peterborough-Harwich zur Folge gehabt; erstere war 354,2 km, letztere 295,0 km lang; die Fahrt dauerte auf jener 5 Stunden 27 Minuten, auf dieser 5 Stunden 9 Minuten. Bemerkenswert war die Fahrgeschwindigkeit zwischen Peterborough und Rugby, wo 81,7 km in 1 Stunde 6 Minuten zurückgelegt wurden.

Die Beschäftigung mit den vorstehend behandelten Verhältnissen ist in doppelter Beziehung interessant. Sie zeigt einerseits, daß, obgleich England vor einer unmittelbaren Berührung mit den Schrecken des Krieges verschont geblieben ist, sein Eisenbahnwesen unter dem Krieg und seinen Folgen schwer gelitten hat. Andererseits werfen die geschilderten Zugverbindungen ein scharfes Licht auf das Zusammenarbeiten der englischen Eisenbahngesellschaften. Diesen wird gern vorgeworfen, daß jede ihr Netz gegen das der anderen Bahnen abschließe, daß jede nur darauf bedacht sei, ihrem Netz Verkehr zuzuführen und zu erhalten und daß Verkehrsbedürfnisse nur dann befriedigt werden, wenn die Erfüllung der betreffenden Wünsche den einseitigen Vorteil der Eisenbahngesellschaft wahrt, der die Erfüllung dieser Wünsche zufällt. Die Schilderung der vorstehenden aufgeführten Querverbindungen, wobei übrigens der Begriff „quer“ so zu verstehen ist, daß er sich auf einen von einem Eisenbahnnetz auf das andere überspringenden Verkehr beziehen soll, wenn er auch die Insel Großbritannien in der Längsrichtung durchzieht, zeigt, daß das Ggenteil der Fall ist: Die Eisenbahngesellschaften arbeiten in weitgehendem Maße einander in die Hand und Hand in Hand miteinander. Ob dieses gemeinschaftliche Arbeiten durch eine Zusammenfassung der Eisenbahnen, sei es durch Verstaatlichung, sei es durch Schaffung von Eisenbahn-„Provinzen“, in erheblichem Grade gesteigert werden könnte, ist zweifelhaft. Es kommt dabei nicht nur auf den guten Willen der Beteiligten an, sondern auch darauf, ob ein Bedürfnis, Querverbindungen zu schaffen, vorliegt, das so groß ist, daß es die Aufwendungen, die zu seiner Befriedigung nötig sind, zu rechtfertigen vermag, daß also den Kosten der Querverbindungen entsprechende Einnahmen gegenüberstehen. Man darf dabei nicht außer acht lassen, daß dem Verkehr des Mittelpunktes, der Hauptstadt eines Landes, mit den sonstigen Nebenbrennpunkten des Verkehrs weit höhere Bedeutung zukommt, als dem Verkehr der letzteren untereinander, seien diese auch an sich von erheblicher Bedeutung für das Verkehrsleben eines Landes.

Ein neuer Güterwagenverschluß.

In Nr. 71, S. 748, Jahrg. 1919 d. Ztg. wird die Hauptursache der „vielen Unregelmäßigkeiten und Verluste" im Güterbeförderungsdienst auf den Mangel eines zuverlässigen Wagenverschlusses zurückgeführt und dabei die Minderwertigkeit der sowohl vor als auch während des Krieges verwendeten Verschlüsse betont. Über letztere Ansicht wird in Fachkreisen — soweit die Praxis in Betracht kommt — kein Zweifel bestehen, es wird dieser Mangel aber mehr oder weniger solange bestehen bleiben, wie den Wagenverschlüssen überhaupt nur eine symbolische Bedeutung beigemessen werden kann und auf eine unbedingte Sicherheit gewährenden Verschluß verzichtet werden muß. Es wird sich daher zunächst nur darum handeln können, einen Verschluß zu verwenden, dessen Verletzung sofort erkennbar ist und nicht verdeckt werden kann, so daß eine Unregelmäßigkeit frühzeitig festgestellt und deren Ursache alsbald nachgegangen werden kann.

Nach § 4 der Beförderungsvorschriften, Heft 1, sind Verschlüsse aus Blei mit Schnur oder Draht zu verwenden. Diese Bestimmung wurde während des Krieges auf Verschlüsse aus Eisen ausgedehnt. Wie schon die Bleiverschlüsse, insbesondere diejenigen, zu deren Befestigung umsponnener Eisendraht verwendet wurde, in Fachkreisen Gegenstand scharfer Verurteilung wurden, so war es — wie bereits eingangs erwähnt — noch mehr der Fall bei denjenigen Verschlüssen, die während des Krieges aus Mangel an Blei eingeführt wurden. Diese werden zwar nach und nach wieder verlassen, aber nur, wenn nicht alle Anzeichen trügen, um wieder durch Blei ersetzt zu werden, wobei in Ermangelung guter Schnur auf die „Drahtplombe" zurückgegriffen werden wird, womit wir wieder beim schlechtesten Verschluß, der je einmal bestand, angelangt wären; denn bei keinem Verschluß läßt sich ein unbefugtes Öffnen und dessen Unsichtbarmachung leichter durchführen als bei der Drahtplombe. Nach Abschneiden des Drahtes genügt es, mit einem scharfen Werkzeug (ein Nagel kann angewandt werden) an der Drahteinführungsstelle die Plombe nur soweit zu öffnen, daß eine bis zwei Umwindungen des Drahtes in die Plombe eingeführt werden können. Hierauf wird die Plombe an der verletzten Stelle wieder zusammengedrückt und — der Draht sitzt wieder fest. Eine derartige Verschlußverletzung kann unterwegs nie entdeckt werden, weil die Untersuchung der Verschlüsse mit der hierzu erforderlichen Genauigkeit wegen Zeitmangels nicht möglich ist.

An ihrer Stelle wäre der im Bereiche der Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart mit gutem Erfolge verwendete sog. „Hakenverschluß" zu empfehlen. Dieser Verschluß besteht, wie die nachstehende Abbildung zeigt, aus einem 21 cm langen, 0,8 cm breiten Blechstreifen c, an dessen einem Ende sich eine Kapsel a, am anderen Ende ein gefederter Widerhaken d befinden. Dieser Widerhaken wird durch Umbiegen des

A.P. = HOKA-PLOMBE = D.R.P.

1522 STUTTGART HBF

210 mm

d Innenseite der Plombe. c b nat. Grösse. a

Blechstreifen nach innen, nachdem letzterer durch die Wagenösen durchgeschoben ist, in den auf die Rückseite der Kapsel befindlichen Schlitz b soweit eingeführt, bis er hörbar einklinkt und und sich damit an einem in der Kapsel befindlichen Ansatze festkrallt. Dadurch ist der Verschluß gesichert; er kann nur noch durch Abscheren des Blechstreifens gelöst, dann aber nicht mehr festgemacht werden. Zur Kennzeichnung des Verschlusses, der ohne jegliches Werkzeug angelegt wird, dient an Stelle des Datums der Abfertigung — wie beim Merzschen Blechsiegel — eine auf dem Blechstreifen eingeprägte Kontrollnummer und der Name der Abfertigungsstelle.

Der Vorteil dieses Verschlusses in zweifacher Hinsicht liegt auf der Hand. Erstens ist ein verletzter Verschluß als solcher sofort erkennbar, weil die entzweigeschnittenen Teile nicht wieder zusammengefügt werden können. Und zweitens ist, was als wesentlich bezeichnet werden muß, bei dem „Hakenverschluß" keine Zange nötig, woraus folgt, daß die Anlegung dieses Wagenverschlusses erheblich weniger Zeit erfordert, als Verschlüsse, zu deren Festlegung Verschlußzangen notwendig sind, daß also nicht nur Personalkosten, sondern auch die Kosten für die Beschaffung und Unterhaltung der Werkzeuge erspart werden, Kosten, welche die Erträgnisse aus dem gesammelten Blei verbrauchter Plomben reichlich aufbringen.

Der „Hakenverschluß" dürfte demnach für die Eisenbahnverwaltung vorerst nicht nur der sicherste, sondern auch der billigste von allen bis heute bestehenden Wagenverschlüssen sein.

Stuttgart, Januar 1921.

Finkbeiner, Obergütervorsteher.

Bildung der Personenzüge.

Von Eisenb.-Betriebskontrolleur **Hildebrand**, Frankfurt (Main).

Die Fahrdienstvorschriften (F. V.) schreiben im Abschnitt 6 vor, in welcher Weise die Stamm-, Kurs- und Verstärkungswagen mit Laufschildern außen und innen zu versehen (§ 93, 3—6), und wie die Wagenabteile in solche für Frauen, Nichtraucher und Raucher einzuteilen sind (§ 91, 9—11). Es dürfte zur Genüge bekannt sein, wie schwer es ist, die richtige Durchführung dieser Bestimmungen, die im Interesse eines geordneten Personenverkehrs liegen, dauernd aufrechtzuerhalten. Immer wieder werden die Bestimmungen über die Anbringung der Laufschilder und die Einteilung der Wagenabteile bei den Personenzügen von den verschiedenen hierfür verantwortlichen Bediensteten (Rangiermeistern, Wagenmeistern, Aufsichtsbeamten, Zugführern usw.) außer Acht gelassen; immer wieder muß durch besondere Verfügungen auf die §§ 91 und 93 der F. V. hingewiesen, die schuldigen Bediensteten zur Rechenschaft gezogen werden.

Ist es nun immerhin noch möglich, dem § 93 der F. V. bezüglich der Laufschilder durch fortwährende Belehrung usw. Geltung zu verschaffen und seine Durchführung sicherzustellen, so ist dies außerordentlich schwer bei dem § 91 der F. V. bezüglich der Einteilung der Personenwagenabteile, wenigstens soweit es sich um stärkere Züge handelt. Bei kurzen, regelmäßig auf einer Strecke pendelnden Personenzügen ist eine einwandfreie, den Bestimmungen entsprechende Einteilung immerhin noch durchzusetzen. Hier achten die Bediensteten auf den Zugbildungsstationen und die solche Züge gewöhnlich auch regelmäßig begleitenden Zugpersonale auf eine einwandfreie, bestimmungsmäßige Einteilung der Abteile. Es liegt dies daran, daß bei solchen kurzen Zügen wegen ihrer geringen Wagenzahl ein Überblick leicht möglich ist, der sofort eine Unregelmäßigkeit feststellen läßt, und daran, daß bei solchen regelmäßig pendelnden Zügen das Zugpersonal gleichsam mit dem Wagenpark verwachsen ist und ihm naturgemäß viel mehr Liebe und Sorgfalt als anderen Zügen angedeihen läßt. Auch bei den D-Zügen ist die Einteilung und deren Übersicht leichter, da bei diesen Zügen, von Ausnahmen abgesehen, die Außen- und Innenbeschilderung des ganzen Wagens auf „Raucher" oder „Nichtraucher" lautet, und hieraus sich auch die Einteilung der Abteile von selbst ergibt. Es kann sich dann nur darum handeln, im Inneren der Wagen bei einzelnen Abteilen besondere Beschilderungen anzubringen, wenn dies erforderlich wird, z. B. für Frauen, oder wenn in einem A. B. Bü. ein Abteil 1. Klasse als „Raucher", das andere als „Nichtraucher" kenntlich zu machen ist. Jedenfalls ist es aber bei den D-Zügen auch bei etwas Aufmerksamkeit und gutem Willen leicht möglich, den Bestimmungen des § 91 der F. V. zu entsprechen.

Anders ist es dagegen bei größeren, weitere Strecken durchlaufenden Personenzügen, Fernzügen usw., bei denen ein Zugpersonal vielleicht alle zwei bis drei Wochen kursmäßig denselben Zug begleitet. Bei solchen, nicht ohne weiteres zu überblickenden, vielleicht 20 oder mehr Personenwagen starken Zügen, ist es für den Zugführer und für die übrigen, die richtige Zusammenstellung des Zuges überwachenden Beamten (Kontrolleure, Zugrevisoren usw.) tatsächlich schwer, die richtige Einteilung der Wagenabteile festzustellen. Bei diesen Zügen kann nur durch besondere Aufschreibungen und Berechnungen die Einteilung gemäß § 91 der F. V. festgelegt

werden. Ich habe aber bisher noch niemals festgestellt, daß von dem Zugpersonal derart eingehend vorgegangen würde. Vielmehr helfen sich die Personale gewöhnlich so, daß sie bei jedem einzelnen Wagen feststellen, ob er für sich richtig eingeteilt ist und beseitigen gegebenfalls Unregelmäßigkeiten an jedem einzelnen Wagen, ohne Rücksicht darauf, ob nun auch das richtige Verhältnis für die Gesamtzahl der Wagen, d. h. den ganzen Zug, besteht, wie es § 91 der F. V. vorsieht. Bei einem derartigen Verfahren kann jedoch das Ergebnis nur ausnahmsweise und zufällig richtig sein.

Um die unbedingt notwendige Ordnung bei der Personenzugbildung auch in die vorgeschriebene Einteilung der Wagenabteile zu bringen, ist es also notwendig, eine Anordnung zu treffen, die das Zugpersonal (Zugführer) zwingt, die richtige Einteilung seines Zuges vorzunehmen oder nachzuprüfen, und die auch die den Personenzugdienst überwachenden Beamten (Kontrolleure, Zugrevisoren usw.) in die Lage versetzt, ohne große Umstände und möglichst rasch die richtige Einteilung örtlich festzustellen. Ein solches Mittel wäre ohne Einführung einer neuen Drucksache durch eine kleine Erweiterung des Personenwagenzettels (§ 62 der F. V.) gegeben. Der Personenwagenzettel ist deswegen für den gedachten Zweck das geeignetste Mittel, weil er den Zugführer so wie so zwingt, den Zug abzugehen und sich die einzelnen Personenwagen näher anzusehen. Er enthält bereits die Nummern der Wagen, ihre Eigentumsmerkmale und ihre Gattungszeichen, erspart mithin die Wiederholung von Angaben, die bei besonderen Aufschreibungen für die richtige Einteilung der Abteile nochmals erforderlich würden.

Der Personenwagenzettel müßte, um dem neuen Zweck ebenfalls gerecht zu werden, folgendermaßen erweitert werden:

schwunden ist oder demnächst doch vollständig verschwinden wird.

Es ist klar, daß der Zugführer durch Ausfüllung der vorgeschlagenen neuen Spalten des Personenwagenzettels einfach gezwungen wird, der richtigen Einteilung der Abteile seines Zuges die größte Aufmerksamkeit zu schenken, und daß dem Zugführer, dem an der Ordnung des von ihm geführten Zuges gelegen ist (und dies ist doch wohl ausnahmslos der Fall), ein Hilfsmittel an die Hand gegeben ist, eine richtige Einteilung ohne besonders zu führende Aufschreibungen zustande zu bringen. Weiter wird es dem Zugführer und den Zugschaffnern ohne weiteres ermöglicht, unterwegs stets nachzuprüfen, ob während des Laufes des Zuges Veränderungen an der Beschilderung der Abteile vorgenommen wurden. Dies ist deswegen von größter Wichtigkeit, weil es durchaus keine Seltenheit ist, daß von Unberufenen die Beschilderungen entfernt oder umklappbare Schilder umgelegt und auf diese Weise beispielsweise Nichtraucherabteile in Raucherabteile umgewandelt werden. Ferner ist es durch diese Aufschreibungen auch den Zugbildungs- und Zugendstationen möglich, nachträglich die richtige Zusammensetzung des Zuges auch bezüglich der Einteilung der Abteile nachzuprüfen und so noch nachträglich in besonderen Fällen Feststellungen, die jetzt garnicht möglich sind, zu machen. Dies ist dadurch der Fall, daß Zugbildungs- und Zugendstation je ein Stück des Personenwagenzettels erhalten. Würde es für nötig gehalten, zeitweise oder dauernd bei den Eisenbahndirektionen eine Nachprüfung vorzunehmen, ob die Bestimmungen des § 91, 1—11 der F. V. beachtet wurden — und diese Nachprüfung wäre m. E. durchaus angebracht —, so wäre nur anzuordnen, daß eine weitere Pause des Personenwagenzettels von dem Zugführer angefertigt und dem Fahr-

Spalten 1—11 wie bisher	12									13
	2. Kl.			3. Kl.			4. Kl.			Bemerkungen
	Abteile im ganzen	davon für Raucher	davon für Nichtraucher	Abteile im ganzen	davon für Raucher	davon für Nichtraucher	Abteile im ganzen	davon für Raucher	davon für Nichtraucher	
zusammen:										

Falls Frauenabteile einzurichten sind, wäre dies nachrichtlich in Spalte 13 (Bemerkungen) oder unter Spalte 12 zu vermerken. Für die erste Wagenklasse wurde keine Spalte vorgesehen, da diese Klasse mittlerweile aus den Personenzügen, um die es sich nach vorstehenden Ausführungen bei der vorgeschlagenen Neuerung fast ausschließlich handelt, verbericht beigefügt würde, ebenso wie es jetzt bereits mit den Befehlen A, den Vorsichtsbefehlen, den Kreuzungsbefehlen usw. geschieht. Auf alle Fälle aber würde durch die vorgeschlagene Maßnahme dem § 91 der F. V. mehr Geltung verschafft, als das jetzt der Fall ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Aufhebung des Generalverkehrsamts.** Das von dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten mit Erlaß vom 21. Juni 1917 beim Eisenbahn-Zentralamt eingerichtete Generalverkehrsamt ist aufgehoben worden. Die von ihm noch zu erledigenden Geschäfte wurden dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin übertragen.

— **Zugverbindungen für die Umleitung von Güterzügen (Umleitungszugverbindungen).** Die Fahrplanbücher für Umleitungsgüterzüge, die bei den westlichen Eisenbahndirektionen seit einer Reihe von Jahren aufgestellt wurden, verursachen erhebliche Arbeit und hohe Druckkosten. Beide stehen in keinem richtigen Verhältnis zu ihrem Nutzen. Der Reichsverkehrsminister hat daher mit Erlaß vom 3. d. M. folgendes bestimmt:

1. Besondere Fahrplanbücher für Umleitungsgüterzüge sind in Zukunft nicht mehr zu drucken.

2. Auf den Strecken, die für Umleitungen erfahrungsgemäß häufiger in Betracht kommen, ist die Zahl der Bedarfszüge so reichlich zu bemessen, daß erforderlich werdende Umleitungen durch das Fehlen solcher Bedarfspläne nicht in Frage gestellt werden. Die Aneinanderreihung der Bedarfspläne der Teilstrecken ergibt den Umleitungsfahrplan.

3. Die hauptsächlich für Umleitungszwecke aufgestellten Fahrpläne können im Fahrplanbuch und im bildlichen Fahrplan einen Zusatz erhalten, der auf den Zweck hinweist, z. B.: 7752, Ferngüterzug nach Bedarf (für Umleitungen).

4. Für Umleitungen über kurze Strecken wird im allgemeinen die Herstellung einer ausreichenden Zahl von Bedarfszügen ohne weitere Vorbereitungsmaßnahmen genügen.

5. Da bei Umleitung des Durchgangsgüterverkehrs über längere Strecken nach dem freien Ermessen der Bahnhöfe, die die Verhältnisse auf den anschließenden Umleitungsstrecken nicht zu übersehen vermögen, leicht Schwierigkeiten entstehen können, so sind für alle solche Fälle, in denen erfahrungsgemäß öfter Umleitungen erforderlich werden können, besondere Vereinbarungen und Anordnungen nötig, die als „Zugverbindungen für die Umleitung von Güterzügen (Umleitungszugverbindungen) — UZV“ zu bezeichnen sind. Für diese Zugverbindungen sind die im Erlaß vom 31. Dezember 1920 — E. IV. 47. 3375 — festgesetzten Zugnummern von 50 001 bis 80 000 zu verwenden. Die Bildung der Nummer der Umleitungszugverbindung aus der Nummer des umzuleitenden Zuges durch Voransetzung der ersten Ziffer wird anheimgestellt.

6. Die für Umleitungen vorgesehenen Bedarfszugfahrpläne sowie die UZV sind bei den Güterzugfahrplankonferenzen zu beraten und spätestens mit der Herausgabe des neuen Fahrplans fertigzustellen. Diese Bedarfsfahrpläne für Umleitungszwecke sind bei Neuaufstellung des Fahrplans nach Möglichkeit zu schonen, ebenso auch bei Benutzung für regelmäßige Züge.

7. Die ausschließlich für militärische Zwecke vorgesehenen Bedarfszüge (M vor der Nummer) — vgl. Erlaß vom 29. Oktober 1920 — E. A. 3433 — sind für Umleitungen nicht zu benutzen, da sie nicht in dem Fahrplanbuch für Güterzüge enthalten sind und da durch sie auch die Güterzüge des öffentlichen Verkehrs stellenweise beeinträchtigt werden.

8. Bei der Verschiedenheit der Verhältnisse wird davon abgesehen, ein einheitliches Muster für Umleitungszugverbindungen vorzuschreiben. Falls nicht besondere Gründe dagegen sprechen, ist aber ein diesem Erlaß beigefügter Vordruck zu benutzen, weil für die Beamten der mittleren Direktionen, die mit den Bestimmungen der westlichen, östlichen und südlichen Direktionen zu arbeiten haben, Einheitlichkeit auch in Bezug auf die äußere Anordnung der Anweisung erwünscht erscheint. Die Vorbemerkungen sind nach dem dem vorbezeichneten Muster beigefügten Verteilungsplan von den Generaldirektionen und Direktionen zu bearbeiten. Es ist bei ihrer Aufstellung zu berücksichtigen, daß mit dem Vorhandensein von Zugleitungen und Oberzugleitungen nicht immer gerechnet werden kann.

9. Die Zugverbindungen können auch bei plötzlichen Streckensperrungen (durch Unfälle und dergleichen) Verwendung finden. Doch wird es sich hier im wesentlichen um die Einhaltung der in Spalte 4 des soeben erwähnten Verbindungsplans (Anzahl der täglich umzuleitenden Züge) vorgesehenen Zugzahlen handeln. Darüber hinausgehende Umleitungen werden bei der Verschiedenheit der Fälle von den Oberzugleitungen zu regeln sein. Es bleibt den Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen überlassen, nach Bedarf Vorbereitungsmaßnahmen nach Erlaß vom 16. September 1920 — E. IV. 41. 1213. — anzuordnen.

10. Die Umleitungszugverbindungen brauchen, falls dadurch eine Verringerung der Druckkosten eintreten sollte, nicht für den Direktionsbezirk zusammengefaßt zu werden, sondern können nach Strecken getrennt aufgestellt werden. Auf die Anbringung besonderer Vermerke in den Fahrplanbüchern am Fuße der Züge, die für die Umleitung in Aussicht genommen sind, kann verzichtet werden. Den Dienststellen und Ämtern sind die UZV nur für die Strecken zu überweisen, die für sie in Betracht kommen. Etwa von den Generalbetriebsleitungen für ihren gesamten Bereich aufgestellte UZV sind in der Regel nur den zugeteilten Direktionen, nicht aber den Dienststellen und Ämtern zu überweisen.

11. In dringenden Fällen haben die Übergangsbahnhöfe, im übrigen im allgemeinen die Zugleitungen und Oberzugleitungen die Umleitungen nach Maßgabe der Umleitungszugverbindungen zu veranlassen. Für alle Umleitungen, die voraussichtlich längere Zeit hindurch erforderlich werden, sind gegebenenfalls besondere Vereinbarungen zwischen den Direktionen und Generalbetriebsleitungen zu treffen.

12. Ein Stück der UZV ist dem Reichsverkehrsminister vorzulegen, je ein Stück ist dem Merkbuch und dem Fahrplanbuch, auf Bahnhöfen mit mehreren Aufsichtsbezirken auch dem Fahrplanbuch eines jeden Aufsichtsbezirks beizugeben. — Die Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen haben, soweit angängig, die vorbezeichneten Regeln bei den Fahrplanarbeiten für den nächsten Sommerfahrplan zu berücksichtigen. Spätestens mit dem nächsten Winterfahrplan sind die Vorschriften bei allen Verwaltungen durchzuführen. Falls sich eine Verbesserung der Umleitungszugverbindungen als zweckmäßig herausstellen sollte, sieht der Reichsverkehrsminister Vorschlägen bis zum 1. September entgegen.

— **Der Ergänzungsetat der Reichsbahnen.** Unter diesem Stichwort schreibt die „D. Allg. Ztg.“: Zum Entwurf des Haushalts der Reichseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1921 wird dem Reichstag ein Ergänzungsetat zugehen, durch den der Reichszuschuß zur Deckung der Mehrausgaben im außerordentlichen Haushalt auf 5646 Millionen festgestellt wird. Außerdem wird im ordentlichen Haushalt ein Zuschuß von 3578 Millionen zu leisten sein. Diesen Riesenzahlen gegenüber ist zu bemerken, daß im Vergleich zu den Bewilligungen für 1920 die Forderungen beim außerordentlichen Haushalt zwar um 1983 Millionen höher angesetzt werden mußten, hingegen im Ordinarium 10 821 Millionen weniger veranschlagt wurden, so daß als Schlußergebnis der Gesamtzuschuß um 7159 Millionen hinter dem Vorjahre zurückbleibt. Ohne Kenntnis der spezialisierten Ausgabenbedürfnisse liegt die Folgerung nahe, daß die gewaltigen ungedeckten Mehraufwendungen im Extraordinarium auf eine gewisse Freigebigkeit in den Bewilligungen zu weiterem Ausbau der Reichseisenbahnen zurückzuführen sind. Diese Annahme ist aber allem Anschein nach nicht zutreffend. Die Steigerung der Mehrausgaben ist vielmehr in der Hauptsache durch die gegen früher sehr in die Höhe gegangenen Gesamtkosten für alle Bauausführungen bedingt. So sind z. B. die Gesamtkosten für die Erweiterung des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin um 31,7 Millionen höher als früher genehmigt, veranschlagt worden. Natürlich kann die Verwaltung der Reichseisenbahn sich nicht darauf beschränken, lediglich bereits begonnene Bauarbeiten fortzusetzen, sondern muß auch dringlichen neuen Ansprüchen Genüge leisten. In dieser Beziehung scheint aber mit äußerster Zurückhaltung verfahren zu sein.

— **Eröffnung der Güternebenbahn Oggersheim-Rheinvorland.** Am 15. November v. J. ist die 7,34 km lange, unter Staatsverwaltung stehende vollspurige Güternebenbahn Oggersheim-Rheinvorland, mit den Stationen Oggersheim, Oppau-Edigheim und Ludwigshafen (Rhein)-Anilinfabrik eröffnet worden. Sie schließt in Oggersheim an die Hauptbahnstrecke Ludwigshafen (Rhein)-Worms an, und es finden auf sie die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen Anwendung. Eisenbahnwagen mit einem Raddruck von mehr als 8000 kg und mit einem größeren festen Radstande als 5,6 m können auf der Nebenbahn nicht befördert werden. Bei der Ladung offener Wagen ist das Lademaß I anzuwenden. In Oppau-Edigheim und Ludwigshafen (Rhein)-Anilinfabrik findet Vieh- und unbeschränkte Güterabfertigung statt. Die Station Oppau-Edigheim dient dem öffentlichen Verkehr, die Endstation Ludwigshafen (Rhein)-Anilinfabrik nur dem Verkehr der Badischen Anilin- und Sodafabrik. Der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr für Oppau-Edigheim wickelt sich wie seither auf der schmalspurigen Nebenbahn Ludwigshafen (Rhein)-Frankenthal-Großkarlbach ab. Fahrzeuge und Gegenstände, die nur auf festen Rampen ver- oder entladen werden können, sind zur Beförderung zugelassen. Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion I Ludwigshafen (Rhein) zugeteilt. Die Oberleitung des Betriebs und der Verwaltung ist der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) übertragen.

— **Bahnsteigmarken.** Zur Verminderung des Verbrauchs von Fahrkartenpappe soll, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz mitteilt, demnächst auf dem Görlitzer Bahnhof in Berlin ein Versuch gemacht werden, statt der bisher üblichen Bahnsteigkarten Metallmarken zur Ausgabe zu bringen, die die Reisenden zum Betreten des Bahnsteiges berechtigen sollen. Die Marken werden etwa die Größe eines Zweimarkstückes haben; sie sind aus Aluminium geprägt und tragen auf der Vorderseite den Aufdruck „Bahnsteigmarke, Berlin Görlitzer Bahnhof“, während die Rückseite der Marke den Reichsadler zeigt. Die Marken, die nur zum Betreten der Bahnsteige des vorgenannten Bahnhofs berechtigen, werden von den Fahrkartenschaltern gegen die Gebühr von 50 ₰ ausgegeben, beim Betreten des Bahnsteigs vorgezeigt und bei dessen Verlassen an der Sperre abgegeben.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet** wird unterm 10. d. M. aus Essen berichtet: Die allgemeine Verkehrslage ist infolge der stark verminderten Aufnahmefähigkeit der Wasserstraßen nicht sehr befriedigend. Auch der bahnseitige Abtransport von den Zechen wird dadurch beeinträchtigt. Der Wasserstand des Rheins geht anhaltend, wenn auch langsam weiter zurück, so daß Kahnraum- und Schleppkraftmangel leider auch auf den Kanälen weiter zunehmen. Welche Schwierigkeiten die Besetzung der Duisburg-Ruhrorter Häfen zur Folge haben wird, ist noch nicht zu übersehen. Die Betriebslage der Eisenbahn gestaltete sich auch in der letzten Woche günstig, so daß es gelang, die Wagengestellung noch weiter um 1000 t zu verbessern. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt 26 642 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 23 369 Wagen (Höchstgestellung am 4. März 24 565). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 135 Wagen. Die Haldenbestände, die am Schluß der Woche 972 564 t betrugen, bleiben in unvermindertem Maße bestehen. Die Kipperleistungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen gingen von 28 573 t weiterhin auf 27 312 t zurück. Der Umschlag der Kanalzechen hat sogar eine wesentliche Einbuße zu verzeichnen, denn im Vergleich zur Vorwoche wurden rund 7000 t weniger, nämlich 23 159 t, umgeschlagen.

— **Der Nordseebäderdienst des Norddeutschen Lloyd** soll im kommenden Sommer im wesentlich erweiterten Umfange betrieben werden. Der Lloyd beabsichtigt, wie früher, seine Fahrten über See von Bremerhaven und Wilhelmshaven nach Wangerooge auch in diesem Jahre Mitte Juni wieder aufzunehmen und bis Mitte September durchzuführen. Die regelmäßigen Fahrten von Bremerhaven über Helgoland nach Norderney, die im Vorjahre auf den Monat August beschränkt bleiben mußten, werden von Ende Juni bis Anfang September an zwei Tagen jeder Woche ausgeführt, Sonntags jedoch nur von Bremerhaven nach Helgoland und zurück. Neu hinzu kommt eine Linie von Bremerhaven über Helgoland nach Borkum, die allerdings vorläufig nur an wenigen Tagen im Juli und August gefahren wird. Die Einrichtung dieser Linie wird gleichzeitig einige Tagesrückfahrten von Borkum nach Helgoland ermöglichen. Alle näheren Angaben sind in dem demnächst erscheinenden Fahrplan für die Seebäderdampfer des Norddeutschen Lloyd, der Interessenten auf Wunsch kostenlos zugestellt wird, enthalten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungs- und Baurat Theodor Richard in Saarbrücken ist zum Oberregierungsbaurat und der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Alfred Prehm aus Potsdam zum Regierungsbaumeister ernannt worden. — Planmäßige Stellen sind verliehen worden: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und Baurat Hesse in Köln; für Vorstände der Eisenbahn - Betriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Ruckes in Magdeburg und Budde in Oppeln; für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Metzkow in Berlin-Grunewald; für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Meth in Oppeln und Janssen in Rheine.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurden in gleicher Diensteseigenschaft in planmäßiger Weise berufen: der Vorstand der Maschineninspektion Weiden Regierungsrat Eugen Konrad an die Materialieninspektion Nürnberg als deren Vorstand und der Vorstand der Werkstätteninspektion II Weiden Direktionsrat Ernst Berg an die Maschineninspektion Weiden als deren Vorstand. — Der mit dem Titel und Rang eines Regierungsrates bekleidete Direktionsrat Andreas Beilhack, Vorstand der Werkstätteninspektion III München ist auf sein Ansuchen in den dauernden Ruhestand versetzt worden.

Österreich.

— **Organisationsänderung.** Um die bestehenden Verkehrsschwierigkeiten einheitlich und wirksam bekämpfen zu können, hat es sich als notwendig erwiesen, die Handhabung aller jener besonderen beförderungsdienstlichen Maßnahmen, durch die die Verkehrsabwicklung ausschlaggebend beeinflußt werden kann, der obersten Leitung des Verkehrsdienstes zu übertragen. Der Bundesminister für Verkehrswesen hat demgemäß das Departement 10a mit dem Wirkungskreise, der den oben gekennzeichneten Angelegenheiten entspricht, aus dem Verbande der kommerziellen Sektion losgelöst und es dem Verbande der Verkehrssektion einverleibt.

— **Erhöhung des Selbstkostensatzes.** Mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. wird unter Aufhebung der Dienstanweisung des Staatsamtes für Verkehrswesen vom 13. April 1920 nachstehendes verfügt: In jenen Fällen, in denen bisher der Selbstkosten- (Regie-) Satz von 4 Hellern für 100 kg und 1 km zu berechnen war, ist, sofern sich nicht die tarifmäßige Fracht billiger stellt, der Einheitssatz von 20 Hellern für 100 kg und 1 km als neuer Selbstkostensatz zu berechnen. Als geringster Frachtsatz sind 2 K, als geringste Frachtgebühr 4 K zu berechnen. In diesen Sätzen ist die Frachtsteuer, sofern die betreffenden Sendungen dieser Steuer unterliegen, als eingerechnet anzusehen. Die Frachtsätze sind für alle Entfernungen kilometrisch (nicht nach Zonen) zu ermitteln. Auf diese Erhöhung des Selbstkostensatzes ist auch beim Abschlusse von Lieferungsverträgen usw. sowie dann Bedacht zu nehmen, wenn bei Erteilung von Begünstigungen der Selbstkostensatz zu wahren ist. Die der Erhöhung des Selbstkostensatzes im Sinne der Bestimmungen des Amtsblattes des Staatsamtes für Verkehrswesen, 18. Stück aus 1920, Nr. 34, entsprechende Erhöhung des Personaleinheitssatzes bleibt einer besonderen Verfügung vorbehalten.

— **Zwangsweise Veräußerung unbezogener Wagenladungen.** Die „Staatskorrespondenz" schreibt: Auf den Wiener Bahnhöfen steht ständig eine große Anzahl von beladener Wagen, die von den Parteien, teils aus Mangel der erforderlichen Einfuhrbewilligung, teils aus anderen Gründen nicht bezogen werden. Die so entstandene Staufracht behindert nicht nur in hohem Maße die Abwicklung des Verkehrs, sondern ruft auch infolge des Stillstehens so vieler beladener Wagen einen empfindlichen Wagenmangel hervor. Die fortdauernde Entziehung einer großen Anzahl von Wagen aus dem Verkehre kann gerade bei den heutigen Verhältnissen auch der Allgemeinheit gegenüber nicht verantwortet werden. Namentlich bilden die aus dem Auslande ohne die erforderlichen Einfuhrbewilligungen eingelangten Zollgutwagen einen großen Teil dieser Staufracht, da diese Wagen vielfach nicht innerhalb der in den Vorschriften über die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren über die Grenzen Österreichs festgesetzten vierzehntägigen Frist zur Wiederausfuhr oder Einlagerung gelangen. In den nächsten Tagen soll daher eine Aufnahme dieser Zollgutwagen erfolgen, um gegen die länger als 14 Tage unbezogen stehenden Wagen mit der Verfallserklärung vorzugehen. Gleichzeitig mit dieser Maßnahme werden Wagenladungen, auch wenn sie einer Einfuhrbewilligung nicht bedürfen, ferner Wagen mit Inlandgütern, die länger als sieben Tage unbezogen stehen, erforderlichenfalls nach vorheriger Verzollung bahnseits der Veräußerung zugeführt werden. Da mit Rücksicht auf den unaufschiebbaren Bedarf dieser Wagen für andere dringende Sendungen die vorherige Benachrichtigung des Absenders oder Empfängers, um weitere Verzögerungen zu vermeiden, untunlich sein wird, muß in diesen Fällen von jeder Benachrichtigung abgesehen werden. Es liegt daher zur Vermeidung der angeführten Zwangsmaßnahmen im eigensten Interesse der Parteien, Wagenladungsgüter, die länger als sieben Tage unbezogen stehen, erforderlichenfalls nach vorheriger Verzollung unverzüglich zu beziehen und zu entladen und rücksichtlich jener Zollgutwagen, die einer Einfuhrbewilligung bedürfen und länger als 14 Tage unbezogen stehen, unverzüglich deren Neuaufgabe behufs Weitersendung in das Ausland oder deren Einlagerung in ein Zollager zu veranlassen.

— **Einführung der 24stündigen Zeitrechnung auf den Staatsbahnen.** Zeitungsmeldungen zufolge wird der am 1. Juni d. J. zur Ausgabe gelangende Fahrplan der österreichischen Eisenbahnen nicht mehr die bisher übliche Angabe der Verkehrszeiten der Züge in der 12-Stunden-Zeitrechnung — 6 Uhr früh bis 5 Uhr 59 Minuten abends und 6 Uhr abends bis 5 Uhr 59 Minuten früh — enthalten, sondern die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge nach der 24-Stunden-Rechnung angeben. Bisher war bekanntlich in den Fahrplänen die Nachtzeit durch Unterstreichung der Minutenziffern kenntlich gemacht, was den Nachteil hatte, daß leicht Verwechslungen unterlaufen konnten. Auch war trotz aller Genauigkeit bei Zusammenstellung und Überprüfung der Aushängefahrpläne und Kursbücher das Übersehen eines Nachtstriches nicht ausgeschlossen, was dann zu sehr unliebsamen Folgen führen konnte.

Es ist zu erwarten, daß sich die Bevölkerung rasch in der neuen Fahrplanzeit zurechtfinden wird, die für die Fahrpläne eine wesentliche Vereinfachung bedeutet und in vielen Ländern bereits eingeführt ist. Die Anregung zur Einführung der 24-Stundenzeit im Eisenbahnverkehr ist von der Generaldirektion der Südbahngesellschaft auf der letzten europäischen Fahrplankonferenz in Bern durch einen Antrag gegeben worden, mit welchem die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen als geschäftsführende Verwaltung der internationalen Fahrplankonferenz ersucht wurde, den Regierungen jener Staaten, welche noch an der zwölfstündigen Tages- und Nachtzeit festhalten, die Einführung der 24-Stundenrechnung, wenigstens im Eisenbahnverkehr, zu empfehlen.

— **Abbau der Behinderungen des Reiseverkehrs.** Bei Beratung des Staatsvoranschlages im Nationalrat führte der Bundesminister für Inneres folgendes aus: Was die Frage des Reiseverkehrs anbelangt, so wird der Verkehr über unsere Grenzen durch die geltenden Reisevorschriften, wonach von jedem Reisenden Paß und Sichtvermerk gefordert werden, stark und vielleicht mitunter in einer über das sachlich an sich notwendige Maß hinausgehenden Weise behindert. Österreich hat jedoch diese Vorschriften nur notgedrungen erlassen, nachdem alle anderen Grenzstaaten ihm auf diesem Wege vorangegangen waren. Im Interesse der Hebung des Verkehrs mit Deutschland ist das Bundesministerium für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehrswesen nach Kräften bemüht, die Paßbehandlung an den österreichisch-deutschen Übergangsstellen zu erleichtern. Der Touristenverkehr soll soweit als irgend möglich von den durch die Reisevorschriften gegebenen Behinderungen befreit werden. Zu diesem Zweck wurden bereits durch das Bundesministerium für Äußeres bei der deutschen und italienischen Regierung Schrite unternommen. Das Ministerium für Inneres ist überhaupt bestrebt, die gegenwärtigen Beschränkungen der Freizügigkeit nach Möglichkeit abzubauen, von dem Grundsatz geleitet, daß Österreich als kleiner, wirtschaftlich schwacher Staat auf den Verkehr mit dem Ausland angewiesen ist und alles daransetzen muß, möglichst bald zur vollen Freizügigkeit, wie sie vor dem Kriege geherrscht hat, zurückzukehren. Die Beratungen der letzten Pariser Verkehrstagung berechtigen zu der Hoffnung, daß sich auch die anderen Staaten bereitfinden werden, den Weg des Abbaues der Verkehrsbeschränkungen zu betreten, und daß das System der Verkehrserleichterungen auf den nahe bevorstehenden weiteren internationalen Tagungen einen Ausbau erfahren wird.

Wegen Regelung des Sommerreiseverkehrs im Jahre 1921 wurden Verhandlungen mit den Ländern bereits vor längerer Zeit eingeleitet. Das Bestreben geht dahin, die Reisebeschränkungen als solche und insbesondere die Schwierigkeiten an den Grenzen abzubauen. Hingegen wird auf die Möglich-

eit von Einschränkungen des längeren Aufenthalts in Gemeinden, wo Wohnungsmangel herrscht oder wo die Ernährungsverhältnisse besonders ungünstige sind, im Interesse der einheimischen Bevölkerung noch kaum verzichtet werden können.

— **Teilweise Einstellung des Eisenbahngüterverkehrs.** Vor kurzem wurde eine Sperre des Eisenbahnverkehrs von Norden nach Süden vorgenommen, um die Stauung der Güter, namentlich auf den Strecken der Südbahn, zu überwinden. Die Maßregel war von Erfolg begleitet und wahrscheinlich dürfte binnen kurzer Zeit der Verkehr in der Richtung Nord-Süd wieder voll aufgenommen werden. Dagegen ergab sich eine neue Stockung auf den Strecken von Wien nach dem Westen, da der Verkehr nach und von Deutschland über Passau und der südslawische Verkehr eine starke Belebung erfahren hat. Deshalb dürfte für einige Tage der Güterverkehr auf den Strecken von West nach Ost gesperrt werden. Ausgenommen bleiben Lebensmittel, Kohle, Koks, Erdöl, Druckpapier, Saatgut und Eisenbahndienstmaterial. Man hofft, daß die Stockung bald überwunden und demnächst der Verkehr auf allen Linien im gesamten früheren Umfange wieder hergestellt werden wird.

— **Erleichterungen in der zollamtlichen Abfertigung von Ausfuhrgütern.** Bisher mußten Ausfuhrsendungen, die in Wien und in sonstigen Stationen am Sitz eines Zollamtes zur Aufgabe gelangten, vor der Aufgabe der Beschau durch das Zollamt unterzogen werden, während dort, wo sich kein Zollamt befindet, die Prüfung auf die Ausfuhrfähigkeit durch das Bahnamt der Versandstation vorgenommen wurde. Zur Beseitigung einer ungleichmäßigen Belastung der Ausfuhrgüter durch Zustreifkosten u. dgl. wurde nun allgemein, also auch für Wien, verfügt, daß Ausfuhrgüter von der Versandstation auf ihre Ausfuhrzulässigkeit zu prüfen sind und eine vorherige zollamtliche Abfertigung künftig unterbleibt. In Fällen der Ausfuhr von Waren in Teilsendungen auf Grund einer Ausfuhrbewilligung obliegt dem Versender, jede Teilmenge auf dem Rücken der Ausfuhrbewilligung selbst abzuschreiben. Demnach sind künftighin Ausfuhrwaren vor der Aufgabe ins Ausland dem Zollamte nicht mehr zu stellen und auch nicht mehr im Wege der Hausbeschau zur Abfertigung zu bringen. Zur Hintanhaltung von Mißbräuchen ist für eine wirksame, die Interessen der Exporteure aber in keiner Weise beeinträchtigende Aussicht Vorsorge getroffen. In der Notwendigkeit der Einholung von Ausfuhrbewilligungen für Vertsware tritt eine Änderung natürlich nicht ein.

— **Schnellzug Wien-Tarvis (Rom).** Nach einer Mitteilung der Betriebsdirektion der Südbahn verkehrt seit 10. März der Schnellzug Wien-Leoben-Villach-Tarvis (Rom) Nr. 1/1101, Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 45 Min. früh, wieder jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend und der Gegenzug Nr. 1102/2 seit 11. März wieder. Er kommt jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 9 Uhr 40 Min. abends in Wien-Südbahnhof an.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde: dem Ministerialsekretär im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Walter Flenk der Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** In der letzten außerordentlichen Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn wurden, wie die Tagesblätter in Wien berichten, die von der Verwaltung gestellten, aus den bisherigen Veröffentlichungen bekannten Anträge genehmigt. Eine an die Verwaltung gerichtete Anfrage über die finanzielle und rechtliche Lage der Aktionäre und Prioritätenbesitzer der Gesellschaft beantwortete Präsident Dr. Rudolf Sieghart in folgender Weise:

„Der Zustand, den dieses Übereinkommen schafft, ist unter den Umständen den letzten zwei Jahren voller Rechtlosigkeit und voller Zinsenlosigkeit vorzuziehen. Aktionäre und Prioritätenbesitzer sehen nunmehr endlich wieder festes Land. Ich glaube, daß dies eine nicht hoch genug einzuschätzende Tatsache ist. Die Verhandlungen mit der tschecho-slowakischen Regierung, die sich über ein Jahr hinzogen, gelangten unter keinem glücklichen Stern zum Abschluß. Die tschecho-slowakische Regierung hatte durch das Gesetz vom 22. Dezember 1920 sich selbst die Befugnis erteilt, jede Privatbahn auf dem Gebiete der tschecho-slowakischen Republik zu verstaatlichen. Dieses Gesetz bezog sich wohl in erster Linie auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und war geeignet, dem durch die Verfügungen der Regierung geschaffenen tatsächlichen Zustande die gesetzliche Grundlage zu geben. Wir standen nun vor der Frage, ob wir streng an dem früheren Rechtsstandpunkte festhalten und dadurch eine sich bietende günstige Gelegenheit gegebenenfalls gänzlich in den Wind schlagen oder uns aufs Gebiet von Verhandlungen mit der tschecho-slowakischen Regierung begeben wollen, ehe sie von der ihr durch die Gesetzgebung verliehenen scharfen Waffe amtlichen Gebrauch machte. Wir haben uns für den Verhandlungsweg entschieden, angesichts des überaus unsicheren Zustandes, den der Friedensvertrag für alle durch die neue Ordnung der Dinge Betroffenen geschaffen hat, von der Erwägung geleitet, daß eine durch Vergleich erzielte, bis zum Juli 1919 rückwirkend gestaltete Wiederaufnahme des Verzinsungs- und Tilgungsdienstes einer unabsehbaren Reihe von Prozessen vorzuziehen sei, die bestenfalls zu Urteilen führen könnten, deren Vollstreckbarkeit gegen den beatus possidens, gegen den tschecho-slowakischen Staat, überaus zweifelhaft sein würde.

Was die Silberprioritäten betrifft, so mußten wir uns vor Augen halten, daß, seit es in Österreich und Ungarn eine Kronenwährung gab, die Silberprioritäten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn niemals anders als im Verhältnis ein Silbergulden = 2 K eingelöst worden waren, auch in den Kriegsjahren nicht, wo sich doch schon ein erhebliches Agio des Silbers gegenüber dem Papiergelde entwickelt hatte. Niemals war gegen diese Einlösungsform der geringste Widerspruch erhoben worden. Von der tschecho-slowakischen Regierung nunmehr wirkliches Silber oder den entsprechenden Mehrwert zu erlangen, war unter diesen Umständen trotz aller Bemühungen nicht durchzusetzen. Nicht ganz so stand die Sache bei den Markprioritäten. Ich möchte hier zunächst einen Irrtum richtigstellen, der in der Öffentlichkeit, namentlich in der deutschen Presse vielfach Verbreitung gefunden hat und zu ganz unverdienten und unbegründeten Einwendungen gegen den vorliegenden Vergleich geführt hat. Es wird nämlich viel fach angenommen, daß die Markprioritäten einen Goldanspruch hätten. Nichts kann unrichtiger sein. Der Text der Prioritätenobligationen spricht ausdrücklich von „Mark deutscher Reichswährung“. Damit ist der Anspruch des Gläubigers klar umschrieben: er hat Mark der jeweils geltenden deutschen Reichswährung zu bekommen. Kein Mensch vermag zu behaupten, daß die Mark, die heute im Deutschen Reiche umläuft, eine goldgedeckte Note und in ihrem Werte dem Golde gleichzustellen ist. Es war doch von vornherein keinesfalls zu erwarten, daß ein fremder Staat, der auf deutsche Reichswährung lautende Schuldverpflichtungen einer Privatgesellschaft ablösen sollte, die Gläubiger dieser Gesellschaft auf der Grundlage einer höherwertigen Währung zu entschädigen verpflichtet wäre, als sie das Deutsche Reich seinen Bürgern darbietet. Von Gold kann also wohl nicht die Rede sein.

Wird einmal dieser Irrtum ausgeschaltet, so gestaltet sich die ganze Frage viel einfacher. Unzweifelhaft ist der Anspruch des Prioritätsgläubigers auf Zahlung in Mark; aber dieser Anspruch richtet sich zunächst gegen die Gesellschaft, und die Gesellschaft ist zahlungsunfähig. Alle Bemühungen, die Nachfolgestaaten aus dem Titel der Garantieverpflichtung heranzuziehen, waren vergeblich. Jeder Staat hat eine solche Verpflichtung glatt abgelehnt und der unklare Text des Friedensvertrags hätte uns als letztes Mittel nur die Anrufung eines Schiedsrichters des Völkerbundes gewährt. Gegenüber dieser theoretischen Möglichkeit steht die praktische Erwägung, daß dem Markprioritätenbesitzer auf der anderen Seite, und zwar zu einem Umrechnungskurse in tschecho-slowakischer Währung, der ziemlich genau dem jetzigen Kursverhältnis in der Markwährung entspricht, neue Rechte gewährt werden gegenüber einem durch die Friedensverträge nicht belasteten Staatswesen mit einer Valuta, die gegenwärtig der des Deutschen Reiches ungefähr gleichwertig ist. Es gibt eben keinen Vergleich, bei dem nicht jeder Teil von seinen ihm berechtigt erscheinenden Ansprüchen etwas nachlassen muß. Dies kann um so leichter geschehen, wenn dieser Anspruch praktisch kaum verwirklicht werden kann.

Ich möchte nun in die Erörterung jener Bedenken eintreten, die dahin gehen, daß beim Vergleich die Aktionäre gegenüber den Prioritätsgläubigern schlecht weggekommen seien. Ich bin weit entfernt, zu bestreiten, daß die Aktionäre beim ganzen Lauf der Dinge vorerst nicht gut fahren. Ich kann Ihnen aber versichern, daß nach meiner Kenntnis der Dinge schlechterdings für die Aktionäre nicht mehr erreicht werden konnte. Während des Krieges erhielten die Aktionäre normal 16 K. für die Aktie abzüglich der Couponstempelgebühr. Dann wurde durch zwei Jahre jede Dividendenzahlung eingestellt, und nun bietet die tschecho-slowakische Regierung an, vorschußweise die Beträge zur Verfügung zu stellen, damit rückwirkend vom 1. Juli 1919 ab und weiterhin eine Jahresdividende von 16 ungarischen Kronen bezahlt werden kann. Hätte dieses Angebot, worüber hinauszugehen die tschecho-slowa-

kische Regierung sich entschiedenst wehrte, abgelehnt werden sollen? Und was dann? Aus dem Titel der Garantie war eine Zahlung weder von Ungarn, noch von Österreich, noch von der Tschecho-Slowakei in gütlichem Wege zu erzielen. Es hätte allerdings der Weg offengestanden, das Angebot des tschecho-slowakischen Staates, vorschußweise Beträge für eine Dividende von 16 ungarischen Kronen zu leisten, zurückzuweisen, um den Versuch zu machen, die Zahlung höherer Beträge von irgendeinem der Staaten aus dem Titel der Garantielast zu erzwingen. Aber diese Möglichkeit steht ja offen, auch ohne daß von dem heroischen Mittel Gebrauch gemacht wird, das Anerbieten des tschecho-slowakischen Staates abzulehnen, denn trotz der vorschußweisen Zahlungen durch den tschecho-slowakischen Staat für Zwecke der Dividenden bleibt, kraft ausdrücklicher Vereinbarung, der Rechtstandpunkt der Gesellschaft und der Aktionäre wegen der Zahlungsverpflichtung des tschecho-slowakischen Staates aus dem Titel der Konzessionen überhaupt sowie wegen der Währung hinsichtlich des Nennwertes, der Dividenden, der Verzinsung und Tilgung der Aktien vollkommen unberührt. Es ist also die rechtliche Lage der Aktionäre gegenüber jener, wie sie vor der Vereinbarung gestanden hat, in keiner Weise verschlechtert. Neu hinzugekommen ist das Anerbieten des tschecho-slowakischen Staates, Beträge vorzuschießen, aus denen den bisher dividendenlosen Aktien eine Dividende von 16 ungarischen Kronen bezahlt werden kann. Wir haben uns nun nicht für berechtigt erachtet, da eine darüber hinausgehende Zusicherung der tschecho-slowakischen Regierung augenblicklich nicht zu erzielen war, das die Lage der Aktionäre in keiner Weise beeinträchtigende Angebot der tschecho-slowakischen Regierung zurückzuweisen. Da eine Umwandlung der Aktien gegenwärtig überhaupt nicht in Frage steht, greift der Aktionär, der seine fälligen Coupons in ungarischen Kronen in Empfang nimmt, nach keiner Richtung der Zukunft vor. Wir wollen nur die Erwartung aussprechen, daß es weiteren Verhandlungen mit der tschecho-slowakischen Regierung, für die das Tor offengehalten wurde, gelingen wird, für die Aktionäre ein besseres finanzielles Ergebnis zu erzielen."

Der Präsident legt sodann ausführlich dar, daß die tschecho-slowakische Republik für die Verzinsung und Tilgung der auf tschecho-slowakische Kronen umgewandelten Prioritätsobligationen bürgt, ferner für den Fall der Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Selbst- und Alleinzahlung dieser Schuldtitel übernimmt und bemerkt zum Schluß: „Wir können historisch Geschehenes nicht ungeschehen machen, wir waren in einer Lage, aus der man ohne Opfer nicht herauskommen konnte. Ich glaube, daß es gelungen ist, diese Opfer auf ein durchaus erträgliches Maß zu verringern. Viele andere Interessenten haben weit mehr aufgeben müssen. Eine sichere Gegenwart ist immerhin besser als eine unsichere Zukunft."

— **Errichtung einer Autoverkehrslinie.** Um den Anschluß der Ortschaften Dittersbach, Hohenleipa, Herrnskretschen (böhmisch-sächsische Schweiz) mit der an der Hauptbahn-Strecke liegenden Stadt Böhm.-Kamnitz zu ermöglichen und um zwischen der Bahnstation Böhm.-Kamnitz und den oben angeführten Gemeinden eine regelmäßige und schnelle Verbindung zu schaffen, wird die Errichtung eines Autoomnibusverkehrs auf der Strecke Böhm.-Kamnitz-Dittersbach-Herrnskretschen für kommendes Frühjahr geplant.

Ungarn.

— **Zusammenfassung mehrerer Abteilungen bei der Direktion der Staatsbahnen.** Der bedauerliche Umstand, daß das Eisenbahnnetz Ungarns infolge des ungerechten Trianoner Friedensabschlusses auf ein Drittel des früheren Bestandes zusammengeschrumpft ist, veranlaßte die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen dazu, mehrere Sektionen mit ähnlichem Wirkungskreise zusammenzufassen, und dadurch eine Verminderung der Angestellten und auch der sachlichen Ausgaben zu erzielen. Diese Reorganisation wird stufenweise durchgeführt. Der erste Schritt in dieser Richtung wurde bereits gemacht, indem in der kommerziellen Hauptabteilung die Sektionen Nr. IX, X und XI zu einer einzigen Sektion verschmolzen wurden. Weitere Zusammenfassungen stehen bevor.

— **Einstellung des Güterverkehrs auf den Linien der Staatsbahnen.** Laut einer Mitteilung der Staatsbahndirektion wurde wegen außerordentlichen Kohlenmangels der Güter- und Eilgutverkehr sowohl für Stückgut als auch für Wagenladung vom 26. Februar an auf sämtlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen bis auf weiteres eingestellt. Eine Ausnahme bilden Lebensmittel, Sanitätsmaterial, Kohlen und Brennholz, die zur Beförderung von Gütern erforderlichen Ladegeräte, Leichen und Särge. Unterwegs befindliche Güter wurden weiterbefördert. Die von der Direktion bis zum 24. Februar ausgegebenen Transportbewilligungen sind auf die Dauer der Verkehrsbeschränkung ungültig.

— **Regelung des ungarisch-südslawischen Eisenbahnverkehrs.** Gegenüber der von Belgrader Blättern verbreiteten Nachricht, nach der die Aufnahme des ungarisch-südslawischen Eisenbahnverkehrs von ungarischer Seite verzögert werde, stellt das Ungar. Telegr.-Korresp.-Büro fest, daß am 21. Oktober v. J. in Paris ein Übereinkommen zwischen Ungarn und Südslawien über die beiderseitige Aufnahme des Personen- und Frachtverkehrs zustande kam. Dieses Übereinkommen wurde am 3. Dezember v. J. von der ungarischen Regierung genehmigt, während die Genehmigung seitens Südslawiens bis zum heutigen Tage nicht erfolgt ist. Weitere Verhandlungen in dieser Angelegenheit wurden dann in Szabadka gepflogen, wo die grundsätzliche Vereinbarung getroffen wurde, daß der Eisenbahnverkehr am 1. Februar d. J. wieder aufgenommen werden soll. Zur Besprechung technischer Fragen machten die ungarischen Staatsbahnen den Vorschlag, am 17. Januar d. J. eine neue Zusammenkunft in Szabadka zustandezubringen; die Einladung wurde aber von der südslawischen Regierung abgelehnt. Alle Versuche Ungarns zur Wiederaufnahme des südslawischen Eisenbahnverkehrs blieben erfolglos.

— **Der Zugverkehr zwischen Miskolcs und Hidasnémeti.** Die Direktion der Staatsbahnen wird — abweichend vom ursprünglichen Plan — ein zweites Personenzugpaar zwischen Miskolcs und Hidasnémeti in Verkehr stellen. Infolgedessen stehen dem Reisenden nach Oberungarn täglich zwei Zugpaare zur Verfügung.

— **Zur Hebung des Fremdenverkehrs** werden von der Regierung jetzt schon Vorarbeiten in die Wege geleitet. Sie beziehen sich in erster Reihe auf die Einführung mehrerer neuer Schnell- und Personenzüge.

— **Die Übertragung von Ausfuhrbewilligungen.** Der Finanzminister hat eine Verordnung erlassen, wonach die Überlassung von Ausfuhrbewilligungen an andere Personen, insbesondere aber der Handel mit solchen, ein Mißbrauch ist, der neben den strafrechtlichen Folgen auch die Nichtigkeit (Annulierung) der Ausfuhrbewilligung nach sich zieht. Die Erlaubnis zur Übertragung von Ausfuhrbewilligungen muß bei der Behörde nachgesucht werden, die die Bewilligung ausgestellt hat.

— **Einstellung der Güteraufnahme.** Die Direktion der Staatsbahnen hat die Güteraufnahme der für die Stationen der Strecke Békéscsaba-Szeged bestimmten Sendungen bis auf weiteres eingestellt.

— **Fahrplankonferenz in Budapest.** Bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen werden demnächst in Sachen der Umänderung der Fahrpläne Beratungen gepflogen werden, an denen die Abordnungen sämtlicher Betriebsleitungen teilnehmen. Die Einstellung weiterer Personenzüge in den Verkehr wird von der zur Verfügung stehenden Kohlenmenge abhängen.

— **Regelung der Einfuhr von Vieh und tierischen Produkten.** Nach einer Verordnung des Ackerbauministers dürfen lebende Tiere aus dem Auslande nur auf Grund einer tierärztlichen Kontrolluntersuchung eingeführt werden. Die Einfuhr von Tieren mit gespaltenen Klauen (Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen) aus den besetzten Gebieten ist nur mit besonderer Erlaubnis des Ackerbauministers gestattet. Zur Einfuhr einhufiger Tiere (Pferde, Esel, Maultiere) ist keine besondere Bewilligung erforderlich, doch werden die Pferde einer Molleinprobe unterworfen. Tierische Rohprodukte und seuchenverbreitende Gegenstände werden nur nach vorheriger veterinärpolizeilicher Behandlung eingelassen. Aus Rußland, Polen und Belgien ist die Einfuhr unbedingt verboten. Aus Bulgarien, Serbien und Griechenland ist sie an die Erlaubnis des Ministers gebunden.

— **Einsetzung der Britisch-Ungarischen Handelskammer.** Unter dem Vorsitz des Grafen Albert Apponyi und in Anwesenheit des englischen Hochkommissars Hohler fand die Einsetzung der Britisch-Ungarischen Handelskammer statt. Die Generalversammlung wurde bei reger Beteiligung der politischen und finanziellen Kreise der Hauptstadt im Namen des vorbereitenden Komitees vom Abgeordneten Sándor eröffnet. Der Vorsitzende führte in seiner Rede aus, daß die Kammer berufen sei, dem wirklichen Frieden Dienste zu leisten. Ungarn wolle sich mit allen Waffens des Friedens

n den Dienst der berechtigten Bestrebungen stellen. Indem wir — fuhr der Redner fort — unter jenen, die uns ihre freundschaftliche Rechte entgegenstreckten, in erster Reihe die mächtige britische Nation begrüßen können, so fühlen wir uns in unserer Zuversicht bestärkt, daß wir einen würdigen Platz in der Reihe der Kulturvölker wieder einnehmen werden. Sodann wurde Graf Albert Apponyi unter stürmischem Beifall zum Präsidenten der Kammer gewählt. Dieser hielt sodann in englischer Sprache eine Eröffnungsrede, in der er auf die wirtschaftliche und politische Bedeutung der neuen Kammer hinwies, um die volkswirtschaftlichen Verbindungen mit dem britischen Reiche zu vertiefen. Hierauf begrüßte der englische Hochkommissar Hohler die Kammer, indem er der Hoffnung Ausdruck gab, daß diese wirtschaftliche Verbindung von vorteilhaften Erfolgen begleitet sein werde. Schließlich begrüßte im Namen der ungarischen Regierung Legationsrat Wilhelm v. Pruttkay die neue Kammer, worauf der aus 50 Mitgliedern bestehende Präsidialrat gewählt wurde.

— **Vorläufiges Handelsübereinkommen zwischen Ungarn und Polen.** Die polnisch-ungarischen Wirtschaftsverhandlungen wurden auf der beabsichtigten Grundlage für beide Teile mit vorteilhaftem Ergebnis beendet. Es wurde ein nach sechs Monaten ablaufendes Handelsübereinkommen abgeschlossen.

— **Die Beförderung oberschlesischer Kohle** nahm am 1. Januar d. J. ihren Anfang. Bisher sind 78 Wagen Koks aus Oberschlesien angelangt. Den größten Teil dieser Sendungen erhielten die ungarischen Hüttenwerke, die schon seit Monaten ihren Betrieb wegen Kohlenmangels einstellen mußten. Unabhängig von den deutschen Kokssendungen hat die Rimamurányer Eisenwerk A.-G. ein Abkommen mit der tschecho-slowakischen Republik getroffen, das dem Werk auf Grund einer Gegenleistung eine größere Menge Koks sichert, so daß auch die Rimamurányer Werke ihren Betrieb wieder aufnehmen können.

— **Der Postanweisungsverkehr zwischen Deutschland und Ungarn.** Nach einer Ministerialverordnung werden Postanweisungen aus Ungarn nach Deutschland wieder zugelassen. Der Höchstbetrag ist einstweilen auf 500 ℳ für die einzelne Postanweisung beschränkt. Der Höchstbetrag einer Postanweisung aus Deutschland nach Ungarn ist auf 4000 K. erhöht worden.

Niederlande.

— **Vlissingen-Queenborough.** Die Volksvertretung hat einen Gesetzentwurf genehmigt, durch den die Regierung ermächtigt wird, die 4000 im Besitz der Eisenbahngesellschaften befindlichen Aktien der Dampfschiffgesellschaft „Zeeland“ zu pari zu übernehmen (1 000 000 fl.) und dieser Gesellschaft einen Vorschuß von 2 400 000 fl. zu gewähren. Hierdurch ist vorläufig das Weiterbestehen der auch für Deutschland wichtigen Vlissinger Verbindung mit England gesichert. Nach der Meinung der Eisenbahngesellschaften ist eine Fortsetzung des Betriebes von Vlissingen aus aus eisenbahnwirtschaftlichen Gründen nicht zu verteidigen, so daß — weil die Eisenbahngesellschaften mit ihren 4000 Aktien über die Hälfte des Aktienkapitals verfügten — entweder die Liquidation der Schiffahrtsgesellschaft oder die Verlegung des Betriebssitzes nach Hoek van Holland drohte. Hieraus würden für die Provinz Zeeland beträchtliche Nachteile entstehen, und daneben sprechen auch geschichtliche und patriotische Gründe bei dem Antrag der Regierung mit. Für das Reich bildet diese Hilfeleistung voraussichtlich keinen finanziellen Vorteil.

— **Nebenbahnen in Zeeuwsch Vlaanderen und auf Zuid Beveland.** Gesetzentwürfe sind eingereicht betreffend Erhöhung des zinslosen Reichsvorschusses für Nebenbahnen in Zeuwsch Vlaanderen um 400 000 fl. und betreffend Enteignung der für die Nebenbahnen auf Zuid Beveland benötigten Grundstücke.

Uebrige europäische Länder.

— **Die dänischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1919/20.** (1. April bis 31. März.) Das Betriebsjahr brachte ebenso wie die drei vorausgehenden Jahre den dänischen Staatsbahnen Verluste. Diese Verluste, 1916/17 mit 1,8 Millionen Kronen beginnend, wuchsen in den weiteren Jahren auf 10,3 und 16,1 Millionen und erreichten endlich im Berichtsjahre bei 138,7 Millionen Einnahmen und 164,3 Millionen Ausgaben die Höhe von 25,6 Millionen Kronen. Auf das Bahnkilometer bezogen sind die betreffenden Zahlen 63 629, 75 388 und 11 759 Kr. Mit diesem betrüblichen Ergebnis für 1919/20 befindet sich die dänische Staatsbahn in Gesellschaft der meisten europäischen Bahnen. Der Grund liegt in den Nachwirkungen des Weltkrieges, in dem sinkenden Geldwert, in der Steigerung der Preise der Rohstoffe und der Arbeitskräfte, vielleicht auch im Rückgang der Arbeitsleistung des Personals nach der starken Ausnutzung der Kriegsjahre. Solange diese Kriegsfolgen nicht verschwinden, versprechen sich die dänischen Staatsbahnen selbst bei sehr hohen Tarifen kein befriedigendes Betriebsergebnis. Das ungünstige Ergebnis war auch mit hervorgerufen durch Lohnerhöhungen infolge des Gesetzes vom 12. September 1919.

Die Beschaffung von Brennstoffen war im Berichtsjahre durch die schwierigen Verhältnisse des englischen Kohlenmarktes sehr erschwert. Die Kohleneinfuhr von Deutschland war so gut wie eingestellt. Es wurde daher an amerikanischen Bezug gedacht, da aber auch hier Schwierigkeiten auftraten, kamen nur kleine Mengen amerikanischer Kohle zur Anlieferung. Die Einkaufspreise der Kohle wechselten zwischen 105 und 175 Kr. für die Tonne und betrug im Mittel 124 Kr. gegen 120 im Vorjahre. Verbraucht wurden etwa 330 000 t. Die Ausgabe für die verbrauchte Tonne Kohle hat sich seit 1913/14 ungefähr versechsfacht.

Die Materialpreise in Öre auf das Kilogramm waren 1919/20 (in Klammern 1913/14) Stangeneisen 57 (12), Flacheisen 63 (15), Gußeisen 84 (29), Bremsklötze 56 (22), Radbandagen aus Tiegelstahl 85 (28), dgl. aus Martinstahl 61 (15), Eichenplanken 42 (12), Föhrenplanken 11 (10), kupferne Feuerbüchsenplatten 251 (174), Zylinderöl 112 (53), Beleuchtungsmineralöl 85 (24). Die Preise sind gegen das Vorjahr (vgl. Jahrg. 1920. S. 906 d. Ztg.) teilweise sehr gefallen. Der Mittelpreis für Stahlschienen, vor dem Weltkriege 89 Kr. die Tonne, ist wie im Vorjahre 269 Kr. geblieben, der für ungetränkte dänische Schwellen, früher 4,16 Kr. das Stück, 9 Kr. wie im Vorjahre. Im Berichtsjahre fand eine weitere Erhöhung der Tarife statt auf Grund des Gesetzes vom 4. Oktober 1919; sie trat im Ortsverkehr am 15. Oktober, im Durchgangsverkehr am 1. November in Kraft und hat die Erwartung, daß sie ungefähr 15 Millionen Kronen einbringen sollte, nicht enttäuscht. Nach bisherigen starken Zugeinschränkungen fand am 1. Oktober 1919 eine Fahrplanerweiterung statt, die die täglich gefahrenen Personenzugkilometer von 19 842 auf 22 001 km brachte. Die Arbeitszeit bei den Maschinenwerkstätten wurde mit Beginn des Berichtsjahres von 49,5 auf 48 in der Woche herabgesetzt, was eine Verringerung der Leistung zur Folge hatte. Wie schon das Vorjahr, stand auch das Berichtsjahr im Zeichen wachsender Lohnforderungen. Die Stundenlöhne für Handwerker und ungelernte Arbeiter standen 1918/19 noch auf 135 und 124 Öre, im Januar 1920 auf 228 bzw. 218. Das fest angestellte Staatsbahnpersonal hat sich vom Vorjahre bis zum Ende des Berichtsjahres von 15 850 auf 16 714 vermehrt. Die wirkliche Länge der vom Staate betriebenen Eisenbahnen ausschl. Hafenbahnen war bei Beginn des Berichtsjahres 2108 km und hat sich im Laufe des Jahres nicht vermehrt. In Dänemark gibt es außer den Staatsbahnen noch 2226 km Privatbahnen. Die vom Staate betriebenen Wasserüberfahrten hatten mit Ausnahme der außer Betrieb befindlichen Linie Korsör-Kiel am Ende des Berichtsjahres 170 km Länge und 32 Fähren und Schiffe. Die Anzahl der Lokomotiven war 651 (i. Vorj. 624), die Anzahl der Zugkilometer 12,14 (11) Millionen, der Personenkilometer 1,16 (1,02) Milliarden, der Tonnenkilometer 796 (676,7) Millionen. An Einnahmen wurden aus dem Personenverkehr 55,3 (40), aus dem Güterverkehr 77,2 (47,6) Millionen Kronen erzielt. Die Staatsbahnen haben im Berichtsjahre ihr bisher größtes und ernstestes Eisenbahnunglück erlebt, das Eisenbahnunglück bei Vigerslev am 1. November 1919, bei 40 Toten und einer großen Anzahl von Verwundeten. Bei einer Reihe unglücklicher Umstände bildete fehlerhafte Blockbedienung die Hauptursache. Dr. S.

— **Amerikanisches Urteil über das elektrische System der schwedischen Riksgränsbahn.** Eine amerikanische Fachgröße, Ingenieur F. H. Shephard der Westinghouse Electrical Manufacture Comp., an der Spitze eines amerikanischen Studienausschusses, der auch noch Deutschland und die Schweiz besuchen soll, hat Schweden bereist und sich bewundernd über die elektrischen Einrichtungen der schwedischen Riksgränsbahn ausgesprochen. Auch die besten amerikanischen Bahnen, sagt Shephard in nicht ganz gewöhnlicher Überwindung der amerikanischen Neigung, nur das eigene als das beste und größte anzuerkennen, stehen der schwedischen Bahn weit nach. Die Schweden rühren nach seiner Ansicht nur zu wenig die Trommel, und es sei daher der hohe Standpunkt Schwedens auf dem Gebiete der Elektrisierung über dem Ozean außer in den engsten Fachkreisen viel zu wenig bekannt. Was Ingenieur Shephard an dem schwedi-

schen System am meisten ansprach, ist dessen Ausdehnungsfähigkeit, d. h. es besitzt Entwicklungsmöglichkeiten und kann in Verkehrshinsicht nötigenfalls auch gesteigerten Ansprüchen genügen. Man braucht daher nicht zu fürchten, daß eine nach diesem System gebaute Bahn in wenig Jahren unzeitgemäß sein und Umlegungen oder Verbesserungen verlangen wird. Auch eine der heikelsten Seiten der Aufgabe, nämlich der Schutz gegen Störung der Telephon- und Telegraphenlinien, ist in Schweden auf sinnreiche Art gelöst. Dr. S.

— **Die Elektrisierung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Unabhängig von den großen Projekten der Kraftausbeutung an der oberen Rhone, hat sich die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft, wie wir der „Schw. Verk. Korr." entnehmen, zwei Staustufen gesichert, die eine in der Gegend von Culoz in der Chautagne und die andere im Défilé von Donzere. Der Verwirklichung der Anlagen steht nichts im Wege und die daselbst zu gewinnende Kraft genügt für die Elektrisierung des ganzen Netzes der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Zu Zeiten von Niederwasser erhalten die beiden Kraftanlagen Zuschüsse aus den weiter oben in den Alpen liegenden Kraftwerken.

— **Die Neuordnung der französischen Binnenschiffahrt.** Während der Kriegszeit wurde, wie die „Schweizerische Verkehrskorrespondenz" schreibt, in Frankreich der gesamte Binnenschiffahrtsbetrieb durch die Militärbehörden einer strengen Verordnung unterworfen, die auch nach dem Waffenstillstand in Kraft behalten wurde, auf Grund des Dekretes vom 31. Dezember 1919, zur Durchführung der Verpflegung, zur Versorgung des Landes mit Brennmaterialien, und zur Wiederherstellung der einst besetzten Landschaften. Da diese aus militärischen Gründen erlassenen Verordnungen sich mit der Zeit überlebt hatten, hat die Regierung schon im vergangenen November angefangen, der Binnenschiffahrt wieder einen Teil ihrer früheren Freiheiten einzuräumen. Man fand es aber notwendig, in Erwartung des Inkrafttretens des im Entwurfe liegenden Binnenschiffahrtsgesetzes einige Vorschriften, die sich namentlich auf die Befrachtung, die Schiffsmiete und den Frachtbrief beziehen, weiterhin in Kraft zu lassen. Ein weiterer Ministerialerlaß, hat am 6. Januar 1921 den Interessenten die Möglichkeit gegeben, selbst Organe einzustellen, vor denen die Schiffer und ihre Auftraggeber frei über die Frachtbedingungen verhandeln können. Es ist also vorgesehen worden, daß auf die Anregung der lokalen Vereinigungen in den hauptsächlichsten Handelszentren Frachtbüros geschaffen werden, die aber unter der Kontrolle der Verwaltung stehen. Diese Frachtbüros sollen später zu eigentlichen Frachtbörsen ausgebaut werden.

— **Arbeiterfahrkarten in England.** Durch ein Gesetz vom Jahre 1883 wurde den englischen Eisenbahngesellschaften vorgeschrieben, daß sie jeden Tag in beiden Richtungen einen billigen Zug, d. h. einen solchen, bei dem der Fahrpreis 1 Penny auf die Meile (5,3 ₰ für das Kilometer), den damals und auch bis vor kurzem noch gültigen Regelfahrpreis der 3. Klasse, nicht überschreitet, verkehren lassen sollten. Für die Fahrten in diesen Zügen sollte die durch ein Gesetz von 1842 eingeführte Verkehrssteuer in Höhe von 5 % des Fahrpreises nicht erhoben werden. Für den Fall, daß die Eisenbahngesellschaften der ihnen durch diese Bestimmung auferlegten Verpflichtung nicht nachkämen, sollte das Handelsamt, das damals für Eisenbahnangelegenheiten zuständig war, berechtigt sein, die Einlegung solcher Züge zwischen 6 Uhr abends und 8 Uhr morgens zu verlangen und die angemessenen Fahrpreise für sie festzusetzen. Eisenbahngesellschaften, die diese Anweisungen nicht befolgten, sollten des Vorteils verlustig gehen, daß die Verkehrssteuer von den Fahrkarten zu 1 Penny die Meile nicht erhoben würde. Bei Erlaß dieses Gesetzes ließen 11 Eisenbahngesellschaften in London und seiner Umgebung bereits 110 Arbeiterzüge täglich verkehren. Es war nämlich schon seit den sechziger Jahren durch Sondergesetze einigen Londoner Vorortstrecken bei Erteilung der Genehmigung durch das Parlament die Verpflichtung auferlegt worden, solche Züge in Verkehr zu setzen; und es hatte sich daraus ein lebhafter Verkehr, zum Teil zu sehr niedrigen Preisen entwickelt. So kostete z. B. eine Hin- und Rückfahrt von Edmonton bis Liverpool Street, eine Entfernung von 14 km, nur 2 Pence. 1913 hatte die Zahl der Arbeiterzüge in Großlondon 1001 erreicht; sie verbanden 553 Bahnhöfe und Haltestellen mit London, und in 285 von ihnen überschritt der Fahrpreis nicht 2 Pence für Hin- und Rückfahrt. Die Zahl der Benutzer der Arbeiterzüge in England und Schottland betrug damals 255 684 307; sie ist bis 1919 auf 411 904 039 gestiegen.

In bezug auf die Berechtigung zur Benutzung der billigen Züge waren die Eisenbahngesellschaften immer sehr nachsichtig. Bei manchen Gesellschaften galten alle Züge als billige, die ihr Ziel vor 8 Uhr erreichten, bei anderen alle, die vor 8 Uhr abfuhren, und jedermann, der bereits um diese Zeit, eine für englische Gewohnheiten sehr frühe Stunde, fahren wollte, konnte des Vorteils der billigen Fahrt teilhaftig werden.

Die englischen Eisenbahnen haben von Haus aus keine einheitlichen Tarife für die Arbeiterzüge. In einem Drittel der Fälle gilt die Bestimmung, daß für den Preis einer einfachen Fahrkarte 3. Klasse die Hin- und Rückfahrt zurückgelegt werden kann. Für den billigsten Preis galt bis vor kurzem die Verbindung Enfield-Town und Liverpool Street, 17,3 km, mit 2 Pence für Hin- und Rückfahrt. Neuerdings sind die Preise der Arbeiterkarten anderweit geregelt worden. Im Laufe des Krieges sind nämlich die Personentarife der englischen Eisenbahnen erhöht worden, und zwar am 1. Januar 1917 die Preise der gewöhnlichen Fahrkarten um 50 %, im Mai 1918 die der Dauerkarten um 10 und 20 %, je nachdem es sich um Entfernungen unter oder über 20 km handelte. Die Arbeiterfahrkarten werden von dieser Erhöhung nicht berührt. Am 1. September 1920 sind die Preise der gewöhnlichen Fahrkarten zu 175 %, die der Dauerkarten zu 150 % der ursprünglichen Kosten festgesetzt worden, und dieses Mal hat man auch die Arbeiterkarten dazu herangezogen, den Eisenbahnen höhere Einnahmen zu verschaffen. Dies war nämlich in Anbetracht der gestiegenen Betriebskosten das Ziel der Tariferhöhungen von 1920, während diejenigen von 1917 und 1918 den Zweck hatten, den Verkehr einzudämmen und die Eisenbahnen zu entlasten. Der neue Tarif beginnt mit 3 Pence für 2 Meilen (25,5 ₰ für 3,2 km) und steigt von Drittel- zu Drittelmeile um ½ Penny bis zu 6 Pence für 4 Meilen (51 ₰ für 6,4 km). Auf größere Entfernungen kommt zu dem Betrag von 6 Pence für jede halbe Meile über 4 Meilen ein Mehrbetrag von ½ Penny (2,7 ₰ für das Kilometer). Die Erhöhung der alten Fahrpreise soll dabei 200 v. H. nicht überschreiten. Die englischen Arbeiter fahren also immer noch recht billig. Ihr Lohn betrug vor dem Kriege in der Regel 20 bis 25 Shilling die Woche für ungelernte und das Doppelte für gelernte Arbeiter; bis zum Sommer 1920 war der Wochenlohn eines ungelernten Arbeiters auf 3 Pfund Sterl. 10 Shilling und der eines gelernten Arbeiters entsprechend gestiegen, so daß man glaubte, ihnen eine Erhöhung des Fahrpreises zumuten zu dürfen.

— **Eisenbahnforderung vor dem englischen Parlament.** Um ihren Verpflichtungen gegenüber den Eisenbahnen in bezug auf die Gewährleistung der Dividende in Höhe derjenigen des letzten Vorkriegsjahres nachzukommen, hat die englische Regierung, nachdem ihr durch den Staatshaushalt für das laufende Jahr bereits 22 000 000 £ bewilligt worden waren, eine Nachtragsforderung von 21 000 000 £ vor das Parlament gebracht und ihre Bewilligung durchgesetzt. Diese Erhöhung der staatlichen Leistungen zugunsten der Eisenbahnen um rd. 100 % scheint ziemliches Aufsehen, und natürlich unliebsames, erregt zu haben, und der Verkehrsminister hat versucht, die öffentliche Meinung zu beschwichtigen, indem er in einer Rede vor dem Parlament zur Begründung dieser Forderung dargelegt hat, man dürfe die Nachforderung von 21 Millionen nicht unmittelbar mit den bereits bewilligten 22 Millionen vergleichen, sondern müsse dabei bedenken, daß es sich um die Deckung eines Fehlbetrages bei einem Einkommen von 325 Millionen und einer Ausgabe von 275 Millionen handele. Beide Zahlen zusammen ergäben 600 Millionen, und von diesem Betrag machten die 21 Millionen nur 3,5 % aus, — eine etwas kühne Darstellung der tatsächlichen Lage der Dinge. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der englischen Eisenbahnen haben sich gegen Ende des Kalenderjahres 1920 sehr erheblich verschlechtert. Auf Grund der Gewährleistung ihrer Dividende hatten die Eisenbahngesellschaften für den Dezember eine Forderung von 7 024 246 £ an die Regierung, wovon 279 501 £ auf die Eisenbahnen von Irland entfielen. Dieser Betrag ist erheblich höher als derjenige für die vorhergegangenen acht Monate des am 1. April 1920 begonnenen Rechnungsjahres; der letztere betrug 25 501 617 £, also durchschnittlich 3 187 702 £ auf den Monat, und der Dezember hat also einen auf mehr als das Doppelte erhöhten Staatszuschuß erfordert. Die Gesamtleistung des Staates für die ersten neun Monate des Haushaltsjahres 1920/21 beträgt demnach 32 525 863 Pfd. Sterl.; diesem Betrag steht ein Betriebsüberschuß von nur 5 648 137 £ gegenüber. Beide zusammen ergeben mit 37 280 000 £ den Betrag, dessen die Eisenbahnen zur Zahlung der Dividende in der Höhe derjenigen des Jahres 1913 bedürfen, wobei 894 000 £ auf die mit 5 % gewährleistete Verzinsung des seither erhöhten Anlagekapitals entfallen. Die Leistungen des Staates zugunsten der Eisenbahngesellschaften werden anscheinend für die Staatskasse sehr lästig, und das Ministerium hat einer Gesellschaft gegenüber die Höhe von deren Forderung für den Dezember beanstandet und ihr bis

zur Beseitigung der Ausstände zunächst nur einen sehr erheblich geringeren als den geforderten Betrag ausgezahlt. Da dies gerade in die Zeit fällt, wo die Gesellschaft erheblicher flüssiger Mittel zur Auszahlung der Dividende bedarf, empfindet sie dieses Verhalten doppelt unangenehm.

Der starke Rückgang der Einnahmen der englischen Eisenbahnen wird außer auf die allgemeine Teuerung und die hohen Löhne auch auf das Darniederliegen von Handel und Wandel in England, sowie auf eine Anzahl besonderer Vorkommnisse zurückgeführt. Dem Bergarbeiterstreik fallen Mindereinnahmen der Eisenbahnen von 8 000 000 £ zur Last. Der Aufstand in Irland, als die Eisenbahnarbeiter sich weigerten, Heeresgerät zur Bekämpfung des Aufstandes zu befördern, bedeutete einen Ausfall von 2 000 000 £. Das Darniederliegen des Handels bringt für die Monate Dezember 1920, Januar-Februar 1921 einen Fehlbetrag von 12 000 000 £ mit sich. Dazu kommt noch, daß die Eisenbahngesellschaften zurzeit außergewöhnlich hohe Aufwendungen für Unterhaltungszwecke machen, weil sie jetzt das nachholen, was in dieser Beziehung in den letzten 6½ Jahren versäumt worden ist. Bei der heutigen Teuerung fallen diese Ausgaben mit dem Mehrfachen der früher für die Unterhaltung aufgewendeten Beträge ins Gewicht.

Der Überschuß von 5 648 137 £, den die Eisenbahngesellschaften in den ersten neun Monaten des am 31. März zu Ende gehenden Rechnungsjahres ohne den Staatszuschuß erzielt haben, ist sehr gering, wenn man bedenkt, daß ihm Betriebseinnahmen von 192 Millionen und Betriebsausgaben von 186 Millionen gegenüberstehen. Der Personenverkehr hat 89 Millionen, der Güterverkehr 101 Millionen gebracht. Von den Ausgaben entfielen 59 Millionen auf den Betrieb im allgemeinen, 45 Millionen auf den Lokomotiv-Betriebsdienst, 37 Millionen auf die Unterhaltung und Erneuerung des Wagenparks, 28 Millionen auf die laufende Unterhaltung der Strecke und der sonstigen festen Anlagen, 7,5 Millionen an Steuern und Abgaben.

Um das englische Eisenbahnwesen wieder in Ordnung zu bringen, wird gefordert, daß einerseits die Eisenbahnfrage von der Politik getrennt wird, doch andererseits den Eisenbahngesellschaften die Möglichkeit gegeben wird, ihre Ausgaben herabzusetzen. Deren Höhe ist sehr wesentlich durch die hohen Löhne verursacht, und ein Abbau auf diesem Gebiete wird für nötig, anscheinend auch für möglich gehalten. Die Schuld an den hohen Löhnen wird von seiten der Eisenbahngesellschaften der Regierung in die Schuhe geschoben. Ihre Wirkung auf die geldlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes kann auch durch die wiederholten Tariferhöhungen, die im Jahre 1920 eingeführt worden sind, nicht ausgeglichen werden, obgleich diese so sind, daß sie als unerträglich bezeichnet werden. Eine alsbaldige Regelung der Eisenbahnfrage wird daher für unerläßlich gehalten, und man sieht auf allen Seiten mit großer Ungeduld dem Gesetzentwurf, den die Regierung hierüber vorlegen muß, und seiner Beratung im Parlament entgegen. Das Gesetz, das daraufhin beschlossen werden wird, muß die Eisenbahnpolitik der englischen Regierung einerseits und die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften andererseits auf viele Jahre hinaus festlegen und wird damit einen wesentlichen Einfluß auf das gesamte englische Wirtschaftsleben haben.

— **„Traders' Tickets.“** Die englischen Eisenbahnen haben die eigenartige Einrichtung, Gewerbetreibende, die ihnen viel Frachten zuwenden, dadurch zu belohnen, daß sie ihnen Fahrkarten zu ermäßigten Preisen überlassen. Vor dem Kriege war der Mindestbetrag, der zur Inanspruchnahme von solchen „Traders' Tickets“ berechtigte, 300 Pfd. Sterl.; im Kriege wurde er auf 500 Pfd. Sterl. und, als die englischen Gütertarife im Januar 1920 erhöht wurden, auf 750 Pfd. Sterl. festgesetzt. Die Erhöhung dieses Betrags bedeutet nicht etwa, daß der Kreis der Berechtigten enger gezogen wurde, sondern der erhöhte Betrag entsprach ungefähr derselben Frachtmenge wie vorher der niedrigere. Bei der nochmaligen Erhöhung der Gütertarife am 15. September 1920 wurde der Betrag, der zur Inanspruchnahme von „Traders' Tickets“ berechtigt, auf 1000 Pfd. Sterl. festgesetzt. Dabei wird aber neuerdings nicht mehr verlangt, daß der Handeltreibende für diesen Betrag Frachten bezahlt, sondern es genügt, daß sein Verkehr diesen Wert erreicht, gleichviel ob er oder andere die Kosten tragen, ob es sich um Empfang oder Versand handelt. Machen die Frachten eines Unternehmens das Mehrfache von 1000 Pfund Sterling aus, so kann es eine entsprechende Anzahl von Fahrkarten zu ermäßigten Preisen lösen, die nicht nur der Besitzer selbst, sondern auch seine Angestellten benutzen dürfen. Die Vergünstigungen, die in dieser Beziehung gewährt werden, sind bei den verschiedenen Eisenbahngesellschaften verschieden. Ein Gutachten des Tarifbeirats beim Verkehrsministerium, das die Grundlage für die Erhöhung der Güterfrachten am 1. September 1920 gebildet hat, führt als Beispiel die London und Nordwestbahn an. Bei dieser werden für Dauerkarten an die Massenverbraucher gegenüber den Preisen gewöhnlicher Dauerkarten Nachlässe gewährt, die bei Entfernungen von 80 km (50 Meilen) beginnend und bis 1000 km (600 Meilen) reichend sich zwischen 35 und 50 % in der 1. und zwischen 32 und 54 % in der 3. Klasse bewegen, ohne daß aber ein gesetzmäßiger Zusammenhang zwischen Entfernung und Ermäßigung zu erkennen wäre. Daraus, daß die Vergünstigung erst bei 80 km Entfernung einsetzt, geht deutlich hervor, daß die Fahrkarten nicht für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, sondern für häufig wiederkehrende Geschäftsreisen auf größere Entfernungen bestimmt sind.

Um den Wert dieser Fahrkarten zu ermäßigten Preisen zu würdigen, muß auf die Preise der gewöhnlichen Dauerkarten eingegangen werden. Sie werden bei allen englischen Eisenbahngesellschaften mit Gültigkeit für ein Jahr, für ein halbes und ein Vierteljahr, bei einigen auch für einen Monat ausgegeben. Feste Grundsätze für die Bemessung des Preises scheinen nicht zu bestehen, nur insofern herrscht Gleichmäßigkeit, als die Ermäßigung mit der Entfernung zunimmt. Bei kurzen Entfernungen beträgt der Preis, auf die Woche berechnet, zuweilen soviel wie der von sechs Rückfahrkarten, aber auf weite Entfernungen sinkt er zuweilen so weit daß man die Karte eine ganze Woche zum Preis einer Hin- und Rückfahrt benutzen kann. Um wieder die London und Nordwestbahn als Beispiel anzuführen, so betragen bei ihr die Preise der Dauerkarten, nachdem sie im Mai 1918 erhöht worden waren, auf Entfernungen von 80 km (50 Meilen) bis 640 km (400 Meilen) in der 1. Klasse rd. 43 Pfund Sterling bis 188 Pfd. Sterl. 10 Shilling und in der 3. Klasse rd. 30 Pfd. Sterl. 7 Shilling bis 122 Pfd. Sterl. 15 Shilling. Die Entfernungen auf die in England Dauerkarten ausgegeben werden, liegen zum Teil weit jenseits der Entfernungen, die in Deutschland für eine regelmäßig wiederholte Benutzung der Eisenbahnen in Frage kommen*). So ist es z. B. nichts ungewöhnliches, in Brighton zu wohnen und täglich oder wenigstens mehrere Mal die Woche nach London zu fahren. Die Entfernung beträgt rd. 82 km, und die London, Brighton und Südküstenbahn setzt ihren Stolz darin, diesen Weg in einer Stunde zurückzulegen. Eine Jahresdauerkarte London-Brighton kostet 1. Klasse 39 Pfd. Sterl. 12 Shilling und 3. Klasse 28 Pfd. Sterl. 16 Shilling oder 15 Shilling 3 Pence und 11 Shilling 1 Pence die Woche. Eine Fahrkarte zur einmaligen Hin- und Rückfahrt kostet aber schon 22 Shilling 6 Pence und 12 Shilling 7½ Pence, so daß bei nur zweimaliger Benutzung in der Woche der Besitzer reichlich auf seine Kosten kommt. Seit der Erhöhung des Preises der Dauerkarten im Mai 1918, die mit 10 % bei Entfernungen unter 20 km (12½ Meilen) und 20 % bei größeren Entfernungen erheblich hinter der Erhöhung des Preises der gewöhnlichen Fahrkarten um 50 % zurückblieb, haben viele Fahrgäste Dauerkarten gelöst, die vorher mit gewöhnlichen Fahrkarten reisten. Ihre Zahl hat infolgedessen von 569 310 im Jahre 1913 auf 901 802 zugenommen. Seit dem 1. September 1920 sind die Preise der Dauerkarten um 50 % der Sätze, die vor dem Mai 1918 galten, erhöht worden, und die Traders' Tickets sind ihnen gefolgt, indem ihr Preis zu 80 % der gewöhnlichen Dauerkarten festgesetzt wurde.

— **Die Aktionäre der englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahngesellschaften weisen immer mit einer gewissen Genugtuung darauf hin, daß sie das Eigentum der kleinen Sparer, also nicht in den Händen des Großkapitals sind, das heute heftigen Angriffen ausgesetzt ist, und dessen Verdienste von gewisser Seite nicht nur nicht gewürdigt, sondern geradezu in das Gegenteil verkehrt werden. Bei den Generalversammlungen der englischen Eisenbahngesellschaften, die wie alljährlich im vergangenen Februar stattgefunden haben, ist wieder betont worden, wie weite Kreise an dem Anlagekapital der englischen Eisenbahngesellschaften beteiligt sind. Der Jahresbericht der Südostbahn enthält z. B. die Mitteilung, daß von den 28 190 Besitzern ihrer verschiedenen Arten von Aktien 15 509 — oder mehr als die Hälfte — Aktien im Werte von unter 500 Pfd. Sterl. besitzen, während die Zahl der größeren Aktionäre mit 5000 Pfd. Sterl. und mehr Aktienbesitz nur 1015 beträgt. Bei der Brightonbahn sagte der Vorsitzende, die große Mehrheit der Aktionäre seien Personen mit beschränkten Geldmitteln. Bei der Nordschottischen Eisenbahn haben 1380 oder über 58 % der Aktionäre weniger als 500 Pfd. Sterl der gewöhnlichen Aktien im Besitz, während bei den Vorzugsaktien die entsprechenden Zahlen 2597 und 62 % sind. Diese Zahlen beweisen, daß das Aktienkapital der genannten Gesellschaften in kleinen Beträgen auf zahlreiche Einzelbesitzer verteilt ist, und das gleiche gilt auch von den übrigen Gesellschaften. In diesem Zusammenhang wies der

*) Siehe Nr. 74 dieser Zeitung vom 9. Oktober 1920, S. 810.

Vorsitzende bei der Generalversammlung der Kaledonischen Eisenbahngesellschaft darauf hin, daß die Gesellschaft 37 000 Aktionäre habe, aber nur 29 000 Arbeitskräfte beschäftige. Bei den anderen Gesellschaften lägen sicherlich die Verhältnisse ebenso, und es sei nicht einzusehen, folgerte der Vorsitzende, warum die Regierung alle ihre Aufmerksamkeit den Forderungen der Arbeiter widme, die Interessen der Aktionäre aber außer acht lasse. Letztere fühlten sich durchaus als die Eigentümer der Eisenbahnen; mit ihrem Geld sind diese gebaut worden, sie stellen die Geldmittel, die zum Betriebe nötig sind, und es wird an vielen Stellen, wohl sogar an den meisten, die Bedeutung der Eisenbahnen Englands als auf Erwerb gerichteter Unternehmer weit stärker als ihre Eigenschaft als ein Hilfsmittel, vielleicht das wichtigste, zur Förderung des Wirtschaftslebens des ganzen Landes, betont.

— **Tariferhöhungen in Rumänien.** Der Allg. Tarif-Anzeiger erfährt aus Bukarest, daß zu den Sätzen des Lokaltarifs der rumänischen Staatsbahn, die mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 um 100 % erhöht wurden, außer einem 20 prozentigen Zuschlag, der vierteljährlich als Prämie unter das Personal verteilt wird, bereits seit 1. Mai v. J. eine 5 prozentige Gebühr für die Arbeiterkasse zur Erhebung gelangt. Sowohl der 20 prozentige Zuschlag als die 5 prozentige Gebühr werden von den um 100 % erhöhten Tarifsätzen berechnet, auf den Frachtbriefen gesondert eingesetzt und mit der Fracht zugleich erhoben.

Fremde Erdteile.

— **Eine neue Hoangho-Brücke.** Die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure entnimmt der Zeitung Engineering News-Record folgende Mitteilung: Der Bau einer Brücke über den Hoangho im Zuge der Eisenbahn Peking-Hankou wird, wie amerikanische Fachblätter nach einem Bericht des amerikanischen Handelsattachés in Peking vom November 1920 mitteilen, durch die chinesische Regierung ausgeschrieben. Die vorhandene erste Brücke, die seinerzeit zur Hälfte von belgischen, zur andern Hälfte von französischen Firmen ausgeführt worden ist, genügt den gesteigerten Verkehrslasten nicht mehr und soll daher durch einen wesentlich tragfähigeren Neubau ersetzt werden, dessen Kosten bei rd. 3 km Länge des Überbaues auf 15 bis 20 Mill. Dollar geschätzt werden. Die alte Brücke, die etwa 3,4 m über Hochwasser liegt, war eine eiserne Balkenbrücke mit kleineren Spannweiten auf Schraubpfählen.

— **Vom Bau der Ostnigerischen Eisenbahn.** Die Gleisspitze der Ostnigerischen Eisenbahn[1]) soll nach einer Mitteilung in der Zeitschrift „United Empire" (Bd. 12, Nr. 3 vom Febr. d. J., S. 108), den Benue bereits im Jahre 1922 erreichen, aber der dortige Brückenbau (bei Abinsi), wird kaum vor 1928 für den Verkehr vollendet sein. Zurzeit werden Bohrungen ausgeführt, um die günstigste Stelle für den Brückenbau ausfindig zu machen. Mit Rücksicht auf die Schiffahrt des Benue muß der Überbau in beträchtlicher Höhe und Lichtweite über dem Strom angeordnet werden, auch scheint sich in der Mitte des Stromes ein tiefer Kolk zu befinden, der zu einem kostspieligen Brückenbau mit weitgespanntem Tragwerk nötigt. Es wird geplant, die Ostnigerische Eisenbahn von Enugu nach der Station Kakuri der Westnigerischen Eisenbahn zu führen, und eine Abzweigung nach Bukuru anzulegen. Durch diese Verbindung sollen wichtige Vorteile erreicht werden, besonders hinsichtlich der Kohlenzufuhr auf den westlichen Bahnstrecken. Die Verlängerung nach Bukuru wird die Zinnfelder von Bauchi mit der Kohlengrube von Enugu verbinden. Die Beförderung der Kohle aus dem Hafen Port Harcourt ist, wie sich herausgestellt hat, mit mancherlei Schwierigkeiten verknüpft; denn die Boote, die auf dem Niger verkehren, können die Kohle nicht unmittelbar bis Baro, dem Endpunkt der Eisenbahnstrecke Miana-Baro, befördern; die Verhältnisse werden sich erst bessern, wenn die westliche und die östliche Linie der Nigerischen Eisenbahnen unmittelbar mit einander verbunden sind. B.

— **Die Eisenbahnen von Neuseeland.** Das Eisenbahnnetz von Neuseeland hatte Ende März 1920 eine Länge von 4840 km, d. s. 20 km mehr als am Anfang des Betriebsjahres. Das Anlagekapital einschließlich desjenigen für die Dampfschiffahrtanlagen auf dem Wakatipu-See betrug 36 167 681 Pfund Sterling. Die Jahreseinnahmen beliefen sich auf 5,75, die Ausgaben auf 4,10 Millionen Pfund Sterling, so daß sich ein Überschuß von 1,65 Millionen oder eine Betriebszahl von 71,36 Prozent gegenüber 66,32 % im Vorjahre ergab. Das Anlagekapital hat sich mit 4,52 %, im Vorjahre mit 4,65 % verzinst.

[1]) Vgl. Nr. 33, S. 338, Jahrg. 1919 d. Ztg.

Infolge Kohlenknappheit mußte vom 2. Juli bis 27. Septembe[r] der Zugverkehr stark eingeschränkt werden, und so schneide[t] denn das Betriebsjahr 1919/20 bei gegen 12 Millionen Zugkilo[metern] mit einer Minderleistung von rd. 110 000 Zugkilometer[n] ab. Für Neuanlagen sind 160 323 Pfund Sterling aufgewende[t] worden, wofür Betriebsmittel, Werkzeugmaschinen beschafft die Bahnhofsanlagen erweitert, Wohnungen gebaut worde[n] sind. In den eigenen Werkstätten der Eisenbahn wurde ein[e] Anzahl Lokomotiven und Güterwagen gebaut, während ander[e] Betriebsmittel bei fremden Werkstätten bestellt waren.

Der Eisenbahnminister von Neuseeland beklagt in seinem Jahresbericht zwar die schwierige Lage der unter seiner Leitung stehenden Eisenbahnen, blickt aber trotzdem zuversichtlich in die Zukunft. Der Verkehr leidet sehr unter dem ungenügenden Umfang der baulichen Anlagen, die aber wegen der schwierigen Zeitverhältnisse nicht erweitert werden können. Im vergangenen Jahr sind überdies durch Überschwemmungen starke Betriebsstörungen verursacht worden. Infolge des Wiederauflebens der Schiffahrt, das die Ausfuhr von gefrorenem Fleisch ermöglichte, nahm der Viehverkehr im vergangenen Jahr stark zu. Die Hebung der Bautätigkeit gab Anlaß zu einer Steigerung der Holzbeförderung. Im Kohlen- und Erzverkehr ist ein Rückgang zu verzeichnen als Folge des Mangels an Arbeitskräften in den Bergwerken. Der Getreideverkehr hat zugenommen. Den Arbeitern und Angestellten wurde durch ein Gesetz eine Erhöhung ihrer Einkünfte zugestanden, auch wurden ihnen Teuerungszulagen gewährt. Die Ruhegehälter mußten ebenfalls erhöht werden, doch fäll[t] diese Erhöhung weder der Eisenbahnverwaltung, noch de[r] Ruhegehaltskasse zur Last; sie werden anscheinend aus all[]gemeinen Staatsmitteln getragen, aus denen auch ein Beitra[g] von 75 000 Pfund Sterling zu den Ruhegehältern gewähr[t] wurde, während die Mitglieder 104 130 Pfund Sterling auf[]brachten.

Rechtspflege.

— **Haftung der Bahn für zerbrochene Eier.** Der Kaufman[n] M. in Ch. erhielt am 21. August 1915 aus I. eine Eiersendun[g] von 100 Kisten. Die Eier sind nach der Behauptung de[s] Klägers auf dem Bahnhof in Ch. oder kurz vorher dadurc[h] beschädigt worden, daß der Wagen, in dem sie sich befanden einen übermäßig heftigen Verschubstoß erhalte[n] hat. Das Landgericht Ch. hat die gegen den Eisenbahnfisku[s] erhobenen Schadensersatzansprüche dem Grunde nach für ge[]rechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht D. dagegen ha[t] den Anspruch des Klägers nur im Umfange des ersten Ab[]satzes von § 457 HGB. (Ersatz des gemeinen Handelswertes zu drei Vierteln dem Grunde nach anerkannt: Die Vor[]schrift „vorsichtig rangieren" habe darauf hingewiesen, da[ß] beim Verschieben Sorgfalt geboten sei. Wenn der Wagen trotz dem einen heftigen, doppelten Verschubstoß erlitten habe, s[o] sei die Ursache im Zweifel darin zu finden, daß die erforder[]liche Vorsicht nicht beobachtet sei. Es liege jedoch nicht dafür vor, daß grobe Fahrlässigkeit gegeben sei, deshalb hafte die Bahn nur im Rahmen von § 457 Absatz 1 HGB. Zu[]dem habe der Absender selbst schuldhaft gehandelt denn er habe die Eierkisten nicht so verstaut, daß sie fest gelegen hätten.

Gegen dieses Urteil haben beide Parteien Revision bein[n] Reichsgericht eingelegt. Der höchste Gerichtshof ha[t] die Revision des Klägers als unbegründet zu[]rückgewiesen. Auf die Revision des beklagten Eisen[]bahnfiskus ist das Urteil, soweit zum Nachteile des Beklagter erkannt ist, aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zu[]rückverwiesen worden, mit folgenden Entscheidungs[]gründen: „Das Oberlandesgericht hat lediglich aus der Tat[]sache, daß die Eier beschädigt sind, den Schluß gezogen, da[ß] der doppelte Verschubstoß ungewöhnlich heftig war, un[d] daraus weiter die Annahme hergeleitet, daß er verschuldet sei Diese Begründung wird mit Recht beanstandet. Den Bestim[]mungen des § 459 HGB. liegt offenbar die Erwägung zugrunde daß im Eisenbahnverkehr ein gleichmäßiger, glatter Verlau[f] nicht zu erzielen ist. Es handelt sich um einen Massenbetrieb bei dem es zudem noch darauf ankommt, daß die Arbeiten schnell erledigt werden." Wenn alles so verläuft, wie es eigent[]lich geschehen sollte, dann werden auch zerbrechliche Güte[r] unbeschädigt an ihr Ziel gelangen, und auch eine mangelhafte Verladung wird, wenn nicht gar zu große Fehler gemacht sind nicht schaden. Aber Unregelmäßigkeiten lassen sich eben nicht vermeiden. Bloß daraus, daß ein solcher Schaden ein[]getreten ist, darf nicht gefolgert werden, ein Verschubstoß se[i] übermäßig heftig gewesen und er sei, von besonderen Um[]ständen abgesehen, nur durch ein schuldhaftes Verfahren zu erklären. Das angefochtene Urteil war deshalb, soweit e[s]

zuungunsten des Beklagten ergangen ist, aufzuheben. Die Zurückverweisung war geboten, da der vom Kläger angetretene Gutachterbeweis dazu führen kann, ein Verschulden der Leute des Beklagten festzustellen." (Aktenzeichen: I. 156/20. — 18. 12. 20.)

— **Haftung der Eisenbahn für die Beschädigung eines Pferdes.** Eine Schadensersatzklage wegen Verletzung eines Pferdes bei der Eisenbahnbeförderung wurde vom Landgericht Leipzig durch rechtskräftiges Urteil vom 27. Dezember 1920 abgewiesen, dessen Gründe nachstehend wiedergegeben werden: „Durch die Aussagen der beiden Zeugen und Sachverständigen kann zwar als bewiesen angesehen werden, daß die Verletzungen des Pferdes dadurch herbeigeführt worden sind, daß es heftig angestoßen oder gestürzt ist. Indes lassen sich aus ihren Bekundungen keine sicheren Schlüsse darüber ziehen, wodurch dieser Stoß oder Sturz veranlaßt worden, insbesondere, ob er auf ein Verschulden des Beklagten, seiner Beamten oder Angestellten zurückzuführen ist. Es spricht gewiß eine große Wahrscheinlichkeit dafür, daß der Sturz oder Stoß durch eine stärkere Erschütterung des Wagens verursacht worden ist, aber sicher ist dies nicht. Und auch eine stärkere Erschütterung des Wagens muß durchaus nicht immer auf schuldhaftes Verhalten des Eisenbahnpersonals beruhen. Auch beim gewöhnlichen sachgemäßen Eisenbahnbetrieb sind Güterwagen durch das Anfahren und Anhalten der Züge und das Verschieben einzelner Wagen gewissen stärkeren Erschütterungen ausgesetzt, mit denen der Versender eines Pferdes rechnen muß, und die einen heftigen Stoß oder Sturz des Tieres zur Folge haben können. Das sind Gefahren, die mit derartigen Tiertransporten erfahrungsgemäß verbunden sind, und es muß deshalb gemäß § 459 Abs. 2 HGB. und 86 Abs. 2 EVO. vermutet werden, daß der der Klage zugrunde liegende unaufgeklärte Unfall auf diese, dem Transport eigentümlichen Gefahren zurückzuführen ist. Der Beklagte haftet deshalb gemäß § 459 Abs. 1 Ziff. 5 HGB. und 86 Abs. 1 Ziffer EVO. für den durch diesen Unfall entstandenen Schaden nicht."

Bücherschau.

— **Sächsischer Eisenbahnkalender,** Nachschlage-, Hand- und Merkbuch auf das Jahr 1921. Bearbeitet von Max Hultsch, Obergütervorsteher bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion Dresden-A. Verlag von C. Heinrich, Dresden-N. 6. Preis 7,50 *M*, gebunden 8,50 *M*.

Dieser Kalender hat sich seit seinem Bestehen immer mehr als guter Freund und Ratgeber der sächsischen Beamten bewährt. Neben den üblichen Übersichten, Dienststellen- und Fristenverzeichnissen usw. bringt die diesmalige Ausgabe den Staatsvertrag betr. den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich; die vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen; die Zuständigkeiten und die Gliederung des Reichsverkehrsministeriums; die Generalbetriebsleitungen; das Gesetz über die Eisenbahnaufsicht; die Verordnungen über die Bildung von Betriebsvertretungen nach dem Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920 im Bereich der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung; die Ausführungsbestimmungen zu den Betriebsräteverordnungen und schließlich das Besoldungsgesetz vom 30. April 1920. Wie in den Vorjahren können wir auch diesmal die Beschaffung des Kalenders jedem Eisenbahner empfehlen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 7,34 km lange vollspurige Güternebenbahn Oggersheim-Rheinvorland, die am 15. November 1920 für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen wurde, ist den Vereinsbahnstrecken des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, zugerechnet.

Die zur Beseitigung von schienengleichen Kreuzungen im Bhf. Klotzsche verlegte, am 7. März 1921 dem Betriebe übergebene Strecke zwischen Klotzsche und Weixdorf der Vollspurlinie Klotzsche-Schwepnitz ist mit 0,49 km den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden zugerechnet worden. Vom gleichen Tage ab ist der neue Bahnhof Weixdorf in Betrieb genommen und der bisherige Haltepunkt gleichen Namens eingezogen.

Ferner wird am 1. April 1921 die 12,25 km lange vollspurige Nebenbahnstrecke Meinsdorf - Jeber-Bergfrieden für den öffentlichen Personen-, Güter- und Tierverkehr in Betrieb genommen und ist vom gleichen Tage den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Halle (Saale) zuzurechnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 ab sind die Abfertigungsbefugnisse der zwischen den Stationen Klein-Wittenberg und Coswig (Anh.) rechts der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegenen Station Apollensdorf, die bisher dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze diente, dahin erweitert, daß auch Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger abgefertigt werden können, jedoch gleichfalls nur nach und von den angeschlossenen Werken und Lagerplätzen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Der an der Strecke Basel Bad. Bahnhof-Säckingen zwischen den Stationen Basel Bad. Bahnhof und Grenzach gelegene Haltepunkt Grenzacher Horn, der bisher nur zum Ein- und Aussteigen solcher Reisenden gedient hat, die sich bereits auf einer anderen Station die Fahrkarte gelöst hatten, erhält vom 17. März 1921 ab die Befugnis zur Abfertigung von Personen nach Maßgabe der „Vorschriften über die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Milch, Hunden und Arzneimitteln nach und von Haltestellen für den Vorortverkehr". Die Abfertigung von Gepäck, Expreßgut, Milch, Hunden und Arzneimitteln bleibt ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Am 15. März 1921 ist der zwischen den Bahnhöfen Norkitten und Insterburg an der Hauptbahnstrecke Königsberg (Pr.)-Eydtkuhnen gelegene Personenhaltepunkt Waldhausen, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von schweren Maschinen und Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe oder eine Seitenrampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Seit 15. März 1921 führt der an der Bahnstrecke Cölleda-Laucha (Unstrut) belegene Bahnhof Saubach die Bezeichnung „Saubach (Thür.)".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

a) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.
b) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 ab werden im Verkehr mit der Hoyaer Eisenbahn die Frachtzuschläge im Güterverkehr (hier nur für Wagenladungen im Verkehr mit Hoya) sowie im Tierverkehr erhöht.

Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (276)

Berlin, den 11. März 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Nachruf.

Am 8. März d. Js. verschied nach kurzer Krankheit in Hannover im 81. Lebensjahre der Königliche Oberbaurat a. D.

Max Taeglichsbeck.

Der Verstorbene hat seit dem 1. April 1901 bis zum Übertritt in den Ruhestand am 1. April 1906 der hiesigen Eisenbahndirektion angehört. Er hat sein verantwortungsvolles Amt in vorbildlicher Pflichttreue und mit bestem Erfolge verwaltet. Durch seine liebenswürdigen Eigenschaften als Mensch und Mitarbeiter hat er sich ein dauerndes Andenken gesichert.

Hannover, den 12. März 1921. (274)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April 1921 wird die normalspurige Bahnstrecke (Roßlau-)Meinsdorf-Jeber-Bergfrieden bahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Thiessen und Jeber-Bergfrieden für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf der Station Thiessen die Annahme und Auslieferung von Tieren in mehrbödigen Wagen und Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, auf den Stationen Thiessen und Jeber-Bergfrieden die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe erforderlich ist.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (251)

Halle (Saale), den 5. März 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Allendorf-Berleburg gelegene Bahnhof IV. Klasse Schwarzenau Westf. erhält ab 1. April 1921 die Bezeichnung Schwarzenau/Eder. (278)

Cassel, den 7. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Gemeinsames Heft A, (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 14. März 1921 ab werden

a) im Verkehr mit allen Bahnhöfen der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn,

b) im Verkehr mit einigen Bahnhöfen der Elmshorn-Barmstedt-Adesloer Eisenbahn,

die Gebühren für die mit Rollfuhrwerk in Altona oder Neumünster erfolgende Überführung von Stückgütern von 90 ₰ auf 120 ₰ für 100 kg erhöht. Gleichzeitig wird die Mindestgebühr für die Frachtbriefsendung erhöht von 60 ₰ auf 90 ₰.

Näheres enthält die am 14. März 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (277)

Berlin, den 10. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1921 ab beträgt die Hafenbahnfracht in den Duisburg-Ruhrorter Häfen

32,10 ℳ (einschließlich Verkehrssteuer) und

30,00 ℳ (ohne Verkehrssteuer).

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung. (247)

Essen, den 5. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 werden die Stationen Kaderschleuse des Direktionsbezirks Magdeburg und Hüttenrode der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (249)

Erfurt, den 4. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Richtungsweise Auflieferung der Frachtstückgüter nach Breslauer Bahnhöfen.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 11. März 1917 mit Wirkung vom 19. März 1917 eingeführte richtungsweise Versandbeschränkung für Frachtstückgüter nach den Breslauer Bahnhöfen wird aufgehoben.

Wir verweisen auf die Bekanntmachung im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güterverkehr.

Breslau, den 9. März 1921. (275)
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz), Heft 7 B, Sachsen-Bayern (pfälz. Netz), Heft 8 B, Sachsen-Baden, Heft 9 B und Sachsen-Württemberg, Heft 11 B; Westdeutsch-Sächsischer Verkehr; Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 21. März 1921 werden die Entfernungen für die Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Dienststelle Auskunft. Das alsbaldige Inkrafttrete der Tariferhöhung gründet sich auf di vorübergehende Änderung des § 6 EV

Dresden, am 11. März 1921. (27
Eisenb.-Gen.-Dir.

Mit Gültigkeit vom 15. April 19 werden die auf Seite 19 des Nachtrags unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen d Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführte Umlade- und Rollbockgebührensätze e höht und zwar

für die Güter der Gruppe 1 (Stei grus usw.) von 8 auf 10 ₰,

für die Güter der Gruppe 2 (Ho und Holzwaren usw.) von 30 a 40 ₰,

für die Güter der Gruppe 3 (sonsti Wagenladungen) von 24 auf 30

Das alsbaldige Inkrafttreten der E höhung gründet sich auf die vorübe gehende Änderung des § 6 der Eise bahn-Verkehrsordnung (Reichs-Geset blatt 1914, S. 455). (27

Erfurt, den 8. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Güter- und Tiertarif für die schm spurigen Linien des sächsischen Netz der Reichseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 w den folgende Änderungen durchgefüh a) Ziffer (3) der besonderen Ausfü rungsbestimmungen zu § 54 EVO. a S. 5 erhält folgende Fassung: „(3) S weit sie nicht auf Rollfahrzeugen fördert werden, können unverpack Güter, namentlich solche, deren Um dung besonders schwierig ist, z. B. lo Topfgeschirr, Glas, Schiefer, schic weise verladene Granitpflasterstei Ziegel, Blechabfälle, Alteisen, Masc nenteile, Dünger (Mist), Düngesal Stroh und Heu, auf den schmalspurig Linien im Übergangsverkehre nach d vollspurigen Linien zurückgewies werden.“ b) Ziffer 4 des Neb gebührentarifs auf Seite 9 wird du folgende ersetzt: „4. Für das Umlad der Güter in Wagenladungen von V spurwagen auf Schmalspurwagen o umgekehrt wird berechnet: bei La holz 40 ₰, bei anderen Gütern 30 für 100 kg.“ c) in Ziffer 5 dersel Tarifstelle werden die Gebührensä für die Benutzung usw. von Rollfa zeugen von 15 ℳ in: „30 ℳ“ und 1 ℳ in: „2 ℳ“ geändert. Die geände Ausführungsbestimmung ist nach EVO. genehmigt. Die Einführung Gebührenerhöhung mit verkürzter F gründet sich auf die vorübergehe Änderung des § 6 (5) EVO. (2

Dresden, am 8. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinsames Heft A, Anhänge 4 und 5. — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden ändert oder ergänzt die Bestimmun für Augsburg, Basel, Bodenw Brückenau, Burgbernheim, Deggend Eger, Großhesselohe, Heidingsf Kirchenlamitz, Landau (Isar), Mei gen, Neuötting, Passau, Salzburg, S Wasserburg (Inn), Wolnzach Würzburg.

Näheres enthält die am 12. März 1 erscheinende Nummer des Tarifan gers. Auskunft geben auch die teiligten Güterabfertigungen sowie Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Ale derplatz. (

Berlin, den 7. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Infolge der am 1. März 1921 erfolgten Zusammenlegung der vorm. preußischen und sächsischen Güterabfertigungen in Plagwitz-Lindenau — zu vgl. auch Bekanntmachung vom 30. 12. 1920 — und der gleichzeitig eintretenden Abfertigung des gesamten Eilgutverkehres durch die vorm. preußische Eilgutabfertigung werden die im Anhang zum obigen Tarif enthaltenen Eilstückgutsätze für den Verkehr mit den Ladestellen I, II und III in Plagwitz-Lindenau mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Dresden, am 9. März 1921. (270)

Eisenb.-Gen.-Dir.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 17. März 1921 ab werden die in Gernrode (Harz) zugunsten der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn zu erhebenden Umladegebühren für Wagenladungen für 100 kg erhöht von 24 ₰ auf 35 ₰. Gleichzeitig wird die Mindestgebühr für den Wagen erhöht von 20 ℳ auf 30 ℳ. Näheres enthält die am 17. März 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (279)

Berlin, den 12. März 1921.

Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 15. April 1921 werden die Entfernungen der Stationen Crefeld Nord um 5 km, Crefeld West um 4 km und St. Hubert um 2 km erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers.

Frankfurt (M.), 8. März 1921. (256)

Eisenbahndirektion.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden in der Kilometertafel II die Stationen Venlo KM und Venlo (linksrh.) gestrichen und dafür Kaldenkirchen Grenze und Straelen Grenze nachgetragen. Entfernungen für Kaldenkirchen Grenze = Kaldenkirchen + 2 km, für Straelen Grenze = Straelen + 6 km.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (255)

München, den 28. Februar 1921

Tarifamt b. RVM. ZB.

Badischer Tiertarif und Tiertarif Baden-Bad. Privatnebenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung werden die Bestimmungen über die Frachtermäßigung für Weidetiere durch Aufnahme des Markgräfler landw. Gauverbandes für die Jungviehweide Hagenbach (Amt Lörrach) ergänzt. (257)

Karlsruhe, den 4. März 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Transportreglement der schweizer. Eisenbahnen.

Mit 15. März 1921 wird Nr. XXXV d der Anlage V durch Aufnahme von „Plastammit“ und „Simplonit“ ergänzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 8. März 1921. (258)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 16. März wird die württembergische Station Leinfelden in den Tarif aufgenommen. (264)

Erfurt, den 9. März 1921.

Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. April 1921 an treten Erhöhungen des Gepäck- und Expreßguttarifs und damit folgende Änderungen des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, vom 1. März 1921 in Kraft:

§ 32.

1. Die Ausführungsbestimmung 2 erhält folgende neue Fassung:

2. Die Gepäckfrachtsätze ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht. Abweichungen werden in den Tarifteilen II veröffentlicht.

Gepäcktarif.

Auf Tarifentfernungen (Zone)	Gewichtsstufen									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Gepäckfracht für Sendungen im Gewicht von:									
	1 bis 10 kg	11 bis 20 kg	21 bis 30 kg	31 bis 40 kg	41 bis 50 kg	51 bis 60 kg	61 bis 70 kg	71 bis 80 kg	81 bis 90 kg	91 bis 100 kg
	Mark									
Zone I 1—50 km	3,0	3,0	3,0	3,0	3,5	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5
„ II 51—100 „	3,0	4,5	6,0	8,0	9,5	12	14	15	17	19
„ III 101—150 „	3,5	6,5	9,5	13	16	19	22	25	28	31
„ IV 151—200 „	5,0	9,0	14	18	22	26	30	35	39	43
„ V 201—250 „	6,0	12	17	23	28	33	39	44	50	55
„ VI 251—300 „	7,5	14	21	27	34	41	47	54	60	67
„ VII 301—350 „	8,5	17	24	32	40	48	56	63	71	79
„ VIII 351—400 „	9,5	19	28	37	46	55	64	73	82	91
„ IX 401—450 „	11	21	32	42	52	62	72	83	93	103
„ X 451—500 „	12	24	35	47	58	69	81	92	104	115
„ XI 501—600 „	14	27	41	54	67	80	93	107	120	133
„ XII 601—700 „	17	32	48	63	79	95	110	126	141	157
„ XIII 701—800 „	19	37	55	73	91	109	127	145	163	181
„ XIV 801 und mehr km	25	49	73	97	121	145	169	193	217	241

Für Sendungen über 100 kg wird die Fracht durch Zusammenstoß der Sätze für je 100 kg und für das überschießende Gewicht ermittelt. Dabei werden für Mehrgewicht von 1—30 kg in den ersten beiden Entfernungszonen folgende Anstoßfrachten angewendet:

Auf Tarifentfernungen (Zone)	1 bis 10 kg	11 bis 20 kg	21 bis 30 kg
	Mark		
Zone I 1—50 km	1,5	2,00	2,5
„ II 51—100 „	2,5	4,5	6,00

Die durch Zusammenstoß der Frachtsätze sich ergebende, auf 50 ₰ auslaufende Gesamtfracht über 10 Mark wird auf volle Mark aufgerundet.

2. Die Ausführungsbestimmungen 3 und 4 sind zu streichen.
3. Die Ausführungsbestimmungen 5—10 erhalten die Nummern 3—8.
4. In der Ausführungsbestimmung 4 (bisher 6) ist im letzten Absatz der Ziffer (1) die Mindestfracht von 2,40 ℳ in 3 ℳ zu ändern.
5. In der Ausführungsbestimmung 5 (bisher 7) ist im ersten Absatz der Einheitssatz der Fahrradkarten von 1,60 ℳ in 2 ℳ zu ändern.

§ 40.

An Stelle der Ausführungsbestimmung 7 treten die folgenden Ausführungsbestimmungen 7—11:

„7. Die Expreßgutfracht wird für je 10 kg erhoben.
Bei der Gewichtsermittlung wird auf 10 kg nach oben aufgerundet.
8. Die Frachtbeträge werden bis zur Höhe von 10 ℳ auf den nächsthöheren durch 50 ₰ teilbaren Betrag, bei Beträgen über 10 ℳ auf ganze Mark aufgerundet.
9. Die Mindestfracht beträgt 3 ℳ.
10. Die Fracht wird für eine Mindestentfernung von 10 km berechnet.
11. Außer der Fracht wird für jede Sendung eine Abfertigungsgebühr von 50 ₰ erhoben.“

Die bisherigen Ausführungsbestimmungen 8—11 erhalten die Nummern 12—15.

Die in den Tarifteilen II enthaltenen Expreßgutsätze werden auf Grund des erhöhten Einheitssatzes von 3,6 ₰ für 10 kg und 1 km neu berechnet.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 Eisenbahn-Verkehrsordnung und die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 a. a. O. (R. G. Bl. 1914, Seite 455) genehmigt worden.

Berlin, den 9. März 1921. (269)

Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien. Teil II, Heft 1.
Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien. Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1921 wird, der Regelung in den übrigen deutschen Tarifen entsprechend, die Mindestgebühr für Sonderzüge auf 75 ℳ für das Tarifkilometer und 1800 Mark im ganzen erhöht. (261)

Dresden, am 9. März 1921.
Eisenbahn-Gen.-Dir.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5.

Mit Wirkung vom 1. April 1921 scheiden die Stationen Venlo K. M., Venlo (linksrh.) und Winterswyk aus dem Tarif für den obenbezeichneten Verkehr aus. Als Ersatz werden mit Gültigkeit vom gleichen Tage die Grenzpunkte Bochholt Grenze, Borken (Westf.) Grenze, Kaldenkirchen Grenze und Straelen Grenze in den obengenannten Verkehr aufgenommen. Näheres durch den nächsten Tarif-Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (263)

Berlin, den 10. März 1921
Eisenbahndirektion.

Ruppiner Eisenbahn. Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde tritt zum 1. April 1921 ein neuer Binnen-Gütertarif in Kraft, der neben mehreren Änderungen der besonderen Bestimmungen auch Tariferhöhungen von gleichem Umfange, wie sie bei den Reichseisenbahnen ab 1. April 1921 eingeführt werden, enthält. (267)

Neuruppin und Rheinsberg, im März 1921.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Teil II.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag X zum Gütertarif für den Binnen-Verkehr vom 2. Januar 1917 in Kraft. Derselbe enthält die auf den deutschen Eisenbahnen an diesem Tage eintretenden Tariferhöhungen.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Elmshorn, den 9. März 1921.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Staats- und Privatbahn-Tierverkehr und Ost-Mitteldeutsch.-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. April 1921 wird die Teilstrecke Roßlau (Anhalt)-Meinsdorf-Jeber-Bergfrieden der Neubaustrecke Roßlau-Wiesenburg als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Thiessen und Jeber-Bergfrieden für den Güter- und Tierverkehr eröffnet und in den oben bezeichneten Tarif einbezogen. Ausgeschlossen ist auf der Station Thiessen die Annahme und Auslieferung von Tieren in mehrbödigen Wagen, sowie von Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist. Sprengstoffe und Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe erforderlich ist, werden weder in Thiessen noch in Jeber-Bergfrieden angenommen und ausgeliefert. Im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Heft B, Entfernungen, Kilometertafel I, Teilheft B 7 ist neu aufzunehmen:

a) Seite 5 hinter Jakobsthal:

Jeber-Bergfrieden:
Roßlau (Anhalt) . . . . 15 km
Meinsdorf . . . . 13 km
Thiessen . . . . 5 km
übrige Stationen Nr. 730 Heft B II 30 = 15 km.

b) Seite 10 hinter Thekla:

Thiessen
Roßlau (Anhalt) . . . . 11 km
Meinsdorf . . . . 8 km
Jeber-Bergfrieden . . . 5 km
Übrige Stationen Nr. 730, Heft B II 30 = 10 km.

Nachzutragen ist
Seite 9 bei Roßlau (Anhalt)
Jeber-Bergfrieden . . . . 15 km
Thiessen . . . . 11 km

Seite 7 bei Meinsdorf
Jeber-Bergfrieden . . . 13 km
Thiessen . . . . 8 km

In dem Stationstarif ist in der alphabetischen Reihenfolge nachzutragen:

Jeber-Bergfrieden [Hl] Sprengstoffe und Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe erforderlich ist, ausgeschlossen.

Thiessen [Hl] einböd. O. R. Sprengstoffe und Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe erforderlich ist, ausgeschlossen.

Halle (Saale), den 9. März 1921. (265)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. für den Staats- und Privatbahngüterverkehr sowie die Wechselverkehre Norddeutschland-Bayern usw.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 wird die Station Laudenbach (Kr. Witzenhausen) in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für Kohlen als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 7. März 1921. (268)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1921 werden die Tarifentfernungen einiger Stationen der Crefelder Eisenbahn und der Saarbahnen geändert, womit Frachterhöhungen verbunden sind. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staats-Eisenbahnen, der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Saarbahnen und unser Verkehrsanzeiger. (253)

Dresden, am 8. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Gemeinsames Heft. Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1921 wird, der Regelung im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, entsprechend, die Mindestgebühr für Sonderzüge auf 75 ℳ für das Tarifkilometer und 1800 ℳ im ganzen erhöht.

Dresden, am 8. März 1921. (254)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südbahn-Gesellschaft. — Gütertarif, Teil II für die österreichischen Linien vom 15. Dezember 1920.

Ausgabe eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1921 bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember 1921 wird zu dem vom 15. Dezember 1920 gültigen Gütertarif, Teil II, für die österreichischen Linien der Südbahn-Gesellschaft ein Nachtrag II eingeführt.

Dieser Nachtrag enthält im allgemeinen die Durchführung der im Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt Nr. 9 vom 1. Februar 1921 verlautbarten Tariferhöhung sowie einzelne Änderungen und Ergänzungen hinsichtlich der besonderen Nebengebühren (Abschnitt I) und der örtlichen Gebühren und Bestimmungen (Abschnitt VIII).

Dieser Nachtrag ist durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße 16 oder im Wege der beteiligten Stationen zum Preise von 40 K. für das Stück erhältlich. (260)

Wien, im Februar 1921.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 31. März 1921 werden die Monatsnebenkarten aufgehoben. Vom 1. April 1921 an werden Schülerrückfahrkarten zum Besuch des Elternhauses ausgegeben. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle 1, Strehlener Straße 1.

Dresden, am 10. März 1921. (262)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäck-Tarife, Teil I und II.

Im Bereich der deutschen Reichseisenbahnen werden die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife erhöht. Die Erhöhungen treten im Gepäck- und Expreßgutverkehr am 1. April 1921, im Personenverkehr am 1. Juni 1921 in Kraft; sie werden entweder durch Ausgabe neuer Tarife oder durch Nachträge zu den Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros. (259)

Berlin, den 8. März 1921.
Eisenbahndirektion,
für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.

6. Verdingung.

Die Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zur Herstellung der Straßenüberführung in Teilpunkt 114 + 38 der südlichen Umgehungsbahn Michendorf - Mahlsdorf sollen vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6 ℳ von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis zum 29. März 1921, vormittags 11 Uhr, postfrei an die Bauabteilung einzusenden. (248)

Michendorf, den 7. März 1921.
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 12. | Berlin, den 24. März 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Lokomotivmangel.

(Alte Gedanken zu einer alten Streitfrage.)

Vom Oberbaurat **Bode**, Königsberg.

Die lange anhaltende Trockenheit in den Wochen vor Weihnachten hat den Wasserstand der Flüsse so sinken lassen, daß diese als Beförderungsstraßen fast ganz ausfielen. Die Folge war, daß den Eisenbahnen Transportleistungen zugemutet wurden, die „über ihre Kraft“ gingen. Es machte sich das im besonderen Maße und in der für uns verhängnisvollsten Weise im Ruhrbezirk geltend. Denn die Wirkung war hier, daß die Ententekohle nicht mehr in der uns auferlegten Menge abgefahren werden konnte; Schreckgespenste, Besetzung des Ruhrbezirks oder des Maingaus oder andere französische Verwaltungsmaßnahmen, tauchten drohend auf. In Paris fanden hochnotpeinliche Konferenzen statt; die Ententevertreter erklärten, den Behauptungen der Deutschen, daß die vollständige Abfuhr der Ententekohle zurzeit eine Unmöglichkeit darstelle, nicht ohne weiteres glauben zu können, sie wollten sich selbst an Ort und Stelle über die Sachlage unterrichten. Und das Ergebnis: die Ententevertreter kamen mit dem Urteilsspruch nach Hause, daß diese Verkehrsschwierigkeiten nur eine Lokomotivfrage seien, die deutschen Eisenbahnen könnten sehr wohl alle Ententekohlen abfahren, es müßte nur der Lokomotivpark des Ruhrbezirks um eine entsprechende Anzahl von Lokomotiven vermehrt werden. Ob das schwierig sei und nur auf Kosten andern innerdeutschen Verkehrs geschehen könne, tue nichts zur Sache, sie beständen auf ihrem Schein. Damit hat das unglückselige Schlagwort „Lokomotivmangel“ eine beinahe dramatische Wirkung ausgelöst, und es ist vielleicht nicht unnützlich, über diesen Begriff einige Worte zu sagen, obgleich neues kaum noch dazu zu sagen ist.

Es gibt wohl kaum ein Schlagwort im Eisenbahnverkehrsleben, mit dem soviel Mißbrauch getrieben wird wie mit dem Begriff: Lokomotivmangel. Lokomotivmangel, wenn er tatsächlich im eigentlichen Sinne des Wortes bestehen sollte, stellt stets nur ein Anzeichen der Verkehrskrankheit dar, und es ist eine falsche Diagnose, die Krankheit allein auf dieses eine Anzeichen zurückführen zu wollen; noch falscher aber ist es, von seiner radikalen Beseitigung, die meist ein Ding der Unmöglichkeit sein wird, die Heilung der Krankheit zu erwarten.

Wie fängt der sogenannte Lokomotivmangel an? Ein größerer Rangierbahnhof läuft infolge plötzlich ansteigenden Verkehrs oder infolge von Betriebsstockungen an anderer Stelle voll, so daß die Züge nicht mehr glatt verarbeitet werden können. Darob große Aufregung beim Betriebsamt und der Direktion, der Bahnhofsvorsteher wird vernommen und erklärt selbstverständlich als die einzige Ursache: zu wenig Rangiermaschinen, und als das einzige Heilmittel: mehr Rangiermaschinen. Daß die wirkliche Ursache viel mehr die der gesteigerten Beanspruchung nicht mehr genügende Leistungsfähigkeit des Bahnhofs ist, daß bei verständigen, durchdachter Ausnutzung der vorhandenen Rangier-

maschinen wohl auch erhöhte Leistungen mit ihnen erzielt werden könnten, daß der Bahnhof nach seiner Anlage das gleichzeitige Arbeiten einer vermehrten Zahl von Rangierlokomotiven gar nicht zuläßt, daß also die Mehreinstellung von Rangierlokomotiven nur ihre schlechtere Ausnutzung zur Folge haben würde, nicht aber eine Beseitigung der Schwierigkeiten, die eben auf einem ganz anderen Gebiet liegen — das festzustellen und danach zu verfahren, wird mit Geschick vermieden, und alle örtlich Beteiligten sind sich darin einig, angefangen vom Lokomotiv- und Rangierpersonal bis hinauf zum Oberbahnhofsvorsteher. Es wird eben örtlicher Lokomotivmangel behauptet, und damit ist die Frage schnell erledigt. Der Maschinenamtsvorstand oder Lokomotivdezernent schaffe also Rangiermaschinen!

Daß in solchen Zeiten, wenn der Verkehr stockt, wenn die Züge nicht rollen, sondern stundenlang vor den verstopften Bahnhöfen warten müssen, der Lokomotivverbrauch steigen muß, und zwar in demselben Maße wie die Umlaufszeit der Lokomotiven infolge des stockenden Laufes der Züge, ist natürlich und leuchtet jedem Sachverständigen ein. Und selbstverständlich kommt es dann vor, daß Züge nicht planmäßig abfahren können, weil die Bespannung fehlt. Daß es in solchen Fällen oft genug auch an der nötigen Zugmannschaft fehlt, wird in der Regel von der Station verschwiegen. Es ist viel bequemer und macht einen besseren Eindruck, die zeitweilige Verlegenheit auf ein anderes Gebiet abzuschieben. Also werden Lokomotiven angefordert. Daß aber die vorliegenden Bahnhöfe ebenfalls verstopft sind, was durch eine kurze telephonische Anfrage schnell festzustellen wäre, daß es also fast zwecklos ist, Züge auf die Strecke hinauszujagen, da sie sich doch nur um wenige Blockstrecken vorschieben können und so auch noch die Strecke verstopfen, das wird nicht beachtet.

Selbstverständlich ist es in solcher Lage schon gewagter, zu sagen, es besteht k e i n Lokomotivmangel, oder die Bereitstellung weiterer Zugmaschinen sei zwecklos und deshalb abzulehnen. Etwas Wahres ist an dem Lokomotivmangel. Man muß sich nur klar darüber sein, daß ein Mehr von Zuglokomotiven im allgemeinen nur eine örtliche, vor allen Dingen eine nur sehr vorübergehende Erleichterung schafft. Nach kurzer Zeit werden auch diese mehr eingestellten Zuglokomotiven verarbeitet sein, ohne daß das Grundübel beseitigt ist. Dazu ist nötig, daß man den Stier bei den Hörnern, nicht aber beim Schwanze packt. Denn der Lokomotivmangel oder, richtiger ausgedrückt, das zeitweilige Fehlen von Zugbespannung ist nicht die U r s a c h e, sondern die F o l g e der Verkehrsstockung. Es ist aber zwecklos, zu versuchen, eine Folgeerscheinung zu beseitigen, wenn man nicht der Ursache des Übels beikommen kann. Der Lokomotivmangel ist die Folge erhöhten Lokomotivverbrauchs, und dieser entsteht, wie schon oben hervorgehoben, dadurch, daß die Züge nicht rollen, sondern lange Unterwegsaufenthalte erleiden, weil die Bahnhöfe oder die Strecken das Mehr an ihnen zugemuteten Leistungen nicht schaffen können. Das führt zu einer Verlängerung der Umlaufszeit der Lokomotiven und damit zu einem erhöhten Verbrauch an Lokomotiven, wodurch schließlich Fehlzahlen in der Deckung des Lokomotivbedarfs entstehen.

In dieser Beziehung liegen die Verhältnisse bei den Lokomotiven genau wie bei den Wagen. Wenn eine Hochkonjunktur im Eisenbahnverkehr eintritt, die sich stets in einem erhöhten Wagenbedarf ausdrückt, so geht die Sache solange gut, wie die betrieblichen und Verkehrseinrichtungen der Strecken und besonders der Bahnhöfe (denn diese letzteren sind im allgemeinen ausschlaggebend) den erhöhten Anforderungen genügen können. Auch der größere Wagenbedarf kann bei unserem, in Anbetracht des gegen die Vorkriegszeit verringerten Gesamteisenbahnverkehrs reichlichen Wagenpark in der Regel zunächst befriedigt werden. Die Sachlage ändert sich aber sofort, sobald die Strecken und Bahnhöfe den Verkehr nicht mehr aufnehmen können, sobald Stockungen eintreten und die Züge mehr stillstehen als rollen. Der Wagenumlauf verlängert sich, und der Wagenbedarf geht plötzlich in die Höhe; es treten Fehlzahlen in der Wagengestellung ein. Durch weitere Zuführung von Wagen zu dem notleidenden Gebiet, wodurch freilich oft auch andere Gebiete notleidend werden, gelingt es vielleicht, für eine kurze Zeit noch Erleichterung zu schaffen. Sehr bald aber muß auch dieses Mittel versagen, einmal weil es unmöglich ist, soviel Wagen heranzuschaffen, daß die Wagenanforderungen, die in solchen Zeiten in Wagenüberforderungen seitens der Wagenverbraucher auszuarten pflegen, in ihrer vollen Höhe befriedigt werden könnten, vor allen Dingen aber, weil eben die Leistungsfähigkeit der Strecken und Bahnhöfe, die doch begrenzt ist, den außerordentlich gestiegenen Betriebsanforderungen gegenüber nicht mehr genügt. Die Betriebsnöte können dann so ungeheuerliche Formen annehmen, daß es z. B. nicht mehr gelingt, die Leerwagenzüge durchzubringen, wie es jetzt im Ruhrbezirk der Fall war. Das führt natürlich wieder zu einer Erhöhung der Fehlzahlen in der Wagengestellung. Kein vernünftiger Mensch aber wird sagen, die Ursache sei ein ungenügender Wagenpark, es müßten mehr Wagen beschafft werden. Der Wagenmangel ist eben nur scheinbar, die Wagendeckung ist nicht mehr eine Funktion des Wagenparks, sondern sie ist eine Funktion der betrieblichen Leistungsfähigkeit des notleidenden Bezirks geworden. Durch eine, wenn auch nur örtliche Vermehrung des Wagenparks kann man dem Übel nicht beikommen. Daß die erhöhte Zahl der Wagen, die diesem Kampf zwischen Wagenanforderung und Wagenzuführung geopfert werden, zu einer ganz unbefriedigenden und demnach unwirtschaftlichen Ausnutzung der Wagen führt, weil sie eben mehr stehen als rollen, darauf sei nur andeutungsweise hingewiesen.

Diese Ausführungen lassen sich von Anfang bis zu Ende auf die Lokomotiven übertragen. Es kann natürlich einen wirklichen Lokomotivmangel geben, wenn und solange die Zugbespannung fehlt, die sonstige glatte Durchführung der Züge aber nach der Leistungsfähigkeit der Strecken und der Bahnhöfe nicht in Frage gestellt ist. Ist das nicht mehr der Fall, so wird, wenn ich so sagen darf, aus dem wirklichen ein scheinbarer Lokomotivmangel. Die Lokomotivumlaufszeiten, wie sie in den Lokomotivdiensteinteilungen festgelegt sind, verlängern sich um das Doppelte und Dreifache, die planmäßig vorgesehenen Zugbespannungen fehlen, weil die dafür bestimmten Lokomotiven nicht mehr rechtzeitig an den Lokomotivwendestationen eintreffen oder zu den Heimatsstationen zurückkehren; es müssen die vorhandenen Reserven verwendet werden, die nunmehr für die in solchen Zeiten stets zahlreichen Bedarfszüge nicht mehr zur Verfügung stehen. Es bleiben Züge stehen oder müssen mindestens mehr oder weniger lange auf die Bespannung warten. Lokomotivmangel! Und doch nur scheinbar. Selbst wenn noch mehr Lokomotiven eingespannt werden, d i e s e r Lokomotivmangel wird dadurch nur auf kurze Zeit gemildert, sehr bald wird die vorherige Lage sich wieder eingestellt haben. Denn auch die Lokomotivgestellung ist in solcher Lage nicht mehr eine Funktion des Lokomotivparks, sondern nur noch eine solche der betrieblichen Leistungsfähigkeit der Eisenbahn.

Und damit komme ich zu dem Anfang meiner Ausführungen zurück. Es ist in hohem Grade bedenklich, eine solche Verkehrsnot, wie sie vor Weihnachten im Ruhrbezirk bestanden hat — ich nehme an, daß sich die Verhältnisse inzwischen mit der Wiederaufnahme der Wasserverfrachtungen von selbst entspannt haben, es konnte aber bei länger andauerndem Frost auch anders kommen, und Derartiges kann sich natürlich wiederholen — allein oder mindestens im wesentlichen als eine Lokomotivfrage darzustellen. Man ist doch wohl berechtigt, zu bezweifeln, daß dadurch, daß man den Lokomotivpark des Ruhrbezirks um 70 bis 80 Lokomotiven verstärkt, derartige Betriebsschwierigkeiten dauernd beseitigt werden

önnen; abgesehen davon, daß es schließlich mit der notwenigen betrieblichen und sonst pfleglichen Behandlung der okomotiven hapern wird, denn die dafür nötigen, vermehrten Einrichtungen lassen sich natürlich nicht von einem zum ndern Tage schaffen. M. E. muß man in solcher Lage ngstlich vermeiden, die Lokomotivfrage anzuschneiden, da nan damit leicht die falsche Auffassung erwecken kann, daß s sich um ein einfach abzustellendes Übel handelt. Das edeutet den Kopf in den Sand stecken. Man muß vielmehr en Mut haben, der Wahrheit ins Gesicht zu sehen und sie uch zu vertreten. Die Eisenbahn kann sich mit ihren vieleitigen betriebs- und verkehrstechnischen Einrichtungen öchstens auf ein Maximum der Beanspruchung einichten, soweit das irgend vorausgesehen werden kann, nicht ber auf alleräußerste, jedes Maß der Voraussicht überschreiende und stets nur kürzere Zeit andauernde Höchstanfordeungen. Denn das würde eine nicht zu verantwortende, höchst nwirtschaftliche Festlegung großer Geldmittel bedeuten. Daß ach diesen gesunden Grundsätzen insbesondere für den Ruhrezirk verfahren ist, daß alles geschehen ist, um allen voraususehenden Verkehrsanforderungen entsprechen zu können, ird der Eisenbahnverwaltung nicht bestritten werden können. Venn das aber anerkannt werden muß, so wird kein vernünftiger Mensch verlangen können, daß darüber hinaus umfangreiche Einrichtungen geschaffen und erhebliche Mittel aufgewendet werden, um eine außergewöhnliche Verkehrsnot, die überdies unzweifelhaft in absehbarer Zeit von selbst mildere Formen annehmen muß, zu beseitigen. Es verbietet sich das schon dadurch, daß es natürlich nicht möglich ist, die erforderlichen baulichen Ausführungen und sonstigen Beschaffungen so schnell zu bewirken, daß sie noch zur Abstellung der zeitweiligen Verkehrsnot wirksam werden.

Vielleicht wäre es gelungen, die Ententekommission von ihren Ansprüchen abzubringen, wenn man sich scharf auf den Standpunkt gestellt hätte, daß es nicht verlangt werden könne und auch praktisch unmöglich sei, die an sich ausreichenden Betriebs- und Verkehrseinrichtungen der Eisenbahnen des Ruhrbezirks noch weiter auszubauen, um sie den ganz außergewöhnlichen Anforderungen anzupassen, daß deshalb diese vorübergehende Verkehrsnot als unvermeidlich ertragen werden müsse. So aber hat diese nicht nur nicht sich mit dem Ausfall an Kohlenabfuhr abgefunden, sie hat vielmehr eine gegen ihre früheren Forderungen noch verstärkte Kohlenlieferung verlangt, denn — es lag ja nur Lokomotivmangel vor! Dieses Wort müßte verpönt werden, wie seinerzeit im Kriege, als der Feldeisenbahnchef seine Anwendung für die Eisenbahnen des besetzten westlichen Gebietes verboten hatte.

Die Erfolge der jetzigen Diebstahlsbekämpfung.

Vom Eisenbahn-Obersekretär **Zedligk**-Breslau.

Als ich zu Beginn des vorigen Jahres meine Abhandlung „Bekämpfung des Schiebertums und Schleichhandels“ in Nr. 3 des isenbahnbundesblattes veröffentlichte, stand diese Volksseuche ı vollster Blüte. Inzwischen ist vornehmlich als Folge des otdürftig verstopften Loches im Westen und durch die Freiabe von bisher bewirtschafteten Waren ein geringes Abebben ieses Unwesens zu beobachten. Hierzu mag auch die Erenntnis des Eisenbahnpersonals beigetragen haben, daß es ı erster Linie selbst durch diese Seuche geschädigt werde nd sie daher auch aus eigenem Interesse zu bekämpfen habe. b man das von der zweiten Volksseuche, den Diebstählen, uch sagen kann, ist zum mindesten zweifelhaft. Soweit ich s aus der Bearbeitung der Entschädigungsanträge zu beurilen vermag, ist ein nennenswerter Rückgang der Diebstähle aum zu verzeichnen. Soweit ein solcher durch mehr oder eniger zuverlässige Statistiken berechnet worden ist, rührt wohl in erster Linie von dem Verkehrsrückgange her. Im ezirk Breslau ist die Zahl der bei der Direktion selbst arbeiteten Anträge seit September 1919 annähernd die leiche geblieben. Durch die Abgabe der Anträge bis 3000 ℳ a die Verkehrsämter ist die Zahl auf ungefähr die Hälfte rückgegangen, die Gesamtzahl dürfte sich aber kaum verngert haben. An Erstattungsbeträgen wurden allein von r Direktion selbst im Jahre 1920 gezahlt:

Im Januar	920 688 ℳ	Im Juli	1 491 030 ℳ
„ Februar	1 116 864 „	„ August	861 263 „
„ März	1 135 715 „	„ September	832 902 „
„ April	1 193 524 „	„ Oktober	955 758 „
„ Mai	1 545 065 „	„ November	670 613 „
„ Juni	1 234 725 „	„ Dezember	741 739 „
		Im Jahre 1920	12 699 886 ℳ

Wir sehen hieraus, um welche erheblichen Beträge es sich andelt, wenn man die gesamten Reichseisenbahndirektionen d sämtliche Verkehrsämter sowie die mit der Befugnis zur lbständigen Erledigung von Erstattungsanträgen ausgeatteten größeren Abfertigungen berücksichtigt. Wir sehen rner das ständige Anwachsen der Entschädigungsbeträge n Monat zu Monat. Trotz der Abgabe der Hälfte der Anäge seit Juli 1920 an die Verkehrsämter sind die Entschädingssummen über die Hälfte hinausgegangen, sie haben ch also weiterhin erhöht. Hieraus ergibt sich, daß die seit ehr als zwei Jahren mit einem verhältnismäßig großen Pernalaufwand und mit ganz erheblichen Kosten eingeführte iebstahlsbekämpfung nicht den Erfolg gezeitigt hat, den man ch hiervon in Wirklichkeit versprochen hat. Der Zweck eser Abhandlung soll nun der sein, kritisch zu betrachten, elches die Ursachen dieses nicht wegzuleugnenden geringen rfolges sein können. Zuvor möchte ich auf die bisher geten Methoden eingehen. An den Direktionssitzen befinden sich besonderen (außerplanmäßigen) Dezernenten unterstellte Überwachungsabteilungen (Üwa), die auf größeren Orts- und Umladebahnhöfen Güterschutzstellen eingerichtet haben. Außerdem verfügt die Üwa über einen Stab sogenannter Diebstahlskontrolleure, die entweder den Verkehrsämtern oder größeren Bahnhöfen zugeteilt sind. Die Aufgabe dieser Stellen ist in großen Zügen folgende: Bei der Üwa als Zentrale des Direktionsbezirkes gehen die Fehl- und Beraubungsmeldungen der Abfertigungsstellen ein. Auf die Fehlmeldungen über weniger wertvolle Stückgüter wird oft verzichtet. Da allgemeine Anweisungen über die Verwertung dieser Meldungen fehlen, wird ihre Bearbeitung bei den Üwas verschieden sein. Man wird sie in erster Linie zu statistischen Zwecken benutzen, um mit ihrer Hilfe die am meisten gefährdeten Strecken oder Abschnitte oder die am meisten der Beraubung unterliegenden Kurse festzustellen. Durch die hierdurch erzielte Einkreisung dieser Bezirke versucht man dem Tatorte und schließlich dem Täter auf die Spur zu kommen. Meines Wissens hat man hierdurch nennenswerte Ergebnisse in dieser Beziehung kaum erzielt. Der Erfolg liegt wohl auch hauptsächlich nur darin, durch das Bekanntwerden der besonders gefährdeten Gebiete und Kurse Maßnahmen v o r b e u g e n d e r A r t zu treffen. Man wird also z. B. versuchen, entweder die Kurse zu ändern, auf andere Züge zu verlegen, oder sie zeitweise begleiten oder beobachten zu lassen. Gelingt es hierbei, eine gewisse Eindämmung dieser Diebstähle zu erreichen, so wäre ja schon ein Erfolg anzuerkennen, wenn nicht etwa dadurch nur eine Verschiebung auf andere Gebiete und Kurse erreicht wird und das Spiel von neuem losgeht. Dann wäre allerdings der Erfolg gleich Null. Beim Fehlen oder Berauben besonders wertvoller Stücke oder ganzer Ladungen setzt die Üwa mitunter ihre Diebstahlskontrolleure auf die Spur, die nötigenfalls den Wagen oder das Stückgut von der Abgangsstation an verfolgen. Auch hier ist der Erfolg m. W. bisher nur gering gewesen, wenigstens sind statistische Zahlen hierüber nicht bekanntgegeben worden. Überhaupt sind die Fälle, wo die Überwachungsorgane selbst Unregelmäßigkeiten aufgedeckt haben, recht spärlich.

Dagegen hat sich die Tätigkeit erfahrener Diebstahlskontrolleure bei der Verfolgung und Aufdeckung a n g e z e i g t e r Unregelmäßigkeiten, soweit mir bekannt wurde, bewährt. Es ist nicht selten, daß durch Not und Verführung verleitete Bedienstete, vom Gewissen gepeinigt oder im Ärger über Mitschuldige, begangene Unredlichkeiten von selbst eingestehen. Daraufhin geschickt eingeleitete Untersuchungen durch erfahrene Untersuchungsbeamte können oft weit zurückliegende Bandendiebstähle ans Tageslicht bringen und der Verwaltung einen erheblichen Teil des Raubes wieder zuführen. Auf diese Weise sollen im Jahre 1920 bei den 238 975 gemeldeten Dieb-

stählen 17140 Diebe ermittelt worden sein. Diese kriminalistische Tätigkeit nimmt die Diebstahlskontrolleure meist derart in Anspruch, daß sie zu anderen Arbeiten kaum noch herangezogen werden können. Die Tätigkeit der örtlichen Überwachungsstellen erstreckt sich hauptsächlich auf den örtlichen Nachtdienst, die Begleitung von Zügen und die Ausführung besonderer von der Üwa angeordneten Revisionen.

Das wären in großen Umrissen die Aufgaben des Überwachungsdienstes, wie er sich bisher abgespielt hat. Daß hiermit aber nicht der erwartete Erfolg erreicht wird, spricht der Reichsverkehrsminister in seinem Erlaß vom 31. Dezember 1920 offen aus, in dem er gleichzeitig versucht, neue Richtlinien zu geben und die bisher als wenig zweckentsprechend erwiesenen Maßnahmen aufhebt.

Im folgenden will ich meinerseits den Ursachen der nicht ausreichenden Erfolge der jetzigen Methoden der Diebstahlsbekämpfung nachgehen und dabei die ministeriellen neuen Anregungen besprechen. Die Personalauswahl muß eine besonders sorgfältige sein. Das Diebstahlsdezernat sollte man möglichst erfahrenen Praktikern übertragen, die selbst den Abfertigungsdienst draußen kennengelernt haben und deshalb selbst Anregungen und Vorschläge zur Vermeidung der verschiedenen Fehlerquellen geben können. Die dem Diebstahlsdezernenten zugeteilten Güterkontrolleure müssen gleiche Erfahrungen besitzen, wie vorstehend für die Dezernenten gefordert wurde. Sie müssen im Abfertigungsdienst längere Zeit Unregelmäßigkeiten bearbeitet haben und möglichst auf einer größeren Abfertigung Bühnenmeister gewesen sein. Umsicht, schnelle Entschlossenheit, Ausdauer und sicheres Auftreten muß von ihnen erwartet werden. Daß die übrigen selbständige Gebiete bearbeitende Beamten der Üwa ebenfalls im praktischen Abfertigungs- und Beförderungsdienst erprobte mittlere Beamte sein müssen, damit sie sich in sämtliche Vorgänge schnell hineindenken können, versteht sich von selbst. Als Diebstahlskontrolleure eignen sich gleichfalls nur im praktischen Dienst bewährte Beamte, die ein bestimmtes und entschlossenes Auftreten besitzen. Sie müssen vornehmlich im Bodenaufsichts- und Fehlmeldedienst tätig gewesen sein. Als Leiter der Güterschutzstellen kommen nur erprobte Bahnhofs- oder Gütervorsteher in Frage, die genügend Umsicht und Entschlossenheit besitzen. Im Falle eines schnellen Eingreifens müssen sie mit sicherem Blick die Lage erfassen und ohne langes Besinnen die notwendigen Maßnahmen ergreifen können. Daß ihnen hierbei genügendes Hilfspersonal zur Seite gestellt wird, ist selbstverständlich. Vor allem aber muß das gesamte Personal vertrauenswürdig und moralisch gefestigt sein, damit es nicht letzten Endes selbst verleitet wird, nicht nur dem Diebesgesindel Vorschub zu leisten, sondern schließlich sogar selbst mitzutun. In jetziger Zeit fällt es allerdings sehr schwer, eine größere Zahl von Bediensteten, auf die man jederzeit felsenfest bauen kann, zu gewinnen. Ehe man sich aber mit sogenannten „unsicheren Kantonisten" einläßt, verzichte man lieber auf ein umfangreiches, nur unnötig Geld verschlingendes Personal und begnüge sich mit einigen kleineren, dafür aber gänzlich zuverlässigen Trupps, die man unvermutet einmal da und einmal dort auftauchen läßt.

In Erkennung dieser Sachlage hat auch das Ministerium die Einrichtung von besonderen Streiftrupps angeordnet, die unter Leitung eines energischen Überwachungsbeamten eine verschärfte äußere Kontrolle der Dienststellen und Züge durchführen sollen. Hierbei darf diese Kontrolle nicht etwa durch die Üwa dadurch unwirksam gemacht werden, daß feste, leicht bekannt werdende Pläne für diese Streifen festgelegt werden, sondern diese Trupps müssen unvermutet da und dort auftreten können und nur an allgemeine Richtlinien gebunden werden. Sie können sich durch Tagebücher über ihre Tätigkeit ausweisen. Nur wenn sie einmal ganz bestimmte Aufträge ausführen sollen, wird hiervon abzuweichen sein.

Der Hinweis des Ministers auf die Verwendung von Wächterhunden ist ebenfalls ein Zeichen des Fortschritts; denn ein Hund hört und sieht unter Umständen mehr als eine Schar Wächter, sein Unterhalt ist verhältnismäßig gering und, was das beste ist, er kann nicht selbst zum Stehlen verleitet werden. Diese Hunde werden die Anschaffungskosten bald bezahlt machen.

Soviel von der eigentlichen Überwachung. Diese ist aber nicht das wesentliche bei dem Bestreben, die Zahl der Diebstähle einzuschränken. Der Kernpunkt ist die Hebung der Moral des Personals, ist der, durch geeignete, vorbeugende Maßnahmen das Übel an der Wurzel zu fassen und dem Personal die Möglichkeit zu nehmen, Diebstähle auszuführen. Auch hier geht der Minister in seinem jüngsten Erlaß bahnbrechend vor, indem er es als besonders wichtig bezeichnet, daß den Fehlerquellen nachgegangen und ihnen durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt wird. Hierzu bedürfe es einer vermehrten (dezentralisierten) Kontrolle des inneren Dienstes der Dienststellen, des Lade- und Zugpersonals. Es sei deshalb für jedes Verkehrsamt ein mit dem Abfertigungs-, Lade- und Beförderungsdienst besonders vertrauter Beamter zu bestimmen, der die Tätigkeit der Abfertigungsstellen, des Zug- und Ladepersonals ständig bei Tag und Nacht zu kontrollieren und Verbesserungen des Dienstes anzuregen hat. Im übrigen bestimme sich seine Tätigkeit, die von den Güterkontrolleuren bei der Eisenbahndirektion überwacht wird, nach der Anweisung für die Güterkontrolleure. Wenn dem Gedankengange des Ministeriums richtig gefolgt wird, kann mit dieser Anordnung viel erreicht werden. Nicht gefällt mir hierbei die Absicht, diese Beamten durch die Güterkontrolleure bei den Eisenbahndirektionen überwachen zu lassen. Ein Beamter, der die richtige Ausführung des Dienstes überwachen und der Verbesserungen des Dienstes anregen soll, muß doch selbst in allen Zweigen vollkommen erfahren sein, muß den gesamten Abfertigungs- und Beförderungsdienst erprobt haben, muß auch ein reiches allgemeines Wissen besitzen und ein besonders heller Kopf sein, der eigene Gedanken entwickeln kann. Er muß selbst dem befähigsten Dienststellenleiter gewachsen sein und ihn ohne sich einer Blamage auszusetzen, auf vorhandene Mängel in seinem Bereiche hinweisen können. Andernfalls würde diese Maßnahme, wie leider so manche andere, von vornherein zur Bedeutungslosigkeit, der betreffende Beamte aber zur Karikatur herabgedrückt werden. Diese besonders befähigten Köpfe sind zum mindesten den Güterkontrolleuren gleichzustellen. Ich gehe sogar noch weiter. Man sollte sie, um sie weder durch besondere, auf anderen Gebieten liegende Aufträge der Amtsvorstände, noch durch Eingriffe der verschiedenen Dezernenten in ihrer eigentlichen Tätigkeit zu behindern, als Beauftragte des Ministers einsetzen und sie höchstens dem Direktionspräsidenten unmittelbar unterstellen. Dann erst werden sie frei von jeder Hemmung arbeiten und nutzbringend wirken können. Die Unterstellung unter die Güterkontrolleure würde nur Reibungen veranlassen, der Sache selbst wenig dienen und die betreffenden Beamten auf eine Stellung herabdrücken, die sie von vornherein zur Bedeutungslosigkeit verurteilt. Da man derart befähigte Beamte nicht in allzu großer Zahl vorrätig haben wird, wird man vielleicht teilweise auf die vorhandenen Güterkontrolleure zurückgreifen müssen. Wenn man erst erfahrene Praktiker als Diebstahlsdezernenten hat, wird man auch den einen oder andern der den Üwas zugeteilten Güterkontrolleure hierzu freigeben können. Auch unter den Entschädigungsbeamten werden sich hierfür geeignete Persönlichkeiten finden lassen, besonders wenn sie die hier gekennzeichnete praktische Erfahrung besitzen. Es erscheint auch nicht notwendig, jedem Verkehrsamt einen solchen Beamten zuzuweisen, im Gegenteil rate ich dringend ab von einer Unterstellung unter ein Verkehrsamt, das sie leicht zu anderer Tätigkeit verwenden und sie in ihrer eigentlichen Tätigkeit nur behindern könnte. Es genügen für einen Direktionsbezirk 2 bis 3 solcher Beamten. Ihr Dienstort wäre derart zu wählen, daß sie von ihm aus in kurzer Zeit ihren Bezirk bereisen können und dabei möglichst wenig Fahrzeit verloren geht. Hierbei braucht man sich nicht an die Direktionsgrenzen anzuklammern, sondern man lege hauptsächlich Wert darauf, den Bezirk möglichst um den Wohnort zu legen. Vor allem möge man nicht in den Fehler der alten Zeit verfallen, einem Manne, der etwas leisten soll, möglichst viel Kontrolle, viel Mißtrauen entgegenzubringen, sondern wenn man einmal ihn als leistungsfähig und vertrauenswürdig erkannt hat, dann soll man auch dieses Vertrauen bis zur Übertragung größtmöglicher Selbständigkeit und Verantwortung steigern. Nur dann wird man Erfolg zum Wohle des Ganzen erreichen, nicht aber durch halbe, von vornherein zur Erfolglosigkeit verurteilte Maßnahmen.

Welche Aufgabe erwartet nun diese Leute, die berufen sein sollen, Mittel und Wege zu finden, um den Wiederaufbau eines geregelten und gesicherten Abfertigungs- und Beförderungsdienstes zu ermöglichen? Ich will im folgenden nach dem Gange des Dienstes einige Beispiele geben.

Zuerst kommt die Annahme des Gutes. Hier beginnen bereits die Fehlerquellen: Beim Stückgut ist dies einmal ungenaues Verwiegen oder sogar gänzliches Unterbleiben des Verwiegens, wenn der Absender bereits das Gewicht angegeben hat. Dies kann, wenn der Absender oder dessen Personal diese Gewohnheit kennt, von vornherein zu unrichtiger Gewichtseintragung und zu Ersatzansprüchen führen. Weiter Sorglosigkeit bei der Besichtigung der äußeren Beschaffenheit — Verpackung, Bezettelung — des Gutes, Unterlassung der Anerkennung der mangelhaften oder des Fehlens der Verpackung. Abstempelung der Frachtbriefe oder der Annahmebücher, ohne daß das Gut den Güterboden berührt ha

gerissene Rollkutscher bringen entweder aus eigenem Antriebe oder mit Hilfe des Bahnpersonals die angenommenen Güter wieder unbemerkt auf ihren Wagen. Also bereits hier setzen die Fehlerquellen scharf ein.

Nach der Annahme wird das Gut entweder sofort in die bereitgestellten Wagen gekarrt, dabei absichtlich oder unabsichtlich verkarrt, um mit geschickt untergeschobenen Frachtbriefen an Hehler verschoben zu werden. Oder das Gut wird auf die für die verschiedenen Richtungen bestimmten Lagerplätze gekarrt oder auch wieder verkarrt, um dann in Ruhe beraubt oder ganz gestohlen zu werden.

Auf welchen Abfertigungen ist nun die Verladung direkt von der Annahmeluke zum Wagen oder erst über den Lagerplatz zweckmäßig? Welche Maßnahmen sind bei jeder G.-A. zur Vermeidung gewollter und ungewollter Verschleppungen zu treffen? Dabei muß jede G.-A. besonders nach ihren örtlichen Verhältnissen behandelt werden. Welche besondere Maßnahmen sind für besonders wertvolle und der Gefahr des Diebstahls besonders ausgesetzte Güter, wie Tabakwaren, Textil-, Schuhwaren, Lebensmittel, Spirituosen, zu treffen? Ich halte es für notwendig, Güter dieser Art stets erst in besondere verschließbare Räume zu bringen und von dort aus die Verladung vorzunehmen. Hier muß es nicht in erster Linie auf schnelle, sondern vornehmlich auf sichere Beförderung ankommen. Dieser Grundsatz müßte notgedrungen auch bei sämtlichen anderen Gütern vorherrschen. Erst wenn man wirklich von sichtbaren Erfolgen und von einer wirklichen Hebung der Moral des Personals sprechen kann, darf man dazu übergehen, wieder der Schnelligkeit der Beförderung das Wort zu reden.

Inzwischen ist der Frachtbrief abgestempelt worden und zur Abfertigung gelangt oder auch nicht. Hat der Auflieferer ein abgestempeltes Duplikat oder einen Stempelabdruck in sein Annahmebuch erhalten, dann hat die Bahn auf jeden Fall für das Gut aufzukommen. Welche Möglichkeiten bestehen nun, den Frachtbrief verschwinden zu lassen? Dies kann bereits kurz nach Annahme des Gutes geschehen. Es wird meistens dann eintreffen, wenn das mit dem Rollpersonal unter einer Decke steckende Annahmepersonal dem Anroller das Gut wieder zugesteckt hat. Dieser hat seinem Auftraggeber gegenüber einen Ausweis in dem abgestempelten Duplikatfrachtbriefe oder Quittungsbuche. Der Frachtbrief kann aber auch nach der Abfertigung im Büro verschwinden, wenn er zur Verladung herauskommt. In diesem Falle wird er bei den von der Annahmeluke aus verladenen Gütern — ob richtig verladen oder absichtlich verkarrt — oft durch einen bereits vorbereiteten, an einen Hehler gerichteten Frachtbrief ersetzt. Drittens kann er auch unterwegs auf einer Umladestation oder gar erst auf der Empfangsstation beim Entladen verschwinden. Mittel und Wege, um das dann überzählig gewordene Gut in Sicherheit zu bringen, gibt es für den — oder besser die — Täter in Menge. Das Verfahren, mit dem Gut auch die Frachtbriefe verschwinden zu lassen, ist sehr beliebt, da dann der Diebstahl oft erst nach Monaten, wenn der Empfänger dem Absender den Nichteingang anzeigt und letzterer daraufhin Nachforschungen nach dem Gute bei der Versandstation anstellt, bekannt wird und Nachforschungen nach so langer Zeit stets erfolglos sind.

Deshalb muß diesem Bestreben des Personals, die Frachtbriefe verschwinden zu lassen, in erster Linie begegnet werden. Es muß also der Frachtbrief möglichst bald dem Annahmepersonal entzogen werden. Der Wichtigkeit des Annahmedienstes entsprechend ist dieser ausschließlich von Beamten (Lademeistern oder Ladeschaffnern) wahrzunehmen. Diese Beamten dürfen außer dem Karrpersonal andere Bedienstete an der Annahmestelle auf keinen Fall dulden. Damit sofort nach der Annahme des Gutes der Frachtbrief bis zu seiner Einlösung dem Bodenpersonal entzogen werden kann, dieses aber dabei nicht ohne Begleitpapier gelassen wird, erscheint die von O. G. V. Saatmann in Hagen (Westf.) in Nr. 22/1920 d. Ztg. eingehend beschriebene Einführung von Frachtbriefdoppeln (Frachtbrief und Ladekarte) sehr empfehlenswert. Die Vorteile sind so bedeutend, daß es mich wundert, daß dieser Vorschlag nicht wenigstens versuchsweise in bestimmten Verkehren zur Ausführung gekommen ist. Dieses Verfahren ist entschieden dem von E. O. S. Siemes in Nr. 52/1920 d. Ztg. vorgeschlagenen vorzuziehen. Die von Siemes befürchtete Schwierigkeit in dem Versande sämtlicher Papiere kann ich nicht anerkennen. Die Ladekarten übergibt man nicht dem Zugführer, sondern steckt sie kurz vor dem Verschließen in einen im Stückgutwagen anzubringenden Kasten, nachdem sie nach der Reihenfolge der Stationen sortiert sind. Der Zugführer erhält nur die Frachtbriefe über Wagenladungen und ein Verzeichnis der im Zuge laufenden Stückgutwagen. Die Ladekarte über Wagenladungen wird zweckmäßig als Beklebezettel benutzt. Zu diesem Zwecke sind sämtliche Güterwagen mit dem in Nr. 16/1920 d. Ztg. beschriebenen Zettelhalter auszustatten. Meines Wissens hat bereits eine große Zahl der Güterwagen einen solchen oder einen ähnlichen; wenigstens ist er mir häufig im Kriegsgebiet begegnet. Dadurch würde die Zahl der überzähligen Ladungen wesentlich herabgedrückt und das Schreiben von Beklebezetteln um die Hälfte verringert werden, da man nur noch für eine Wagenseite einen solchen zu schreiben braucht. Fehlen die Frachtbriefe beim Eingange der Wagen auf der Bestimmungsstation, dann geben die Ladekarten genügend Aufschluß über die Zugehörigkeit der Sendung. Die Absender müßten außerdem verpflichtet werden, innen im Wagen Versandstation und Datum, Versender, Empfänger und Empfangsstation auf einem an die Wand zu klebenden Zettel anzugeben. Ich glaube, daß dadurch einer der größten Fehlerquellen begegnet würde.

Der Annahme des Gutes und der Beförderung der Frachtbriefe in den Abfertigungsraum folgt das Verladen der Stückgüter. Die sicherste Verladung ist die Verladung nach vorheriger Lagerung auf dem Sammelplatz; die schnellste und bei geringem Schuppenraum die notwendige Verladeweise ist die unmittelbar von der Annahmeluke zum Wagen. Da aber in der Gegenwart unbedingt die größtmögliche Sicherheit der schnelleren Beförderung vorzugehen hat, damit dem Personal die Gelegenheit zur Unredlichkeit möglichst genommen wird, muß man, soweit genügend Schuppenraum vorhanden ist, in erster Linie die Verladung vom Lagerplatz aus vornehmen. Grundsätzlich muß man nur nach solchen Stationen Gut unmittelbar in den Wagen verladen, für die erfahrungsgemäß an einem Tage mindestens ein Wagen mit Orts- oder Umladegut vollgeladen werden kann.

Alles andere Gut ist vorerst auf bestimmten Plätzen zu lagern, dort zu sammeln und erst zu verladen, wenn ein voller Wagen nach einer Station mit Orts- oder Umladegut abgerichtet werden kann. Die Ladekarten sind in den Lademeister- oder Abfertigungsräumen, die nur von den hierzu berufenen Bediensteten betreten werden dürfen und bei Nichtbesetzung abzuschließen sind, nötigenfalls in verschließbaren Regalen aufzubewahren. Die Durchführung dieser Maßnahme ist durch das Aufsichtspersonal bzw. die Dienststellenleiter streng zu überwachen. Kleinere Stationen, die keine Orts- oder Umladewagen bilden können, verladen ihr Aufkommen an Stückgut auf die nächstgelegene Umladestation. Zu diesem Zwecke verkehren täglich je nach Bedarf auf jeder Strecke ein oder mehrere Wagen für Gut nach dieser nächsten Umladestation und darüber hinaus. In diese sind auch die für die Zwischenstationen bestimmten Güter einzuladen. Diese Wagen sollten in der Jetztzeit so lange die einzigen Lauf- (Kurs) wagen bilden, bis die Moral des Personals soweit gefestigt ist, daß wir allmählich wieder zu den jetzigen langen Kursen zurückkehren können. Denn es ist allgemein bekannt, daß die Kurswagen — sowohl Ek als auch Sk — den größten Anreiz zum Bestehlen bieten, und daß, da jede Station, meist ohne daß das Zugpersonal sich darum kümmert, ein- und ausladen kann, eine Kontrolle dieser Kurse unmöglich ist. Angesichts dieser allgemein bekannten Tatsache muß als höchst bedenklich bezeichnet werden, daß bisher noch nicht mit dem Abrichten von Kursen auf lange Strecke gebrochen wurde. Wie leicht ist es, wenn in einem solchen Stückgüterzuge 6—10 und mehr Kurswagen laufen, aus einem Wagen statt einer Kiste zwei herauszunehmen und sie dann später verschwinden zu lassen. Dies kann jede kleinste Zwischenstation tun. Man sollte also, wie eben ausgeführt, nur noch Kurs- oder Sammelwagen zwischen zwei Abzweigstationen verkehren lassen, die lediglich das von oder nach den kleineren Zwischenstationen, die keine selbständigen Orts- oder Umladewagen bilden können, bestimmte Gut aufnehmen. Hier wird es sich um ein oder zwei Wagen handeln, die täglich in einem bestimmten Zuge hinter dem Packwagen laufen und unter ständiger Aufsicht des Zugführers oder Packmeisters sind. Nur dieser darf aus den unter Umständen durch Schlösser zu verschließenden Wagen Gut herausgeben. Leider ist unsere Verwaltung zu wenig beweglich, als daß sie ein solches Verfahren, auch wenn sie es für notwendig erachtet, in kurzer Zeit einführen könnte.

Die nach bestimmten Orts- und Umladestationen abgerichteten Stückgutwagen sind sicher zu verschließen. Es ist eine große Zahl von Verschlußvorrichtungen angeboten worden. Sie widerstehen aber fast alle dem von unserem fachmännischen Diebesgesindel kunstgerecht geführten Hammer oder der Brechstange nicht. Ich halte einen drei- bis fünfmal durch die Verschlußösen gezogenen 4—5 mm starken Eisendraht (nötigenfalls mit Hilfe einer Wickelmaschine) noch für den sichersten Verschluß. Auch für Wagenladungen eignet er sich.

Einen besonderen Abschnitt möchte ich noch den dem Diebstahl vornehmlich ausgesetzten wertvolleren Gütern widmen. Es sind dies u. a. Lebens- und Genußmittel, Spirituosen, Textil- und Tabakwaren, Konfektion, Lederwaren u. dergl. Hinsichtlich dieser Güter hatte ich bereits bei der Besprechung der Verladung der Stückgüter gefordert, daß sie stets von der Annahmeluke durch bestimmte, vertrauenswürdige Bedienstete nach einem verschlossenen Lagerraum gebracht werden sollten, wo sie nur an bestimmten Tagen — vielleicht an zwei der Woche, ähnlich dem Feuergut — in besondere Orts- oder Umladewagen oder in einem an diesem Tage in dem Stückgüterzuge laufenden besonderen Sammelwagen verladen werden. Zweckmäßig hat die Annahme solcher Güter auch nur an diesen Tagen zu einer bestimmten Stunde, die sich nach der Abfahrtszeit des Zuges richtet, zu geschehen. Dies Verfahren ist derart durchzubilden, daß diese Güter bis zum Zielorte nur in solchen ständig unter Verschluß zu haltenden Wagen laufen. Am Zielorte sind sie gleichfalls bis zur Ausgabe in einem verschlossenen Raume unterzubringen und nur von einem hierzu besonders bestimmten Bediensteten zu einer bestimmten Tagesstunde auszugeben.

Da zurzeit nur die angemessene Lieferfrist des § 428 des HGB. besteht, könnte die unter Umständen eintretende Beförderungsverzögerung noch als angemessen betrachtet werden. Sollten aber die Lieferfristen der VO. wieder eingeführt werden, wonach die Geschäftswelt ständig drängt, so müßte an eine entsprechende Erhöhung der früheren Lieferfristen für Stückgüter gedacht werden; denn vorläufig muß bei diesen der Grundsatz Geltung behalten: Größtmögliche Sicherung des Gutes geht vor der größtmöglichen Schnelligkeit der Beförderung.

Sollte sich die eben beschriebene Beförderungsart dieser wertvollen Güter nicht überall durchführen lassen, so wäre von der Stelle aus, die diese Beförderungsweise verlassen muß, das Kontrollzettelverfahren anzuwenden. Das heißt, sie sendet an die folgenden Umladestationen und die Zielstation gleichlautende Kontrollzettel als Telegrammbrief, die von jeder dieser Stellen an die nächste Umladestation unter Angabe der Nummer des Eingangs- und Abgangswagens, -Zuges sowie -Tages und des Befundes weiterzusenden sind. Den von der ersten Station erhaltenen Kontrollzettel senden diese Stationen mit dem gleichen Erledigungsvermerk an die Versandstation zurück, die sämtliche Zettel behufs etwaiger Auskunftserteilung monatsweise sammelt. Die Zielstation sammelt die von der Ausgangsstation über sämtliche Umladestationen gegangenen Zettel ebenfalls monatsweise zu Auskunftszwecken. Ist eine der in Frage kommenden Stationen saumselig, so können noch die anderen eingreifen. Jedenfalls läßt sich beim Nichteingange der Rückmeldung oder Vormeldung oder bei der Feststellung einer Unregelmäßigkeit der Tatort möglichst umgehend einkreisen und eine erfolgversprechende Untersuchung sofort einleiten. (Schluß folgt.)

Rede des Reichsverkehrsminister Groener zum Etat der Reichseisenbahnverwaltung.

Am 17. März hat der Reichsverkehrsminister Gröner bei der Beratung über den Eisenbahnetat im Deutschen Reichstag eine längere Rede gehalten, die wir nach dem Wortlaut der „D. Allg. Ztg." wiedergeben:

„Gelegentlich der Beratung meines Etats möchte ich über einige Punkte programmatische Erklärungen abgeben. Ich lege darauf besonderen Wert, damit die Öffentlichkeit darüber unterrichtet wird, wie die Verkehrsverwaltung vorzugehen beabsichtigt. Die beiden Etats sind in ihrer Wesensart grundverschieden. Der Etat für 1921 bedeutet ein Programm, das Programm der finanziellen Gesundung unserer Reichseisenbahnen. Sie werden finden, daß wir ehrlich bemüht sind, die Finanzen der Reichseisenbahnen in möglichster Bälde wieder gesund zu machen. Auch die Finanzgebarung beabsichtigen wir auf eine neue wirtschaftliche, mehr kaufmännische Basis zu stellen. Das Eisenbahnfinanzgesetz ist in Vorbereitung und wird, wie ich hoffe, in möglichster Bälde dem Reichstag zugehen. Wir wollen die Eisenbahnen betreiben als Großbetrieb nach wirtschaftlichen, technischen und kaufmännischen Grundsätzen. Der wesentliche Inhalt des Gesetzes wird sein die Abgrenzung des Eisenbahnhaushalts gegen den übrigen Reichshaushalt und damit die Erledigung des Verhältnisses zur Reichsfinanzverwaltung.

Ferner kommt in Betracht die Gestaltung des Haushalts, die Festsetzung des Anlagekapitals, der Wert der abgetretenen Strecken usw., auch sollen neue Grundsätze aufgestellt werden für die Unterscheidungen im ordentlichen und außerordentlichen Etat. Die Aufbringung der Mittel für den außerordentlichen Etat wird ein besonderes Kapitel des Gesetzes bilden, ebenso die Bildung eines Rücklagefonds, und Bestimmungen über die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld. Es werden auch Bestimmungen zu treffen sein, obwohl wir vorläufig noch nicht soweit sind, über die Verwendung der Überschüsse. Dazu kommen die Bestimmungen, die notwendig sind, um auch in der Tarifgestaltung dem Einfluß des Reichstags die Tür zu öffnen. Ich bin der Auffassung, daß dieser Einfluß unentbehrlich ist, daß er sich aber andererseits nur in den Grenzen halten darf, die die Beweglichkeit der Verwaltung nach Maßgabe der Entwicklung des Wirtschaftslebens gewährleisten. Die wichtigste Aufgabe der Reichseisenbahnverwaltung ist zurzeit einmal die finanzielle Gesundung der Reichseisenbahnen, dann aber die Gesundung des ganzen technischen Apparates, die Wiederherstellung hoher Leistungsfähigkeit. Wir sind entschlossen, auf diesen beiden Wegen stramm vorwärts zu gehen, und hoffen, Ihnen in Bälde entsprechende Leistungen vorlegen zu können. Zur Organisationsfrage möchte ich betonen, daß die organisatorischen Maßnahmen nicht absolut dringend waren; sie mußten zurückstehen gegenüber den anderen Aufgaben der Gesundung des Apparates und der Gesundung der Finanzen. Unter der Voraussetzung, daß wir in beiden Beziehungen im Laufe des Jahres 1921 weitere erhebliche Fortschritte machen werden, wie es ja auch den Anschein hat, habe ich die Absicht, auch in organisatorischer Beziehung ein beschleunigtes Tempo einzuschlagen. Wir sind entschlossen, keine starre und straffe Zentralisation einzuführen. Hier werde ich Wege einschlagen, die darauf abzielen, möglichst provinzielle Selbstverwaltung einzuführen. Wir werden dabei natürlich nicht vorübergehen können an der ganzen Entwicklung unseres Wirtschaftslebens. Sie alle wissen, daß Bestrebungen im Gange sind, Wirtschaftsprovinzen zu bilden. Ich halte es nicht für eine wichtige Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, in dieser Entwicklung der Wirtschaftsbetriebes etwa die Führung zu übernehmen, wohl aber alles vorzubereiten, daß wir jederzeit bereit sind, den Anforderungen der Entwicklung des Wirtschaftslebens sofort zu entsprechen.

Wir werden anfangen mit den organisatorischen Maßnahmen nicht an der obersten Spitze, sondern draußen bei den untersten Dienststellen und in allererster Linie die Selbständigkeit der Dienststellen, der Ämter und demnächst wieder der Direktionen erhöhen, ihnen weitere Befugnisse übertragen. Auf diese Weise werden die Arbeiten von oben nach unten gezogen, und vor allem werden die Direktionen und demnächst auch das Ministerium entlastet. Ich halte diesen Weg vor allem deshalb für geboten, weil dadurch auch am schnellsten die Schreibarbeit vermindert wird. In Verbindung mit der Dezentralisation der Verwaltung wird zu erwägen sein, welche Aufgaben für größere Wirtschaftsgebiete delegiert werden können an führende Direktionen, Gruppendirektionen oder wie Sie es nennen wollen. Ich will dabei vorläufig ganz unerörtert lassen die in der Presse vielfach zutage getretene Anschauung über die Bildung von Generaldirektionen. Wir sind noch nicht so weit, absolute Klarheit darüber zu besitzen und ein endgültiges Urteil haben zu können. Überall bei meinen Behörden stoße ich auf ein großes Verständnis für diese Art des Vorgehens mit der Dezentralisation. Ich würde außerordentlich dankbar sein, wenn auch in der breiten Öffentlichkeit praktisch mitgewirkt wird an dieser Arbeit, die von unten anfangen muß. Wenn ich aber tagtäglich Stöße von Briefen bekomme, die mich mit Arbeiten belasten und das Ministerium sehr intensiv in Anspruch nehmen, und zwar mit Arbeiten, die eigentlich beim Ministerium selbst gar nicht erledigt werden können, sondern draußen in der Dienststelle erledigt werden müssen, so wäre ich hier für eine Änderung außerordentlich dankbar. Ich hoffe, daß es ohne bürokratische Hemmungen abgehen wird. Die bürokratischen Formen müssen natürlich in einem solchen großen Unternehmen bis zu einem gewissen Grade beibehalten werden, aber man muß sie aufs äußerste Maß beschränken, damit die schnelle Erledigung der Geschäfte gesichert wird.

Die Personalpolitik ist eine der schwierigsten Aufgaben der Reichseisenbahnverwaltung, wenn man bedenkt, welche ungeheure Menge von Beamten und Arbeitern der Verwaltung untersteht, und daß es sehr schwierig ist, eine solche Verwaltung in einem Unternehmen zusammenzufassen. Selbstverständlich ist dies nur möglich, wenn im Personal vorhanden ist der Sinn für Autorität, für Ordnung und das Verständnis dafür, daß in einem Staatsbetrieb der Staatsgedanke voranstehen muß. In der Beziehung kann ich nach pflich-

mäßiger und ehrlicher Überzeugung sagen, daß bei den deutschen Eisenbahnern bereits wieder der alte Sinn für Autorität und Ordnung im Wachsen ist. Es ist ganz selbstverständlich, daß unter den Wirkungen der Revolution und den politischen Erscheinungen der Zeit nach der Revolution das Vertrauen zwischen Personal und den verschiedenen Dienststellen erschüttert war bis hinauf zur Verwaltung. Es war also eine meiner ersten Aufgaben, dieses Vertrauen wieder herzustellen, und ich bemühe mich in persönlicher Fühlungnahme überall darauf hinzuwirken, daß es wieder hergestellt wird. Denn ich bin der Auffassung, der Sinn für Autorität kann nur wachsen, blühen und gedeihen auf dem Boden des Vertrauens, sonst nicht. Die Arbeitswilligkeit beim Personal ist dauernd im Zunehmen, das wird wohl jeder feststellen können, der eine Reise macht. Zweifellos sind durch die Teuerungsverhältnisse die Beunruhigungen im Personal noch nicht ganz geschwunden, ich möchte aber annehmen, daß die von Regierung und Parlament im Januar gemachte Aktion eine Beruhigung in das Personal auf lange Zeit hinaus hineingetragen hat. Ich halte es für meine ganz besondere Pflicht, auf allen Gebieten der materiellen Fürsorge für das Personal an der Spitze zu stehen, und ich würde es deshalb auch durchaus begrüßen, wenn wir in der Lage wären, auf dem Gebiet des Wohnungsbaus unserm Personal möglichste Vorteile zu verschaffen. Ich habe mich selbst bemüht bei meinen vielen Reisen, Einblick in die Wohnungsverhältnisse zu gewinnen, und ich bin sehr gern bereit, Anregungen auch aus diesem Hause zu folgen und Mittel anzufordern, solange ich nicht selbst in der Lage bin, sie aus den Einnahmen meiner Verwaltung zu decken. Auch auf dem Gebiet der Befruchtung der Industrie hat die Reichseisenbahnverwaltung unendliche Aufgaben. Wir sind wohl die größten Besteller, und es wird meine ganz besondere Sorge sein, daß alles geschieht, um die Industrie frühzeitig und fortlaufend mit Aufträgen zu versehen. Ich darf annehmen, daß die geringen Differenzen über die Preisfrage bei Lokomotiven bald überwunden sein werden. Der Gesamtzustand unserer Eisenbahnen bessert sich. Ich bin der festen Überzeugung, daß die Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich nicht nur eine politische und wirtschaftliche Notwendigkeit war, sondern auch einen Schritt vorwärts bedeutet für unser gesamtes Wirtschaftsleben und Verkehrsleben. Etwas Geduld ist allerdings nötig. Ich habe den Eindruck, als ob wir etwas ungeduldig sind und glauben, die Wirkungen eines vierjährigen Krieges, der Revolution und der Nachrevolutionszeit im Handumdrehen überwinden zu können. Bei etwas Geduld werden wir auch die Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zusehends anerkennen. Wir werden im Sommerfahrplan eine erhebliche Vermehrung der Personen- und Schnellzüge versuchen, immer unter der Voraussetzung, daß unsere Kohlenlage sich nicht weiter ungünstig entwickelt. Auf dem Gebiet des Güterverkehrs haben wir zurzeit eine solche Entwicklung, daß ich nur mit Vertrauen in die Zukunft sehen kann. Selbstverständlich liegt noch vieles im argen. Auch Diebstähle und Beraubungen kommen immer noch vor. Wir gehen aber in schärfster Weise vor gegen das Personal, das sich Unregelmäßigkeiten zuschulden kommen läßt. Schon seit Frühjahr vorigen Jahres bemerken wir eine stetige, langsame Besserung. Die Frage der Beamten liegt mir besonders am Herzen, weil neuerdings Bestrebungen im Gange sind, in die Beamtenschaft eine gewisse Uneinigkeit hineinzubringen, eine gewisse Scheidung zwischen den unteren, mittleren und höheren Beamten. Es ist Aufgabe der Verwaltung, allen solchen Bestrebungen entgegenzutreten und dafür zu sorgen, daß wir einen einheitlichen Beamtenkörper haben; der Tüchtige muß vorankommen, und jeder, der sich bewährt, muß ohne Rücksicht auf seine Herkunft weiter kommen. Zur Lösung der schwierigen volkswirtschaftlichen und verwaltungstechnischen Aufgaben bedürfen wir ganzer Persönlichkeiten, sie müssen frei sein von allen Hemmungen. Ich werde mich eifrig bemühen, solche Persönlichkeiten heranzubilden und heranzuziehen und hoffe, daß auch die Ernennung eines neuen technischen Staatssekretärs in dieser Beziehung neues Blut und neuen Schwung in die Verwaltung hineinbringt. Ich möchte nicht schließen, ohne der glänzenden Leistungen der preußischen Staatsbahnen zu gedenken, die sie einst, namentlich im Kriege gezeigt haben, so daß wir das Vertrauen haben können, daß wir auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens vorwärts kommen."

Im Laufe der Debatte hat der Reichsverkehrsminister Groener noch wiederholt das Wort ergriffen. Aus seinen Ausführungen heben wir noch folgende bemerkenswerte Äußerungen hervor: „In den Werkstätten hat die Leistung auf den Kopf des Arbeiters in der Tat die Qualität der alten Friedensleistung wieder erreicht, die Zahl der ausgehenden Lokomotiven bleibt nur etwas unter dem Durchschnitt von 1913 zurück. Dieses erfreuliche Ergebnis führen wir auf die Einführung des Gedingeverfahrens zurück. Ich wünschte, daß dieses Verfahren auch in den übrigen Zweigen möglichst bald eingeführt werden kann, insbesondere auf den Güterböden, damit auch dort die alte Friedensleistung wieder erreicht wird."

„Beim Finanzministerium habe ich in der Fertigstellung des Etats stets die allergrößte Förderung gefunden. Der Ausbau der Eisenbahnanlagen im Industriegebiet wird meine ganz besondere Sorge sein. Bezüglich des Streikrechts hat die Reichsregierung einen klaren und festen Standpunkt eingenommen und ausgesprochen. Ich als Ressortminister habe nicht den mindesten Anlaß, auch nur einen Strich von dieser Stellungnahme abzuweichen. Die Wirkung der sogenannten Sanktionen auf den Eisenbahnverkehr läßt sich zurzeit noch nicht beurteilen. Den Sparsamkeitstrieb, der im Krieg und während der Revolution verloren gegangen ist, müssen wir unserm ganzen Personal erst wieder einimpfen."

Der Etat wurde mit einer Reihe von Entschließungen des Ausschusses, die sich namentlich mit der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Eisenbahner und mit der schonenden Durchführung der Tariferhöhungen befassen, bewilligt.

Die Lage der ungarischen Eisenbahnen infolge der Durchführung des Friedensvertrages.

Obwohl die Bestimmungen des Friedensvertrages über das Handels- und Eisenbahnwesen in die Regelung der Eisenbahnfragen tief eingreifen, wird die Lage der ungarischen Eisenbahnen durch diese Bestimmungen im Grunde genommen wenig geändert. Umsomehr sind aber die ungarischen Bahnen empfindlich getroffen und vor eine fast unlösbare Frage durch den Umstand gestellt, daß die durch den Friedensvertrag festgesetzten Grenzen Ungarns die Strecken des ungarischen Eisenbahnnetzes in nicht weniger als sechzig Punkten schneiden. Die ungarischen Bahnen werden demnach gezwungen sein, anstatt der vorherigen sechsundzwanzig Grenzstationen nachher mit sechzig zu arbeiten. Das ungarische Eisenbahnnetz wird an der neuen deutsch-österreichischen Grenze 10, an der tschecho-slowakischen 12, an der rumänischen 22 und an der südslawischen Grenze 16, insgesamt 60 Anschlußpunkte an die Eisenbahnen der Nachbarstaaten haben. Um den Verkehr über diese Punkte möglich machen zu können, wäre es natürlich nötig, an diesen Punkten ebensoviele Grenzstationen einzurichten.

Es muß bemerkt werden, daß der Friedensvertrag einstweilen nicht auf der ganzen Linie durchgeführt worden ist. Das sogenannte Westungarn, das der Deutsch-österreichischen Republik zugesagt worden ist, steht noch immer unter ungarischer Regierung. Der österreichisch-ungarische Eisenbahnverkehr wickelt sich daher noch immer über die bisherigen, wohleingerichteten vier Grenzstationen ab. Gerade diesem Umstande kann es zugeschrieben werden, daß unter allen Nachbarstaaten eben Deutschösterreich derjenige ist, der einen bedeutenden Güterverkehr mit Ungarn aufrecht erhalten kann. Auch in Betreff der südlichen Grenze ist der Friedensvertrag noch nicht durchgeführt worden. Das durch die südslawische Armee besetzte Baranyagebiet ist nämlich noch nicht geräumt worden; infolgedessen kann statt der festgesetzten südlichen Grenze vorläufig noch nur die weiter nordwärts gelegene Demarkationslinie in Betracht gezogen werden.

Es braucht wohl nicht näher erörtert zu werden, daß der Dienst auf den Grenzstationen bedeutend vielseitiger und umständlicher ist, als auf einer anderen, wenn auch größeren Station. Die Durchführung des Wagenüberganges, die Güterübergabe und -übernahme, verschiedene Umbehandlungen, die Zuganschlüsse, die Regelung des Betriebswechsels und in erster Linie die Zollbehandlung, machen den Dienst auf den Grenzstationen so vielseitig, daß zu diesem Dienste bisher nur die tüchtigsten Beamten, und auch diese erst nur dann mit befriedigendem Erfolge verwendet werden konnten, wenn sie bereits genügende praktische Erfahrungen gesammelt hatten. Jetzt werden die ungarischen Bahnen auf einmal gezwungen sein, statt an 26, an 60 Grenzstationen fachgebildetes Personal in Dienst zu stellen. Tatsache ist jedoch, daß ein kleiner Teil des Eisenbahnpersonals — aber darunter eben mehrere der in den Grenzstationen angestellt gewesenen Beamten — in den besetzten Gebieten zurückgeblieben ist und infolgedessen nicht einmal die Gesamtzahl des alten Personals der Grenzstationen den ungarischen Bahnen zur Verfügung steht. Wenn aber auch das erforderliche Personal zur Verfügung stände, könnten die Schwierigkeiten nicht überwunden werden, und zwar

aus dem Grunde, weil die neu festgesetzten Grenzen Ungarns die Bahnlinien gerade bei solchen Stationen schneiden, die mit ihrem gegenwärtigen unzulänglichen Ausbau und ihren Einrichtungen zur Abwickelung eines normalen Grenzübergangsverkehrs durchaus nicht geeignet sind. Die an der neuen Grenze gelegenen letzten Stationen der ungarischen Bahnen, nicht weniger auch die gegenüberliegenden Endstationen der Bahnen der Nachbarstaaten sind — mit Ausnahme von vier — ganz kleine Stationen mit 3 bis 6 Gleisen, die höchstens zur Aufnahme von 2 bis 3 Zügen geeignet sind, den Forderungen eines beträchtlichen Übergangsverkehrs aber in keiner Weise entsprechen. Diese kleinen Stationen könnten als Grenzstationen nur dann ausreichen, wenn sie zu diesem Zwecke zuerst gehörig eingerichtet und ausgebaut würden. Es wäre allerdings nötig, in diesen Stationen Drehscheiben, Gleisbrückenwagen, Umladungsräumlichkeiten anzulegen, Zoll- und sonstige Abfertigungsräume zu errichten, und vor allem wären diese Stationen selbst durch Ausbau von Gleisen in genügender Anzahl zu erweitern, damit dort der Zugverkehr und Rangierdienst abgewickelt, sowie die Zoll- und sonstigen Manipulationen vorgenommen werden können.

Unter den gegenwärtigen schwierigen wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnissen sind aber weder die Nachbarstaaten, noch insbesondere Ungarn in der Lage, die Einrichtung und den Ausbau der 60 Grenzstationen in absehbarer Zeit durchführen zu können. Hierzu fehlen in erster Reihe die nötigen Materialien. Es kann demzufolge die Frage des Grenzübergangsverkehr einstweilen nur auf die folgenden zwei Arten gelöst werden. Erstens könnte der Grenzverkehr derart geregelt werden, daß auf jeder Strecke nicht die unbedeutende Endstation, sondern die von der Grenze nötigenfalls auch weiter gelegene, erste große Station als „Grenzstation" bezeichnet wird und die Züge der Nachbarbahnen über die Grenze ganz bis zu diesen Stationen einfahren. Der Betriebswechsel, sowie die Zollbehandlung — mit einem Wort der ganze, eigentliche Grenzstationsdienst sollte dabei in diesen Stationen vorgenommen werden. Mit Rücksicht jedoch darauf, daß eine derartige Lösung der Frage aus politischen Rücksichten sehr bedenklich erscheint und besonders geeignet ist, die kaum entschlummerten Gegensätze der Nationalitäten wieder zu wecken und dadurch die friedliche Beziehungen gefährdenden Reibungen hervorzurufen, sind alle die Staaten bestrebt, von der Anwendung dieses Verfahrens, wo möglich Abstand zu nehmen.

Eine andere und — nachdem es keine weiteren Möglichkeiten gibt — die einzig mögliche Lösung dieser Frage ist, daß aus den zahlreichen Übergangsstationen einstweilen in jeder Richtung tatsächlich nur eine oder zwei verhältnismäßig größere Stationen im Betriebe gehalten werden und der gegenseitige Übergangsverkehr ausschließlich über diese Stationen gerichtet wird. Sie sind mit den noch vorhandenen Mitteln womöglich auszubauen und einzurichten, während in den übrigen Übergangspunkten jeder Verkehr vollkommen abgebrochen wird. In der Tat ist der Verkehr zwischen Ungarn und den einzelnen Nachbarstaaten derzeit auf diese Weise geregelt, ausgenommen der Verkehr zwischen Ungarn und Deutschösterreich, der — wie bereits oben erwähnt — noch immer über die alten, wohleingerichteten Grenzstationen abgewickelt wird.

Der tschecho-slowakisch-ungarische Güterverkehr ist einstweilen noch derart schwach, daß von den 12 Übergangsstationen 9 zur Abwicklung des wenig bedeutenden Übergangsdienstes vorläufig noch benutzt werden können. Wenn aber die normalen Verkehrsverhältnisse wieder hergestellt werden, dann werden Stationen niedersten Ranges, wie z. B. Röpcsény, Oroszvár, Szob, Hidasnémeti usw. mit ihren gegenwärtigen Einrichtungen bei der Abwickelung des Übergangsverkehrs ausgeschaltet werden müssen.

An der ungarisch-rumänischen Grenze sind nur drei und an der ungarisch-südslawischen Grenze bloß vier Übergangspunkte, wo derzeit der Verkehr aufrecht erhalten wird. Die übrigen — zusammen 33 — Übergangspunkte sind völlig außer Gebrauch gesetzt; in diesen Punkten ist jeder Verkehr, an mehreren sogar auch die Schienenverbindung abgebrochen.

Mit der Außergebrauchsetzung der Übergangswege verlieren selbstverständlich auch die nach diesen Übergangspunkten führenden meisten Linien ihre Bedeutung. Es braucht nicht näher bewiesen werden, daß dies mit dem Verlust eines bedeutenden Teiles des gesamten Eisenbahnnetzes gleichbedeutend ist, und dadurch die Leistungsfähigkeit aller beteiligten Eisenbahnen wesentlich vermindert und somit letzten Endes bedeutende wirtschaftliche Kapitalien vergeudet werden.

Dr. Béla Námássy.

Österreichisch-deutsches Wirtschaftsabkommen.

Wir heben aus dem zwischen Österreich und dem Deutschen Reiche mit Wirksamkeit vom 1. September 1920 bis zum Abschlusse eines endgültigen Handelsvertrages abgeschlossenen vorläufigen Abkommen, nachstehende das Verkehrswesen betreffende Bestimmungen hervor:

Artikel 17.

(1) Die vertragschließenden Teile kommen dahin überein, daß auf den Eisenbahnen im Personen- und Gepäckverkehr hinsichtlich der Abfertigung, der Beförderungspreise und der mit der Beförderung zusammenhängenden öffentlichen Abgaben kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der beiden Teile gemacht werden soll.

(2) Sendungen, die in Österreich aufgeliefert werden und nach Deutschland oder durch Deutschland nach einem dritten Lande zu befördern sind, werden bei Erfüllung der gleichen Bedingungen auf den deutschen Bahnen weder in bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise oder der mit der Beförderung zusammenhängenden öffentlichen Abgaben ungünstiger behandelt werden als gleichartige einheimische Sendungen in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke. Das gleiche wird auf den österreichischen Bahnen für solche Sendungen gelten, die in Deutschland aufgeliefert sind und nach Österreich oder durch Österreich nach einem dritten Staate befördert werden. Dieser Grundsatz findet wechselseitig auch Anwendung auf Sendungen aus dem Gebiete des einen Teiles, die mit anderen Beförderungsmitteln über die Grenze in das Gebiet des anderen Teiles gebracht und dort auf die Eisenbahnen aufgeliefert werden.

(3) Insbesondere sollen folgende Bedingungen für die Anwendung von Eisenbahntarifen, Ermäßigungen der Beförderungspreise oder sonstigen Begünstigungen für den Verkehr der gleichartigen Sendungen aus dem Gebiete des anderen Teiles unwirksam sein. a) die Bedingung der inländischen Herkunft oder die Forderung einer solchen Bezeichnung des Gutes, die einem gleichartigen Gute des anderen Teiles nicht zugänglich ist. b) Die Bedingung der Aufgabe am Orte, es sei denn, daß es sich um die Bedingung der Anbringung von Gütern zu Schiff oder um die Bekämpfung eines vorübergehenden besonderen Notstandes handelt, oder daß die Tarife für Bahnen untergeordneter Bedeutung allgemein durch die Vorschrift der Aufgabe am Orte dem Durchgangsverkehr vorenthalten werden. c) Die Bedingung, daß der Rohstoff oder das Halbfabrikat für das begünstigte Gut ganz oder zu einem Teile auf inländischen Strecken befördert worden ist.

Artikel 18.

(1) Für den Personen- und Gepäckverkehr sollen, sobald es die Verhältnisse gestatten, nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses direkte Tarife hergestellt werden.

(2) Auf Verlangen des anderen Teiles sind die bei gebrochener Abfertigung sich ergebenden Frachtsätze auch in die direkten Tarife einzurechnen.

Artikel 19.

In der Beförderung wird grundsätzlich keine Bevorzugung der Güter des eigenen Landes gegenüber Gütern des anderen stattfinden.

Artikel 20.

(1) Beide Teile werden den Eisenbahnverkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten gegen Störungen und Behinderungen sicherstellen.

(2) Bei der Wagengestellung wird den Bedürfnissen des Binnenverkehres und der Ausfuhr nach den Gebieten des anderen Teiles gleichmäßig Rechnung getragen werden.

(3) Den Bedürfnissen des durchgehenden Verkehres soll durch gesicherte Zugverbindung sowie durch Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne für den Personen- und Güterverkehr tunlichst Rechnung getragen werden.

Artikel 21.

Die vertragschließenden Teile werden dahin wirken, daß der gegenseitige Eisenbahnverkehr durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen möglichst erleichtert wird. Jedenfalls sollen, sofern keine zwingenden Hindernisse entgegenstehen, die Bahnen des einen mit denen des anderen Teiles zusammengeschlossen und Einrichtungen für den unmittelbaren Übergang von Personen und Gütern aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Teiles getroffen werden

Hierbei wird nach Möglichkeit auch die Überführung der Beförderungsmittel zugelassen werden.

Artikel 22.

(1) Für den Personen- und Güterverkehr, der zwischen Eisenbahnstationen, die in dem Gebiete des einen Teiles gelegen sind, innerhalb dieses Gebietes mittels ununterbrochener Bahnverbindung stattfindet, werden die Tarife in der gesetzlichen Landeswährung dieses Gebietes auch dann aufgestellt werden, wenn die für den Verkehr benutzte Bahnverbindung ganz oder teilweise im Betriebe einer Bahn steht, die in dem Gebiete des anderen Teiles ihren Sitz hat.

(2) Im Verkehr zwischen den zunächst der Grenze gelegenen beiderseitigen Abfertigungsstellen dürfen die im Personen- und Güterverkehr zu entrichtenden Gebühren mit den gesetzlichen Zahlungsmitteln jenes Teiles beglichen werden, in dessen Gebiet die Zahlung zu erfolgen hat, auch wenn der Tarif auf die gesetzliche Währung des anderen Teiles lautet.

(3) Die hier geregelte Annahme von Zahlungsmitteln soll den Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen über die Abrechnung in keiner Weise vorgreifen.

Artikel 23.

(1) Die vertragschließenden Teile werden dort, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Übergang der Transportmittel stattfindet, Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zollamt befindet, von der Abladung und Beschau an der Grenze sowie vom Packstückverschluß freilassen, wenn jene Waren ordnungsmäßig zum Eingang angemeldet sind.

(2) Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines der vertragschließenden Teile ausgeführt oder nach dem Gebiete des anderen Teiles ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Abladung und Beschau sowie vom Packstückverschluß sowohl im Innern als an den Grenzen freibleiben, wenn sie ordnungsmäßig zum Durchgang angemeldet sind.

(3) Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die beteiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamt im Innern oder am Ausgangsamt verpflichtet sind.

(4) Die von einem der vertragschließenden Teile mit dritten Staaten über die Zollabfertigung vereinbarten weitergehenden Erleichterungen finden auch bei dem Verkehr mit dem anderen Teile unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit Anwendung.

(5) Die in Absatz 2 vereinbarte Befreiung der auf Eisenbahnen durchlaufenden Güter von der zollamtlichen Beschau gilt nicht, wenn Anzeigen oder begründete Vermutungen einer beabsichtigten Zollübertretung vorliegen.

(6) Für die Zollabfertigung im gegenseitigen Eisenbahnverkehr und Schiffsverkehr gelten die bisherigen Bestimmungen.

(7) Der zollfreie Wiedereintritt von Sendungen, die in dem Gebiete des einen vertragschließenden Teiles zur Beförderung mit der Eisenbahn aufgeliefert und durch das Gebiet des anderen Teiles nach dem Ursprungsgebiet befördert worden sind, wird von den Zollverwaltungen zugelassen werden, sobald es sich bei solchen Beförderungen handelt: a) um die Ausführung von Abmachungen zwischen den österreichischen und deutschen Eisenbahnen über die Verkehrsteilung und Verkehrsleitung oder b) um den Verkehr der Stationen des einen vertragschließenden Teiles, die in dem Gebiete des anderen Teiles liegen.

Die Arbeiterpensionskasse der ehemaligen bayerischen Verkehrsanstalten (APK).

hat soeben ihren Geschäftsbericht für das Jahr 1919 veröffentlicht, in dem sich die durch den Krieg und die revolutionäre Umwälzung eingetretenen Verhältnisse in vielfacher Hinsicht in interessanter Weise wiederspiegeln*). Bei der Abteilung A, die die Aufgaben einer Sonderanstalt im Sinne der Reichsversicherungsanstalt zu erfüllen hat, betrug die Mitgliederzahl im Jahresdurchschnitt 63 119 (34 977) männliche und 11 241 (16 471) weibliche, zusammen 74 360 (51 448) Versicherte. Die Gesamtzahl der Versicherten ist daher gegenüber dem Vorjahr 1918 um nicht weniger als 22 912 gestiegen, die sämtlich auf die männlichen Versicherten entfallen, da die weiblichen Versicherten um 5 230 abgenommen haben. Die gewaltige Zunahme der männlichen Mitglieder ist in erster Linie auf die durch die Einführung des Achtstundentages notwendige Vermehrung der Arbeitskräfte und auf die Einstellung von Kriegsbeschädigten zurückzuführen.

An Rentenempfängern aus der Abteilung A, wobei bei den Waisen-Rentenempfängern die Zahl der Waisenstämme gerechnet ist, waren am Ende des Jahres 1919 vorhanden 5 367 (4 984), so daß sich die Zahl der Rentenempfänger gegenüber dem Vorjahr um 383 (333) erhöht hat. Die Ausgaben für Rentenleistungen betrugen 1 599 077 (705 154) ℳ, sind daher gegenüber dem Vorjahr um 893 923 ℳ gestiegen, während die Steigerung im Jahre 1918 gegenüber dem Jahr 1917 nur 61 643 ℳ betrug. Diese hohe Steigerung ist hauptsächlich auf die durch die Reichsverordnung vom 21. August 1919 erhöhten Zulagen zu den Renten aus der Invalidenversicherung zurückzuführen.

An Beiträgen wurden aufgebracht von den versicherungspflichtigen Mitgliedern 857 621 (520 680) ℳ, von den versicherungsberechtigten (weiterversicherten) Mitgliedern 32 974 (34 778) ℳ und von den arbeitgebenden Verwaltungen 857 641 (520 687) ℳ. Die versicherungspflichtigen Mitglieder und die arbeitgebenden Verwaltungen haben daher je um 336 941 ℳ mehr an Beiträgen gezahlt als im Vorjahr, während bei den versicherungsberechtigten Mitgliedern die Beitragseinnahmen um 1 804 ℳ zurückgegangen sind. Die Vermehrung der Beitragseinnahmen ist durch die starke Zunahme der versicherungspflichtigen Mitglieder verursacht. Der weitaus größte Teil der Beiträge entfällt auf die Höchstlohnklasse V mit 1 482 350 ℳ.

Die Einnahmen überstiegen die Ausgaben um 236 500 (137 246) ℳ. Das Gesamtvermögen der Abteilung A hat sich am Schluß des Jahres 1919 auf 10 638 705 (10 490 520) Mark beziffert, wovon 1 303 236 (1 264 217) ℳ auf das Gemeinvermögen und 9 335 468 (9 226 303) ℳ auf das Sondervermögen entfallen. Der Vermögenszuwachs betrug daher im Jahre 1919 nur 148 185 ℳ, während er im Jahre 1918 338 780 ℳ, im Jahre 1917 494 875 ℳ und im Jahre 1916 491 101 ℳ betragen hatte.

Die Ergebnisse des von der Abteilung A eingeleiteten Heilverfahrens waren auch im Jahre 1919 befriedigend. Von den wegen Lungen- und Kehlkopftuberkulose einer ständigen Heilbehandlung zugeführten 115 (88) Mitgliedern ist bei 86 (69), von den wegen anderer Krankheiten in Heilbehandlung genommenen 63 (56) Mitgliedern bei 54 (46) ein voller Heilerfolg erzielt worden. Der Kostenaufwand für das Heilverfahren belief sich bei den wegen Tuberkulose behandelten Mitgliedern auf 863 (660) ℳ, bei den wegen anderer Krankheiten behandelten auf 291 (236) ℳ, insgesamt auf 553 (434) ℳ für eine Person. Die Gesamtausgaben für Heilverfahren haben 138 956 (81 756) ℳ betragen. Die Aufwendungen für Heilverfahren sind also gegenüber dem Vorjahr sowohl für die behandelte Person als im ganzen erheblich angewachsen.

Die Abteilung B hatte am Schlusse des Jahres 33 729 (28 501) Mitglieder, und zwar 33 513 (28 354) männliche und 216 (147) weibliche. Wie bei der Abteilung A ist, wenn auch nicht im gleichen Umfange, bei der Abteilung B die Zahl der Mitglieder erheblich und zwar um 5 159 gestiegen. Während bei der Abteilung A die Steigerung ausschließlich auf die männlichen Mitglieder entfiel, haben hieran bei der Abteilung B auch die weiblichen Mitglieder Anteil.

An Rentenempfängern waren am Ende des Jahres vorhanden 8228 (8173), und zwar 1943 (1993) Zusatzrentenempfänger, 3410 (3391) Witwenzusatzrentenempfängerinnen und 2875 (2789) Waisenzusatzrentenempfänger. Die Zahl der Rentenempfänger überhaupt hat daher um 55 zugenommen, und zwar entfällt die Zunahme ausschließlich auf die Witwen- und Waisenzusatzrentenempfänger, während die Zahl der Zusatzrentenempfänger abgenommen hat, eine Erscheinung, die auch in den Jahren 1917 und 1918 zu beobachten war.

An laufenden Beiträgen haben die Mitglieder 1 041 039 (678 817) ℳ, die Verwaltungen 2 131 331 (1 357 635) ℳ entrichtet. Die Mehrleistungen an Beiträgen gegenüber dem Vorjahr haben daher bei den Mitgliedern 362 222, bei den Verwaltungen 773 696 ℳ betragen, was sowohl auf die Zunahme der Mitglieder als auch auf den starken Übertritt von Mitgliedern in eine höhere Lohnklasse zurückzuführen ist. Die gleiche Erscheinung zeigte sich bereits im Jahre 1918. Der Übertritt in eine höhere Lohnklasse erfolgte nämlich bei 29 743 Mitgliedern, und zwar bei 29 434 in die ab 1. Juli 1919 neu angefügte höchste Lohnklasse XVI mit 3000 ℳ. Dieser Übertritt außergewöhnlich vieler Mitglieder in die höchste

*) Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Vorjahr.

Lohnklasse ist auf die im Laufe des Jahres erfolgte wiederholte Erhöhung des Lohneinkommens zurückzuführen. Von den am Schluß des Jahres vorhandenen 33 729 Mitgliedern war demnach der weitaus größte Teil, und zwar 29 743, in der höchsten Lohnklasse versichert.

Das Gesamtvermögen der Abteilung B hat am Schlusse des Jahres 38 473 692 (35 166 014) *M* betragen, sich demnach um 3 307 678 (2 223 893) *M* vermehrt. Von dem Gesamtvermögen sind 28 823 097 (26 255 487) *M* in Reichs- und Staatsanleihen, darunter 12 191 300 *M* Kriegsanleihen, und 8 670 614 (8 910 427) *M* in Darlehen angelegt.

An Rentenbeträgen wurde aus der Abteilung B bezahlt: für Zusatzrenten 841 538 (820 713) *M*, für laufende Witwenzusatzrenten 602 840 (558 796) *M*, für einmalige Abfindungen an Witwen 75 787 (30 614) *M*, für Waisenzusatzrenten 110 627 (91 699) *M* und für Sterbegelder 26 576 (32 935) Mark. Das Ansteigen der Ausgaben an Renten gegenüber dem Vorjahr, das sich hier am stärksten bei den Witwenrenten und Abfindungen zeigt, hält sich in normalen Grenzen.

Durch den ab 1. April 1920 erfolgten Übergang der bayerischen Eisenbahnen und Posten auf das Reich ist die bayerische Arbeiterpensionskasse in ihrer Selbständigkeit nicht berührt worden. In § 40 Abs. 1 des Staatsvertrags vom 30. IV. 1920 über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich und in § 12 des Staatsvertrags vom 19. III. 1920 über den Übergang der Post- und Telegraphenverwaltung Bayerns an das Reich ist vielmehr bestimmt, daß das Reich die Wohlfahrtseinrichtungen der Länder (bzw. der bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung) übernimmt und sie auf Grund der Gesetze, Satzungen und Bestimmungen unter Wahrung der Rechte der Beamten, Angestellten und Arbeiter weiterführt, und im Schlußprotokoll zu § 12 des letzteren Vertrages ist dazu noch ergänzend vereinbart, daß zur Überführung der bayerischen Arbeiterpensionskasse in eine allgemeine Arbeiterpensionskasse für das ganze Reichspostgebiet die Zustimmung des Ausschusses der bayerischen Arbeiterpensionskasse erforderlich ist. Durch diese Bestimmungen ist die weitere Selbständigkeit der einzelnen Arbeiterpensionskassen der bisherigen Staatseisenbahnen gesetzlich gewährleistet.

Dr. Rdl.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuer Lohntarif.** In Nr. 12 des Reichs-Verkehrs-Blattes wird der zwischen der Reichseisenbahnverwaltung einerseits und dem Deutschen Eisenbahner-Verband, der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter und dem Allgemeinen Eisenbahner-Verband andererseits abgeschlossene Lohntarifvertrag vom 11. März 1921 veröffentlicht, in den auch der Lohntarif-Teilvertrag vom 5. August 1920 eingearbeitet worden ist. Auf den Inhalt des neuen Vertrages werden wir noch ausführlicher zurückkommen.

— **Zur Aufhebung der Monatsnebenkarten** schreibt die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“: Die Aufhebung der Monatsnebenkarten, die auf den deutschen Eisenbahnen mit Ende d. M. zur Durchführung gelangen soll, hat auch in Berlin in den Kreisen der Vorortbewohner, die durch ihren Beruf zur täglichen Fahrt nach Berlin gezwungen sind, einen starken Nachklang gefunden. Zahlreiche Verbände haben sich in Eingaben und Denkschriften an die Eisenbahnverwaltung gewendet, um die Aufhebung der in Aussicht genommenen Maßnahme herbeizuführen. Alle diese Eingaben, auch der Appell des Deutschen Städtetages werden hierin keine Änderung mehr bringen können. Mit der Aufhebung der Monatsnebenkarten, die besonders die in den Vororten wohnenden Familien mit mehreren berufstätigen Personen schwer trifft, muß zum 1. April, also noch vor der Einführung der neuen Tarife im Personenverkehr gerechnet werden. Auf die Eingaben sind durchweg ablehnende Bescheide erteilt worden.

— **Seeweg Swinemünde-Danzig-Libau.** Wie die Reichshauptstädt. Korrespondenz meldet, erscheint zum 1. Juni d. J. im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr mit Danzig und Libau über Swinemünde Seeweg ein neuer Tarif. Für diesen gelten jedoch jetzt schon folgende Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, die soeben veröffentlicht werden. Danach werden Fahrpreisermäßigungen überhaupt nur für Kinder gewährt. Die Fahrkarten nach Danzig gelten vier, die nach Libau acht Tage. Da die Fahrpreise für die beiden Verkehrsmöglichkeiten nach Libau gleich sind (über Danzig oder Pillau), so gelten die Fahrkarten für diese Strecken nach Wahl der Reisenden. Die Fahrt darf auf den Eisenbahnstrecken nur einmal, und zwar innerhalb der Geltungsdauer der Karte, unterbrochen werden. In Zoppot ist die Fahrtunterbrechung ausgeschlossen. Das Handgepäck, welches auf den Dampfer mitgenommen wird, darf höchstens 25 kg wiegen. Die Abfertigungsgebühr für Gepäck auf dem Dampfer beträgt 1 *M*, die Mindestgebühr für Expreßgut 6 *M*. Zollamtliche Abfertigung findet auf dem Dampfer statt. Eine polnische Paß- und Zollrevision findet dagegen auf diesem Wege nicht statt. Für die Überladung des Reisegepäcks und des Expreßgutes wird in Swinemünde eine Gebühr erhoben, die für die ersten 30 kg Gepäck 3 *M* und für jede weiteren 10 kg 60 ₰ beträgt.

— **Der Ruf nach der Einheitsklasse im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr** ist in letzter Zeit mehrfach laut geworden. Demgegenüber muß aber festgestellt werden, schreibt die Reichshauptstädt. Korresp., daß das Bedürfnis nach einer Beförderung in der 2. Wagenklasse nach wie vor besteht, und daß im Berliner Ortsverkehr auf der Eisenbahn die Nachfrage nach der 2. Klasse nicht zurückgegangen ist, vielmehr noch etwas zugenommen hat. In einzelnen Tagesstunden überwiegt auf mehreren Strecken, u. a. besonders stark auf der Ringbahn, allerdings das Bedürfnis nach den Wagen 3. Klasse, doch ist diesem Bedürfnis nach Möglichkeit Rechnung getragen worden. In diesen Stunden, zur Zeit des Arbeiterberufsverkehrs, werden auf den besonders in Anspruch genommenen Strecken Einsatzzüge eingelegt, die den Zugabstand der regelmäßig verkehrenden Züge teilen. Diese Einsatzzüge führen nur die dritte Wagenklasse, wodurch z. B. auf dem Nordring erreicht wird, daß von insgesamt 132 Personenwagen, die stündlich gefahren werden, 114 Wagen 3. Klasse und nur 18 Wagen 2. Klasse enthalten. Auch auf anderen Strecken, die reinen Arbeiterverkehr haben, werden in dieser Zeit Wagenzüge eingelegt, die nach Möglichkeit nur aus Wagen 3. Klasse bestehen. Leider ist zurzeit der Bestand an betriebsfähigen Wagen 3. Klasse noch nicht ausreichend, um überall dem Bedürfnis entsprechend Entlastungszüge mit nur 3. Klassewagen bereitzustellen. Hierin wird jedoch schon in kürzester Frist eine Abhilfe geschaffen werden können. Ebenso wird auch versucht werden, durch eine Verstärkung der Züge eine weitere Entlastung der Besetzung der einzelnen Wagen zu erzielen. Hierzu sind die Vorarbeiten bereits im Gange.

— **Eisenbahnunfälle.** Bei Halle ereignete sich in der Nacht vom 15. auf den 16. März ein schweres Eisenbahnunglück. Zwischen Ammendorf und Merseburg entgleiste ein von Halle kommender Gütersonderzug und stürzte die Böschung hinab. Der um die gleiche Zeit auf dem zweiten Gleise fahrende Eilgüterzug 6091, der von Merseburg kam, entgleiste gleichfalls und stürzte nach der anderen Seite ab. Durch den Unfall wurden der Zugführer des Gütersonderzuges, der Lokomotivführer des Eilgüterzuges, sowie ein im letzteren Zug mitfahrender Viehbegleiter getötet und eine Anzahl Pferde zerquetscht, außerdem sechs Bahnbeamte schwer verletzt; sie fanden Aufnahme in der Klinik in Halle. Der Materialschaden ist bedeutend; es sind im ganzen 30 Wagen schwer beschädigt, zum Teil vollständig zertrümmert worden. Beide Gleise waren zeitweilig gesperrt. Der Verkehr wurde durch Umleitung der Züge aufrecht erhalten. Veranlassung zu dem schweren Unglück ist Bahnfrevel. Unbekannte Hände haben an der Unfallstelle an beiden Gleisen die Schienen gelockert, die dann nachgaben, als die Güterzüge darüberfuhren.

Bei Heringen, dicht vor Sangerhausen, ereignete sich am 16. März gleichfalls ein Eisenbahnunglück. Ein Güterzug fuhr dort beim Passieren einer Weiche einem anderen Güterzug in die Flanke. Ein Bremser wurde getötet, ein anderer verletzt. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten.

— **Beschlagnahme der Eisenbahn in Mülheim.** Am 18. März ist der westliche Teil Mülheims mit dem Bahnhof Speldorf von französischen und belgischen Truppen besetzt worden. Die Besetzung erstreckt sich zurzeit auf den Bahnhof Speldorf einschließlich der Zugangswege und der näheren Umgebung. Ein Befehl des Kommandeurs der alliierten Truppen wurde angeschlagen, nach welchem das Personal sämtlicher Verkehrsanstalten (Eisenbahn, Post, Telegraphen usw.) ihm unterstellt ist.

— **Wechsel in der Verwaltung mehrerer Eisenbahnen.** Am 1. April d. J. werden die bis dahin von der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen Hermann Bachstein in Berlin verwalteten

Linien: a) Arnstadt-Ichtershausen und b) Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Darmstadt übernommen. Am gleichen Tage wird die ebenfalls bisher von der vorgenannten Zentralverwaltung betriebene Neuhaldensleber Eisenbahn von der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft in Neuhaldensleben in eigenen Betrieb übernommen werden. Ihre Verkehrskontrolle ist bereits am 20. März d. J. von Berlin nach Neuhaldensleben verlegt worden.

— **Abwicklung des Verkehrs zwischen Deutschland und Polen.** Die „Mitteilungen der Handelskammer zu Berlin" schreiben: Es finden demnächst zwischen den deutschen und polnischen Eisenbahnen Verhandlungen darüber statt, wie der Verkehr zwischen Deutschland und Polen aufgenommen werden soll. Die deutschen Eisenbahnen vertreten den Standpunkt, daß alle Übergänge geöffnet werden müssen, während die polnischen Eisenbahnverwaltungen nach den bisherigen Verhandlungen nur folgende Übergänge öffnen wollen: Rawitsch, Fraustadt, Bentschen, Schneidemühl (für Richtung Bromberg und Konitz), Kreuz (Richtung Posen), Lauenburg (Richtung Danzig) und Karthaus. Die in Ostpreußen zu öffnenden Übergänge sind noch nicht bekanntgegeben.

Auf Anfrage des Landesausschusses der preußischen Handelskammern hat sich die Handelskammer dahin geäußert, daß es vom verkehrstechnischen und allgemeinwirtschaftlichen Standpunkt aus sehr zu begrüßen wäre, wenn sämtliche Übergänge für den Verkehr mit Polen freigegeben würden. Dies läge nicht nur im Interesse der Frachtverbilligung, sondern auch der Schnelligkeit der Beförderung. Bei Freigabe sämtlicher Eisenbahngrenzübergänge könnte auch die Frachtberechnung stets über den kürzesten Weg erfolgen. Würden dagegen nur einzelne Übergänge an den Hauptstrecken freigegeben, so können zahlreiche Sendungen nur auf großen Umwegen über die wenigen für den Verkehr freigegebenen Übergänge befördert werden, was erhebliche Frachtverteuerungen im Gefolge hat, abgesehen von der Länge der Beförderungsdauer. Es würde z. B. eine Sendung von Neustettin nach Konitz auf dem Wege über den nächsten Grenzübergang Schlochau-Grenze nur 62 km zurückzulegen haben, während der Umweg über den zurzeit nur freigegebenen Übergang Schneidemühl 155 km beträgt.

Die bisher freigegebenen Übergänge auf den Hauptstrecken mögen dem wichtigsten Verkehrsbedürfnis wohl Rechnung tragen, es lassen sich aber die zahllosen Erschwerungen und Verteuerungen des Verkehrs, insbesondere der Grenzbezirke, nur dann vermeiden, wenn auch die Übergänge der Nebenstrecken dem Verkehr eröffnet werden, z. B. Bütow für die Strecke Pr. Stargard-Rügenwalde, Schlochau für die Strecke Neustettin-Graudenz, Birnbaum für die Strecke Meseritz-Posen, Zduny für die Strecke Jarotschin-Oels-Breslau und Costau für die Strecke Posen-Jarotschin-Kreuzburg-Beuthen. Gerade die Sperrung des Übergangs Costau bedeutet für die betroffenen Kreise der Provinz Posen eine wesentliche Frachtverteuerung, z. B. beim Bezuge von Kohlen aus Oberschlesien.

Die Frachtverteuerungen treffen zwar im Verkehr nach Polen den ausländischen Käufer, dagegen fallen sie in umgekehrter Richtung, z. B. beim Bezuge von Holz, landwirtschaftlichen Erzeugnissen usw., dem deutschen Handel zur Last, was an einigen Beispielen näher ausgeführt wurde. Klagen über die Frachtverteuerungen sind uns gerade in letzter Zeit mehrfach zugegangen, weshalb wir beim Reichsverkehrsminister noch entsprechende Schritte unternehmen werden.

Die Freigabe der Grenzübergänge an den Nebenbahnstrecken sollte auch erstrebt werden, um die Hauptübergänge zu entlasten und etwaige Schwierigkeiten der Zollabfertigung zu vereiteln. Bei den vermutlich noch bestehenden engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der ehemaligen Provinz Posen und den angrenzenden Bezirken des Deutschen Reiches wäre eine Vermehrung der Grenzübergänge nur zu begrüßen. Es würde damit aber auch eine Errichtung weiterer Zollämter oder Zollnebenstellen erforderlich sein. Wenn auch die Leistungsfähigkeit der polnischen Bahnen nicht gerade hoch zu veranschlagen sein wird, so mögen für Polen in erster Reihe doch politische Gesichtspunkte maßgebend dafür sein, den Verkehr mit dem Deutschen Reiche soweit wie möglich zu erschweren, damit die ehemals deutschen Bezirke in wirtschaftlicher Beziehung fester an ihr neues Mutterland gekettet werden.

Demgegenüber sollte aber von deutscher Seite danach gestrebt werden, die Verkehrswege tunlichst zu verbessern, weil alle Vorteile im Verkehr mit Polen auch dem Durchgangsverkehr durch Polen mit den Gebieten des Deutschen Reiches im Osten schließlich zugute kommen, die an sich schon infolge des Transitverkehrs durch den polnischen Korridor schwer betroffen sind.

— **Der erste internationale Zug Paris-Warschau,** der über die Stadtbahn verkehrt, ist am 15. März zum ersten Male aus Paris abgefahren (ab Paris 5,45 nachm., ab London 2 nachm., ab Brüssel 12,10 nachts). Der Zug führt nicht weniger als drei Schlafwagen, und zwar zwischen Calais, Ostende, Paris nach Warschau. Diese Wagen werden von der Internationalen Schlafwagengesellschaft gestellt, während die Mitropa für die Strecke auf deutschem Boden zwischen Köln und Schwiebus einen Speisewagen einstellt. Die Benutzung dieser Schlafwagen verursacht neben den nicht unbedeutenden Preisen für die Fahrkarte selbst noch erhebliche Kosten für die Bettkarten. Diese kosten auf der Strecke Paris-Warschau 171 Fr. (829,35 ℳ), Ostende-Warschau 145,80 Fr. (707,70 ℳ) und Calais-Warschau 155,60 Fr. (754,70 ℳ). Die für Berlin in Frage kommenden Sätze betragen für den Bettplatz Berlin-Paris 113,15 Fr. (548,80 ℳ), Berlin-Ostende 83,65 Fr. (405,70 ℳ), Berlin-Calais 101,45 Fr. (491,95 ℳ) und Berlin-Warschau 54,15 Fr. (251,65 ℳ). Zu diesen Preisen tritt noch eine Verkehrssteuer auf französischem Boden von 0,25 Fr. und eine Vormerkgebühr, die nach Entfernung gestaffelt ist und 3—5 Fr. kostet. Der erste dieser internationalen Züge ist also am 16 d. M. über die Stadtbahn gefahren, (ab Zoo. 5,23 nachm., Friedrichstraße 5,38, Alexanderplatz 5,45 und ab Schlesischer Bahnhof 6,10 abends). Am folgenden Tage, dem 17., vollendete er mittags um 1,08 in Warschau seine weite Reise. Die erste Fahrt in der Gegenrichtung begann am 18. d. M., 8,20 abends, und endete am 20., 4,45 nachm. in London, 7,05 abends in Paris. Der Zug führt als Luxuszug (der erste nach dem Kriege auf den deutschen Bahnen) nur die 1. und 2. Wagenklasse, die Schlafwagen nur die 1. Klasse.

— **Protest gegen die Aufhebung der Monatsnebenkarten.** Der Märkische Verband zur Wahrnehmung gemeinsamer Interessen (Verein der Vororte Berlins) nahm in seiner Hauptversammlung gegen die bereits vom 1. April d. J. eintretende Einziehung der Monatsnebenkarten im Eisenbahnverkehr Stellung.

Es wurde darauf hingewiesen, daß durch diese Maßnahmen zahlreiche Familien, die drei bis vier erwachsene und berufstätige Kinder haben, die seit Jahren täglich die Bahn benutzen müssen, durch den Fortfall der Monatsnebenkarten in ihrer Existenz so schwer geschädigt würden, daß sie nicht länger in ihrem Vorort wohnen bleiben könnten. Andere Familien, die nach vielen Mühen eine Wohnung im Vorortgebiet erhalten haben und zum 1. April hinausziehen, sind durch diese unerwartete Neubelastung in große Sorge geraten, da sie mit dieser überaus hohen Jahresverteuerung nicht gerechnet haben. Bei der herrschenden Wohnungsnot, von der Berlin am meisten betroffen werde, sei es eine gewagte Politik, weitere Mehrbelastungen den Vorortbewohnern aufzulegen, die sie notgedrungen dazu zwingen müssen, ihre Vorortwohnung wieder aufzugeben und sich nach einer solchen in Berlin umzusehen. Der Vorstand wurde beauftragt, sofort eine Protestaktion in die Wege zu leiten und dem Reichsverkehrsminister in einer eingehend begründeten Eingabe die dringende Forderung vorzulegen, von dieser, alle bisherigen Vorteile und Errungenschaften des Vorortverkehrs vernichtenden Maßnahme abzusehen. Auch andere Kreise sollen veranlaßt werden, sich einer allgemeinen Protestkundgebung anzuschließen.

— **Zollvorschriften im Verkehr mit dem Memelgebiet.** Das Landesfinanzamt, Abteilung für Zölle und Verbrauchsabgaben, in Königsberg hat zur Beachtung für die deutschen Eisenbahndienststellen folgendes bekanntgegeben:

1. Bei dem Eisenbahngüterverkehr von Ostpreußen nach dem Memelgebiet handelt es sich um den Versand von Waren aus dem freien Verkehr des Zollinlandes nach dem Auslande. Jeder Ausfuhrsendung ist ein statistischer Ausfuhranmeldeschein und eine Ausfuhrerklärung beizugeben. Für die Ausfuhrerklärungen ist kein besonderer Vordruck vorgeschrieben.
2. Im Verkehr vom Memelgebiet nach Ostpreußen greifen bei der Einfuhr die für den gebundenen Verkehr vorgesehenen Bestimmungen der Eisenbahnzollordnung Platz. Die Einfuhr erfolgt mit Begleitschein oder Begleitzettel.
3. Im Verkehr vom Memelgebiet durch Ostpreußen nach Polen und umgekehrt, bei dem es sich um die Durchfuhr aus dem Ausland durch das Inland nach dem Ausland handelt, sind deutsche Zollpapiere nach den Bestimmungen der Eisenbahnzollordnung für den gebundenen Verkehr erforderlich.
4. Im Güterverkehr von Deutschland durch Polen und Ostpreußen nach dem Memelgebiet, sind die unter 1. angegebenen Zollpapiere beizugeben.
5. Waren, die aus dem Memelgebiet durch Ostpreußen und Polen nach Deutschland versandt werden sollen, unterliegen der Behandlung nach der Eisenbahnzollordnung, Zollpapiere wie zu 2. (Passageattest).

Außerdem ist im Verkehr mit Ostpreußen nach dem Memelgebiet und von Deutschland durch Polen und Ostpreußen nach dem Memelgebiet die Zulassung der Warenausfuhr meistens von einer Ausfuhrbewilligung des Reichskommissars für Aus- und Einfuhrbewilligung abhängig zu machen, im Verkehr vom Memelgebiet nach Ostpreußen und vom Memelgebiet durch Ostpreußen und Polen nach Deutschland ist eine besondere Einfuhrbewilligung erforderlich. Die Warendurchfuhr bedarf keiner ausdrücklichen Genehmigung.

— **Erhebung der Kohlensteuer des Saargebiets durch die Eisenbahnverwaltung.** Auf Anordnung der Regierungskommission für das Saargebiet ist seit 1. März d. J. die Erhebung der Kohlensteuer durch die Eisenbahn entfallen. Für Kohlen- und Kokssendungen, die vom genannten Tage ab der Eisenbahn im Saargebiet zur Beförderung übergeben werden, wird demnach von der Eisenbahn keine Kohlensteuer mehr verrechnet.

— **Beschleunigter Lebensmittelverkehr aus Italien.** Der Handelskammer zu Berlin ist auf ihre Vorstellungen von der Eisenbahndirektion München mitgeteilt worden, daß vom 1. April 1921 ab zur besseren Durchführung der Transporte aus und nach Italien günstigere Beförderungskurse vereinbart wurden. Der Umschlag der Sendungen wird von Kufstein nach München verlegt, wodurch die aus der Umbehandlung der Sendungen in Kufstein entstehenden Transportverzögerungen und Verkehrsschwierigkeiten vermieden werden. Eine Reexpedition der Sendungen in Kufstein ist nach Vereinbarung zwischen der bayerischen und österreichischen Eisenbahnverwaltung vom 1. April nicht mehr zugelassen, da dieser Bahnhof sich räumlich für einen Handelsumschlag großen Umfanges nicht eignet. Zur reibungslosen Durchführung der Maßnahmen ist es erforderlich, daß die in Berlin und im Westen Deutschlands ansässigen Interessenten ihre Transporte möglichst direkt nach der endgültigen Bestimmungsstation adressieren und die zollamtliche Erledigung der Eisenbahn überlassen, die die Wagen je nach der Betriebslage zur Verzollung in Kufstein oder nach München überweisen wird. Die Einfuhrkontrolle wird an der Grenze oder vom 1. April auch in München vorgenommen werden. Für den Lebensmittelverkehr von Neapel oder von Villa San Giovanni ab sind neue verbesserte Fahrpläne vom 1. April d. J. ab aufgestellt worden, so daß die Transporte eine weit kürzere Reisedauer haben und in Berlin, Anhalter Bahnhof, schon um 5 Uhr früh eintreffen.

— **Beendigung des Streiks bei der Mitropa** (vgl. Nr. 10, Seite 188 d. Ztg.). Auf Antrag der Direktion der Mitropa bei dem Reichsarbeitsminister ist ein Schlichtungsverfahren eingeleitet worden. Der Schlichtungsausschuß hat am 10. März seinen Schiedsspruch gefällt. Das Mitbestimmungsrecht der Betriebsvertretungen wird nicht, wie von den Angestellten verlangt worden war, über das gesetzliche Maß hinaus ausgedehnt. Eine mäßige Erhöhung der Gehälter der Angestellten und der Zulagen für die Ehefrauen wurde zugebilligt. Sofortige Wiederaufnahme der Arbeit, keine Maßregelungen lediglich aus Anlaß der Arbeitsniederlegung. Die Streiktage werden nicht bezahlt. Auf dieser Grundlage ist der Betrieb in vollem Umfange wieder aufgenommen worden.

— **Das Schinkelfest des Architektenvereins in Berlin** fand am 13. März, dem Geburtstage seines geistigen Ahnherrn, unter reger Beteiligung der Mitglieder statt. Wie wir dem Zentralblatt der Bauverwaltung entnehmen, erstattete in der Festsitzung im Saale des Potsdamer Hauptbahnhofes zunächst der kürzlich wiedergewählte Vorsitzende, Ministerialdirektor a. D. Dorner, den Jahresbericht. Den Festvortrag hielt der Reichsverkehrsminister, Exz. Groener, über Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Kriege. Er führte unserer Quelle zufolge folgendes aus: Die Eisenbahnen, denen während der Kriegszeit 1870/71 im wesentlichen nur die Heeresversorgung zufiel, sind durch ihre Entwicklung und die hinzutretenden Aufgaben im Weltkriege zu einem wichtigen Werkzeug der Kriegführung selbst geworden. Diese Aufgaben standen unter dem vorher nicht genug gewürdigten Einfluß von „Masse und Technik" und machten die Eisenbahnen zum Bewegungsapparat der Millionenheere bis in die Schlacht hinein und von Kriegsschauplatz bis zu Kriegsschauplatz. Die Aufgaben bezogen sich ferner auf die Wiederherstellung zerstörter Linien und Schaffung neuer Verbindungen zur Bewältigung der Verkehrssteigerung in einem Ausmaß, an das niemand trotz der umfassenden Vorbereitung im Frieden hätte denken können. Wie nun, und mit welchem Erfolge die Aufgaben gelöst sind, schilderte der Vortragende aus seinen eigenen Erfahrungen als Feldeisenbahnchef heraus durch eingehende Darlegung der Organisation, deren Erweiterung auf Grund der bestens bewährten Dienstvorschriften ihm persönlich zu danken ist (Eisenbahntransportabteilungen, Militär - Generaldirektionen usw.), durch Gegenüberstellung des Betriebs- und Baupersonals von 32 000 Mann am Anfang des Krieges und des Eisenbahnerheeres am Ende mit 532 000 Köpfen, wovon etwa die Hälfte Nichtdeutsche waren, sowie durch Beschreibung der gewaltigen Mittel an Oberbaumaterial, Kriegsbrücken, Lokomotiven, Feldbahnen und technischen Betriebseinrichtungen. Trotz auftretender Hemmungen seien die schönen Erfolge errungen durch das rühmlich hervorzuhebende Zusammenarbeiten der Berufsführer mit dem technisch gut vorgebildeten Reserve-Offizierkorps und durch die erstaunlichen Leistungen der größeren deutschen Brückenbauanstalten und Tiefbauunternehmungen. Dann führte der Vortragende seine Zuhörer auf die einzelnen Kriegsschauplätze nach Belgien und Frankreich, nach Rußland und nach dem Balkan, beschrieb die Eigenart jedes Kriegsgebiets und führte eine Reihe von Lichtbildern bemerkenswerter Brückenbauten im Westen und Osten vor. Die Kriegsleistungen der Eisenbahnen haben sich von 1914 dauernd gesteigert, bis im Jahre 1917 eine Überspannung eingetreten sei durch die räumliche Ausdehnung der Kriegsunternehmungen. Trotzdem sei es im erheblichen Umfange gelungen, in den besetzten Gebieten auch den öffentlichen Verkehr in wirtschaftlicher Weise durchzuführen und dem Friedensbetrieb nicht nachstehende Leistungen aufzuweisen. Auch die letzten großen Offensiven im Jahre 1918 haben die Eisenbahnen noch voll auf ihrem Posten gefunden. Den Schluß der fesselnden Ausführungen bildete die Schilderung der drei großen Bahnbauten über die deutsch-belgische Grenze, wo insbesondere die Linie Aachen-Visé-Tongern mit ihren Brücken und Tunneln ein Ruhmesblatt in der Geschichte deutscher Technik darstellt.

— **Personalnachrichten.** Der Rechnungsrat Walter Pietsch im Reichsverkehrsministerium ist zum Regierungsrat ernannt worden.

Dem Regierungsrat Hans Oppermann in Berlin ist eine planmäßige Stelle für Mitglieder der Eisenbahndirektionen verliehen worden. — Versetzt sind: der Oberbaurat Barschdorff, bisher in Coblenz, zur Eisenbahndirektion nach Trier, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Guttstadt, bisher in Betzdorf, zur Eisenbahndirektion nach Berlin und Steuernagel, bisher in Rheinbach, zur Eisenbahndirektion nach Köln. — Der Gerichtsassessor Dr. jur. Trierenberg in Berlin ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen, dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Schwartzkopff, bisher in Halle (Saale), ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt worden.

Österreich.

— **Verwaltungsstelle für das Burgenland.** Gemäß § 4, Absatz 2, des Bundesverfassungsgesetzes vom 25. Januar 1921 über die Stellung des Burgenlandes als selbständiges und gleichberechtigtes Land im Bund und über seine vorläufige Einrichtung hat der Nationalrat die im Gesetze vorgesehene Anzahl von 12 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern der Verwaltungsstelle für das Burgenland gewählt.

Am 15. März fand im Bundesministerium für Inneres und Unterricht unter dem Vorsitz des Landesverwalters Sektionschefs Dr. Robert Davy die Konstituierung der Verwaltungsstelle für das Burgenland statt, zu der alle gewählten Mitglieder erschienen waren. Die Verwaltungsstelle wird von nun an vermöge gesetzlicher Vollmacht als eine in beratender Eigenschaft beschließende Körperschaft bis zur Wahl des Landtags die burgenländischen Gesamtinteressen zu vertreten haben. Der Landesverwalter und die Verwaltungsstelle haben die gemeinsame Obliegenheit, der Bundesregierung bei der vorläufigen Notgesetzgebung für das Burgenland zu helfen; denn die Bundesregierung darf Verordnungen, die das Recht des Burgenlandes ändern, jeweils nur im Benehmen mit dieser nunmehr gebildeten Verwaltungsstelle erlassen.

— **Wiedereinführung der D-Züge Wien-Innsbruck-Schweiz-Paris.** Die seit dem 24. Februar d. J. eingestellten Nachtschnellzüge D 205 und D 206 Wien Westbahnhof-Innsbruck-Zürich-Paris und umgekehrt verkehren seit 17. März wieder. In Innsbruck haben die Züge in beiden Fahrtrichtungen unmittelbaren Anschluß über den Brenner nach und von Südtirol und Italien.

— **Verbrecherische Änderung des Hoheitszeichens auf österreichischen Eisenbahnwagen.** Vor dem Wiener Schöffengerichte wurde dieser Tage folgende Diebstahlsangelegenheit verhandelt. Angeklagt sind der Lagerhausverwalter der

Speditionsfirma Leinkauf Moritz Wischowitzer, der Magazinmeister der Nordwestbahn Franz Schwarz und der Magazinmeister bei Leinkauf Franz Machart sowie der Arbeiter Josef Vlcek wegen Diebstahls. Vor einiger Zeit drang die aufsehenerregende Meldung in die Öffentlichkeit, daß österreichische Eisenbahnwagen fälschlich mit dem Hoheitszeichen des polnischen Staates versehen, nach Polen abgegangen seien, wodurch diese Wagen für den österreichischen Staat verloren gegangen sind. Als Täter wurden die vier genannten Personen verhaftet und unter Anklage gestellt. Wie die Anklageschrift ausführt, besitzt die Firma Leinkauf auf dem Nordwestbahnhof ein Magazin, von dem aus die Bahnsendungen unmittelbar abgefertigt werden. Für Sendungen nach Polen wurden ausschließlich polnische Wagen verwendet. Polen hatte nämlich beim Umsturz die auf seinem Gebiete befindlichen Wagen des österreichischen Staates mit Beschlag belegt. Die Wagen wurden als Beutegut erklärt und mit der Bezeichnung „P. K. P." sowie dem Hoheitszeichen, dem polnischen Adler, versehen. Polen hielt aber auch wiederholt Eisenbahnwagen, die aus Österreich kamen, zurück. Infolgedessen wurde von der Bahnverwaltung verfügt, daß zu Gütersendungen nach Polen nur Wagen verwendet werden dürfen, die aus diesem Staate nach Österreich gekommen waren. Wischowitzer versuchte nun vorerst, österreichische Bahnbedienstete zu bestechen; und als dieses Mittel nicht ausreichte, verfiel er auf den Gedanken, sich die für die Gütersendungen der Firma Leinkauf nötigen Wagen auf folgende Art zu verschaffen: Er schlug dem Magazinmeister Schwarz vor, auf Wagen das österreichische Eigentumsmerkmal zu beseitigen und an dessen Stelle „P. K. P." zu setzen. Schwarz ging darauf ein, und nun wurde Vlcek ins Vertrauen gezogen, der eine Schablone anfertigte und dann mit Zustimmung der beiden Genannten meist um die Mittagsstunde oder abends nach Arbeitsschluß die Änderung auf den Wagen vornahm. Diese umgeänderten, mit dem polnischen Hoheitszeichen versehenen Wagen wurden beladen und nach Polen abgefertigt.

Der Bahnschreiber K. sah eines Tages Vlcek, wie er Wagen bemalte, und erstattete Anzeige. Es wurde nun festgestellt, daß Schwarz falsche Eintragungen gemacht, um den Abgang der Wagen zu verschleiern. Machart soll von den Vorgängen gewußt und wiederholt den Aufpasser gemacht haben, wenn Vlcek die Wagen bemalte.

Wie die Erhebungen ergaben, waren auf diese Weise 13 österreichische Wagen mit den polnischen Abzeichen versehen worden. Vier Wagen im Werte von 1 600 000 K waren bereits in Polen eingetroffen und konnten nicht mehr sichergestellt werden. Sechs Wagen wurden auf der Strecke aufgehalten und zurückbefördert, drei Wagen standen noch auf dem Nordwestbahnhof. Vlcek erhielt von Wischowitzer für die Bemalung eines jeden Wagens 300 K, Schwarz für den Wagen 2000 bis 2500 K. Machart soll einmal 1000 K erhalten haben. Wischowitzer ließ sich von den Kunden der Firma, denen er durch die Fälschungen eine schnellere Beförderung ihrer Güter ermöglichte, 10 000 K für den Wagen als Entlohnung ausfolgen.

Moritz Wischowitzer wurde zu 3 Jahren, Franz Schwarz zu 18 Monaten und Josef Vlcek zu 1 Jahre schweren Kerkers verurteilt. Franz Machart wurde freigesprochen.

— **Graz-Köflacher Bahn.** Der Verwaltungsrat der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 21. Februar 1921 in Ansehung der Ausdehnung des Bergbaubetriebes sowie der baulichen Ausgestaltung der Eisenbahnlinien und der damit eingetretenen Erweiterung des Geschäftskreises den Beschluß gefaßt, den Titel der „Direktion Graz" in „Generaldirektion der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft" abzuändern, an welche alle Zuschriften zu richten sind.

— **Kohlenbestellungen in Holland.** Die Schwierigkeiten, welchen die österreichische Industrie bei dem Bezuge von Kohle aus der Tschecho-Slowakei begegnet, und die durch die Ausfuhrgebühren noch gesteigert werden, haben dazu geführt, daß die Industrie sich an die Staatsverwaltung gewendet hat, um sie bei der Erwerbung von Kohle im Auslande zu unterstützen. In der letzten Zeit hat Ministerialrat Dr. Kloß mit einem Vertreter der österreichischen Industrie im Auslande Verhandlungen wegen Kohlenankäufen für Österreich geführt und unter andern auch einen Abschluß auf Lieferung holländischer Kohle getätigt. Die holländische Steinkohle, die nach Österreich gelangen soll, stammt aus den staatlichen holländischen Gruben.

— **Die Pariser Verhandlungen über die Donauschiffahrt.** Die Verhandlungen wurden, wie die „Neue Freie Presse" berichtet, auf Grund des Artikels 300 des Friedensvertrages vor dem amerikanischen Schiedsrichter Hines geführt, der die Entscheidung über die strittigen Eigentumsfragen und über die sogenannte Verteilung des Donauschiffsparkes zu treffen hat. An den Besprechungen nahmen außer den Vertretern Österreichs, jene Deutschlands, Frankreichs, Ungarns, der Tschecho-Slowakei, Rumäniens und Griechenlands teil. Die meisten Staaten hatten schon vorher ihren Standpunkt in schriftlichen Darstellungen bekanntgegeben, und es handelte sich nun darum, daß die Abgesandten der beteiligten Staaten ihre Anschauungen vor dem Schiedsrichter mündlich zu vertreten hatten. Eine Entscheidung hat der amerikanische Schiedsrichter noch nicht getroffen. Am 1. April wird in Paris die Donaukonferenz abgehalten, auf deren Tagesordnung die zweite Lesung der Donauakte steht. Zu dieser Tagung wird sich namens der österreichischen Regierung Sektionschef Ondraczek begeben.

— **Personalnachrichten.** Der Oberstaatsbahnrat Valentin Köck ist zum ordentlichen Professor für Straßen- und Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule in Graz ernannt, unter gleichzeitiger Verleihung des Titels Oberbaurat.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Einführung des Internationalen Übereinkommens im Verkehr mit Österreich.** Im Prager „Globus" wird eine Kundmachung veröffentlicht, laut welcher zwischen Tschecho-Slowakei und Österreich das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Berner Übereinkommen) mit Gültigkeit vom 15. März 1921 eingeführt wird. Von diesem Tage an sind im Verkehr mit Österreich internationale Frachtbriefe anzuwenden.

Ungarn.

— **Neue vorübergehende Einstellung des Eil- und Frachtgutverkehrs.** Nachdem vor wenigen Wochen die ungarischen Staatsbahnen infolge der herrschenden Kohlennot den Güterverkehr auf ihren Linien, von wenigen Ausnahmen abgesehen, gänzlich eingestellt (vgl. Nr. 11, S. 210 d. Ztg.) und dessen Wiedereröffnung erst vor einigen Tagen verfügt hatten (von der Beförderung sollen jedoch auch in Zukunft Zellulose, Textilabfälle, Harz, Bauxit und Geschosse ausgeschlossen bleiben), ist von der ungarischen Staatsbahndirektion in Budapest neuerdings eine vollkommene Verkehrssperre vom 16. März 1921 angefangen bis auf weiteres angeordnet worden, von der nur Lebensmittel und Brennmaterial ausgenommen bleiben. Auch der Verkehr mit Österreich und der Tschecho-Slowakei wurde vorläufig eingestellt.

— **Maßnahmen der Staatsbahnen gegen Diebstähle.** Die Diebstähle und Beraubungen im Güter- und Gepäckverkehr, deren Umsichgreifen im Kriege den Eisenbahnverwaltungen viele ernste Sorgen bereitete, haben mit der Beendigung des Krieges und nach dem Friedensschluß nicht gänzlich aufgehört. Es wurden noch vor kurzem viele Beraubungen und Diebstähle festgestellt, die Diebe aber nicht ermittelt, wodurch zahlreiche Ersatzansprüche der Geschädigten entstanden und ein kaum zu bewältigender Aufwand von Schreibarbeit und Geldmitteln verursacht wurde. Sowohl mit Rücksicht auf die Eisenbahnverwaltung als auch auf das Ansehen des anständigen Teils des Eisenbahnpersonals sah sich die Direktion der Staatsbahnen veranlaßt, gegen die Eisenbahndiebe scharf vorzugehen. Es wurde zu diesem Zweck ein beweglicher Bahnschutzdienst, das ist eine aus Eisenbahnbeamten gebildete Sicherheitstruppe gebildet, deren Aufgabe es ist, die Bahngebäude und sonstigen Anlagen, Lagerhäuser, ankommende und zur Aufgabe gelangende Wagenladungen, Stückgüter und Gepäcksendungen zu beaufsichtigen, die Bahnhöfe unvermutet abzusuchen und das Eisenbahnpersonal zu überwachen. Seitdem diese Eisenbahnsicherheitstruppe ihre Tätigkeit begonnen hat, haben sich die Beraubungen und Diebstähle wesentlich verringert. In Anerkennung der gewissenhaften Dienstleistung der organisierten Sicherheitstruppe hat der Handelsminister jedem einzelnen Mitgliede dieser Eisenbahntruppe seinen Dank ausgesprochen.

— **Zollbehandlung von Ausfuhrsendungen.** Der Finanzminister hat eine Verordnung erlassen, laut deren im Falle, daß es an dem Aufgabeort ein Zollamt gibt, dieses für die Durchführung der Ausfuhrzolluntersuchung maßgebend ist. Wenn es am Aufgabeorte kein Zollamt gibt, die Ware aber noch vor der Grenzstation am Sitze eines Zollamtes oder einer Zollamtsexpositur ausgeliefert wird, so ist zur Durchführung der Untersuchung das durch die Beförderung berührte Zollamt

zuständig. Im Schiffsverkehr ist diese Untersuchung bei der Einladung vorzunehmen. Die Verordnung trat am 1. März in Kraft.

— **Der Handelsminister über die Lieferungen an die Staatsbahnen.** Im Zusammenhange mit der Angelegenheit der Lieferungen für die Staatsbahnen (vgl. Nr. 9, S. 172 d. Ztg.) erklärte der Handelsminister, daß, wo es möglich sei, die Naturalbedürfnisse der Staatsbahnen im Wege öffentlicher Ausschreibung gedeckt würden, wo es aber nicht möglich sei, der bisherige Brauch beibehalten werden müsse. Solange der Mangel an Materialien so groß und die Rohstoffe in zu geringer Menge vorhanden seien, um den Bedarf zu decken, solange die Preisverhältnisse so unsicher seien, sei keine Änderung in der Materialbeschaffung für die Staatsbahnen zu erwarten. Auch müsse der Umstand berücksichtigt werden, daß Ungarn nur wenige Angebote erhalten und die einlangenden Angebote hinsichtlich der Preise den Vorbehalt machten, daß diese auf der Grundlage der zur Zeit der Lieferungen bestehenden Preisverhältnisse berechnet werden sollten. Die Verwaltung ist demnach gezwungen, ihren Bedarf so zu decken, wie dies eben die Verhältnisse gestatten.

— **Kleiderstoffe für Eisenbahnangestellte.** Der Finanzminister hat über die Beteiligung der Eisenbahnangestellten und Pensionäre an der Versorgung mit Kleiderstoffen eine Verordnung erlassen. Auf diese Stoffe kann jeder Beamte und Pensionär Anspruch erheben, der auf Versorgung mit Naturalien Anspruch hat. Jeder erhält ohne Rücksicht auf den Familienstand Stoff für einen Herrenanzug oder ein Damenkleid zu besonders ermäßigten Preisen.

— **Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Maschinenfabrik der Staatsbahnen.** In jüngster Zeit ist es gelungen, die Leistungsfähigkeit der Maschinenfabrik der Staatsbahnen derart zu erhöhen, daß sie nunmehr monatlich nicht nur fünf Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen fertigzustellen imstande ist, sondern außerdem noch zehn Lokomtiven für die südslawischen Staatsbahnen auszubessern vermag.

— **Die Güterstatistik Ungarns für das Jahr 1920.** Das Budapester Hauptzollamt hat eine Güterstatistik für das Jahr 1920 herausgegeben, die mehrere Bände umfaßt und eine Übersicht über die wirtschaftlichen Bewegungen, die im verflossenen Jahre auf den ungarischen Außenhandel von Einfluß waren, enthalten. Der Statistik entnehmen wir, daß die Einnahmen des ungarischen Staates aus den Einfuhr- und Ausfuhrzöllen im Jahre 1920 sich auf 658 055 857 K beziffern. Von dieser Summe entfallen 654 827 000 K auf die Einfuhr und 3 218 000 K auf die Ausfuhr, wobei berücksichtigt werden muß, daß im Januar des verflossenen Jahres noch der ordentliche Zolltarif gültig war, während von Februar bis Ende Mai der um 500 %, vom Juni bis Ende des Jahres die um 1900 % erhöhten Sätze des Zolltarifs erhoben wurden.

— **Versorgung der Eisenbahnangestellten mit Schuhen.** Nach einer Verfügung der Direktion für die auf ungarischem Gebiete liegenden Südbahnstrecken wurden deren Angestellten Schuhe zu sehr mäßigen Preisen verabfolgt.

— **Ermäßigung der Preise für Gas- und elektrischen Strom zugunsten der Budapester Eisenbahner.** Der hauptstädtische Magistrat hat eine Kundmachung veröffentlicht, laut welcher Gas und elektrischer Strom den in der Hauptstadt wohnenden Eisenbahnangestellten vom 1. Januar 1921 an zu besonders ermäßigten Preisen geliefert wird.

— **Die Deutsch-Ungarische Handelskammer in Budapest** hat ihre Tätigkeit bereits aufgenommen. Es ist an alle Firmen, die für den Absatz ungarischer Erzeugnisse in Deutschland und den Bezug von Waren aus Deutschland Interesse haben, ein Aufruf ergangen, der Kammer ihre genaue Adresse unter Bekanntgabe, ob und für welche Waren sie als Abnehmer oder Vertreter in Frage kommen, mitzuteilen.

— **Der Donauhafen in Csepel bei Budapest,** der schon im Vorjahre hätte beendet sein sollen, kann infolge Materialmangels auch in diesem Jahre nicht fertiggestellt werden. Derzeit werden mit einer deutschen Finanzgruppe Verhandlungen gepflogen, um den Hafenbau in Csepel zu finanzieren.

— **Die Niederdruck-Wasserkräfte in Ungarn** werden auf 1 700 000 PS geschätzt. Davon sollen für die Eisenbahnen 245 000 PS nutzbar gemacht werden. Derzeit ist man mit der Ausarbeitung eines Projektes über die Nutzbarmachung dieser Wasserkräfte beschäftigt. Für die Umgestaltung der ungarischen Staatsbahnen auf elektrischen Betrieb sollen 200 000 PS nutzbar gemacht werden.

— **Fund von Torflagern in Kecskemét.** Auf der Széktóer Wiese bei Kecskemét ist man anläßlich des Bohrens von Brunnen auf ein Torflager gestoßen, durch welches mehrere tausend Wagen Brennmaterial ersetzt werden können. Es hat eine durchschnittliche Tiefe von 4 m.

— **Auswandererverkehr.** Die ungarische Regierung hat der Cunard-Linie die Bewilligung zur Beförderung von ungarischen Aus- und Rückwanderern über Triest, Cherbourg, Rotterdam und Hamburg nach und von Nordamerika erteilt. Die Bewilligung gilt für ein Jahr bis Ende 1921.

Niederlande.

— **Zur Neuregelung des Verhältnisses zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften.** Bei der schriftlichen Beratung über den Gesetzentwurf, betreffend die neuen Verträge mit den Eisenbahngesellschaften (siehe Nr. 93, S. 1020, Jahrg. 1920 dieser Zeitung) wurde seitens der Volksvertretung bemerkt, daß — obwohl der Staat bei den Verhandlungen mit den Gesellschaften nicht ganz frei war, wegen der Bestimmung, daß die Gesellschaften, falls ihre Dividende in zwei einanderfolgenden Jahren 3½ % nicht übersteigt, ihre Konzessionen kündigen können — die Vorteile eines gemischten Betriebes, womit man sich grundsätzlich einverstanden erklären könnte, wieder preisgegeben würden durch Gewährleistung eines Minimums Dividenden an die Privatteilhaber des gemischten Betriebes. Auch sind gegen die Erhöhung der während des Krieges gewährleisteten Dividende von 4 % auf 5 % große Beschwerden erhoben worden. Ob der Einfluß des Staates in der Verwaltung genügend gesichert sei, wurde bezweifelt. Ernennung von mindestens drei Vertretern der Personalverbände in den Aufsichtsrat wurde unter der Bedingung gewünscht, daß sie sich nicht einseitig nur mit den Personalangelegenheiten, sondern auch mit den Interessen des gesamten Betriebes beschäftigen sollen.

— **Holland-Hamburg.** Anläßlich einer Studienreise niederländischer Kaufleute und Industrieller nach Hamburg ist eine besonders gut ausgestattete Holland-Nummer der „Hamburger Nachrichten" erschienen. Neben einem Überblick der alten Beziehungen zwischen Holland und Hamburg und einer großen Zahl Besonderheiten verschiedener Art bringt die Nummer einen sehr interessanten Aufsatz des Bürgermeisters von Groningen über Schiffahrts- und Eisenbahnverkehr zwischen Groningen und Nordwestdeutschland. In ihm wird besonders neben anderen Möglichkeiten auf die große Zukunft der nördlichen niederländischen Provinzen infolge der Hebung des Handels- und Reiseverkehrs mit Deutschland hingewiesen, wenn einmal der die Zuiderzee abschließende Damm fertig und die doppelgleisige Eisenbahnlinie darüber geleitet sein wird. Diese Linie wird eine Schnellverbindung bilden nicht nur zwischen Holland, seinen nördlichen Provinzen und Deutschland, sondern auch mit Nord- und Mittelengland über Ymuiden und Hamburg.

Uebrige europäische Länder.

— **Neue Eisenbahnfähre.** Auf der Orlogswerft ist eine Dampffähre vom Stapel gelaufen, die die Züge der Dänischen Staatsbahnen über den Kleinen Belt befördern soll. Der Dampfer ist nach den allerneuesten Grundsätzen gebaut. Er hat an jedem Ende eine Schraube, kann also hin- und herfahren, ohne zu wenden.

— **Güterzugbremse in Schweden.** „Dagens Nyheter" vom 8. Februar d. J. meldet, daß der Verband der Privatbahnen sich dem Vorgehen der Staatsbahnen, die sich für die Kunze-Knorr-Bremse entschieden habe, nicht ohne weiteres anschließe. Die Staatsbahnen verständigten den Verband im Jahre 1918 über ihr Vorhaben, die K.-K.-Bremse einzuführen, ohne sie jedoch um ihre Ansicht zu befragen. 1919 bewilligte das Parlament für die Ausrüstung ihres Wagenparkes mit der Bremse eine Gesamtsumme von 30 Millionen Kronen, von der als erste Rate 3,6 Millionen für das Jahr 1919 bereit gestellt wurden. Nachdem hat der Verband sich mit der Angelegenheit befaßt und einen Sonderausschuß ernannt, nach dessen Ermittlung die Privatbahnen rd. 25 Millionen Kronen aufzuwenden hätten, wenn sie ebenfalls die Bremse einführen würden. In einer Versammlung im Januar 1921 machten die Vertreter der Privatbahnen Bedenken und Widerspruch geltend. Unter anderem wurden die Vertreter der Staatsbahnen um Angabe ersucht, wie sich die norwegischen und dänischen Staatsbah-

nen zu der Bremsfrage stellten, ohne jedoch eine Mitteilung zu erhalten. Der Berichterstatter bezweifelt, daß diese Staaten sich Schweden anschließen und weist auch auf den Einfluß hin, den § 370 des Friedensvertrages in der Angelegenheit haben könnte, so daß die ganze Frage einer erneuten Betrachtung bedürfe.

— **Finanzsorgen der französischen Eisenbahnen.** Der Betriebsverlust der Eisenbahnen, der im Jahre 1920 auf über 3100 Millionen gestiegen ist, und in diesem Jahre etwa 8 Millionen Franken je Tag betragen soll, hatte, wie wir der Zeitschrift „Der Wirtschaftsdienst“ entnehmen (vgl. auch Nr. 8, S. 153 d. Ztg.), kürzlich dazu geführt, daß die Finanzkommission des Senats sich mit den Maßnahmen beschäftigt hat, die zur Beseitigung dieser furchtbaren Mißstände ergriffen werden sollen. In Anbetracht des immer größer werdenden Fehlbetrags hielt es die Kommission bereits jetzt schon für dringend erforderlich, daß zu seiner Beseitigung die bisherigen Arbeitsverhältnisse geändert und in geeigneten Fällen Überstunden eingeführt werden müssen. Mit der allergrößten Strenge müssen die Vergünstigungen, die bei den verschiedenen Eisenbahngesellschaften einer großen Zahl von Angestellten gewährt sind, aufgehoben werden. Die Kommission hat beschlossen, daß der Arbeitsminister im Einvernehmen mit den Direktionen der verschiedenen Eisenbahnnetze Maßnahmen vorschlagen soll, von denen sich die Regierung eine durchgreifende Änderung der Verhältnisse verspricht.

— **Vogesenbahnen.** Durch die jetzige Zugehörigkeit des Elsaß zu Frankreich, schreibt die „D. Allg. Ztg.“, sind Verkehrsfragen spruchreif geworden, welche bisher noch im Hintergrunde des Interesses standen. Nicht nur politisch, sondern auch verkehrstechnisch, bieten die Vogesen der freien Entwicklung Frankreichs nach dem Osten einen Widerstand. Inwiefern es der Verkehrspolitik Frankreichs gelingen wird, die durch die schwierigen geographischen Verhältnisse bedingte wirtschaftliche Absonderung des Elsaß zu beheben, wird erst die nach der Vollendung der geplanten Vogesen-Durchstichbahnen eintretende Entwicklung des Handels zwischen dem Elsaß und Inner-Frankreich lehren.

Zunächst ist nur eine nördliche und südliche Vogesenbahn vorhanden. Die Nordbahn verbindet Straßburg mit St. Dié, während im Süden die Bahn Mülhausen-Remiremont eine Verbindung über die Vogesen ermöglicht. Daß diese beiden räumlich so weit voneinander getrennten Linien nicht in der Lage sind, wirtschaftlich für den regen Handel des Elsaß ausgenutzt zu werden, hat sich aus der genauen Prüfung der Verkehrsverhältnisse der letzten Jahre erwiesen, und man plant daher bekanntlich zur Abstellung der bestehenden wirtschaftlich-verkehrstechnischen Mängel den Bau mittlerer Vogesen-Durchstichbahnen. Das französische Parlament hat die Pläne einer Bahn Colmar-Remiremont und Schlettstadt-Markirch-St. Dié zur öffentlichen Erörterung gestellt. Praktische Arbeit ist bisher noch nicht geleistet worden, weil die Verwirklichung der Pläne vorläufig noch an der finanziellen Frage scheitert. Nach vorsichtiger Schätzung erfordert die Durchführung des Plans, wie er dem französischen Parlament vorgelegen hat, ungefähr einen Aufwand von 300 Millionen Franken, über deren Aufbringung die Meinungen in der Öffentlichkeit auseinandergehen.

Ein eigenartiger, aber wohl nicht von vornherein zu verwerfender Vorschlag zur Finanzierung der Bahnbauten geht dahin, daß man für den Personen- und Güterverkehr eine zeitlich beschränkte Ü b e r t a x e erheben solle, um aus diesen Mehrbeträgen gegenüber den Tarifen anderer Bahnen die Anlagekosten der Neubauten allmählich zu decken. Es wäre Aufgabe einer eingehenden Prüfung der in Frage stehenden Verhältnisse, ob diese geplante Maßnahme wirklich Vorteile mit sich bringen würde. Selbstverständlich darf die Übertaxe nicht höher sein als der Fahrpreis auf einer der bereits vorhandenen längeren Bahnstrecken. Im französischen Senat sind Strömungen zu finden, die diesen Plan zu fördern suchen. Man glaubt mit Vorteil wirtschaften zu können, wenn nach Festsetzung der zu erhebenden Übertaxe die beteiligten Gemeinden und Departements Anleihen aufnehmen, die durch diese Übertaxen gedeckt werden können.

Die ganze Verkehrsfrage Inner-Frankreich-Elsaß ist nicht allein von örtlicher Bedeutung. Die Schaffung einer guten Verbindung durch die Vogesen würde auch den an das Elsaß angrenzenden Handelskreisen erwünscht und von wirtschaftlichem Nutzen sein.

— **Deutsche Lokomotiven für Spanien.** Die englische Tagespresse verzeichnet mit neidischer Erregung die Vergebung einer Anzahl von Lokomotiven für die Eisenbahnen Spaniens an deutsche Werke. Überdies wollen die spanischen Eisenbahnen 3500 Wagen im eigenen Lande bauen lassen, und England scheint mithin bei ihrer Belieferung mit Betriebsmitteln ganz ausgefallen zu sein. Bei dem Ausschließungsrecht, das England für den Handel der ganzen Welt in Anspruch nehmen zu dürfen glaubt, ist es darüber natürlich sehr gekränkt, der deutsche Lokomotivbau kann aber auf die Tatsache, daß ihm so erhebliche Aufträge gerade für Spanien, das während des Krieges stets eine deutschfreundliche Haltung eingenommen hat, zugefallen sind, nur Genugtuung empfinden. Da die mit ihnen bedachten Werke außerhalb des neu besetzten Gebietes liegen, besteht auch keine Gefahr, daß die nunmehrige politische Lage etwa eine Aufhebung der Aufträge zur Folge haben könnte. Sie verteilen sich wie folgt:

Die Madrid-Zaragoza-Alicante-Eisenbahn hat bei Henschel & Sohn 25 Lokomotiven, Bauart 2—4—0, bestellt; sie sollen 3,75 Pesetas/kg kosten, während der Preis für die zugehörigen Tender 2,50 Pesetas/kg beträgt. Die Madrid-Caceras und Portugal-Gesellschaft hat an die Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann 8 Lokomotiven, Bauart 0—4—0, zum Preise von 4,40 Pesetas/kg mit Tendern für 3,00 Pesetas/kg vergeben. Dieselbe Gesellschaft bezieht von den Linke-Hoffmann-Werken 6 Lokomotiven, Bauart 2—3—0, zum gleichen Preis. Die Andalusische Eisenbahngesellschaft hat ihre Bestellungen von Lokomotiven, Bauart 2—4—0, mit 10 Stück an Schwartzkopff, 15 Stück an Borsig und 10 Stück an die Hanomag zum Preise von 4,10 Pesetas/kg verteilt; die zugehörigen Tender kosten 2,75 Pesetas/kg. Kleine Bestellungen von einer und vier Lokomotiven sind noch an Henschel & Sohn und an die Linke-Hoffmann-Werke ergangen. Die Lieferfristen schwanken zwischen sechs und zehn Monaten.

Die erwähnten 3500 Wagen sollen innerhalb eines Jahres geliefert werden. Sie sind von den spanischen Firmen zu Preisen angeboten worden, die um 10 % hinter den vom Ausland geforderten zurückbleiben.

— **Betriebsergebnisse der englischen Eisenbahnen im Jahre 1919.** Das englische Verkehrsministerium entwickelt eine große Vorliebe für Statistik und fordert nicht nur von den Eisenbahnverwaltungen umfangreiche statistische Berichte ein, wozu ihm das sein Dasein begründende Gesetz das Recht verleiht, sondern veröffentlicht seine statistischen Zusammenstellungen auch, um, wie es selbst angibt, der Allgemeinheit einen Einblick in das innere Getriebe der englischen Eisenbahnen zu gewähren und damit die Möglichkeit zu bieten, sich selbst ein Bild von den wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnissen der Eisenbahnen zu machen. Eine der neuesten Veröffentlichungen des Verkehrsministeriums auf diesem Gebiete ist ein statistischer Bericht über Anlagekapital, Einnahmen, Ausgaben und Verkehr der englischen Eisenbahnen im Jahre 1919, der erste ein abgeschlossenes Jahr umfassende Bericht seit dem Jahre 1913, der aber auch in seinen Angaben beträchtlich über die Vorkriegs-Veröffentlichungen hinausgeht. Ihm seien die nachstehenden Zahlen entnommen.

Bis zum 31. Dezember 1919 belief sich das genehmigte Anlagekapital der Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs auf 1 415 000 000 £, wovon 1 202 900 000 £ tatsächlich verausgabt waren. Der Zuwachs seit 1913, also in der Kriegszeit, hat 20 000 000 £ betragen, was als sehr gering zu bezeichnen ist. Das angelegte Kapital verteilte sich auf die einzelnen Betriebszweige der Eisenbahngesellschaften wie folgt:

	Gesamt-aufwand	Zu- (+) oder Abnahme (—) seit 1913
	in Millionen Pfund	
Eisenbahnen	1056,3	+ 12,9
Pferde und Straßenfahrzeuge	0,8	+ 0,2
Schiffe und Werkstätten für diese	6,5	— 0,7
Kanäle	8,6	—
Häfen und Werften	52,8	+ 3,1
Gasthäuser	8,6	+ 0,5
Elektrische Kraftwerke	6,2	+ 1,6
Grundbesitz, der nicht einen Bestandteil der Eisenbahnanlagen bildet	43,1	+ 3,0
Andre Gewerbe	0,1	—
Beteiligung an anderen Gesellschaften	2,0	—
Sonderzwecke	1,9	0,1
Verschiedenes	16,0	0,5
zusammen	1202,9	+ 20,0

Die Zahlen geben ein kennzeichnendes Bild von der vielseitigen Betätigung der englischen Eisenbahngesellschaften, die sich bekanntlich nicht auf den Bau und Betrieb von Eisenbahnen beschränken, sondern auch das Speditionsgeschäft und das Gasthauswesen, namentlich aber auch die Schiffahrt mit allem, was dazu gehört, betreiben. Daß ihr Dampferbesitz der einzige Posten ist, bei dem eine Abnahme des Anlagekapitals

zu verzeichnen ist, beleuchtet die Folgen des U-Bootskrieges. Bezeichnend ist auch der Umstand, daß seit 1913 keine Aufwendungen für die Kanäle gemacht worden sind. Viele von diesen, die schon bei Entstehung der Eisenbahnen vorhanden waren, sind bekanntlich von den englischen Eisenbahngesellschaften erworben worden, aber nicht um von ihnen betrieben, sondern um stillgelegt zu werden; die Gesellschaften wollten dadurch einen lästigen Wettbewerb beseitigen.

Die englischen Eisenbahnen werden bekanntlich, ohne daß an den Eigentumsverhältnissen etwas geändert worden ist, seit Ausbruch des Krieges insofern auf Staatskosten betrieben, als der Staat den Gesellschaften die Dividenden des Jahres 1913 gewährleistet, dafür aber das Recht hat, daß alle seine Transporte ohne Fracht- oder Fahrgeldberechnung ausgeführt werden. Ohne diese nicht berechneten Kosten ergibt sich folgende Verteilung der Einnahmen und Ausgaben der englischen Eisenbahngesellschaften.

	Einnahmen	Ausgaben
	in Tausenden Pfund	
Aus dem		
Eisenbahnbetrieb	185 377	171 991
Betrieb von Personenfahrzeugen auf der Straße	105	129
Dampferverkehr	2 828	3 128
Kanalbetrieb	328	734
Hafenbetrieb	4 933	5 509
Gasthausbetrieb	6 225	5,445
sonstigen Geschäftsbetrieb	83	122
zusammen	199 879	187 058,

woraus sich ein Überschuß von 12 821 000 £ ergibt, der durch Einnahmen besonderer Art im Betrag von 4 513 000 £ noch auf 17 334 000 £ erhöht wird.

Die Zuschüsse der Regierung zur Erfüllung ihrer Verpflichtung in bezug auf die Gewährleistung der Dividende haben sich auf 60 227 000 £ belaufen; davon gehen 24 491 000 £ für der Regierung geleistete Dienste ab, so daß ein Überschuß von 35 736 000 £ verbleibt. Dieser gibt zusammen mit dem oben nachgewiesenen Betriebsüberschuß einen Gesamtüberschuß von 53 070 000 £, so daß sich das in den Eisenbahnen angelegte Kapital mit 4,4 % verzinst hat. Dabei muß beachtet werden, daß sich die Ausgaben seit 1913 mehr als verdoppelt haben, daß aber die Güterfrachten im Jahre 1919 noch auf der Friedenshöhe geblieben waren — sie sind seit Anfang 1920 erhöht worden — und daß die Personenfahrpreise um 50 % höher als 1913 waren.

Der Gesamtüberschuß wurde wie folgt verwendet: Feste Ausgaben (Zinsen, Mieten usw.) 1 911 000 £, Dividenden 49 852 000 £, Rücklagen 1 343 000 £ und Vortrag auf neue Rechnung 36 000 £.

Die Betriebszahl war 94 %, gegen 64 % im Vorjahre. Dabei darf nicht außer acht gelassen werden, daß nur ein Überschuß von 12 821 000 £ wirklich aus dem Betrieb herausgewirtschaftet worden ist, so daß die Betriebsergebnisse selbst das Anlagekapital nur mit etwa 1 % verzinst hätten. Wären für die Regierungstransporte Gebühren erhoben worden, ohne daß der Staat die Dividenden gewährleistet hätte, so wäre vielleicht eine geringe Verbesserung dieser Zahl entstanden; im wesentlichen ist aber die Möglichkeit, eine angemessene Dividende zu geben, nur durch den Staatszuschuß geboten worden.

Im Jahre 1919 hat die Zahl der beförderten Reisenden 1 135 111 568, 162 422 356 mehr als im Jahre 1913 betragen. Bezeichnend für englische Verhältnisse ist die Verteilung dieses Zuwachses auf die verschiedenen Wagenklassen; er betrug in der 1. und 3. Klasse 18 114 724 und 150 209 502 Reisende, während die 2. Klasse eine Abnahme von 5 901 870 Reisenden aufzuweisen hatte.

Der gesamte Güterverkehr, einschließlich des Regierungsverkehrs, aber ausschließlich des ohne Frachtberechnung besorgten Eigenverkehrs der Gesellschaften, umfaßte 310 888 764 t, d. s. 59 131 354 t weniger als 1913. Der Stückgutverkehr hatte um 1 153 605 t zugenommen, der Verkehr mit Kohle, Koks und sonstigen Brennstoffen dagegen um 45 447 018 t, der Verkehr mit Steinen und Erzen um 14 837 941 t abgenommen. Auch der Tierverkehr war zurückgegangen.

— **Die lettischen Eisenbahnen.** Nach einer Meldung des „Temps“ vom 18. d. M. hat sich der Betriebsleiter der lettischen Eisenbahnen, Herr Blodneeks, zurzeit in Paris auf der Durchreise zur Internationalen Verkehrskonferenz in Barcelona, einem Berichterstatter gegenüber über die augenblicklischen lettischen Eisenbahnverhältnisse wie folgt geäußert: Nach der endgültigen Befreiung des Gebiets der lettischen Republik von der bolschewistischen Herrschaft, vor etwa anderthalb Jahren, wurde die Betriebsführung der lettischen Eisenbahnen vom lettischen Eisenbahnministerium übernommen. Das Bahnnetz befand sich in einem sehr schlechten Zustande, als natürliche Folge des Krieges, der deutschen Besetzung und der bolschewistischen Herrschaft. Trotzdem können die bisher erzielten Ergebnisse in der Betriebsleitung durchaus befriedigen. Es ist eine direkte Verbindung zwischen Riga und Berlin geschaffen, allerdings vorläufig noch mit Wagenwechsel an der deutschen Grenze. Jedoch ist die Zeit nicht mehr fern, wo direkte Wagen zwischen Paris und Riga verkehren werden.

Das Gesamtnetz der lettischen Eisenbahnen zerfällt in drei Gruppen: 900 km mit russischer Spur, 950 km mit Vollspur und 1000 km mit Schmalspur. — Der gesamte Verwaltungsapparat mußte einer Neuorganisation unterworfen werden. An Stelle des durchaus verfehlten russischen Systems hat man die amerikanischen Verwaltungsmethoden unter Anpassung an die besonderen örtlichen Verhältnisse übernommen. Die wichtigste Arbeit beim Wiederaufbau war naturgemäß zunächst die Instandsetzung der gesamten Betriebsanlagen wie Brücken, Bahnhöfe, Werkstätten. Zurzeit sind 14 Werkstätten in Betrieb mit insgesamt 2000 Arbeitern. Die leistungsfähigste befindet sich in Libau. Demnächst werden auch die großen Werkstätten in Dwinsk mit einer jährlichen Arbeitsleisung von 300—350 Lokomotiven in Betrieb genommen werden. Sie werden die lettischen Bahnen instand setzen, auch von den Nachbarstaaten erteilte Aufträge auszuführen.

Wenn auch die lettischen Eisenbahnen Staatseigentum sind, werden sie in Bezug auf die Wirtschaftsführung doch als großes kaufmännisches Unternehmen verwaltet, d. h. die Einnahmen sollen unbedingt die Ausgaben decken. Dies bedingt eine möglichste Steigerung der produktiven Arbeit. Sie soll unter anderem durch ein sorgfältig ausgebautes Prämiensystem, mit dem bisher gute Erfolge erzielt sind, erreicht werden. Besondere Schwierigkeiten macht die Brennstoffbeschaffung. Der große Waldreichtum des Landes liefert zwar vorzügliches Brennholz für die Lokomotiven. Zu starke Eingriffe in diese Haupteinnahmequelle des Landes empfehlen sich jedoch nicht. Es müssen daher andere Mittel gesucht werden, um dem Mangel an Kohle, die zu hohen Preisen eingeführt werden müßte, abzuhelfen. Die Eisenbahnverwaltung wurde so dazu gedrängt, die Elektrisierung sämtlicher Linien ins Auge zu fassen. Der bereits ausgearbeite Plan sieht die Nutzbarmachung der Wasserkräfte der Dwina vor. Es bedarf nur der Unterstützung durch ausländisches Kapital, um den Plan durchzuführen.

Durch seine geographische Lage ist Lettland das natürliche Durchgangsland zwischen Rußland und dem westlichen Europa. Die lettischen Eisenbahnen haben diesen Gesichtspunkt nie aus dem Auge verloren. Durch das russisch-lettische Eisenbahnübereinkommen vom 23. Februar 1921 ist den Bedürfnissen des Güterverkehrs von und nach Rußland in vollem Umfange Rechnung getragen. Das Abkommen ist aufgebaut auf den Grundsätzen des Berner Übereinkommens. Das lettische Gebiet wird von drei großen Eisenbahnlinien durchzogen, die Rußland den Weg nach dem Westen öffnen: die Linie Riga-Orel, die Linie Moskau-Windau und die Linie Petersburg-Warschau. Sie haben für den Güterverkehr eine große Bedeutung. Im Güterverkehr von Rußland spielt zurzeit bearbeitetes Holz die Hauptrolle. Das russisch-lettische Übereinkommen sichert vollkommene Freiheit des Durchgangsverkehrs und stellt, ohne jeden Zuschlag, für alle russischen Waren den sehr herabgesetzten Tarif der lettischen Eisenbahnen zur Verfügung. Hieraus geht hervor, daß die lettischen maßgebenden Stellen in jeder Weise bemüht gewesen sind, das berechtigte Verlangen Rußlands und Westeuropas, den beiderseitigen Warenaustausch zu fördern, nach besten Kräften zu befriedigen.

Fremde Erdteile.

— **Eine Anleihe für die Eisenbahnen von Chile.** Der Kongreß von Chile hat eine Anleihe für Eisenbahnzwecke in Höhe von 25 000 000 Dollar genehmigt, und der Staatsrat hat zu diesem Gesetz seine Zustimmung gegeben. Der Finanzminister steht mit Newyorker und europäischen Banken wegen Unterbringung dieser Anleihe, die mit 8 % verzinst werden soll, in Unterhandlung. Um die Anleihen zu tilgen, soll eine Rücklage geschaffen werden, der 15 % der Roheinnahmen der Staatsbahnen zugeführt werden sollen.

Allgemeines.

— **Feuerschutz für Eisenbahnfahrzeuge.** Zu diesem Aufsatze des Herrn Regierungs- und Baurats Krohn in Nr. 85 Jahrg. 1920 d. Ztg., schreibt uns Regierungs- und Baurat Ryssel, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamtes Fulda:

Auch ich halte die Aufstellung der Gautschschen Feuerlöscher in den D-Zügen aus denselben Gründen wie der Herr Verfasser für wertlos und daher überflüssig. Dasselbe Urteil darf auch, wie vom Verfasser, von den Trockenlöschern angenommen werden. Die Veranstaltung eines Preisausschreibens bei der Fachindustrie erscheint mir jedoch im Gegensatze zu dem Vorschlage des Verfassers für überflüssig, da ein brauchbarer Feuerlöscher sich in einer geeigneten „Kübelspritze“ bieten dürfte, die in entsprechend leichter Bauart auszuführen und an Stelle der jetzigen Feuerlöscher aufzustellen wäre.

Geeignete Vorschläge wird jede Feuerspritzenfabrik auf Wunsch liefern; recht brauchbare Kübelspritzen hatte seinerzeit dem Werkstättenamt Oppeln die Feuerspritzenfabrik in Patschkau (Schlesien) geliefert, die dort zum Feuerschutze für die Büro- und Magazinräume beschafft wurden. Jedenfalls ist eine derartige Kübelspritze bedeutend handlicher und wirkt erheblich sicherer als die jetzigen unhandlichen Feuerlöscher. Ihre Füllung müßte natürlich auf den Zugbildungsstationen vor Beginn einer jeden Fahrt durch Aufstellung entsprechender Vorschriften und deren Überwachung gewährleistet werden.

— **Prüfung von Hochspannungsleitungen.** Auch bei abgeschaltetem Netz ist der Hochspannungsmonteur noch oft der Gefahr einer Verletzung durch elektrostatische Ströme ausgesetzt. Daher erscheint es geboten, vor Beginn einer Arbeit an einer in Betrieb gewesenen Hochspannungsleitung diese auf etwa noch vorhandene statische Ladungen zu untersuchen. In der am 10. März d. J. erschienenen Nummer der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ findet sich die Beschreibung eines neuen Prüfinstruments für Spannungen, mit dem es möglich ist, jede Hochspannungsleitung vor ihrem Berühren auf ihren Ladezustand hin zu untersuchen. Etwa vorhandene Ladeströme werden durch Aufleuchten einer Geißlerschen Röhre kenntlich gemacht, welche an einen Kondensator ganz geringer Kapazität angeschlossen ist, der von den statischen Strömen der Hochspannungsleitung aufgeladen wird. Eine besondere Schutzvorrichtung verhindert das versehentliche Berühren spannungführender Teile.

— **Die telegraphische Rückmeldung der Züge bei Blockstörungen.** Solange die Streckenblockeinrichtung in Ordnung ist, findet auf den damit ausgerüsteten Strecken die Rückmeldung der Züge durch die Blockbedienung statt. Die neuzeitigen Streckenblockeinrichtungen zwingen bekanntlich den bedienenden Beamten zwangsläufig zu einer bestimmten Reihenfolge der Handlungen, so daß die Entblockung der rückliegenden Strecke — d. i. die Rückmeldung des Zuges — erst erfolgen kann, wenn das Einfahrsignal auf Halt zurückgestellt worden ist. (S. Fahrdienstvorschriften § 16 (3).) Anders wird die Sache, wenn infolge von Störungen die Blockbedienung nicht erfolgen kann und die Rückmeldung ausnahmsweise von einem anderen Beamten telegraphisch ausgeführt wird. Hier liegt die Gefahr sehr nahe, daß der durch die Blockstellung vielleicht etwas aus dem Gleichgewicht gebrachte Signalwärter das Einfahrsignal versehentlich auf Fahrt stehen läßt, der rückmeldende Beamte aber (Fahrdienstleiter), der gewöhnlich mit der Rückmeldung nichts zu tun hat, nicht daran denkt, sich von der Zurückstellung des Einfahrsignals zu überzeugen. Für den folgenden Zug stehen dann Vor- und Hauptsignal ohne Auftrag des Fahrdienstleiters auf Fahrt, was bei besetzten Einfahrgleisen in der Regel zu Zusammenstößen führt. Tatsächlich bildet das hier beschriebene Verfahren häufig die Ursache von Zuggefährdungen; dem Schreiber dieser Zeilen sind aus jüngster Zeit wieder zwei Fälle bekannt geworden.

Wie kann nun einer Wiederholung derartiger Unfälle möglichst vorgebeugt werden? Vielleicht wird eine Ergänzung der Vorschriften in der Richtung angezeigt sein, daß die Rückmeldung stets, auch bei Blockstörungen, von demselben Bediensteten auszuführen ist, dem sie im regelmäßigen Betriebe obliegt. Geschieht die Rückmeldung von einem Endstellwerk aus, das nicht durch Morseleitung mit der rückliegenden Zugfolgestelle verbunden ist, so hätte der Signalwärter dem Fahrdienstleiter eine telephonische Meldung, etwa in folgender Form zu erstatten: „Zug X hier, Schlußsignal vorhanden, Einfahrsignal auf Halt.“ Erst nach Eingang dieser Meldung sollte die telegraphische Rückmeldung erfolgen dürfen. M.

Rechtspflege.

— **Die Bedeutung des Umfanges der Sendung in der Kostbarkeitsfrage.** Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts ist dem Richter vorbehalten, in jedem einzelnen Falle zu bestimmen, ob die verlustig gegangenen Versandstücke die Eigenschaft der Kostbarkeit im eisenbahnrechtlichen Sinne für sich in Anspruch nehmen können. Maßstab hierfür ist, daß der Wert des Stückes im Verhältnis zum Umfang und Gewicht ein besonders hoher sein muß. Dabei ist das Verhältnis zwischen Wert und Gewicht allein noch nicht ausschlaggebend. Der Wert kann im Vergleich zum Gewicht außerordentlich hoch sein, und doch ist die Frage der Kostbarkeit zu verneinen, wenn der Wert der Sendung im Verhältnis zu ihrem Gesamtumfange kein auffälliger ist. Das kann — wie der gegenwärtige Streitfall lehrt — der Fall sein, wenn Gegenstände, die an sich Kostbarkeiten sind, mit anderen Sachen verpackt in einem Koffer versandt werden und das ganze Gepäckstück verlorengeht. Fräulein C. in Hannover hatte einen Koffer im Gewicht von 30 kg nach B. aufgegeben und mit 1000 ℳ versichern lassen. Nach Verlust des Koffers verlangt sie vom Eisenbahnfiskus Ersatz in Höhe von 6000 ℳ. Den Wert des Koffers mit Inhalt gibt sie mit 11 423 ℳ an. Das Landgericht Hannover hat den Anspruch der Klägerin in Höhe von 5000 ℳ anerkannt. Das Oberlandesgericht Celle wies die Klägerin ab, weil sie den Koffer, in dem besonders wertvolle Sachen enthalten waren, nicht als „Kostbarkeit“ aufgegeben hatte. Auf die Revision der Klägerin hat das Reichsgericht den Anspruch im vollen Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und in seinen Entscheidungsgründen unter anderem ausgeführt: „Das Oberlandesgericht sagt zwar zutreffend, daß es auf das Verhältnis des Wertes zum Umfang und Gewicht des Gepäckstückes ankomme. Es hat aber nur geprüft, welchen Wert der Handkoffer der Klägerin im Verhältnis zu seinem Gewicht hatte, und es hat ihn als Kostbarkeit angesehen, da sich sein Wert auf 380 ℳ für ein Kilo belaufe. Das Oberlandesgericht hat also nicht untersucht, ob das Gepäckstück auch mit Rücksicht auf seinen Umfang als Kostbarkeit anzusehen war. Um festzustellen, ob eine Sache Kostbarkeit ist, genügt es nicht, den Geldwert festzulegen. Vielmehr ist eine Sache nur dann als Kostbarkeit anzusehen, wenn sie im Vergleich mit der Gesamtheit der anderen Dinge einen besonders hohen Wert hat. Ihr Wert muß verglichen werden mit dem Durchschnittswert anderer Sachen von gleichem Umfang und Gewicht. In der vorliegenden Sache handelt es sich um einen Handkoffer, der ganz verschiedenartige Gegenstände enthalten haben soll. Darunter befanden sich einige kleine Schmuckgegenstände aus Edelmetall, deren Wert aber nur auf zusammen 475 ℳ angegeben ist. Ein weiterer Gegenstand, der vielleicht für sich allein betrachtet einen besonderen Wert hatte, war ein Weißfuchspelz. Der ganze übrige Inhalt bestand aus Gebrauchsgegenständen mehr oder weniger einfacher Art, insbesondere aus Kleidungsstücken, Wäsche, Schreibmaterialien und dergleichen sowie einigen Lebensmitteln. Auch zwei seidene Abendkleider sind dabei aufgeführt, deren Wert von durchschnittlich 1250 ℳ aber kaum über den eines Wollkleides hinausging. Die große Anzahl der Sachen ergibt ohne weiteres, daß das Gepäckstück einen sehr erheblichen Umfang hatte, zumal einzelne Sachen, wie z. B. ein Schirm, zu ihrer Verpackung einen großen Raum erforderten. Im Verhältnis zur Gesamtheit sind daher diejenigen Teile der Sendung, die einen besonderen Wert haben mochten, ohne große Bedeutung. Bei dieser Sachlage kann nicht angenommen werden, daß das Gepäckstück als Ganzes verglichen mit sonstigen Gegenständen von gleichem Umfange einen besonderen Wert gehabt hätte. Es läßt sich daher nicht als Kostbarkeit im Sinne des Gesetzes ansehen.“ (Aktenzeichen: I. 261/20. — 22. 1. 21.) K. M.-L.

— **Reichsbeamtenrecht. Zuständigkeit im Disziplinarverfahren gegen einen vom Reich übernommenen Staatseisenbahnbeamten.** (Urteil des Reichsdisziplinarhofs in Leipzig vom 14. Februar 1921 — F. 4/21.) Der Angeschuldigte war früher als Beamter im sächsischen Eisenbahndienst tätig und erlangte auf Grund der Vorschrift in § 25 des durch Reichsgesetz vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773) mit Gesetzeskraft ausgestatteten Staatsvertrags über den Übergang der Reichseisenbahnen auf das Reich am 1. April 1920 die Eigenschaft eines Reichsbeamten. Gegen ihn ist durch Verfügung des Reichsverkehrsministerium vom 5. Juli 1920 wegen einer Straftat, deren er sich während der Beschäftigung im sächsischen Dienst schuldig gemacht haben soll, die Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens angeordnet worden. In der nach Durchführung der Voruntersuchung eingereichten Anschuldigungsschrift wird der Vorwurf des Dienstvergehens aufrechterhalten und die Entfernung des Angeschuldigten aus dem Amte beantragt. Die Disziplinarkammer zu Leipzig hat sich durch Urteil vom 11. November 1920 für sachlich unzuständig erklärt. Gegen diese Entscheidung liegt die rechtzeitig erhobene Berufung des Beamten der Staatsanwaltschaft vor, mit welcher der Antrag verbunden ist, das angefochtene Urteil aufzuheben und die Disziplinarkammer zur Entscheidung in der Sache selbst anzuweisen.

Dem Rechtsmittel konnte der Erfolg nicht versagt werden. Die Disziplinarkammer führt in Übereinstimmung mit einer Entscheidung des Disziplinarhofs vom 19. Mai 1884 — vgl. Schulze, Rechtspr. des Disziplinarhofs S. 23 — zutreffend aus, daß den Gegenstand eines Dienststrafverfahrens vor den Reichsdisziplinarbehörden nach § 72 verb. mit § 10 des Reichsbeamtengesetzes nur Verfehlungen bilden können, welche ein Reichsbeamter während seiner Beschäftigung im Reichsdienst begangen hat. Aus dem Landesdienst in den Reichsdienst übergegangene Beamte können daher der Regel nach vor jenen Behörden nicht wegen solcher Dienstvergehen zur Verantwortung gezogen werden, deren sie sich in ihrem früheren Amt schuldig gemacht haben. Allein für die Anwendung dieses Grundsatzes ist in Fällen der vorliegenden Art jetzt kein Raum mehr. Sie kann zwar nicht deshalb für ausgeschlossen erachtet werden, weil die Eisenbahnunternehmen der an dem erwähnten Staatsvertrag beteiligten Länder als Ganzes mit allen Rechten und Pflichten auf das Reich übergegangen sind und dieses insbesondere durch die Übernahme der Eisenbahnbeamten deren Dienstherr geworden ist (§ 1 Nr. 2 und § 25 Nr. 1 des Vertrages). Der dadurch nahegelegte Gesichtspunkt einer Gesamtrechtsnachfolge begegnet, soweit das Dienstverhältnis der Beamten in Frage kommt, erheblichen Bedenken, zu denen namentlich der Umstand Veranlassung bietet, daß die Beamten mit der Übernahme gemäß § 25 Nr. 2 des Staatsvertrags Reichsbeamte im Sinne von Art. 129 der Reichsverfassung und des Reichsbeamtengesetzes geworden sind, und daß das Dienstverhältnis hiedurch auf eine neue Grundlage gestellt worden ist. Dagegen ist mit der Anklage und abweichend von dem Standpunkt der Disziplinarkammer anzunehmen, daß die Zuständigkeit der Reichsdisziplinarbehörden durch die dem § 35 des Staatsvertrags zu entnehmende Bestimmung erweitert worden und nunmehr den vom Reich übernommenen Eisenbahnbeamten gegenüber auch wegen der noch im Landesdienst begangenen Dienstpflichtverletzungen begründet ist. Der § 35 schreibt allerdings ausdrücklich nur soviel vor, daß ein in den Ländern am 31. März 1920 anhängiges förmliches Disziplinarverfahren nach den Landesgesetzen zu erledigen ist. Die Tragweite der Vorschrift reicht jedoch über diese Anordnung hinaus. Es ergibt sich aus ihr mittelst Schlusses vom Gegenteil der Rechtssatz, daß in allen anderen als den in § 35 bezeichneten Fällen ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Verfehlung die Ausübung der Dienststrafgewalt nach Reichsrecht erfolgen soll. Damit werden auch diejenigen Fälle, in welchen ein vom Reich übernommener Eisenbahnbeamter sich im Landesdienst eines Dienstvergehens schuldig gemacht hat, der sinngemäßen Anwendung der § 72 fg. des Reichsbeamtengesetzes unterworfen. Die Erwägung, daß derartige Verfehlungen nach der Übernahme der Beamten in den Reichsdienst noch zutage treten und im Interesse der Aufrechterhaltung der Ordnung des öffentlichen Dienstes disziplinares Einschreiten notwendig machen würden, lag für die an dem Staatsvertrag beteiligten Vertragschließenden — zumal unter den heutigen Verhältnissen — zu nahe, als daß sie sich ihr bei der Einigung über den § 35 entzogen haben könnten.

Da die Disziplinarkammer sonach mit Unrecht ihre Zuständigkeit verneint hat, so war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur weiteren Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuverweisen.

— **Krankheit oder Unfall.** Im Juli 1919 hat Revident N. in Lienz auf einer Dienstreise schlechtes Fleisch genossen und starb an den Folgen. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt lehnte jede Leistung ab, da es sich um Krankheit und nicht um einen Unfall handle. Der hiergegen eingebrachten Klage auf Zahlung der gesetzlichen Rente wurde durch das Schiedsgericht Folge gegeben. Die Urteilsbegründung stützt sich im wesentlichen auf folgende Erwägungen: In dem Genusse der verdorbenen Fleischspeise auf einer Dienstreise, der sich Revident N. infolge seiner dienstlichen Eigenschaft nicht entziehen konnte und auf welcher er genötigt war, seine Mahlzeiten außer Haus einzunehmen, ist ein „zeitlich und örtlich begrenztes Ereignis“, somit ein Unfall zu erblicken. Das Sachverständigengutachten und die Aussagen der behandelnden Ärzte ergaben, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Erkrankung und Tod besteht, weshalb der Witwe die angesprochene gesetzliche Rente zuzuerkennen war.

Bücherschau.

— **Technischer Selbstunterricht für das deutsche Volk.** Briefliche Anleitung zur Selbstausbildung in allen Fächern und Hilfswissenschaften der Technik. Unter Mitarbeit von Johann Kleiber, Professor in München, herausgegeben von Ingenieur Karl Barth. Verlag R. Oldenbourg in München und Berlin. Vorstufe, 1. Brief, geheftet 6 *M*. Das Werk erscheint in 4 Bänden von insgesamt 18 Briefen zu je 6 *M*. Gliederung des Werkes: I. Technische Hilfswissenschaften (Vorstufe); II. Naturkräfte und Baustoffe; III. Bautechnik; IV. Elektrotechnik.

Die Technik spielt in der heutigen Wirtschaft zweifellos eine immer größere Rolle. Sie beschäftigt eine ungezählte Menge von Handwerkern und Arbeitern, unter denen es wohl viele tüchtige und strebsame Leute gibt, die sich gern auf dem wissenschaftlichen Gebiete der Technik weiter ausbilden möchten, um ihren Wirkungskreis erweitern und ihre Stellung verbessern zu können. Aber oft fehlt es an Zeit und Gelegenheit, geeignete Fachschulen zu besuchen, oder es ist unmöglich, die hohen Kosten für einen derartigen Schulbesuch aufzubringen. Deshalb ist es mit Freuden zu begrüßen, daß durch das vorliegende Werk mit geringen Kosten Gelegenheit geboten wird, auf dem Wege des Selbstunterrichts sich Kenntnisse anzueignen, die eine rasche und gründliche Ausbildung zum werktätigen Techniker vermittelt. Auch für alle, die berufen sind, technische Fragen beurteilen zu müssen, ohne daß sie über eine technische Fachbildung verfügen, wird der „Technische Selbstunterricht“ von Nutzen sein. Wie auf anderen Gebieten, so ist auch beim „Technischen Selbstunterricht“ die altbewährte Briefform gewählt. Jeder Brief enthält mehrere Abschnitte verschiedener Wissensgebiete, außerdem eine Reihe belehrend unterhaltender Aufsätze über allgemeine technische, technisch-soziale und technisch-wirtschaftliche Fragen, über die Erfolge berühmter Techniker und Erfinder, Erfinderschutz, technische Rechts- und Tagesfragen usw.

Der erste Brief wird durch eine kurze Erläuterung des Begriffs der Technik eingeleitet, dann folgt ein Arbeitsplan und eine Anleitung zur zweckmäßigen Benutzung der Unterrichtsbriefe. Der Unterricht beginnt mit dem Lehrfach „Mathematik“. Zunächst wird der Schüler in die Grundbegriffe der Arithmetik und Algebra eingeführt, im zweiten Abschnitt werden die vier Grundrechnungsarten und das Auflösen einfacher Gleichungen gelehrt. Eine Reihe durchgerechneter Aufgaben erleichtert das Verständnis, Übungsaufgaben geben die Möglichkeit, das Erlernte anzuwenden. Das zweite Lehrfach ist die Geometrie, und zwar zunächst nur die Planimetrie, von der Stereometrie wird erst später die Rede sein. In zwei Abschnitten werden die Linien und Winkel sowie die ebenen Figuren behandelt. Einfache Konstruktionsaufgaben werden gelöst. Das dritte Lehrfach betrifft die „Chemie“. Der erste Abschnitt handelt allgemein von den Stoffen und deren Eigenschaften, der zweite von chemischen Verbindungen. Ein weiterer Abschnitt bespricht das chemische Arbeiten und enthält wiederum Übungsaufgaben, die den Lernenden zum Studium anspornen und das Gelernte befestigen sollen.

Damit ist der wissenschaftliche Stoff des ersten Briefes abgeschlossen. Die Anleitungen und Erläuterungen sind so gefaßt, daß jedes Wort beachtet werden muß. Diese kurze Form hat den Vorteil, daß nichts Unnützes gesagt und der Schüler nicht abgelenkt wird. Andererseits hat der Bearbeiter diese rein wissenschaftlichen Gebiete durch die aus der Praxis entnommenen Übungsaufgaben so interessant wie möglich gestaltet. Die Lösungen der Aufgaben werden in späteren Briefen gebracht, so daß der Schüler in der Lage ist, die Richtigkeit seiner Berechnungen später nachzuprüfen. Als Anhang zum ersten Heft sind Aufsätze über Erfindungen und Entdeckungen sowie über Lebensbilder berühmter Techniker beigegeben.

Der „Technische Selbstunterricht für das deutsche Volk“ gibt nach seinem ersten Heft durchaus das, was er verspricht, für alle die, die mit Ernst und Ausdauer an das Selbststudium herangehen. Er sei allen Gewerbetreibenden, Arbeitern, Angestellten und Lehrlingen in technischen Werkstätten angelegentlich empfohlen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Güterverkehr mit Polen. Die deutsche Fracht nach und von Polen für Sendungen, die auf der polnischen Grenzstation Bentschen übergehen, ist nach „Bomst Übergang“ bzw. nach „Stentsch Übergang“ zu berechnen. Die Entfernungen dieser hiermit in den Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarif aufgenommenen Stationen werden durch Anstoß von 12 km an Bomst bzw. von 14 km an Stentsch gebildet. (286)

München, 11. März 1921.

Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Ab 1. April 1921 werden die Frachtsätze des Binnengütertarifs erhöht. Näheres durch die beteiligten Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (295)

Berlin, den 19. März 1921.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft

Gütertarif, Teil I, Abteilung A, gültig vom Schiffahrtbeginn 1912.

Der Abschnitt C des Tarifs, Übernahmemeldekarten, wird aufgehoben.

Der Abschnitt D, Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, wird in Abschnitt C geändert. (301)

München, den 16. März 1921.
Z. 31 040/T/15.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen werden auch für den Binnen- und Wechselverkehr der diesseitigen Bahn am 1. April d. J. die Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr entsprechend erhöht. — Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden. (299)

Dahme (Mark), den 17. März 1921.
Die Direktion.

Die am 1. April 1921 auf den deutschen Reichsbahnen eintretende Erhöhung der Güter- und Tiertarife tritt vom gleichen Zeitpunkte ab und im gleichen Umfange auch für unseren Binnenverkehr in Kraft. (300)

Georgsmarienhütte, 16. März 1921.
Die Direktion
der Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

Badischer Gütertarif.

Die Mindestbeträge für Sonderzüge werden mit sofortiger Wirkung auf 75 Mark für das Tarifkilometer und auf 1800 ℳ im ganzen erhöht.

Die Bahnbewachungsgebühr bleibt unverändert. (298)

Karlsruhe, 15. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. April 1921 tritt vorbehaltlich der Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde zum Binnengütertarif der Nachtrag 12 — enthaltend erhöhte Überführungsgebühren und erhöhte Frachtzuschläge — in Kraft. (285)

Crefeld, den 14. März 1921.
Die Direktion.

Südharz-Eisenbahn.

Am 1. April 1921 erscheint zum Binnengütertarif der Nachtrag 5, mit welchem Erhöhungen zur Durchführung kommen. Ferner werden zu diesem Zeitpunkte die Sätze des Tiertarifs erhöht. Im direkten Güterverkehr treten gleichzeitig Erhöhungen der Umladegebühren und der im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharzbahn bestehenden besonderen Zuschlagsfrachten ein. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (294)

Berlin, den 19. März 1921.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Frachtzuschlag für Braunkohlen im Versand der Station Luckau von 0,56 ℳ auf 0,26 ℳ und der Frachtzuschlag für Ziegelsteine allgemein von 0,60 ℳ auf 0,40 ℳ für je angefangene 100 kg ermäßigt.

Berlin, im März 1921. (282)
Die Direktion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu unserem Binnentarif ein Nachtrag, der die aus Anlaß der Erhöhung der Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr auf den deutschen Eisenbahnen zur Erhebung gelangenden neuen Frachtsätze und Zuschläge enthält, in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (284)

Gütersloh, den 15. März 1921.
Die Direktion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Im Anschluß an unsere Bekanntmachung vom 25. Februar 1921, betreffend die Erhöhung der Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr wird hierdurch bekanntgegeben, daß der neue Frachtsatzzeiger (Preis 1,80 ℳ) auch für den Binnenverkehr der Neubrandenburg-Friedländer, der Neuhaldensleber, der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn der Rhene-Diemeltalbahn und der Südharz-Eisenbahn gilt. Von den Ausnahmetarifen werden mit Gültigkeit vom 1. April 1921 die Ausnahmetarife 2 d, 7, 7 b, 7 c und 7 d um 55 %, 5 um 50 %, 5c und 7 a um 60 % erhöht. Bei den Ausnahmetarifen 1 a und 18 wird die Fracht nach den erhöhten Frachtsätzen der Normalklasse D berechnet; der Ausnahmetarif 2 d wird auf Entfernungen bis zu 100 km eingeschränkt, die Saarstationen scheiden aus. Der Ausnahmetarif 5 wird auf Kies, Sand, Grand, Steingrus und Steinsplitt zum Betonbau ausgedehnt. Bei dem Ausnahmetarif 7 a erfolgt die Berechnung künftig nach den Entfernungen und einem Frachtsatzzeiger.

Die neuen Frachtsätze und die sonstigen Änderungen ergeben sich für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr aus dem Nachtrag 1 zum Heft Tfv. 5 C II (Preis 90 ₰), für den Wechselverkehr deutscher Bahnen untereinander aus dem Nachtrag 1 zum Heft Tfv. 200 C II (Preis 80 ₰), die vom 20. März ab durch das Auskunftsbüro Berlin, Alexanderplatz, und durch die Güterabfertigungen bezogen werden können.

Für die übrigen Binnen- und Wechselverkehre werden die Änderungen durch Nachträge oder die Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben. (283)

Berlin, den 13. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Gütertarif für die oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag IV in Kraft.

Der Nachtrag enthält neben einigen kleineren Änderungen in den Bestimmungen der Abteilung A die wichtige Neuerung unter Abteilung B b „Güterklassifikation“, daß die Frachtberechnung für die Folge nach den 3 Tarifklassen A, B und C zu erfolgen hat, daß also eine neue Tarifklasse „C“ hinzugetreten ist, außerdem unter Abteilung F „Tariftabellen“ neue erhöhte Frachtsätze für die Tarifklassen A und B sowie Sätze der neuen Tarifklasse C.

Über die Höhe der Frachtsätze geben bis zum Erscheinen des Nachtrags IV im Druck das Verkehrsamt Beuthen O./S. (Schmalspurbahn) sowie unser Verkehrsbüro Auskunft. Abdrücke des Nachtrages sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O./S. (Schmalspurbahn) zu haben. (288)

Kattowitz, den 15. März 1921.
Eisenbahndirektion.
(Schmalspurbahn.)

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

In der zum 1. April 1921 in Kraft tretenden neuen Abteilung B des Ausnahmetarifs 5 für Kies usw. zum Betonbau (vgl. unsere Bekanntmachung vom 13. März 1921) werden in Abänderung der in den Nachträgen zu den Heften Tfv. 5 C II und Tfv. 200 C II enthaltenen Fassung hinter den Worten „2. Steingut, Steinsplitt“ eingeschaltet „— Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen —“.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. März 1921. (308)
Eisenbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Tarife, Teile I.

In der Ausführungsbestimmung II (1) zu § 54 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, in der Ausführungsbestimmung 3 zu § 30 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und in der Ausführungsbestimmung 4 zu § 40 der Eisenbahn-Verkehrsordnung werden die Worte:

„d. h. Gegenstände, bei denen der Wert für 1 kg Reingewicht des unverpackten Gegenstandes (sogenannte innere Verpackung gilt nicht als Ware) 150 ℳ übersteigt“

und in der Ausführungsbestimmung II (1) zu § 54 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ferner die Worte:

„mit dem Zusatze: „Wert über 150 ℳ für 1 kg“

gestrichen.

Die vorstehenden gemäß § 2 E.V.O. genehmigten Änderungen treten mit Gültigkeit vom 25. März d. J. ab in Kraft. (307)

Berlin, den 16. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1921 werden die Entfernungen nach und von Brei-

sach Ort. — Gottenheim, Hugstetten, Ihringen und Wasenweiler neugebildet durch Anstoß nachstehender Kilometerzahlen an die Entfernungen für Freiburg:

für Breisach durch Anstoß von 23 km,
für Gottenheim durch Anstoß von 12 km,
für Hugstetten durch Anstoß von 8 km,
für Ihringen durch Anstoß von 18 km,
für Wasenweiler durch Anstoß von 15 km.

Die Entfernungen dieser Stationen unter sich und mit Freiburg bleiben bestehen.

Die Entfernung Breisach-Köndringen wird auf den gleichen Zeitpunkt von 38 in 43 km geändert. Die Nebenbahnzuschläge fallen fort. Durch die Änderungen treten Tarifermäßigungen, zum Teil auch Erhöhungen ein. Näheres enthält die nächste Nummer unseres Tarifanzeigers.

Auskunft erteilt auch unser Gütertarifbüro. (297)

Karlsruhe, den 12. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln) — Tfv. 200.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2. — Tfv. 220.

Mit Gültigkeit vom 21. März 1921 werden die Entfernungen und Umladegebühren für den Verkehr mit den Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn erhöht. Näheres enthält die am 17. März erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G. Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (292)

Berlin, den 17. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Brandenburgische Städtebahn Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die Güter- und Tiertarife für den Binnen- und direkten Verkehr der Brandenburgischen Städtebahn mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf die neuen Sätze der Reichsbahnen erhöht. Die besonderen Fracht- (Pfennig-) Zuschläge der Brandenburgischen Städtebahn bleiben in jetziger Höhe bestehen. Verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (289)

Berlin, den 14. März 1921.
Die Direktion.

Binnengütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Die am 1. April 1921 auf den deutschen Reichsbahnen eintretende Frachterhöhung tritt vom gleichen Zeitpunkte ab und im gleichen Umfange auch für unseren Binnenverkehr in Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (293)

Finsterwalde, den 16. März 1921.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Prignitzer Eisenbahn.

Vom 1. April d. J. ab werden die Tarife im Güter-, Tier-, Gepäck- und Expreßgutverkehr im gleichen Umfange wie bei den Reichseisenbahnen erhöht. Die bisher erhobenen besonderen Frachtzuschläge im Güterverkehr bleiben daneben bestehen.

Ferner treten mit dem 1. Juni d. J. auch im Personenverkehr die gleichen Tariferhöhungen wie bei den Reichseisenbahnen in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tarifmaßnahmen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichs-Gesetzblatt 1914, Seite 455). (280)

Perleberg, im März 1921.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die im Verkehr mit Hoya zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (303)

Erfurt, den 17. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Vom 1. April 1921 ab werden die bei den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangenden Tariferhöhungen auch in unserem Binnenverkehr durchgeführt.

Braunschweig, 19. März 1921. (304)
Der Vorstand.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Vom 1. April 1921 ab werden die bei den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangenden Tariferhöhungen auch in unserem Binnenverkehr durchgeführt.

Braunschweig, den 19. März 1921.
Der Vorstand. (305)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Begrenzung der Haftpflicht.

Bei Schäden, die an Gütern vor Abschluß des Frachtvertrages (§ 20 des Betriebs-Reglements) durch Verlust, Minderung oder Beschädigung entstehen und von der Gesellschaft zu vertreten sind, haftet diese nur bis zum Höchstbetrag von 120 *M* oder 120 K (österreichischen, tschecho-slowakischen, ungarischen, jugoslawischen) für 100 kg je nach der in der Versandstation geltenden Landeswährung. Die Bekanntmachung 1181 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 87 vom 15. November 1919 wird unter einem aufgehoben.

München, im März 1921. Z. 31 640/T/18. (291)

2. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr vom 1. August 1918 wird vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 1. Juni 1921 der Nachtrag VI eingeführt, wodurch Tariferhöhungen eintreten. (290)

Siegen, den 16. März 1921.
Eisern-Siegener Eisenb.-Gesellsch.
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Gepäck- und Expreßguttarife ergänzt und erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (296)

Berlin, den 19. März 1921.
Die Direktion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II der ehemal. preuß.-hess. Staatsbahnen.

Zum 1. April d. J. wird der Nachtrag V herausgegeben. Er enthält u. a. Bestimmungen über die Ausgabe von Schülerrückfahrkarten. (302)

Erfurt, den 19. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Württembergische Nebenbahnen.

Am 1. April d. J. werden im Binnenverkehr der Härtsfeldbahn, Strohgäubahn und Reutlingen-Gönninger Bahn die Tarife für Expreßgut und Gepäck erhöht. Näheres hierwegen ist bei der unterzeichneten Direktion zu erfahren.

Stuttgart, den 21. März 1921. (306)
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April 1921 ab erhöhen sich im Verkehr mit den Kleinbahnen Bremen-Thedinghausen, Cassel-Naumburg und Höchst-Königstein die Personenfahrpreise und die Beförderungsgebühren für Hunde und Expreßgut.

Nähere Auskunft erteilt die Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frankfurt (Main), Moselstr. (281)

Hannover, den 15. März 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Verdingung.

Unser Holzbedarf für die Zeit vom 1. 4. 1921 bis 30. 6. 1921, und zwar ungefähr:

30 cbm Eichenkantholz,
35 cbm Eichenbohlen,
285 cbm Tannen- und Kiefernkantholz, Spaltbordbretter, Fußbodenbretter, Tannen- und Kiefernbohlen und -Bretter (besäumt),
29 000 lfd. m Dachlatten, Spalierlatten, Fußleisten

soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen beim Zentralbüro hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, nur gegen vorherige Einsendung von 6,00 *M* in bar (nicht Briefmarken) von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Nutzholz“ sind bis zum 8. April 1921, vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Direktion (Bismarckplatz 1) einzusenden. Zuschlagsfrist innerhalb 14 Tagen. (287)

Essen, den 12. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 13. Berlin, den 31. März 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Verwaltung und Bewirtschaftung der Reichseisenbahnen.

Vom Staatsminister a. D. Wirkl. Geh. Rat Hoff.

In dem Aufsatze: „Ausbau oder Wiederabbau des Reichseisenbahnsystems?“ in Nr. 3 dieser Zeitung vom 20. Januar d. J. ist zu Reformvorschlägen, die eine grundsätzliche Änderung des Verwaltungssystems betreffen, Stellung genommen. Nicht eingegangen ist in der Abhandlung auf empfohlene Neuregelungen innerhalb des Rahmens des bestehenden Verwaltungssystemes. Manche dieser Anregungen sind aber von solcher Bedeutung und Tragweite, daß es nützlich und notwendig ist, sich Klarheit über sie zu verschaffen, damit das begonnene Gesundungswerk nicht in falsche Bahnen geleitet wird und womöglich schweren Schaden anrichtet. Der erste Platz gebührt hierbei einigen Ausführungen in einer von der „Frankfurter Zeitung“ veröffentlichten Flugschrift: „Die Verlustwirtschaft der Verkehrsbetriebe. Von R. Melchior und Staatsminister Oeser. Frankfurt a. M. 1920.“ Zwar tritt in dieser Flugschrift Oeser den Reformplänen Melchiors nachdrücklichst entgegen, was dankenswert ist und den Beifall erfahrener Eisenbahnfachmänner findet. Aber es werden dabei in dem Bestreben, die Verlustwirtschaft des Jahres 1919 nicht gerade zu rechtfertigen, aber doch erklärlich zu machen, an einigen Stellen Einrichtungen in der Verwaltung und Wirtschaftsführung der Eisenbahnen in einer Form besprochen, die nur zu leicht die Schlußfolgerung zuläßt, daß in der Geschäftshandhabung des Verwaltungskörpers Mängel folgenschwerster Art gerade auf dem Gebiet der Wirtschaftsführung vorhanden seien. Mehr denn je ist es geboten, solchen Ausführungen, die in die breite Öffentlichkeit gelangt sind, nachzugehen und zu untersuchen, wie solchen Mängeln, wenn sie tatsächlich vorhanden sein sollten, abzuhelfen wäre. Diese Aufklärung ist zwingende Pflicht in einer Zeit, in der das Gesundungswerk notgedrungen Anforderungen in kaum noch erträglicher Höhe an die am Eisenbahnwesen beteiligten Volkskreise stellt. Hierzu einen Beitrag zu liefern, ist der Zweck dieser zweiten Abhandlung.

1. Die Leitsätze der Eisenbahnverwaltungsordnung auf wirtschaftlichem Gebiete.

Die Flugschrift beschäftigt sich zumeist mit der Verwaltung des Großbetriebes der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, die am 1. April 1921, gleich den anderen Staatseisenbahnen, auf das Reich übergegangen sind und vorerst noch im allgemeinen nach den Grundsätzen der bisherigen Verwaltungsordnung verwaltet werden. Diese Verwaltungsordnung sei, so meint Oeser, „rein verwaltungstechnisch“; sie betrachte die Eisenbahn „im Grunde genommen ausschließlich als Verwaltung, die schön sauber in Ordnung zu halten ist, aber nicht als eine wirtschaftliche, auf Erwerb gerichtete

Unternehmung allergrößten Stils.“ Mit anderen Worten heißt dies: die Eisenbahnen werden verwaltet, aber nicht als ein Großbetrieb bewirtschaftet.

Wer so über die Verwaltungsordnung der Eisenbahnen denkt, vergegenwärtigt sich nicht, daß das Organisationswerk einer Zeit entstammt, in der die Erträgnisse des Unternehmens nicht befriedigten und das Parlament, wie auch die breite Öffentlichkeit nachdrücklichst größere Wirtschaftlichkeit verlangten. Erst recht aber übersieht er die Erfolge, die unsere Eisenbahnen seit dem Beginn der Wirksamkeit des Organisationswerkes in günstigen und weniger günstigen Zeiten erzielt haben, die untrüglichsten Zeichen gesunder Bewirtschaftung. Tatsächlich hat das Werk es den Eisenbahnen ermöglicht und erleichtert, nicht nur ihren großen volkswirtschaftlichen und sozialen Aufgaben vollauf gerecht zu werden, sondern auch von Jahr zu Jahr sehr beträchtliche Überschüsse für allgemeine Staatszwecke abzuwerfen. In den letzten zehn Jahren vor dem Ausbruch des Krieges (1904—1913) hat die Rente 6,80; 7,13; 7,07; 6,10; 4,78; 5,94; 6,47; 7,20; 7,17; 6,39 Prozent des Anlagewertes betragen. Wahrlich ansehnliche Zahlen! Sie sind noch höher zu bewerten, wenn sie mit den Dividenden der Privatunternehmen verglichen werden, die den Gewinn des Aktienkapitals darstellen, während der Anleiheteil des Anlagekapitals der Regel nach wesentlich geringer verzinst wird. Wenn die Überschüsse der Eisenbahnen in der Kriegszeit herabgingen und sich zuletzt in Mindererträge verwandelten, so war dies hauptsächlich die Folge davon, daß die Eisenbahntarife auch nicht entfernt in dem Maße gesteigert wurden, wie die Preise in der Gesamtwirtschaft, insbesondere bei den Kriegsbetrieben. Jedenfalls wäre es grundfalsch und ungerecht, diese Folge der Kriegswirtschaft dem Organisationswerk aufzubürden.

Kein eisenbahnkundiger Wirtschaftspolitiker kann im unklaren sein, daß die großen Erfolge nicht durch die Gunst der Verhältnisse unseren Eisenbahnen in den Schoß gefallen sind, daß vielmehr ihre Verwaltung und Bewirtschaftung nach den Leitsätzen, die im Organisationswerk vorgezeichnet sind, wesentlichen Anteil daran haben. Diese Leitsätze bestehen darin, daß auf der einen Seite alle Landesteile, ob verkehrsreich oder verkehrsarm, von der Eisenbahnverwaltung gleichmäßig zu behandeln sind, und daß zu diesem Zwecke die Wirtschaftsführung auf einen günstigen Erfolg des Gesamtunternehmens gerichtet sein muß, daß aber auf der anderen Seite ein solcher Erfolg nur erreichbar ist, wenn das Organisationswerk allen Gliedern des gewaltig großen Verwaltungskörpers Geist und Sinn für verständige Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit eingeprägt und in ihm dauernd lebendig hält.

Um dieses Ziel — in Wahrheit eine Bewirtschaftung nach allergrößtem Stil — sicherzustellen, beschränkt sich das Organisationswerk — im Gegensatz zu allen früheren, weniger erfolgreich und darum recht kurzlebig gewesenen Organisationen — nicht auf die rein verwaltungstechnische Seite, die eigentliche Verwaltungsordnung, sondern es regelt zugleich in einem besonderen Teile, der Finanzordnung, die Wirtschaftsgebarung und die Rechnungsformen, und zwar sowohl großzügig auf das Ganze gerichtet, als auch tiefgreifend bis in alle Einzelheiten der Geschäftsvorgänge. Es hat damit gerade die wirtschaftstechnische Seite stark in den Vordergrund gerückt. Überflüssiger Ballast ist über Bord geworfen. Was verblieben ist und dem Laien zum Teil als „fein saubere Ordnung“ erscheinen mag — übrigens eine für alle Wirtschaftsunternehmen empfehlenswerte Eigenschaft —, ist in Wirklichkeit eine der festen Säulen, ohne die eine gedeihliche Bewirtschaftung des Großbetriebes der Eisenbahnen, dem kein anderes zur Seite gestellt werden kann, und der daher mehr noch als jeder andere auf Ordnung halten muß, unmöglich wäre.

Das von solchen Leitsätzen zielbewußt durchsetzte, nach klaren und großangelegten Plänen des Staatsministers v. Thielen, eines der hervorragendsten Verkehrsmänner und Wirtschaftspolitiker Deutschlands, geschaffene Organisationswerk ist im gleichen Geiste und Sinne, wie der Verfasser dieses Aufsatzes, einer der wenigen noch lebenden Mitarbeiter an dem Werke, in langjähriger Tätigkeit an leitenden Stellen beobachtet hat, mit dem Fortschreiten seiner Aufgaben stetig ausgebaut worden. Es zeigt nichts von Rückständigkeit, braucht den Vergleich mit den bestgeleiteten großen Privatunternehmungen nicht zu scheuen, und ist gerade wegen der Grundsätze, Einrichtungen und Erfolge seiner Wirtschaftsführung bis in die Kriegszeit hinein für manche Eisenbahnverwaltungen des In- und Auslandes mit vorbildlich gewesen.

An diesen Tatsachen ist nicht zu rütteln.

Die Flugschrift kennt alle diese Vorgänge, Einrichtungen und Erfolge nicht, betrachtet sie nicht in ihrer auf Volkswirtschaft und Staatsfinanzen ausgeübten Gesamtwirkung, befaßt sich vielmehr mit Dingen, die nicht im geringsten für die Richtigkeit der Annahme sprechen, daß dieses Organisationswerk die Eisenbahnen nicht als ein auf Erwerb gerichtetes Unternehmen allergrößten Stils betrachte. Oeser meint, es habe ihn „als wirtschaftlich orientierten Mann geradezu zur Verzweiflung gebracht, daß die einfachsten rechnerischen Dinge, ohne deren Kenntnis ein kaufmännisches Vorgehen allerdings schwer ist, hinter einem dichten Schleier zu liegen schienen“. Er tadelt den Mangel des rechnerischen Nachweises darüber, ob und inwiefern bei der Unterhaltung der Fahrzeuge in dieser Werkstatt mit älteren Einrichtungen weniger vorteilhaft gearbeitet werde als in jener mit neueren Einrichtungen, ferner ob und mit wieviel größerer Wirtschaftlichkeit ältere Lokomotivtypen durch neue ersetzt werden könnten, und er wirft die Fragen auf: „Wieviel kostet das Lokomotivkilometer vor dem Personen- und vor dem Güterzuge, mit dieser oder jener Lokomotive? Welches Rangiersystem stellt sich am billigsten? Ist es möglich, einen Direktionsbezirk in wirtschaftlicher Hinsicht mit einem anderen zu vergleichen und festzustellen, warum hier relativ billig und dort relativ teuer gearbeitet wird? Wenn ich feststelle, daß auf diese und viele ähnliche Fragen eine exakte Antwort nicht zu erhalten ist, so werden Geschäftsleute darob die Hände über dem Kopf zusammenschlagen; aber es ist notwendig, diese klaffende Lücke aufzudecken, um zu zeigen, in welcher Richtung sich die Neuorganisation zu bewegen hat.“

Diese Ausführungen treffen den Kern der Aufgaben und Einrichtungen der Verwaltung nicht; aber sie führen dem Eisenbahnfachmann so recht klar und eindringlich vor Augen, wie unklug es ist, über die inneren Einrichtungen der Verwaltung und darüber, warum sie so und nicht anders beschaffen sind, so wenig und dies Wenige so selten in die Öffentlichkeit zu bringen. Sie bestärken die Allgemeinheit in der Meinung, es fehle dem Eisenbahnverwaltungskörper der „kaufmännische“, das soll heißen, der echte wirtschaftliche Geist und Sinn. Gibt es doch Kreise, die trotz aller Erfolge der Eisenbahnen einen wesentlichen Teil der Schuld an der heutigen Verlustwirtschaft gern dem Verwaltungskörper zur Last legen möchten, die ihn als rückständig betrachten und es so darstellen, als ob er kurzsichtig, in selbstgefälliger Zufriedenheit, ja Saumseligkeit und Bequemlichkeit unter tunlichster Schonung des Denkvermögens arbeite und nichts weniger als wirtschaftlich gedeihlich wirke. So ungerechte und ungereimte Anschauungen werden nach dem ganzen Inhalt der Flugschrift von Oeser sicherlich nicht geteilt; aber sie erhalten immer wieder neue Nahrung, wenn nicht Entstehen, Wesensart, Ziele und Erfolge der inneren Verwaltungs- und Wirtschaftseinrichtungen ohne Unterlaß

der Allgemeinheit veranschaulicht werden. Diese Dinge liegen nicht wie der äußere Eisenbahnbetrieb vor aller Augen und werden leider allzuleicht ins Blaue hinein beurteilt. Unsere Eisenbahnfachleute haben daher allen Anlaß, ihr Licht nicht unter den Scheffel zu stellen, sondern vielmehr denen, die sich mit Vorliebe an dem Schlagwort der „kaufmännischen Geschäftsführung" berauschen, unverdrossen vor Augen zu führen, daß auch ein Beamtenkörper wahrhaft wirtschaftliche Einrichtungen schaffen kann, in Wirklichkeit geschaffen hat und mit Erfolg zu handhaben weiß, soweit nicht Rücksichten gemeinwirtschaftlicher Art entgegenstehen; Rücksichten, die der Geschäftswelt nicht so große Sorgen zu bereiten pflegen.

Tatsächlich ist in der Eisenbahnverwaltung alles das vorhanden, was sie zur Bewirtschaftung des Großunternehmens nach Art des guten Kaufmanns, worauf es ankommt, gebraucht. Nichts fehlt ihr, was andere Großbetriebe, beispielsweise die Postverwaltung, besitzen und was innerhalb der Grenzen des Möglichen und Vernünftigen beschafft werden kann. Nur darf man bei der Beurteilung der Eisenbahnverwaltung nicht den Maßstab gewöhnlicher oder gar kleinster Verhältnisse anlegen. Vielmehr muß man sich vor Augen halten, daß der Eisenbahnbetrieb von ganz ungewöhnlicher Größe ist, daß es sich nicht um ein örtlich begrenztes und daher leichter übersehbares Werk, sondern um ein sich von den äußersten Grenzen des Ostens und Nordens durch verkehrsdichte und verkehrsundichte Gebiete bis zum äußersten Westen und Süden weitmaschig hinziehendes und dennoch einheitliches Verkehrsunternehmen handelt, das viele Tausende von örtlichen Betrieben zum Teil sehr bedeutenden Umfangs umschließt, und zu dessen Bewirtschaftung außer der Zentralleitung die Bezirksverwaltungen berufen sind, denen nach ihrer Zusammensetzung durch befähigte Kräfte aller Fachrichtungen und nach ihrer Zuständigkeit zahlreiche und wichtige Aufgaben zur eigenen Erledigung obliegen. Man muß sich klar darüber sein, daß das Organisationswerk eines solchen Betriebes mit seinen eigenartigen Aufgaben, dem gewaltig großen Umfang der Geschäfte und der Riesengröße des technischen Apparats nur auf wahrhaft großzügigen Verwaltungs- und Wirtschaftsgrundsätzen aufgebaut sein darf, wenn das Ganze und nicht minder jeder Teil gedeihen soll.

Diese großzügige Auffassung hat sich die Flugschrift in den angeführten Auslassungen nicht zu eigen gemacht. Nur so wird es auch erklärlich, daß sie für die noch ausstehende Neuorganisation der Reichseisenbahnen zu Anregungen kommt, die, wie in den folgenden Abschnitten dieser Abhandlung dargelegt wird, zu dem Gegenteil von dem führen würden, was gefühlsmäßig als großzügige Verwaltung und Bewirtschaftung empfunden, aber in ihrem Wesen nicht richtig erkannt wird.

2. Keine Bezirksertragsberechnungen.

Die wichtigste der in der Flugschrift aufgeworfenen einzelnen Verwaltungsfragen ist die Frage nach der relativ billigen oder teuren Arbeit der einzelnen Bezirksverwaltungen, im Gebiete der bisherigen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen also jedes der 21 nach ihrer Verkehrsdichte und Verkehrsart, nach ihrer Größe und Streckenbeschaffenheit völlig ungleichen Eisenbahndirektionsbezirke. Die erste und hauptsächlichste Voraussetzung für die exakte, d. i. ziffernmäßige Beantwortung dieser Frage ist die Errechnung der Rentabilität jedes Bezirks. Ist aber eine solche Berechnung an sich möglich, und könnte sie, wenn sie möglich wäre, zur Beurteilung des größeren oder geringeren wirtschaftlichen Verständnisses, Sinnes und Wirkens der einzelnen Bezirksverwaltungen irgendwie dienlich sein?

Es gab eine Zeit, in der die Staatsbahndirektionsbezirke wirtschaftlich selbständig waren. Sie hatten ihren eigenen Haushalt und führten ihre eigene Rechnung. Sie buchten alle Einnahmen, die ihnen am Verkehr allein oder — durch Abrechnung jedes Bezirks mit jedem anderen ermittelt — anteilig zustanden; selbstverständlich waren infolgedessen die Bezirksverwaltungen bei der Beurteilung aller Tarifmaßnahmen von dem Einfluß auf den Ertrag des eigenen Bezirks, nicht des Staatsbahngebiets als einer Verkehrseinheit geleitet. Jeder Bezirk hatte natürlich seinen eigenen Fuhrpark, kontrollierte dessen Benutzung in jedem anderen Bezirke, hielt auf beschleunigten Rücklauf und verursachte, namentlich im Wagenpark, starke Leerläufe. In jedem Bezirk gab es Konstruktions- und Beschaffungsstellen für den technischen Apparat; die Bauarten zeigten infolgedessen große Unterschiede, was die gemeinsame Benutzung erheblich erschwerte. Über den durchgehenden Zugverkehr, über die Grenzbahnhöfe zwischen den Bezirken und über andere gemeinsame Anlagen wurden Abrechnungen aufgestellt, die häufig die glatte Betriebsdurchführung störten und behinderten.

Ob solche Ertragsberechnungen in früherer Zeit für den tarifarischen Wettbewerb mit den Privatbahnen nötig und brauchbar waren, sei dahingestellt; jedenfalls käme gegenwärtig ein solcher Zweck nicht mehr in Frage. Selbstverständlich waren die Rechnungsergebnisse der Bezirke, im ganzen und auf Strecken-, Verkehrs- und Leistungseinheiten zurückgeführt, verschieden. Hingegen ergaben die Ertragsberechnungen nicht, konnten auch nicht ergeben, inwieweit die Verschiedenheit des Erträgnisses auf die Eigenart der Verkehrs- und Streckenverhältnisse jedes Bezirks oder auf eine ungleichwertige Wirtschaftshandhabung durch die Bezirksverwaltungen zurückzuführen waren. Nur die Wahrnehmung war allgemein, daß diese Art der Rechnungsführung gewaltig große Arbeit und Kosten verursache, mithin vor der Zerrissenheit zur Zeit der Privatbahnen nicht viel voraus habe.

Bedenklicher war die Unzufriedenheit der Bevölkerung und insbesondere der freien Wirtschaft mit solchen Zuständen. Der Allgemeinheit kam es darauf an, daß der Verkehr ohne Rücksicht auf irgendwelche Innerlandgrenzen gleichmäßig bedient werde. Wie die Postgebühren einheitlich waren, so verlangte man auch einheitliche Eisenbahngebühren, gleiche Tarif- und andere Gebührensätze, gleiche Wagen- und Güterklassen. Dazu trat das weitere Verlangen, daß der Lokomotiv- und insbesondere der Wagenpark, ohne Rücksicht auf seine Zugehörigkeit zu diesem oder jenem Bezirk, bis zur höchsten Leistungsfähigkeit ausgenutzt werde, und daß auch bei zeitlichen und gebietlichen Wellenbewegungen des Verkehrs usw. in dem einen Bezirk Mangel, in dem anderen Auskömmlichkeit oder gar Überfluß herrsche.

Es kann nicht wundernehmen, daß die Eisenbahnverwaltung — auf ihr eigenes gutes Gesamtwirtschaftsergebnis bedacht und vom allgemeinen Wirtschaftsleben nicht abseits, sondern mit ihm in lebendiger Fühlung stehend — die solchem Fortschreiten hinderlichen Bezirkssysteme immer mehr einschränkte, die Einheitssysteme hingegen stetig ausbaute und damit die gesamte Volkswirtschaft der Vorteile des Großbetriebes möglichst gleichmäßig teilhaftig machte. Es sei vor allem an den unabsehbar großen Nutzen der Gleichmäßigkeit der Personen- und Gütertarife aller Klassen und aller Bezirke erinnert; Maßnahmen, die nur dadurch möglich gemacht werden konnten, daß das ganze große Gebiet mit seinem betrieblichen und wirtschaftlichen Gesamterfolge, trotz der größten Verschiedenheit der einzelnen Gebietsteile, als ein Einheitsgebiet angesehen wurde, und die naturnotwendige, denkbar größte Verschiedenheit der Rückwirkung der Einheitsmaßnahmen auf die nach Verkehrsart und Verkehrsdichte ungleichen Bezirke völlig außer acht blieb. Das gleiche gilt von der Loslösung fast des gesamten Güterwagenparks aus der Zugehörigkeit zu den einzelnen Bezirken und seine Freizügigkeit in der Benutzung und Unterhaltung im ganzen Gebiete; es

gilt weiter von Verkehrsleitungen und Zugeinrichtungen lediglich nach der betrieblichen Zweckmäßigkeit des Gesamtgebiets, nicht der einzelnen Bezirke. Um solche Großtaten durchführen zu können, waren auch andere Einheitsmaßnahmen nötig. Die Bauart des Fuhrparks und der Sicherungsanlagen mußte so einheitlich wie möglich werden; Bahnstrecken, die noch in voller Ordnung waren, wechselten mit großem Geldaufwande den Oberbau, gewaltig große Gleis- und Rangieranlagen; Umgehungs- und Entlastungsbahnen, kostspielige Brückenwerke wurden aus wohlerwogenen Gründen des durchgehenden Verkehrs und der Gesamtwirtschaft in Bezirken, die vielleicht auch heute noch nur mit wenigen Kilometern am Massenverkehr beteiligt sind, ausgeführt und manche davon mit starkem Fuhrpark und Bedienungspersonal ausgerüstet. Und wiederum gestützt auf die Erfolge des Gesamtunternehmens traten auf der anderen Seite hier und dort in den Bezirken zu den vorhandenen neue Bahnlinien, deren Uneinträglichkeit zum wesentlichen Teile gerade infolge der einheitlich bemessenen Grundsätze der Tarife, der Beamtenbesoldungen, Arbeiterlöhne und anderer Aufwandssummen im voraus feststand. Ehemalige Privatbahnunternehmungen und vom Staate erbaute Bahnlinien wurden je nach dem Gesamtplan hier zerlegt und dort zusammengeschlossen, und überall traten an die Stelle der verschiedenartigen Grundsätze der Privatbahnwirtschaft die der Gesamtwirtschaft der Statseisenbahnen.

Diese nur bruchstückweise angeführten Vorgänge im Werdegang unserer Eisenbahnen werden ausreichen, um auch dem Laien verständlich zu machen, daß in einem solcherart entstandenen und solcherart nach dem Gesamterfolge einheitlich geleiteten Verkehrsunternehmen — genau so wie bei der Postverwaltung — für Ertragsberechnungen der Bezirksverwaltungen, denen die Bestimmung der wesentlichsten Faktoren der Einnahmen und Ausgaben entzogen sind, kein Raum ist. Sie wären, abgesehen von mancherlei Nachteilen betrieblicher Art,

1. wenn überhaupt, so nur mit unkontrollierbaren Schätzungen wesentlicher Rechnungsposten möglich, deshalb
2. für die Beurteilung des wirtschaftlichen Wirkens der Bezirksverwaltungen unbrauchbar, ferner
3. für die Entschließungen der Zentralleitung bei der ihr vorbehaltenen Festsetzung allgemeiner Art unzulänglich, wenn nicht völlig wertlos, und
4. unter allen Umständen mit einem ungeheuer großen Aufwande von Arbeit und Kosten verbunden; ein Bürokratismus im übelsten Sinne des Wortes.

Aus diesen Gründen kennt das Organisationswerk der Eisenbahnen, genau so wie das der Postverwaltung, keine Ertragsberechnungen für die Direktionsbezirke, sondern nur eine Ertragsberechnung für den Gesamtbezirk. Das ist keine „klaffende Lücke“, sondern eine sehr verständige und echt wirtschaftliche Maßnahme einer eisenbahnfachkundigen Verwaltung. Es wäre ein betrieblicher und wirtschaftlicher Fehler bedenklichster Art, dem Gedanken nachzugehen, Bezirksertragsberechnungen mit allen den Voraussetzungen und Folgewirkungen, ohne die solche Abschlüsse in nur einigermaßen brauchbarer Gestalt nicht möglich wären, wieder einzuführen. Das wäre kein Fortschritt, aber ein bedenklicher Rückschritt. Eine der stärksten Säulen am Verwaltungsbau der Eisenbahnen nach allergrößtem Stil könnte damit zertrümmert werden.

3. Praktische Wirtschaftskontrolle.

Selbstverständlich ist es dem Organisationswerk nicht fremd, daß es zur Betätigung und Überwachung der Wirtschaftlichkeit im Gesamtgebiete und in den Bezirken wirksamer Einrichtungen bedarf. Die Zentralstelle trifft wichtige Anordnungen wirtschaftlicher Art, aber auch den Bezirksverwaltungen obliegen bedeutsame Aufgaben in der Bewirtschaftung großer Verkehrsgebiete. Zentralleitung und Bezirksverwaltungen müssen dauernd über die Wirtschaftslage des Unternehmens unterrichtet sein und nach Richtlinien wirtschaften, die der jeweiligen Lage entsprechend gleichartig sind und einem Gesamtziel zusteuern.

Die bereits erwähnte Finanzordnung hat diese Einrichtungen und damit für alle Stellen den Boden ersprießlicher Wirksamkeit geschaffen. Die Bezirksverwaltungen erhalten von der Zentralleitung das, was sie zur Betriebsführung brauchen, teils durch Wirtschaftspläne nach dem Geldaufwande, teils durch Verteilungspläne nach der Stellen- und Kopfzahl des Personals in den verschiedenen Dienstzweigen, nach der Zahl und Art der Fahrzeuge und Geräte, nach der Menge und Art der Bau- und Betriebsstoffe usw. auf Grund genauer Anschläge zugeteilt. Durch Unterverteilungspläne bestimmen die Bezirksverwaltungen die Grenzen der Eigenbewirtschaftung der Aufsichtsbezirke (Amtsbezirke) und für die wichtigeren Vorgänge auch der ausführenden Stellen.

Der wirkliche Aufwand unterliegt der steten Überwachung, und dies ist von Anfang an nicht nur auf die in den Rechnungen erscheinenden Ausgabeposten, sondern, der Regel nach sogar vornehmlich, auf die Ursachen des Geldaufwandes gerichtet, und zwar je nach den Umständen auf die Kopfzahl des Personals in den verschiedenen Dienstzweigen und bei den vielen Tausenden von Dienststellen, auf die Menge und Art des verbrauchten Materials, die Wiederverwendung des Altmaterials, die Vertragspreise, das Verhältnis der eigenen zur Unternehmerarbeit und des Tagelohns zum Stücklohn in den Ausbesserungswerken, Güterschuppen und auf den Bahnstrecken, die Länge der unterhaltenen und umgebauten Gleise, die Zahl und Art der kleineren und größeren Ergänzungen, die Zahl der unterhaltenen Fahrzeuge, das Fortschreiten nutzbringender Verbesserungen, die Ausmusterung älterer Fahrzeuge, die Ausnutzung der Züge sowie der Lokomotivkraft und Wagentragfähigkeit und auf viele andere für die Wirtschaftsführung wichtige Dinge. Wo es angeht und Nutzen verspricht, werden mit den Ergebnissen der Erhebungen auch Vergleiche nach der Bahn- oder Gleislänge, nach Lokomotiv-, Zug-, Wagenachs-, Personen-, Tonnenkilometern und anderen festen oder veränderlichen Größen angestellt. Die gewonnenen Durchschnittszahlen werden denen der Vergangenheit gegenübergestellt, und zwar für den Gesamtbezirk sowohl als auch für die einzelnen Bezirke oder auch für Gruppen von Bezirken, je nachdem sie bei diesem oder jenem der Wirtschaftzweige als vergleichbare Gebiete geeignet erscheinen.

Vor allen Dingen wird bei einer solchen, lediglich praktischen Zwecken dienenden Wirtschaftskontrolle Wert darauf gelegt, daß sie möglichst unverweilt einsetzt, der frischen Tat auf dem Fuße folgt oder gar vorbeugend eingreift, nicht erst den Zeitpunkt abwartet, an dem ein Jahresrechnungsabschluß zusammenstellbar ist und im raschlebigen Verkehrsbetriebe sich die wirtschaftlichen und betrieblichen Verhältnisse bereits so verändert haben können, daß ein Nachforschen nach den Ursachen von unwirtschaftlich erscheinenden Handlungen nur ein unnützes Nachhinken bedeuten würde. Die Wirtschaftskontrollen sind daher in der Regel nach Monats- und anderen Jahresabschnitten eingerichtet. Sie sind zwischen der Zentralleitung und den Bezirksverwaltungen, zwischen diesen und den Aufsichtsorganen und zwischen allen leitenden, verwaltenden und beaufsichtigenden Stellen und dem ausführenden Dienste in Wirksamkeit, und das Organisationswerk hat die Grundlagen dafür geschaffen, daß sie streng durchgeführt werden.

Zu solchen schriftlichen Überweisungsplänen, Rapporten und Kontrollen tritt die in weitestem Umfange vorgesehene

lebendige Verbindung durch Revisionen und Besichtigungen der obersten Leitung in den Bezirken, der Bezirksverwaltungen bei den Aufsichtsstellen und beider im Außendienst. Solche lebendige Dienstüberwachung, für die es an Einrichtungen und Kräften nicht fehlt, soll jederzeit in Wirksamkeit sein, keine Anstrengung scheuen und vorausschauend und vorbeugend eingreifen, wo es angezeigt ist. Sie sind zu jeder Zeit des Tages und der Nacht, bei günstiger und ungünstiger Witterung, an schwächeren Stellen stärker als an anderen, am Werke, vieltausendmal wirksamer als papierene Nachweise aller Art, zu denen ganz besonders auch parlamentarischer Drang nach rednerischer Mitbetätigung so oft Anlaß gibt.

Die so geartete Wirtschaftskontrolle ist, wie der Erfolg lehrt, von großem Nutzen gewesen. Sie mag nicht selten unbequem sein, hat auch schon den Vorwurf der Fiskalität, das Gegenstück zum Vorwurf mangelnder Bewirtschaftung, auf sich geladen, wird aber schwerlich durch irgendeine andersgeartete, ein gutes Wirtschaftsergebnis verbürgende Neueinrichtung ersetzt werden können. Sie ist das nach der Eigenart des Eisenbahngroßbetriebes an sich Gegebene. Natürlich muß sie, mit den Aufgaben der Verwaltung fortschreitend, stetig ausgebaut und insbesondere der durch den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich sowie durch andere politische Vorgänge neu geschaffenen Sachlage angepaßt werden, wie dies in mehreren Artikeln dieser Zeitung bereits ausführlich dargelegt ist. Hier bietet sich für die von der Reichseisenbahnverwaltung geplante Neuorganisation, um diese unter die Maßnahmen, die zur Wiedergesundung der Finanzen nötig sind, mit wirklichem Erfolge einzureihen, ein Gebiet aussichtsreicher Betätigung.

4. Selbstkostenberechnungen für einzelne Geschäftszweige.

Nicht auf einwandsfreien Tatbeständen und Feststellungen wie die Wirtschaftskontrollen fußen die Selbstkostenberechnungen für einzelne Geschäftszweige des tausendfältig ineinandergreifenden Gesamtbetriebes der Eisenbahnen. Die Grenzen des Ineinandergreifens und der gegenseitigen Beeinflussung sind so unbestimmt und veränderlich, daß es sich bei dem Herausschälen der Selbstkosten wahrlich nicht, wie die Allgemeinheit annimmt und auch Oeser zu meinen scheint, um „die einfachsten rechnerischen Dinge", sondern im Gegenteil um äußerst schwierige finanztechnische Fragen handelt, deren Lösung im Laufe der Jahre tüchtigste Männer der Wissenschaft und Praxis auf den Plan gerufen hat und noch immer mit verwickelten Aufgaben beschäftigt.

Nicht einmal die Zerlegung der Selbstkosten in die beiden großen Geschäftszweige des Eisenbahnbetriebs, in solche für den Personen- und für den Güterverkehr, ist ohne grobe Schätzung möglich, weil ein sehr großer Teil des Gesamtaufwands gemeinsam ist und es kein Mittel gibt, die auf diesen oder jenen Teil entfallenden Kosten bei ihrem Entstehen rechnerisch zu erfassen. Würde aber dennoch versucht, mit erheblichem Kostenaufwande Unterlagen und Anhalte für solche Selbstkostenberechnungen zu schaffen, und würde sich alsdann, wie zahlreiche Versuche und Betrachtungen sachverständiger Kreise vermuten lassen, ergeben, daß der Personenverkehr in sehr vielen Gebieten, vielleicht auch im Gesamtgebiete, mehr kostet als er einbringt, und daß bei den heutigen Zuständen der Unterschied zwischen ihm und dem Güterverkehr noch größer ist als vor dem Kriege, so wäre damit für die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen wenig gewonnen. Denn niemand kann wissen und berechnen, welchen Güterverkehr erst der Personenverkehr hervorruft, und welchen Personenverkehr der Güterverkehr bedingt, mit anderen Worten, inwieweit der uneinträglichere Personenverkehr Quelle und Bedingung des Güterverkehrs ist. Überdies ist allgemein bekannt, daß für die Bedienung des Personenverkehrs und die Bemessung der Fahrpreise letzten Endes Erwägungen volkswirtschaftlicher Art ausschlaggebender sind als die vermutlichen Selbstkosten. Hohe Kostenaufwendungen für die Ermittlung solcher Selbstkosten wären unter diesen Umständen kaum zu rechtfertigen.

Nicht wesentlich anders sind die Selbstkostenberechnungen anderer, begrenzterer Betriebszweige zu beurteilen, wie des Personen- und des Güterzugdienstes im ganzen und zerlegt auf Wegeeinheiten, namentlich auf Lokomotiv- oder Wagenachskilometer, oder gar, wie in der Flugschrift verlangt zu werden scheint, auf die Leistungen von einzelnen Lokomotivarten im Personen-, Güterzug- und Rangierdienst. Der Eisenbahnfachmann kennt die Schwierigkeiten solcher Berechnungen, wie beispielsweise der in der Flugschrift als so leicht ermittelbar gedachten Leistungswerte der Lokomotiven. Er weiß, mit welcher Mannigfaltigkeit und Veränderlichkeit der Leistungen der Lokomotiven zu rechnen ist. Setzen sich doch die Lokomotivkilometer aus den Leistungen vor den Zügen, im Vorspann- und Schiebedienst, aus den Leerfahrten, aus dem Rangierdienst auf den Bahnhöfen und Anschlußgleisen, aus dem Bereitschaftsdienst (Dampfhalten) und aus anderen Leistungen auf den Bahnhöfen zusammen. Und muß doch, da im allgemeinen der Zugdienst weniger Lokomotivdienststunden erfordert als der Dienst auf den Bahnhöfen und Anschlußgleisen, für die größere Dienststundenzahl, statt der nicht erfaßbaren wirklichen, eine rechnungsmäßige Lokomotivkilometerzahl nach angenommenen Durchschnitten ermittelt werden. Werden doch die Kosten des Lokomotivkilometers stark beeinflußt von der Zuggeschwindigkeit und Zugstärke, die örtlich und zeitlich verschieden und wechselreich sind, ferner von der Beschaffenheit des Heiz- und Schmiermaterials, von der Vernichtung der lebendigen Kraft durch ungünstige Strecken- und Witterungsverhältnisse, durch Bremsen auf den Bahnhöfen, von der Art der Unterhaltung und von manch anderem, was ebensowenig ziffernmäßig greifbar ist. Gehört doch zu den Selbskosten des Lokomotivkilometers auch ein Teil der Kosten des gesamten örtlichen und des Verwaltungsdienstes, deren Zerlegung nur auf Annahmen beruhen kann.

Die unter solchen und noch anderen schwierigen Umständen ermittelten Selbstkostensätze können dem im Eisenbahndienste stehenden Fachmann nur als rohe Durchschnittswerte gelten und nur allgemeine Anhaltspunkte für seine Geschäftshandhabung bieten, zumal darüber, ob diese oder jene Art der Ermittelung die zweckmäßigere oder richtigere ist, die Meinungen der Sachverständigen oft auseinandergehen. Zuverlässigere Grundlagen sind für ihn die in übersehbaren Grenzen im täglichen Dienst gewonnenen Erfahrungen und die Ergebnisse praktischer Versuche, denen mit Recht so große Bedeutung beigelegt wird und erhebliche Geldopfer gebracht werden. Viel kommt auch auf die Diensthandhabung durch die berufenen Stellen und das Bedienungspersonal an. Wo insbesondere die Leitung und Aufsicht gut bestellt ist, wird das Urteil darüber, welche Lokomotivgattungen für diese oder jene der verschiedenartigen Dienste in einem Leistungsbezirke mit größerem oder geringerem Vorteile verwendet werden können, der Wirklichkeit nahekommen. Diese Urteile, gestützt auf wirtschaftstechnische Wahrscheinlichkeitsrechnungen, werden auch die untrüglicheren Unterlagen für die Entschließungen der konstruierenden und beschaffenden Stellen über Bauänderungen, Ausmusterungen und Neubeschaffungen bieten. Daß es aber an der geeigneten Leitung und Aufsicht durch voll befähigte Kräfte in unserer Eisenbahnverwaltung fehle, wird niemand mit Grund behaupten können.

Wenn dessenungeachtet sich im Fuhrpark noch eine Anzahl älterer Fahrzeuge befindet und Ausbesserungswerke sowie mechanische Einrichtungen hier oder dort nicht mehr voll den modernsten Anforderungen entsprechen, so ist der

Grund dafür auf keinen Fall der „dichte Schleier“, hinter dem sich „die einfachsten rechnerischen Dinge“ verbergen. An Anträgen und Plänen für Verbesserungen, Neubeschaffungen, Erweiterungs-, Umbauten und Neubauten, mit völlig hinreichendem Zahlenmaterial begründet, wird es auf maschinentechnischen wie auf bautechnischen und anderen Gebieten des Eisenbahnwesens, für die Selbstkostenberechnungen ebenso schwierig sind, nicht gefehlt haben und nicht fehlen. Dafür bürgt die Zusammensetzung und Besetzung der leitenden und beaufsichtigenden Stellen mit geschulten und befähigten Kräften und das natürliche Bestreben jeder Stelle, das eigene Wirtschaftsgebiete an allen Fortschritten, soweit irgend möglich, teilnehmen zu lassen. Wohl aber wird das Gebundensein der Verwaltung an die jeweilige Finanzlage dem Stattgeben der Anträge Grenzen gezogen haben, die es nicht gestatteten, den Fuhrpark und die anderen technischen und mechanischen Anlagen in allen ihren Teilen und an allen Orten, den gewaltigen technischen Fortschritten folgend, stets auf modernster Höhe zu halten. Genau so ist es in der freien Wirtschaft; auch bei ihr gibt es Anlagen und Einrichtungen, die nicht mehr den modernsten Anforderungen entsprechen; auch dort gibt es neuere und ältere Werke und Werksteile, mitunter sogar noch solche aus altersgrauer Zeit, in denen übrigens manchmal nicht schlecht, sondern sogar gut und recht einträglich gearbeitet wird. Bei der Übernahme der Privatbahnen in Staatsbesitz ist nicht beobachtet worden, daß die baulichen Anlagen und der übrige technische Apparat dieser Unternehmen vollkommener und moderner seien als bei den Staatseisenbahnen. Sie waren im allgemeinen weniger gut, und es hat sehr bedeutender Geldmittel bedurft, um sie auf den Stand der Staatseisenbahnanlagen zu bringen. Seitdem sind im Staatsbahngebiet gewaltig große bauliche Anlagen durch Erweiterungs- und Neubauten entstanden und im Fuhrpark durchgreifende Verbesserungen geschaffen worden, so daß es bei einem Vergleiche mit den freien Unternehmen ohne allen Zweifel voll bestehen würde. Inwieweit es unseren Reichseisenbahnen gelingen wird, nach den gleichen Grundsätzen wie die Staatsbahnen die Anlagen zu erneuern, auszubauen und zu erweitern, wird in allererster Linie von der Entwickelung ihrer Finanzen abhängig sein. An Bauprogrammen aller Art, gestützt auf auskömmliche Wahrscheinlichkeitsberechnungen, wird es ihr noch weniger als den Staatseisenbahnen fehlen, um so mehr aber leider an den Geldmitteln. Diese zu beschaffen und danach die gesamte Bewirtschaftung der Eisenbahnen auf der Einnahme- und Ausgabeseite einzurichten, wird zu den obersten Zielen der Reichseisenbahnpolitik gehören.

Schlußwort.

Nur in kurzem Abriß konnte das gewaltig große Gebiet der Verwaltung der Bewirtschaftung der Eisenbahnen besprochen werden. Der beabsichtigte Zweck ist erreicht, wenn die Erkenntnis sich verbreitet, daß eine Neuorganisation der Verwaltung, vor allen Dingen der Rechnungsmethoden, keine „klaffende Lücke“, keine für die Wirtschaftsführung wesentlichen Mängel aus der Welt schaffen kann, weil sie auf diesem Gebiet am allerwenigsten vorhanden sind. Was uns not tut, ist die volle Rückkehr zu dem im Organisationswerk der bisherigen Staatseisenbahnen weise und zielsicher verankerten Grundsätze, den Kostenaufwand und die Einnahmen des Gesamtunternehmens mit einander in Übereinstimmung zu halten. Daß dieser oberste Grundsatz nicht mehr gebührend beachtet wird, und daß aus Rücksichten auf die Parlamentspolitik noch immer auf Kosten einer unsicheren Zukunft gewirtschaftet wird, darob müßten unsere „Geschäftsleute die Hände über dem Kopf zusammenschlagen“.

Bundesminister Dr. Pesta über Fragen des österreichischen Verkehrswesens.

Die Spezialberatung des Budgets, Kap. „Verkehrswesen“ im Nationalrat gab dem Minister Anlaß zu längeren Ausführungen: Der Minister betonte zunächst, der Abgang von 6,3 Milliarden Kronen beim Verkehrswesen verringere sich auf Grund der Ertragsrechnung auf 4 Milliarden. Die Ursache der auffallenden Verschlechterung des Betriebserfolges liege jedoch nicht so sehr in dem Emporschnellen der Personalausgaben, als in den Sachausgaben und dem Sinken der Währung. Die Personalausgaben stellen sich eigentlich in ihrem Verhältnisse zum Vorjahre günstiger, da sie im Vorjahre 63 % der Gesamtausgaben, in diesem Jahre nur 53 % betragen. Immerhin haben sie die Höhe von 5 Milliarden erreicht. Trotzdem blicke der Minister der Entwicklung der Personalwirtschaft in den Verkehrsbetrieben, insbesondere bei den Eisenbahnen, für die Zukunft hoffnungsvoll entgegen.

Im August 1920 ist es gelungen, die neue Besoldungsordnung bei den Eisenbahnen durchzuführen. Sie kennzeichnet sich dadurch, daß sie nicht, wie die alten Systeme, Personen je nach ihrer Vorbildung in verschiedene Gruppen, Rang- oder Dienstklassen teilt, sondern daß sie die für die Abwicklung jeder Dienststelle notwendigen Verrichtungen je nach ihrer Wertigkeit in 19 Klassen einordnet. Die Aufstellung dieser Reihungsordnung bedeutet die schwerste Arbeit, da sie nicht nur die Kenntnis der vielgestaltigen Verrichtungen des Betriebsdienstes voraussetzt, sondern auch vom Personal, das in allen Teilen der Vorbereitung an der Arbeit mitwirkte, größte Einsicht und Selbstverleugnung erforderte. Die Eisenbahnerschaft hat ganz richtig im Kampf um die Erreichung eines den fast wöchentlich wechselnden Anforderungen anzupassenden Existenzminimums das Schwergewicht auf die Erhöhung der abbaubaren Teuerungszulagen gelegt. Es ist klar, daß auch die Eisenbahnerschaft nicht daran denken kann, an dieser durch die Teuerungszulagen hervorgerufenen Gleichmachung der Bezüge festzuhalten, sondern daß mit der Rückkehr normaler Verhältnisse durch den Abbau des Teuerungszulagensystems das ursprüngliche Abstufungsverhältnis wiederhergestellt werden wird. Dadurch, daß das neue System nicht von Personen ausgeht, sondern von den notwendigen Einzelvorrichtungen, ist für die Verwaltung die Möglichkeit gegeben, die Personalwirtschaft wieder auf jene gesunde Grundlage zu stellen, ohne die eine Ordnung in dieser Frage undenkbar ist: das ist einerseits die dem tatsächlichen Bedürfnis angepaßte genaue Festsetzung der für jede Dienststelle notwendigen Anzahl der Personen, andererseits die Feststellung der in dieser Dienststelle zu besorgenden, verschieden zu wertenden Verrichtungen. Diese besonders im Eisenbahnbetriebe äußerst umfangreiche und mühevolle Arbeit ist im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung weit fortgeschritten und wird in etwa zwei Monaten vollendet sein.

Sie wird die Grundlage dafür bieten können, um zu beurteilen, wo und inwieweit ein Personalabbau möglich ist. Diese Feststellungen werden es aber auch in Zukunft dauernd verhindern, daß wir zu solchen Ungeheuerlichkeiten gelangen, wie wir sie im alten Rangklassensystem heute erleben, daß z. B. in einer Rechnungsabteilung einer Wiener staatlichen Unterbehörde 60 Rechnungsdirektoren sitzen, und daß sich diese Zahl, wenn nicht vorher das alte System zu Grabe getragen wird, nach der nächsten Beförderung noch auf 90 erhöhen kann. Durch Festsetzung einer Bezugserhöhung nach Ablauf von zwei Jahren innerhalb der Verwendungsgruppe bis zur Vollendung der Dienstzeit entfällt auch die Notwendigkeit der Wiedereinführung der sogenannten automatischen Beförderungen, die den Anfang zum Zusammenbruche des alten Rangklassensystems bedeutete und jede Arbeitsfreude des Bediensteten zu töten geeignet war.

Wenn sich die übrigen staatlichen Verwaltungszweige im allgemeinen dieses neue Besoldungssystem überhaupt zu eigen machen wollen, um aus dem vollständig zusammengebrochenen Rangklassensystem herauszukommen, so mögen sie es nur so vollziehen, daß sie das System vollkommen unverfälscht und rein übernehmen, sonst lohnt es der ungeheueren Mühe nicht, die mit der Einführung verbunden ist. Mit Bezug auf die Bemerkung eines Redners stellt der Minister fest, daß seit zehn Jahren die Neuaufnahme von Juristen im staatlichen Eisenbahndienste gesperrt ist, wovon nur aus zwingenden Gründen abgegangen worden ist.

Bei Besprechung der Kohlenwirtschaft der Eisenbahnen verwies der Minister zunächst darauf, daß eine Tonne Kohle, die im Frieden 17 Kr 30 H. kostete, heute 3140 Kr. und noch mehr kostet. Die Kohlenversorgung der Eisenbahnen

ist, wenn auch, was die Menge betrifft, günstiger als im Vorjahre, doch für den mittlerweile angewachsenen Verkehr nicht ausreichend, und es ergaben sich deswegen in den letzten Wochen umfangreiche Stauungen auf den österreichischen Eisenbahnen, die durch den Unfall auf der Südbahnstrecke bei Felixdorf eine wesentliche Verschärfung erfahren haben. Es ist jedoch gelungen, in kurzer Zeit die Verkehrslage soweit zu bessern, daß zunächst die Freigabe des gesamten Kohlenverkehrs und später auch des übrigen Güterverkehres verfügt werden konnte. Die Schwierigkeiten, die sich der glatten Abwicklung an der ungarisch-rumänischen Grenze entgegenstellen, sind leider noch nicht gänzlich behoben, doch ist es in den letzten Tagen gelungen, die ungarischen Staatsbahnen zur Führung von wöchentlich zwei Austriazügen aus Österreich nach Rumänien zu bewegen.

Was die Wagenwirtschaft der Staatsbahnen anlangt, besteht der nach dem Zusammenbruch aus unseren Mitteln beschaffte Wagenpark aus rund 300 Personen-, Dienst- und Postwagen und etwa 3200 Güterwagen, zu denen 300 Leihwagen und 17 Privatgüterwagen kommen. Der in Anhoffung raschester Lieferung im Spätherbst 1919 beschlossene Ankauf von 1205 Kohlenwagen der Compagnie Auxiliaire in Paris hat die Erwartungen nicht erfüllt. Abgesehen davon, daß mehr als ein halbes Jahr nach Abschluß des Kaufvertrages erst die Hälfte der Wagen greifbar wurde, ließen die immer schlechtere Beschaffenheit der uns zur Verfügung gestellten Wagen und die mit dem bei uns bereits rollenden Fahrzeugen gemachten Erfahrungen es unbedingt ratsam erscheinen, auf den weiteren Ankauf solcher Wagen zu verzichten. Es gelangten daher im ganzen nur 600 dieser Wagen zur Übernahme. Als erfreulich kann es gelten, daß von den Güterwagen der österreichischen Leihgesellschaften von uns ein Teil erfaßt und zur Anmietung gebracht werden konnte.

Im übrigen sind auch die umfangreichen Arbeiten der seit Oktober 1919 unter dem Vorsitze Francis Dents in Wien tagenden Fahrparkaufteilungskommission soweit gediehen, daß eine endgültige Aufteilung eines beträchtlichen Teiles der Güterwagen der ehemaligen k. k. Staatsbahnen und der von ihr betriebenen Lokalbahnen mit dem 1. April 1921 zur Durchführung gelangen wird. Von dieser buchmäßigen, 54 736 Wagen betragenden Aufteilungsmasse sollen uns 11 409 Wagen zufallen. Jedenfalls wird unser eigener Fahrpark eine beträchtliche Steigerung erfahren. Um aber überhaupt eine wirtschaftliche Ausnützung des Wagenparks zu erzielen, bedarf es vor allem geklärter Verkehrsbeziehungen zwischen den neuen Staaten. Wenn es auch trotz unserer ständigen Bemühungen bisher nicht gelungen ist, völlig geklärte Verkehrsbeziehungen mit den neuen Staaten zu erzielen, so kam doch im Laufe des letzten Jahres eine ganze Reihe von Vereinbarungen wagendienstlicher Natur zustande, die zur Erleichterung sowohl des Wagenumlaufes als überhaupt zu Verkehrserleichterungen geführt haben. Leider sind wir nicht zuletzt durch die ungünstige Ernährungslage ständig dazu gezwungen, trotz der mehr als mißlichen Wagenlage zur Abholung der für uns bestimmten Güter den Versandbahnen Wagen zuzuführen. Was die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel betrifft, haben die Fahrbetriebsmittel-Ausbesserungsstände bereits eine Höhe erreicht, die Erschwernisse in der Verkehrsabwicklung besorgen lassen.

Zur Verminderung der Ausbesserungsrückstände mußte eine zehnstündige Überzeitarbeit in der Woche für die Dauer von drei bis vier Monaten in allen Haupt-, Neben- und Heizhauswerkstätten eingeführt werden. Dank der unter der Arbeiterschaft geübten Aufklärungstätigkeit und des mit 1. Juli 1920 abgeschlossenen neuen Kollektivvertrages ist eine nennenswerte Mehrleistung erzielt worden. Die Leistungssteigerung infolge des Gedingevertrages beträgt rund 25 %, die infolge der Überzeitarbeit rund 31 % der Durchschnittsleistung des Vorjahres. Die allgemeine Preissteigerung macht sich natürlich auch bei den im Werkstättendienst verarbeiteten Baustoffen und Ersatzteilen und bei den zur Ausgestaltung unserer Werkstättenanlagen beschafften maschinellen Anlagen und sonstigen Inventarien nachaltend geltend. Der Preis der neubestellten Fahrzeuge erhöht sich gegenüber Dezember 1919 bei Lokomotiven und Tendern um das 3,4- bis 7,4fache, bei den Personen- und Güterwagen um das 7,5-, beziehungsweise 6fache des Dezemberpreises. Dies bedeutet gegenüber den Friedenspreisen bei Lokomotiven und Tendern das 37,4-, beziehungsweise 60fache, bei Personen- und Güterwagen das 37,4-, beziehungsweise 51,2fache. Weitere Preissteigerungen mußten im Zuge der eben beendeten Preisverhandlungen hinsichtlich der neuen Wagenbestellungen zugestanden werden, nach welchen die im April bis Juni zu liefernden Güterwagen um rund 52 % mehr kosten werden als die im Dezember 1920 gelieferten. Damit wird der Güterwagenpreis das rund Achtzigfache des Friedenspreises betragen.

Die Tätigkeit im Bau- und Bahnerhaltungsdienst mußte unter den jähen Steigerungen der Löhne und der Materialpreise auf das aus Sicherheitsgründen unerläßliche Maß eingeschränkt werden. Einen namhaften Aufwand, rund 20 Millionen, erforderte im laufenden Verwaltungsjahr die Behebung der durch die katastrophalen Hochwässer vom September 1920 hauptsächlich an den im Enns-, Traun- und Salzachtal gelegenen Strecken verursachten Beschädigungen.

Der Minister bespricht sodann die im Bereiche der Staatsbahnen zur Behebung der außerordentlich fühlbaren Wohnungsnot getroffenen Maßnahmen. Bisher wurden mit einem Kostenaufwande von mehr als 69 Millionen Kronen über 2000 Wohnungen durch Bau neu geschaffen und fast 1900 Wohnungen durch Kauf oder Umgestaltung von Gebäuden und durch Anmietung gewonnen. Das Ministerium werde auch den Wünschen des Personals nach Förderung des genossenschaftlichen Siedlungswesens Rechnung tragen.

Der Minister kommt sodann auf die in den letzten Monaten durchgeführten Tariferhöhungen zu sprechen und betont, daß sich die Staatseisenbahnverwaltung im Sinne eines am 26. Januar d. J. gefaßten Beschlusses des Hauptausschusses gegenwärtig mit einer neuerlichen Umarbeitung des österreichischen Staatsbahngütertarifes befaßt, wobei in Fühlungnahme mit den berufenen Interessentenkreisen vorgegangen werden wird. Die Personentarife haben im laufenden Verwaltungsjahr keine Erhöhung erfahren. Die Staatseisenbahnverwaltung habe auch den Privatbahnen die Erhöhung von Tarifen, jedoch nur gegen Widerruf, gewährt, um die Bahnen zu Tarifregulierungen in Anpassung an herantretende volkswirtschaftliche Bedürfnisse verhalten zu können.

Was die tatsächliche Gestaltung des Transporterfolges betrifft, läßt der zunächst allerdings nur für einige Monate vorläufig ermittelte Erfolg den Schluß zu, daß der Voranschlag nicht nur erreicht, sondern sogar in erfreulicher Weise überboten werden wird. Der Mehrerfolg beträgt bis Ende des laufenden Jahres rund 600 Millionen Kronen. Hierbei habe sich neben der bemerkbaren Zunahme der Frequenz auch zweifellos die fördernde Wirkung jener Maßnahme geltend gemacht, die in der besonderen Einrichtung einer aktiven Wagenkontrolle zur Erzielung eines bedeutenden Wagenumlaufes und einer äußeren Gebührenkontrolle bestehen.

Die geographische Lage Österreichs räumt ihm die Stellung eines wichtigen Durchzugsgebietes im europäischen Verkehr ein. In der Förderung und möglichsten Erleichterung des Durchzugverkehres muß unsere Verkehrspolitik ihre vorzüglichste Aufgabe erblicken, und wir sind bestrebt, sie durch Wiederanknüpfung und möglichst rege Gestaltung unserer Verkehrsbeziehungen, Vereinheitlichung der frachtrechtlichen Grundlagen und Ausbau direkter Tarife mit dem Ausland zu erfüllen.

Für den Verkehr mit dem Süden konnten wir im Wege einer Vereinbarung mit der südslawischen Verkehrsverwaltung den mehr als zwei Jahre verschlossen gewesenen Weg über Rosenbach-Aßling freimachen, so daß nun seit dem 21. Februar die Karawankenbahn für diesen Verkehr verfügbar ist. Die Verhandlungen mit der tschecho-slowakischen Regierung über die endgültige Regelung der Eisenbahnanschlußverhältnisse haben ein befriedigendes Ergebnis gezeitigt, das in einem förmlichen Staatsvertrag niedergelegt werden soll.

Auch im Rahmen des Völkerbundes werden wir die Interessen unseres Verkehrs zu vertreten suchen. Der ersten, in Barcelona tagenden Generalkonferenz des Völkerbundes für Verkehr und Transit wird durch unsere Vertreter eine ausführliche Denkschrift überreicht werden. Wir haben unser Bestreben auch darauf gerichtet, den Güterverkehr zwischen den Nachfolgestaaten auf eine einheitliche Grundlage zu stellen, und sind dafür eingetreten, daß das Internationale Übereinkommen ohne Einschränkungen und Abänderungen Anwendung finde. Es wurde zunächst erzielt, daß die Normen des Internationalen Übereinkommens für den österreichisch-ungarischen Güterverkehr ab 1. März 1921, für den österreichisch-tschecho-slowakischen Verkehr ab 15. März 1921 zur Anwendung gelangen. Wir hoffen, im Einvernehmen mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu erreichen, daß in Zukunft für den zwischenstaatlichen Verkehr aller Nachfolgestaaten untereinander einheitliche frachtrechtliche Normen festgesetzt werden.

Was die Ausgestaltung der tarifarischen Beziehungen mit den Nachbarstaaten anbelangt, verweist der Minister auf den mit 1. Februar zur Einführung gelangten neuen Gütertarif im Verkehre mit Triest, der für Österreich mit Rücksicht auf die hierdurch verbilligte Einfuhr von Lebensmitteln über Triest von Bedeutung ist. Gegenwärtig schweben Verhandlungen mit der tschecho-slowakischen Eisenbahnverwaltung über die Einführung eines direkten Gütertarifes, dessen Herausgabe zweifellos einem Wiederaufleben der seinerzeit bestandenen

regen Verkehrsbeziehungen zwischen diesen Gebieten förderlich sein wird.

Die Regierung ist genötigt, der Südbahn, deren Aufrechterhaltung bei unserer Transport- und Ernährungslage von größter Wichtigkeit ist, Vorschüsse zur Bedeckung von Personalmaßnahmen zu geben. Diese Vorschüsse belaufen sich schon auf nahezu 900 Millionen Kronen. Die Verhandlungen über ein vorläufiges Übereinkommen, das den Bestand des Unternehmens unter Mitwirkung aller beteiligten Staaten bis zur endgültigen Regelung sicherstellen soll, haben seither stattgefunden und zu einer befriedigenden Vereinbarung geführt.

Was die Privatbahnen betrifft, ist das Ministerium, wenn es auch die Notlage dieser Unternehmungen anerkennen muß, doch im Hinblick auf die Staatsfinanzen außerstande, mit Geldaushilfen nach dem Muster der Südbahn einzugreifen. Die in letzter Zeit mit dem Finanzministerium gepflogenen Verhandlungen haben zur grundsätzlichen Feststellung verschiedener Maßnahmen für die Lokalbahnen geführt. Das Verkehrsministerium ist damit befaßt, den Bahnen die betreffenden Entscheidungen zukommen zu lassen, durch welche ihre Finanzen eine Aufbesserung erfahren sollen.

Die Elektrisierung der Staatsbahnen nimmt trotz der bestehenden Hemmungen einen befriedigenden Fortgang. Der Minister stellte mit Befriedigung fest, daß der ursprünglich eingestellte Elektrisierungskredit von 500 Millionen Kronen, der sich als gänzlich unzulänglich erwiesen hat, vom Budgetausschusse aus eigenem Antrieb auf 1200 Millionen Kronen erhöht wurde.

Der Minister legt sodann dar, daß sich die Verhältnisse für die Herstellung neuer Bahnen im Laufe des letzten Jahres wesentlich verschlechtert haben, indem sich die Anlagekosten gegenüber dem Preise des Jahres 1914 etwa um das Sechzigfache gesteigert haben. Mit Rücksicht auf die ungeheure finanzielle Notlage des Bundes ist daher die Aufnahme einer Lokalbahnaktion dermalen unmöglich und können Geldmittel des Bundes für solche Zwecke nur in Ausnahmefällen und auch da nur in bescheidenstem Ausmaß aufgewendet werden.

Der Minister bemerkt sodann, daß in Ausführung des Friedensvertrages der größte Teil der aus den ehemaligen Heeresbeständen stammenden Flugzeuge und Motoren bereits zerstört worden sei und der Rest in das Ausland abbefördert werde. Da es uns durch den Friedensvertrag verboten ist, Luftfahrzeuge für Zwecke des friedlichen Verkehres selbst zu erzeugen oder aus dem Ausland einzuführen, und da auch die Frage der Erhaltung einiger Flugzeughallen und sonstiger Bodeneinrichtungen für Zwecke des zivilen Luftverkehres in Österreich noch nicht geregelt ist, war bisher eine praktische Betätigung auf dem Gebiete des Luftverkehres in Österreich nicht möglich. Jedoch ist zu erwarten, daß nach Aufhebung der bisherigen Beschränkungen noch in diesem Jahr wenigstens ein bescheidener Luftverkehr in Österreich einsetzt und uns die Teilnahme am Weltluftverkehr ermöglicht sein wird, welcher, der geographischen Lage unseres Landes entsprechend, zum größten Teil auch über unser Gebiet führen muß.

Die Fragen der Donaudampfschiffahrt werden durch die international festzustellenden Donauakte geregelt werden. Die diesbezüglichen Verhandlungen, an denen Österreich teilnimmt, sind zur Erstellung eines Entwurfes erster Lesung gediehen, welche Anfang April in Paris einer zweiten Lesung unterzogen werden wird. Die Überwachung und Überprüfung der Donauangelegenheiten wird unvorgreiflich der endgültigen Festsetzung der neuen Donauakte schon dermalen von der internationalen Donaukommission besorgt. Diese Donaukommission hat bereits drei Tagungen abgehalten; ihre Rechte und Pflichten sind laut Friedensvertrag in der neuen Donauakte endgültig festzusetzen, in welch letzterer auch die Frage des Sitzes der Kommission zu lösen sein wird. Unsere an den Pariser Konferenzberatungen über das neue Donaustatut teilnehmende Abordnung ist unter Hervorhebung der Bedeutung Wiens als Donauhafen und Umschlagplatz nachdrücklichst für die Bestimmung dieser Stadt zum Standsitze der internationalen Donaukommission eingetreten. Angesichts der unmittelbar bevorstehenden Wiederaufnahme der Donauschiffahrt darf infolge der Besserung der Kohlenlage und des Wasserstandes eine gewisse Erleichterung bezüglich der allgemeinen Verkehrslage erhofft werden.

Der Friedensvertrag gibt uns das Recht, eine Handelsschiffahrt unter österreichischer Flagge zu begründen. Nach Erledigung des Gesetzes über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe werden wir bereits mit dem Anfangsbestande einer österreichischen Seehandelsflotte tatsächlich rechnen können, da es schon dermalen einige wenige, teils im Eigentum von Österreichern stehende, teils zur Erwerbung durch Österreicher in Aussicht genommene Kauffahrteischiffe gibt, die heute noch unter fremder Flagge fahren müssen.

Auf die Anfrage eines Abgeordneten, der auf Zeitungsnachrichten hinwies, wonach die österreichischen Eisenbahnen verpfändet werden sollen, erklärte der Minister, es sei ihm von einer Verpfändung nichts bekannt. Als selbstverständlich setze er voraus, daß die Regierung, ehe sie sich zu einem solchen Schritt entschließen würde, nur im Einvernehmen mit dem Nationalrate vorgehen würde.

Zur Auflösung der Zweigstelle Sachsen des Reichsverkehrsministeriums.

Am 1. April 1920 wurden die sächsischen Staatseisenbahnen in die Verwaltung des Reiches übernommen, am 31. Dezember 1920 die Zweigstelle Sachsen des Reichsverkehrsministeriums aufgelöst, und am 31. März 1921 werden die letzten technischen Oberbeamten der bisherigen Eisenbahn-Landesaufsichtsbehörde Sachsen aus dem Dienste scheiden. Damit verschwindet Sachsen aus der Eisenbahngeschichte Deutschlands, in der es 85 Jahre lang eine wesentliche und namentlich im Anfang der Eisenbahnentwicklung führende Stelle innegehabt hat. Ist doch die erste Dampfeisenbahn Deutschlands eine sächsische Linie (von Leipzig nach Dresden 1835) gewesen, der erste deutsche Eisenbahntunnel in Sachsen erbaut, und sind doch die ersten großen gewölbten Brücken für die Eisenbahnen in Sachsen entstanden, das in seinem Eisenbahnnetz eine Fülle namhafter Stein- und Eisenbrücken aufweist. Von Anfang an bis jetzt ist die Pflege des Eisenbahnwesens von dem Lande Sachsen als besonders wichtige Aufgabe erkannt und sowohl der Entwicklung des Eisenbahnnetzes unter zweckmäßiger Anschmiegung an die jeweiligen Verkehrsverhältnisse und die fortschreitende industrielle Entfaltung des Landes als auch dem Ausbau neuzeitlicher Bahnhöfe für die größeren Städte die eingehendste Aufmerksamkeit geschenkt worden. Stets war die Landesleitung unter verständnisvoller Förderung der Gedanken maßgebender und ausgezeichneter Eisenbahntechniker bemüht, das Eisenbahnwesen Sachsens auf seiner Höhe zu halten und damit die Wohlfahrt des Landes auf eine immer höhere Stufe zu heben. Es sei hier vor allem an das unermüdliche und von reichem Erfolge gekrönte Wirken Koepckes erinnert, dessen reicher Geist 40 Jahre lang dem technischen Eisenbahnwesen Sachsens das Gepräge gegeben hat. Vor und neben ihm ist noch eine lange Reihe verdienter Männer der Technik im gleichen Sinne tätig gewesen, die, wenn auch nach außen weniger hervortretend, doch wesentlich dazu beigetragen haben, das Eisenbahnwesen Sachsens allseitig auszugestalten und nicht nur dessen Ansehen, sondern auch allgemein das Ansehen der Technik und des technischen Standes zu heben. Ehre ihrem Andenken! Sie werden in den Kreisen ihrer Standesgenossen und aller derer, die mit dem bau- und betriebstechnischen Eisenbahnwesen Sachsens persönlich oder sachlich in Verbindung gestanden haben, unvergessen bleiben.

Unumgängliche Ehrenpflicht aber ist es, zu dem jetzigen Zeitpunkte des Ausscheidens der Eisenbahnen Sachsens aus der Landesleitung, der beiden Männer zu gedenken, deren Fürsorge die sächsischen Eisenbahnen in dem letzten Jahrzehnt anvertraut gewesen sind, der Vortragenden Räte im Finanzministerium, Geheimen Rats Dr.-Ing. e. h. Manfred Krüger und Geheimen Baurats Ernst Toller, die unter dem 31. März d. J. den Dienst verlassen und in den Ruhestand treten.

Hans Manfred Krüger, im Jahre 1852 in Dresden geboren, trat 1875 nach Beendigung seiner Studien an der Dresdner Technischen Hochschule in den Eisenbahndienst des sächsischen Staates und zeichnete sich durch seine umfassenden Kenntnisse und hervorragenden Leistungen bald derart aus, daß ihm vom Jahre 1888 ab eine ununterbrochene Reihe schwieriger und bedeutender Entwürfe und Bauten übertragen wurde (Oschütztalviadukt bei Weida, Gerüstpfeilerviadukt bei Mittweida-Markersbach im Erzgebirge, Elbbrücke bei Blasewitz, Eisenbahnelbbrücke in Dresden, Umbau der Dresdner Bahnhöfe rechts der Elbe), nach deren Abschluß er 1900 zum Vorstand des Brückenbaubüros und 1903 als Referent für die Eisenbahn-Neubaulinien des Landes und die drei nordöstlichen Betriebsdirektionsbezirke in das Finanzministerium berufen wurde, in dem er seitdem mit voller Hingabe zum Wohle des Landes gewirkt hat. Hier gab sich auch die Gelegenheit zu seinen weitausschauenden Studien und Plänen für die Ausge-

staltung des Verkehrswesens Dresdens und des anschließenden Elbtals, deren Ausführung aber nun, da der unglückliche Kriegsausgang die stetige Weiterentwicklung hemmt, kaum je zu erwarten ist. Seit 1903 auch Mitglied des Technischen Oberprüfungsamtes, übernahm er 1915 in diesem die Stellvertretung des Präsidenten. 1913 verlieh ihm die Technische Hochschule Dresden in Anerkennung seiner ausgezeichneten Verdienste die Würde eines Doctor-Ingenieurs ehrenhalber, 1919 nahm ihn der Sächsische Ingenieur- und Architektenverein in die Reihe seiner Ehrenmitglieder auf.

Ernst Hugo Toller ist im Jahre 1853 in Altenburg geboren, studierte an der Technischen Hochschule Dresden die Bauingenieurwissenschaften und wurde 1874 bei der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie angestellt, mit der er 1876 in den sächsischen Staatsdienst übergegangen ist. Sein reiches Wissen und seine außergewöhnliche Begabung ließen ihn nach erfolgreicher Betätigung bei den Neubaulinien Weida-Mehltheuer, Geithain-Leipzig und Mügeln-Nerchau zur Mitarbeit an den Dresdner Bahnhofsumbauten geeignet erscheinen, bei denen er 1888 bis 1895 hauptsächlich den Bau des Rangierbahnhofes und des Elbumschlaghafens in Dresden-Friedrichstadt ausführte. Hieran schlossen sich fünf Jahre Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienst als Vorstand des Eisenbahn-Bauamts Altenburg I.

Anfang 1901 wurde Toller zur Leitung des für die Bahnhofsbauten in Leipzig errichteten sächsischen Neubauamtes berufen; er hat diese gewaltige Aufgabe mit dem ihm eigenen organisatorischen Geschick angefaßt, mit seiner reichen Schaffenskraft gefördert und mit hohem Pflichtbewußtsein fast bis zu Ende geführt, so daß dies als sein Lebenswerk zu gelten hat. Bemerkenswert ist die auf seine Anregung während des Baues des Hauptbahnhofs vorgenommene Angliederung einer Haltestelle für eine künftige, dem Vorortverkehr dienende Untergrundbahn. 1912 wurde Toller in die Generaldirektion Dresden als Vorstand der IV. (Neubau-) Abteilung und 1915 als Vortragender Rat und Referent für die drei südwestlichen Betriebsdirektionsbezirke in das Finanzministerium berufen, um in immer größerem Wirkungskreise kritisch und schöpferisch tätig zu sein.

Vorbildlich in der tatkräftigen Verfolgung als richtig erkannter Ziele, haben die Genannten ihr reiches Wissen und Können lange Jahre hindurch in den Dienst des Eisenbahnwesens Sachsens gestellt, wobei sie sich in ihren Entschließungen stets von den Gesichtspunkten der Betriebssicherheit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit leiten ließen. Streng gegen sich selbst, aber gerecht und wohlwollend gegen alle strebsamen Mitarbeiter, erfreuen sie sich deren größter Wertschätzung und Zuneigung. Allseitige Anerkennung und Dankbarkeit begleiten sie in den Ruhestand. G.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Einrichtung eines technischen Staatssekretärs, Teilung der maschinentechnischen Abteilung des Reichsverkehrsministeriums. Der Herr Reichspräsident hat den Geheimen Oberbaurat Kumbier zum Staatssekretär in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums ernannt. Dieser wird außer den Geschäften des technischen Staatssekretärs die Leitung der Betriebsabteilung E IV übernehmen.

Die bisherige maschinentechnische Abteilung wird mit alsbaldiger Wirkung in eine Werkstättenabteilung (E VII) und eine Betriebsmaschinenabteilung (E VIIa) zerlegt.

1. Die Werkstättenabteilung umfaßt die Geschäfte des Baus, der Beschaffung und Unterhaltung der Fahrzeuge sowie die Oberaufsicht über die Haupt- und Nebenwerkstätten. Sie untersteht der Leitung des Ministerialdirektors Anger.

2. Die Betriebsmaschinenabteilung umfaßt die Angelegenheiten des Betriebsmaschinendienstes einschließlich der Betriebswerkstätten, den Bau und Betrieb elektrischer Bahnen sowie die Brennstoffwirtschaft, soweit sie in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums bisher bearbeitet worden ist. Die Leitung der Abteilung wird dem bisherigen Präsidenten des Eisenbahnzentralamts Gutbrod übertragen.

Der Geschäftskreis des technischen Staatssekretärs umfaßt: 1. die Oberleitung der Abteilungen E IV, E VIIa und E VIII; 2. die allgemeine Aufsicht über das Werkstättenwesen nach den besonderen Anweisungen des Ministers; 3. technische Organisationsfragen; 4. die Oberaufsicht über die technische Ausbildung des Personals; 5. die Wirtschaftlichkeit bei technischen Arbeitsvorgängen; 6. die Verwertung des technischen Fortschritts, insbesondere die Nutzbarmachung neuer Erfindungen; 7. die Bearbeitung der Einzelpersonalien der technischen Reichseisenbahnbediensteten, soweit a) sie der Reichsverkehrsminister sich vorbehalten hat, b) sie Bedienstete der Hauptstelle des Reichsverkehrsministeriums betreffen; 8. die Bearbeitung von Sonderaufträgen.

— Die neuen Betriebsräte- und Schlichtungsverordnungen für die Reichseisnbahnen. Die von uns bereits angekündigten einheitlichen Verordnungen über die Betriebsräte und die Schlichtungsausschüsse für die Reichseisenbahnen (vgl. Nr. 1, S. 10 d. Ztg.) sind nunmehr erschienen. Die „Verordnung über die Bildung von Betriebsvertretungen im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung" ist am 3. d. M. vom Reichsverkehrsminister auf Grund des § 61 des Betriebsrätegesetzes erlassen und im Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 13 veröffentlicht worden. Nach der Verordnung sind örtliche Betriebsräte bei den Eisenbahndienststellen und Behörden, ferner Bezirksbetriebsräte bei den Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und Betriebsdirektionen, sowie ein Hauptbetriebsrat beim Reichsverkehrsministerium in Berlin zu errichten; ihre Aufgabe besteht in Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen der Arbeiter gegenüber der Eisenbahnverwaltung und in der Unterstützung der Verwaltung bei der Erfüllung der Betriebszwecke. Mit dem Inkrafttreten der neuen Verordnung treten die Betriebsräteverordnungen der Länder, sowie alle früheren Verfügungen über Arbeitervertretungen im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung außer Kraft. Die Wahlen zu den neuen Betriebsräten sind spätestens sechs Wochen nach der Veröffentlichung der Verordnung vom 3. d. M. einzuleiten. Mit Vollziehung der Neuwahlen hören die vorhandenen Betriebsvertretungen sowie alle noch bei den Zweigstellen oder Direktionen der Reichseisenbahnverwaltung vorhandenen Arbeitervertretungen sonstiger Art (z. B. Direktionsarbeiterräte und Direktionsbeiräte, Büros zur Vertretung der Arbeiterinteressen, Vertrauensmänner der Arbeiterschaft und dergleichen) zu bestehen auf. Mit der endgültigen Bildung des Hauptbetriebsrats scheiden auch die Vertreter der Arbeiterschaft aus der Personalvertetung beim Reichsverkehrsministerium aus, so daß diese dann nur noch aus Vertretern der Beamten und Beamtenanwärter besteht. Die von uns gemachten Angaben über die bisherigen Betriebsräte (vgl. S. 9/10a. u. V.) treffen im wesentlichen auch für die neuen Betriebsräte zu. Doch ist die Trennung der Bezirks- und Hauptbetriebsräte nach solchen für die Betriebs- und die Werkstättenarbeiter fortgefallen; beide Arbeitergruppen werden vielmehr fortan in demselben Bezirks- bzw. Hauptbetriebsrat vertreten sein. Die Trennung besteht aber insofern fort, als in diesen Betriebsräten je eine Abteilung für die Betriebs- und die Werkstättenarbeiter gebildet wird. Jede dieser Abteilungen ist ausschließlich für die Angelegenheiten zuständig, die die Verhältnisse der Arbeiter ihrer Gruppe berühren; während der gesamte Bezirks- bzw. Hauptbetriebsrat nur für die den beiden Arbeitergruppen gemeinsamen Angelegenheiten zuständig ist.

In dem Berufungsverfahren für Verwaltungsangelegenheiten und dem Schlichtungsverfahren für Arbeiterangelegenheiten nimmt Sachsen eine Sonderstellung ein. Kommt nämlich über eine Verwaltungsangelegenheit eine Einigung zwischen dem Bezirksbetriebsrat und der Direktionsinstanz nicht zustande, so haben die Eisenbahn-Generaldirektionen, außer der in Dresden, sowie die Eisenbahndirektionen die Sache dem Reichsverkehrsminister, die sächsischen Betriebsdirektionen dagegen der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden zur Entscheidung vorzulegen. Der Reichsverkehrsminister oder die Generaldirektion in Dresden entscheidet endgültig nach Verhandlung mit dem bei ihnen bestehenden Betriebsrat. Kann über eine Arbeiterangelegenheit eine Einigung in der Direktionsinstanz nicht erzielt werden, so wird die Angelegenheit ebenfalls dem Reichsverkehrsminister, bzw. in Sachsen der Generaldirektion zur Entscheidung überwiesen; die Entscheidung des Ministers kann durch den Hauptbetriebsrat, die der Dresdener Generaldirektion aber durch den Bezirksbetriebsrat in Dresden durch Anrufung der zuständigen Schlichtungsstelle angefochten werden. Andererseits nehmen die Zweigstellen Preußen-Hessen und Bayern im Hauptbetriebsrat eine Sonderstellung ein; in diesem wird nämlich für erstere ein selbständiger Ausschuß von 15 und für letztere ein solcher von 5 Mitgliedern gebildet. Sind in dem insgesamt aus 25 Mitgliedern bestehenden Hauptbetriebsrat nicht genug Vertreter für Preußen-Hessen und Bayern vorhanden, so werden die fehlenden Ergänzungsmitglieder aus

den nicht gewählten, aber noch wählbaren Personen der entsprechenden Vorschlagsliste der Reihe nach hinzugezogen. Jeder dieser Ausschüsse tritt — am Sitz der Zweigstelle — zusammen, wenn es sich um Angelegenheiten handelt, die über den Bereich eines Bezirksbetriebsrats, jedoch nicht über den Bereich der Zweigstelle hinaus von Bedeutung sind. Ihre Beschlüsse in solchen Angelegenheiten gelten als Beschlüsse des Hauptbetriebsrats.

Zugleich hat der Reichsverkehrsminister die Ausführungsbestimmungen zu den Betriebsräteverordnungen der einzelnen Länder aus Anlaß der Vereinheitlichung dieser Verordnungen neu herausgegeben. Diese Ausführungsbestimmungen sollen im gemeinsamen Interesse der Reichseisenbahnverwaltung und der wirtschaftlichen Arbeitnehmervereinigungen eine einheitliche und überall gleichmäßige Anwendung und Auslegung der neuen Verordnung sicherstellen und ein aufrichtiges Vertrauensverhältnis zwischen den Verwaltungsstellen und den Betriebsräten dauernd erhalten. Soweit durch die Ausführungsbestimmungen Gegenstände behandelt und entschieden werden, die nach der Betriebsräteverordnung einem besonderen Spruchverfahren unterliegen, bleibt dieser Rechtsweg, wie der Minister hervorhebt, in vollem Umfange offen. Die Ausführungsbestimmungen verfolgen in diesem Rahmen nur das Ziel, solche Streitigkeiten nach Möglichkeit im beiderseitigen Interesse zu vermeiden und den Eisenbahn-Dienststellen Richtlinien dafür zu geben, welchen Standpunkt sie einzunehmen haben, bevor der Rechtsweg beschritten wird.

Außerdem hat der Reichsverkehrsminister am 5. d. M. eine im Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 14 veröffentlichte „Wahlordnung für die Betriebsvertretungen und die Sonderschlichtungsausschüsse bei der Reichseisenbahnverwaltung“ erlassen. Sie schließt sich den Betriebsräte-Wahlordnungen der bisherigen Staatseisenbahnverwaltungen an und ergänzt sie durch einen Abschnitt über die Wahl zu den Sonderschlichtungsausschüssen (§§ 41/46). Bemerkenswert hieraus ist, daß die Wahl der zur Besetzung der Stellen der Arbeitnehmer-Beisitzer bei den Sonderschlichtungsausschüssen der Reichseisenbahnverwaltung (siehe unten) heranzuziehenden Arbeitervertreter in einem Wahlgang zugleich mit der Wahl der gesamten Betriebsvertretungen nach den Grundsätzen der Verhältniswahl in unmittelbarer und geheimer Wahl stattfindet.

Zugleich hat der Reichsverkehrsminister auf Grund des § 104, Ziffer II, des Betriebsrätegesetzes und des Artikels 4, Nr. 2, der Verordnung zur Ausführung des Betriebsrätegesetzes vom 14 April 1920 (R.-G.-Bl. S. 522) eine einheitliche „Verordnung für die Errichtung von Sonderschlichtungsausschüssen für Streitigkeiten zwischen der Reichseisenbahnverwaltung und den von ihr beschäftigten Arbeitern“ am 6. d. M. erlassen. (Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 15.) Danach ist für den Verwaltungsbereich jeder Eisenbahn-Generaldirektion und jeder Eisenbahndirektion eine Schlichtungsstelle und beim Reichsverkehrsministerium in Berlin ein Hauptschlichtungsausschuß zu errichten. Die Schlichtungsstellen tagen in der Besetzung mit einem unparteiischen Vorsitzenden und sechs Beisitzern, von denen drei der Arbeiterschaft und drei der Reichseisenbahnverwaltung angehören. Den Vorsitzenden und seinen Stellvertreter bestellt nach Anhörung des Präsidenten der Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion sowie der beteiligten wirtschaftlichen Vereinigungen der Arbeiter die oberste Landesverwaltungsbehörde des Landes, in dem sich der Sitz der zuständigen Direktion befindet. Die drei Beisitzer der Eisenbahnverwaltung sowie drei Ersatzmänner bestellt der zuständige Direktionspräsident. Neun Arbeitnehmerbeisitzer werden von den Arbeitern nach der oben erwähnten Wahlordnung aus ihrer Mitte gewählt. Von ihnen werden zu den einzelnen Sitzungen der Schlichtungsstelle je drei Vertreter jedes Direktionsbezirks nach der aus der Wahlberechnung sich ergebenden Reihenfolge als Beisitzer in der Weise herangezogen, daß nach jeder Sitzung der nach der Reihenfolge erste Vertreter ausscheidet und dafür der nach der Wahlberechnung nächstfolgende eintritt. Der Hauptschlichtungsausschuß tagt in der Besetzung mit einem vom Reichsarbeitsminister zu bestellenden unparteiischen Vorsitzenden und sechs Beisitzern, von denen je drei der Reichseisenbahnverwaltung und der Arbeiterschaft angehören. Die Beisitzer der Eisenbahnverwaltung werden vom Reichsverkehrsminister bestimmt, während die Arbeitnehmerbeisitzer von den Arbeitern der Reichseisenbahnverwaltung nach der erwähnten Wahlordnung aus ihrer Mitte gewählt werden. Diese Beisitzer werden in gleicher Weise wie die Arbeitnehmerbeisitzer der Schlichtungsstellen abwechselnd zur Besetzung des Hauptschlichtungsausschusses herangezogen. Die Amtsdauer sämtlicher Vorsitzenden und Beisitzer beträgt ein Jahr. Die Ausschüsse sind für alle Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis zuständig, bei denen nach geltendem Recht die Anrufung von Schlichtungsbehörden zulässig ist. Die im Reichslohntarif vereinbarten Schlichtungsstellen (Tarifausschüsse, Gedingeausschüsse) gehen jedoch den Sonderschlichtungsausschüssen vor. Die Bezirksschlichtungsstellen der Verordnung sind zuständig für die Streitigkeiten, die nicht über den Direktionsbezirk hinaus von Bedeutung sind, der Hauptschlichtungsausschuß dagegen für die über den Bereich einer Eisenbahn-Generaldirektion oder Eisenbahndirektion hinausgreifenden Streitigkeiten. Das Recht der Anrufung dieser Sonderschlichtungsausschüsse regelt sich für den Geltungsbereich des Betriebsrätegesetzes nach der oben behandelten Betriebsräteverordnung, im übrigen nach den für sonstige Streitigkeiten getroffenen Vorschriften. Mit Zustimmung der zur Anrufung Berechtigten können die Sonderschlichtungsausschüsse auch von wirtschaftlichen Vereinigungen angerufen werden. Gegen die Schiedssprüche der Ausschüsse findet die Revision nicht statt. Sie sind bindend, soweit ihnen durch gesetzliche Vorschrift oder durch Vereinbarung der Parteien bindende Wirkung beigelegt ist, oder soweit die Parteien sich ihnen unterworfen haben. Die fehlende Unterwerfung unter einen Schiedsspruch kann dadurch ersetzt werden, daß der Schiedsspruch für verbindlich erklärt wird; für die Verbindlichkeitserklärung gelten die gesetzlichen Vorschriften. Die im Bereich der Reicheisenbahnverwaltung erlassenen älteren Verordnungen über das Schlichtungswesen verlieren ihre Gültigkeit mit dem Inkrafttreten der einheitlichen Schlichtungsverordnung. Der Tag des Inkrafttretens wird vom Reichsverkehrsminister bestimmt. Die an diesem Tage anhängigen Verfahren gehen in der Lage, in der sie sich befinden, von den bisher zuständigen Stellen auf die Sonderschlichtungsausschüsse über; ihre weitere Erledigung regelt sich nach den Vorschriften der neuen Verordnung.

— **Der kommunistische Aufruhr**, der seit der Woche vor Ostern vorwiegend in Mitteldeutschland tobt, aber anscheinend mit dem gleichzeitig in Berlin und anderen Teilen des Reiches beobachteten Bewegungen im Zusammenhang steht, hat auch erhebliche Störungen in dem Eisenbahnbetrieb gebracht. Auf einzelnen Strecken mußte der Zugverkehr eingestellt werden. Von verbrecherischer Hand wurden zahlreiche Anschläge gegen fahrende Eisenbahnzüge gemacht und Eisenbahnanlagen zerstört. Wenn auch der Aufruhr den Höhepunkt überschritten zu haben und es der Reichsgewalt gelungen zu sein scheint, allmählich die Ordnung wieder herzustellen, so kann man sich doch heute von dem Verlauf der Ereignisse kein zuverlässiges Bild machen, da die Berichte der Tageszeitungen zum Teil voneinander abweichen und eine amtliche Darstellung hier noch nicht vorliegt. Wir begnügen uns deshalb heute mit dieser kurzen Mitteilung und behalten uns vor, sobald einwandfreie Nachrichten zur Verfügung stehen, ausführlicher über die Einwirkungen des Putsches auf die Eisenbahnen zu berichten.

— **Lebensmittelausschüsse bei den Eisenbahndienststellen.** Auf eine Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstags hat der Reichsverkehrsminister folgende Antwort erteilt:

„Die in dem dortigen Schreiben bezeichneten Wohlfahrtseinrichtungen zur besseren Belieferung des Eisenbahnpersonals mit Gegenständen des täglichen Bedarfs, deren Gründung sich während des Krieges als unabweisbare Notwendigkeit herausgestellt hatte, sind gegenwärtig im Abbau begriffen. Es ist angeordnet, daß dieser Abbau mit Beschleunigung zu Ende geführt wird. Einkäufe unter Verwendung staatlicher Gelder finden schon seit längerer Zeit nicht mehr statt, soweit sie nicht zur Aufrechterhaltung des Betriebes einer Anzahl dringend notwendiger Speiseanstalten für das Fahrpersonal fortgesetzt werden müssen.

Wenn gegenwärtig noch Gegenstände der oben erwähnten Art durch staatliche Einrichtungen an das Personal abgesetzt werden, handelt es sich um die Auflösung alter Bestände. Es ist indes von dem Eisenbahnpersonal der dringende Wunsch geäußert worden, an denjenigen Orten, an denen leistungsfähige Konsumvereine oder sonstige Selbsthilfeeinrichtungen nicht vorhanden sind, durch Bildung wirtschaftlicher Vereinigungen auf genossenschaftlicher Grundlage die Selbstversorgung des Personals ohne staatliche Zuschüsse weiter zu betreiben. Diese lediglich aus der Notlage des Personals heraus beabsichtigten Selbsthilfeeinrichtungen sollen den Kleinhandel keineswegs beeinträchtigen, was auch im Hinblick auf ihren immerhin beschränkten Geschäftsbetrieb im allgemeinen nicht geschieht. Ich sehe mich nicht in der Lage, derartige Selbsthilfeeinrichtungen des Personals, soweit sie aus eigener Kraft entstehen, zu verbieten.“

— **Die Wiedereinführung der Platzkarten.** In den Schnellzügen auf den deutschen Eisenbahnen war vor dem Kriege die Ausgabe von Platzkarten eingeführt, wodurch den Reisen-

den die Möglichkeit gegeben wurde, sich rechtzeitig einen Platz in dem von ihnen benutzten Schnellzuge zu sichern. Diese Platzkarten werden nunmehr auf einzelnen Schnellzugstrecken wieder eingeführt. Für Berlin erhalten versuchsweise die vom Potsdamer und Anhalter Bahnhofe ausgehenden Schnellzüge im Vorverkauf gegen eine besondere Gebühr Platzkarten. Sie gelangen gleichzeitig mit der Lösung der Fahrkarten zur Ausgabe. Die Gebühr ist nach den einzelnen Klassen gestaffelt und beträgt für die Karten der ersten Wagenklasse 6, für die der 2. Wagenklasse 4 und für die Karten der 3. Klasse 2 *M.* Die Platzkarten werden nur von den Büros und Verkaufsstellen des Mitteleuropäischen Reisebüros ausgegeben und zwar erstmalig für die Züge, die Berlin im Laufe des 4. April verlassen. Der Vorverkauf beginnt für diese Züge am 1. und endet am 3. April um 4 Uhr nachmittags, also noch vor Schluß der Büros. Die Inhaber von Platzkarten müssen sich jedoch schon auf der Abgangsstation im Zuge einfinden, da sonst ihr Recht auf die Plätze erlischt. Im Falle der Nichtbenutzung des Zuges, für den die Platzkarte gilt, erlischt der Anspruch auf den Platz, eine Erstattung des Betrages ist ausgeschlossen.

— **Keine Beseitigung der Monatskarten.** In den Tageszeitungen tauchen hier und dort Nachrichten auf, nach denen die Eisenbahnverwaltung die Monatskarten zu beseitigen die Absicht haben soll. Diese Nachricht, die lebhafteste Unruhe in weiter Kreise der Bevölkerung getragen hat, ist selbstverständlich unrichtig. Es handelt sich anscheinend um eine Verwechslung mit den Monats n e b e n karten, die bisher in einzelnen Teilen Deutschlands an Angehörige eines Hausstandes zu ermäßigten Preisen ausgegeben wurden, wenn für eine Person dieses Hausstandes bereits eine vollbezahlte Monatskarte gelöst worden war. Diese Nebenkarten werden zum kommenden 1. April aufgehoben. An eine Beseitigung der Monatskarten denkt niemand.

— **Frankenwährung im Saargebiet.** Die Regierungskommission des Saargebiets erläßt eine Verordnung, wonach vom 1. Mai 1921 ab sämtliche Einnahmen, gleichviel welcher Art, der Eisenbahn- sowie der Post- und Telegraphenverwaltung in Franken zu erheben, ferner das Personal dieser Verwaltungszweige in Franken zu besolden ist. Hierzu teilt die Regierungskommission folgendes mit: Bei Ausarbeitung des Haushaltsetats für das Geschäftsjahr 1920/21 gelangte die Regierungskommission zur Feststellung, daß die großen öffentlichen Betriebe, wie die der Eisenbahn, des Post- und Telegraphenwesens bezüglich ihrer Haushaltspläne seit langem der nun einmal notwendigen Stetigkeit entbehren, infolge des schwankenden Wechsels und des Tiefstandes der Valuta. Übrigens erfolgt zurzeit ein großer Teil der Zahlungen, insbesondere bei Kohleneinkäufen, in Franken. Die Regierungskommission erachtet es nun als nicht zu umgehende Maßregel, für den gesamten Haushaltsetat der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung die Frankenwährung aufzustellen. Infolgedessen sind vom 1. Mai 1921 ab alle Gebühren des Bahn-, Post-Telegramm- und Telephonwesens in Franken zu erheben. Das gesamte Personal der betreffenden Verwaltungen erhält seine Gehälter und Löhne in Franken ausgezahlt. Da sich die Regierungskommission der großen Verantwortung, welche d[illegible] Verwaltung des Saargebietes in sich schließt, wohl bewußt ist, hat sie sich zur Herbeiführung einer geordneten Finanzgebarung dazu entschlossen, in den einzelnen Betrieben Frankenwährung einzuführen. Mit Rücksicht auf das Wohlergehen der gesamten Bevölkerung faßte sie jedoch den Beschluß, eine besondere Kommission damit zu beauftragen, zu prüfen, welche Erleichterungen und Milderungen jenen Bevölkerungsschichten zuteil werden könnten, die durch den allgemeinen Frankenumlauf geschädigt werden.

— **Dauernde Einführung der Sommerzeit.** Die Berliner Handelskammer richtete am 11. Februar d. J. an das Reichsministerium des Innern folgende Eingabe:

Die Erfahrungen, die von Handel und Industrie mit der Sommerzeit gemacht worden sind, waren sehr gute. Demgemäß haben wir uns auch wiederholt für die dauernde Einführung der Sommerzeit eingesetzt. Dem einmütigen Wunsche von Arbeitgebern und Arbeitnehmern folgend, können wir nicht umhin, erneut und nachdrücklich für die Wiedereinführung der Sommerzeit einzutreten. In seltener Übereinstimmung hat es die städtische Bevölkerung begrüßt, daß ihr die Zeit, in der sie das Tageslicht nach Abschluß der Berufsarbeit genießen konnte, durch die Sommerzeit verlängert worden ist. Unzweifelhaft hat die Arbeitsfreudigkeit und das Wohlbefinden der Stadtbevölkerung dadurch erheblich gewonnen. Einmal führte hierzu die erweiterte Möglichkeit, sich im Freien zu ergehen und den entwöhnten Kontakt mit der Natur aufzunehmen, auf der anderen Seite ist von medizinischen Sachverständigen der hygienische Vorteil der längeren Sonnenbestrahlung betont worden, der für die gerade jetzt so schwer darniederliegende Volksgesundheit eine starke Hilfe zu bieten geeignet ist. Weiterhin bringt die Sommerzeit den Gewinn für den einzelnen und für die Volkswirtschaft mit sich, daß Licht und Kohlen damit gespart werden. Im Sommer 1918 wurden bei den Gasanstalten Groß-Berlins infolge der Sommerzeit täglich 400 t, das sind 7—8 % des Gesamtverbrauchs erspart. Widerstand gegen die Sommerzeit hat im Gegensatz zu Industrie und Handel die Landwirtschaft geleistet. Zuzugeben ist, daß bei manchen Arbeiten, besonders dem Grasschnitt und dem Melkgeschäft, die Landwirtschaft außerstande ist, die Sommerzeit ohne erhebliche Nachteile anzunehmen, wenn nicht die Milchzüge verlegt werden. Wir glauben, daß in Anbetracht der erheblichen Vorteile der Maßregel, Schwierigkeiten, die sich einer Verlegung der Züge entgegenstellen, behoben werden sollen.

— **Staatssekretär Kumbier.** Der zum technischen Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium ernannte bisherige Geheime Oberbaurat Max Kumbier ist am 28. Oktober 1867 in Bischofswerder bei Liebenwalde (Havel) geboren. Während seiner Schulzeit besuchte er das Andreas-Realgymnasium in Berlin, das er im Oktober 1886 nach bestandener Abschlußprüfung verließ. Er studierte in den Jahren 1886—90 auf der Technische Hochschule in Berlin-Charlottenburg und bestand sein erstes Staatsexamen im Juni 1891, sein zweites Staatsexamen im März 1897. Als Regierungsbaumeister war er zunächst bei der Betriebsinspektion 1 in Königsberg (Pr.) in den Jahren 1897—1899 als Hilfsarbeiter tätig, und wurde im Juni 1899 zur Eisenbahndirektion Berlin versetzt und hier hauptsächlich in den Betriebsdezernaten beschäftigt. Im Jahre 1902 wurde er in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten als Hilfsarbeiter berufen. Dort bearbeitete er unter der vortrefflichen Leitung des Geheimrats Blum bau- und betriebstechnische Fragen. Im April 1907 wurde K. nach Erfurt versetzt, wo er zunächst als Vorstand das Betriebsamt I übernahm und später (1. Oktober 1909) als Mitglied zur Eisenbahndirektion übertrat. Im Juni 1912 wurde er ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten als Referent berufen und dort am 1. Januar 1913 zum Geheimen Baurat und Vortragenden Rat ernannt. Geheimer Oberbaurat ist er seit Januar 1917. Im Ministerium hat K. die Baureferate für die Bezirke Cassel, Posen und Stettin, später Königsberg, Danzig und Bromberg und zuletzt Berlin, Köln und Saarbrücken bearbeitet. Im Mai 1920 wurde Kumbier zum Stellvertreter des Ministerialdirektors der Betriebsabteilung bestellt und vertauschte sein bisheriges Baureferat mit dem Referat für den Personenzugfahrplan für die südlichen deutschen Bezirke.

Mit Ausbruch des Krieges ist Kumbier dem Feldeisenbahnchef im Großen Hauptquartier vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten als beratender Eisenbahntechniker zugeteilt worden, eine Stellung, die er bis zum Kriegsende bekleidet hat. Die dort zu lösenden Aufgaben wurden mit der Dauer des Krieges immer umfangreicher und verwickelter. Als sich nach Beendigung des Vormarsches der Stellungskrieg entwickelte, galt es, für die besetzten Gebiete eine neue Organisation zu schaffen und neben dem eigentlichen Militärbetrieb auch den Verkehr der Zivilbevölkerung zu bedienen. Es wurde zunächst im Westen die Eisenbahn-Militär-Generaldirektion in Brüssel eingerichtet und dann auf dem östlichen und südöstlichen Kriegsschauplatze ähnliche Behörden geschaffen. Die Organisation dieser Militärbehörden, die oberste Leitung und die Beaufsichtigung ihrer Tätigkeit gehörten zu den Aufgaben des Feldeisenbahnchefs, und es ist noch in aller Erinnerung, wie sehr gerade von fachmännischer Seite seine organisatorische und leitende Tätigkeit bewundert worden ist, Geheimrat Kumbier hat in Unterstützung des Feldeisenbahnchefs an den damals errungenen Erfolgen erheblichen Anteil gehabt. Mit staunenswerter Arbeitskraft hat er sich in die vielseitigen, ihm zum Teil fernerliegenden Gebiete des Eisenbahnwesens eingearbeitet, die neben den eigentlichen bau- und betriebstechnischen Aufgaben von den Militäreisenbahnbehörden im Rahmen des Militärbetriebes bearbeitet werden mußten: Maschinenwesen, Personalien, Tarifwesen, Wagendienst, Finanzwesen usw. Die Referenten für alle diese Fächer haben damals mit aufrichtiger Bewunderung beobachten können, wie Kumbier in alle diese neuen Aufgaben, sobald sie hervortraten, hineingewachsen ist. Gerade die Vielseitigkeit dieser Tätigkeit war eine vortreffliche, nur selten gebotene Schule für einen Staatssekretär, der die Oberleitung über Referate verschiedener Fachrichtungen übernehmen soll. Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, daß der damalige Chef des Feldeisenbahnwesens, Reichsverkehrsminister Groener, die Fähigkeiten seines fachmännischen Be-

raters in täglicher Zusammenarbeit erkannt hat, und daß dies bei der Auswahl Kumbiers für den neugeschaffenen Staatssekretärposten mit maßgebend gewesen ist.

— **Geheimer Baurat Dr.-Ing. Kemmann** feiert am 1. April die 25jährige Wiederkehr des Tages, an dem er zum stellvertretenden Schriftleiter der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestellt wurde. Ein Vierteljahrhundert hindurch hat Dr. Kemmann vier Schriftleiter mit seinem wertvollen, sachverständigen Rat ständig unterstützt und sie in Behinderungsfällen vertreten. Die Zeitung verdankt ihm aber nicht nur wegen dieser Mitwirkung in ihrer Leitung ungemein viel, sondern sie besitzt zugleich in ihm einen ihrer geschätztesten und bedeutendsten Mitarbeiter. Unsere Leser werden sich der zahlreichen Aufsätze aus seiner Feder erinnern, die, durch Form und Inhalt gleich ausgezeichnet, sich stets erheblich aus dem Rahmen der meisten übrigen Aufsätze heraushoben und jedenfalls zu dem Besten gehören, was unser Blatt veröffentlicht hat. Weniger in die Augen fallend, aber darum nicht minder wertvoll war Kemmanns Mitarbeit bei der Bücherschau. Es ist überaus wichtig, in einem Fachblatt eine selbständige, sachverständige und nicht bloß aus der von der Verlagsbuchhandlung mitgeschickten „Musterrezension" geschöpfte Beurteilung eines neuerschienenen Werkes zu finden. Die in den letzten Jahrzehnten besonders zahlreich eingegangenen Neuerscheinungen auf technischem Gebiet sind fast alle durch K.s Hände gegangen. Manche wurden auf seine Veranlassung dem von ihm ausgewählten besonderen Spezialisten zur Besprechung weitergegeben, eine sehr große Zahl ist aber von ihm selbst besprochen worden, was immer eine Gewähr für eine gerechte und sachkundige Beurteilung bot.

Wie hoch die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Tätigkeit des Jubilars einschätzt, zeigt das nachstehende Schreiben, das sie anläßlich dieses Gedenktages an ihn gerichtet hat:

„Hochverehrter Herr Geheimrat! Am 1. April werden 25 Jahre verflossen sein, seit Sie sich als technischer Schriftleiter in den Dienst der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gestellt haben. In dieser langen Zeit haben Sie sich um das Blatt, und damit um den Verein selbst, durch kürzere und längere Vertretungen des Schriftleiters und durch dessen ständige Beratung und Unterstützung große Verdienste erworben, für die wir Ihnen im Namen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen heute unseren aufrichtigen Dank aussprechen. Der Verein schätzt sich glücklich, eine so ausgezeichnete und allgemein als Autorität anerkannte Kraft für die technische Bearbeitung seines Organs zu besitzen und hofft, sich dieser wertvollen Mitarbeit noch lange erfreuen zu dürfen. gez. Wulff."

Österreich.

— **Abänderung der Bezeichnung „Österreichische Staatsbahnen" in Österreichische Bundesbahnen.** Die Verordnung des Bundesministers für Verkehrswesen vom 11. März 1921 über die Abänderung der Bezeichnung der Österreichischen Staatsbahnen hat folgenden Wortlaut:

Im Sinne des Bundes-Verfassungsgesetzes vom 1. Oktober 1920, B. G. Bl. Nr. 1, und des Verfassungsgesetzes vom 1. Oktober 1920, betreffend den Übergang zur bundesstaatlichen Verfassung, B. G. Bl. Nr. 2 (§ 8), wird verordnet:

Die österreichischen Staatsbahnen haben vom 1. April 1921 angefangen die Bezeichnung „Österreichische Bundesbahnen" zu führen. Demgemäß ist von diesem Zeitpunkte angefangen bei Bezeichnung von Dienststellen der österreichischen Bundesbahnen, bei Anschriften, bei Diensttiteln aktiver Beamter usw. das bisher gebrauchte Wort „Staatsbahn" durch „Bundesbahn" zu ersetzen. So werden insbesondere die Staatsbahndirektionen die Bezeichnung „Bundesbahndirektion" und die Staatsbahndirektoren den Titel „Bundesbahndirektor" führen. Die Fahrbetriebsmittel erhalten das Eigentumsmerkmal
B. B.
Österreich

Drucksorten mit der alten Firmenbezeichnung werden aufgebraucht, Stempel, Plombierzangen, Übernahme- (Markier-) hämmer u. dgl. erst bei notwendigem Ersatz durch solche mit der neuen Firmenbezeichnung ersetzt und Aufschriften an Gebäuden, abgesehen von begründeten Ausnahmefällen, anläßlich notwendiger Erneuerung dieser Aufschriften abgeändert.

— **Einführung der 24-Stundenzeit („Verkehrszeit").** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat nachstehende Verordnung vom 19. März 1921 erlassen: Gemäß dem Beschlusse des Ministerrats vom 15. Februar 1921 ist auf allen Haupt- und Lokalbahnen, bei der Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostverwaltung, bei den vom Staate betriebenen Schiffahrtsunternehmungen und im Bereiche des Luftfahrwesens um Mitternacht vom 31. Mai zum 1. Juni von der bisherigen Stundenzählung mit zweimal 12 Stunden auf die ununterbrochene Stundenzählung von 0 bis 24 von Mitternacht über Mittag bis Mitternacht überzugehen.

— **Südbahn.** In der dieser Tage unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Weeber abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates berichtete der Generaldirektor Dr. Fall, daß die italienische und die ungarische Regierung und ebenso die Association Nationale in Paris die ihnen vorbehaltene Genehmigung zum Regime provisoire erteilt haben, und daß noch die Genehmigung der südslawischen und der österreichischen Regierung ausstehe. Der Generaldirektor berichtet ferner, daß vom italienischen Schatzministerium die Südbahngesellschaft und die Association Nationale zur Besprechung der Annuitätenfrage für den 30. März nach Rom eingeladen wurden. Demzufolge werden sich Präsident Dr. Weeber und Generaldirektor Dr. Fall in Begleitung der Direktoren Dr. Grabscheid und Dr. Goetz nach Rom begeben. Die übrigen Verhandlungsgegenstände bezogen sich auf die Angelegenheiten der laufenden Geschäftsgebarung.

— **Sommerzeit.** Der Wiener Stadtsenat hat den Beschluß gefaßt, an die Bundesregierung nachstehendes Ersuchen zu richten: In Anbetracht der ungewissen Kohlenversorgungsverhältnisse im kommenden Winter und zur Herbeiführung einer günstigeren und gesundheitlich besseren Wirtschaftsführung in den einzelnen Haushalten wird die Regierung aufgefordert, sofort Vorkehrungen wegen Einführung der Sommerzeit im Jahre 1921, und zwar für die Zeit vom 4. April bis 10. September zu treffen, oder doch wenigstens, falls der Wiedereinführung der Sommerzeit in ganz Österreich unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstehen sollten, die Landesbehörden zu ermächtigen, in ihrem Bereiche die Einführung der Sommerzeit anzuordnen und gleichzeitig die in Betracht kommenden staatlichen Verkehrsanstalten anzuweisen, im Falle der Einführung der Sommerzeit den Landesbehörden die weitestgehende Unterstützung angedeihen zu lassen.

— **Eisenbahndiebstähle auf der steirischen Südbahnstrecke.** Nach Zeitungsmeldungen haben die fortwährenden Eisenbahndiebstähle die Zentraldirektion der Südbahn veranlaßt, ein Sicherheitsreferat in Graz einzurichten. Nach langwierigen Erhebungen ist es im Verein mit der Gendarmerie gelungen, eine höchst gefährliche Eisenbahndiebesbande unschädlich zu machen. Der Schaden, den die Südbahn durch das Treiben dieser Bande erlitt, beträgt Hunderttausende von Kronen. Bis jetzt wurden 37 Personen, zum größten Teile Bedienstete der Südbahnstationen Graz und Frohnleiten, verhaftet. Viele Miglieder dieser Bande, die früher völlig mittellos waren, sind jetzt Besitzer von Grund und Boden. Die Mitglieder der Bande arbeiteten mit großer Findigkeit. Besonders Durchzugsgüter wurden in Frohnleiten ausgeladen und in einem eigenen Lokal verwahrt und in der Nacht mit Fuhrwerk weggeführt. Ein großer Teil der Beute wurde in Graz veräußert. Auch das Reisegepäck war nicht sicher. Wiederholt wurden Frachtzüge, gewöhnlich solche, die über lange Strecken und über Anschlußbahnen liefen, umgezettelt, so daß ganz falsche Gepäckstücke am Bestimmungsort ankamen. Meist war dann schon eine längere Zeit verstrichen, ehe der Abgang solcher Stücke festgestellt werden konnte.

— **Fahrbegünstigungswesen.** Die Direktion der Eisenbahn Wien-Aspang hat den Beitritt der Schneebergbahn (ausschließlich der Zahnradstrecke) zum Fahrbegünstigungsverband österreichischer Verkehrsunternehmungen angemeldet.

— **Tagesschnellzug Wien-Salzburg-Innsbruck.** Seit 22. März d. J. verkehrt der Schnellzug Wien Westbahnhof ab 8 Uhr früh wieder täglich, ausgenommen Sonntag, bis Salzburg (Ankunft 2 Uhr 50 Minuten nachmittags) und jeden Montag, Mittwoch, Freitag bis Innsbruck (Ankunft 9 Uhr 55 Minuten abends); in der Gegenrichtung verkehrt gleichfalls seit 22. März wieder der Schnellzug Wien Westbahnhof an 9 Uhr 10 Minuten abends täglich, ausgenommen Sonntag, von Salzburg (Abfahrt 2 Uhr 35 Minuten nachmittags) und jeden Dienstag, Donnerstag, Sonnabend von Innsbruck (Abfahrt 7 Uhr 20 Minuten früh).

— **Staatlicher Lastkraftwagenverkehr.** Seit 24. März d. J. ist in der Strecke Payerbach-Schwarzau im Gebirge versuchsweise zunächst für die Dauer von drei Monaten der staatliche Lastkraftwagenverkehr in Verbindung mit Personen-, Reisegepäck- und Postbeförderung eröffnet worden.

— **Die Bedeutung des Fremdenverkehres für Wien.** Unter dem Vorsitze seines Präsidenten Oberkurators Steiner hielt dieser Tage der Landesverband für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich seine sehr stark besuchte Generalversammlung ab. In der Eröffnungsrede kennzeichnete der Vorsitzende die hohe Bedeutung des Fremdenverkehres für das gesamte Staatswesen und alle erwerbenden Stände. Der stetige Fortschritt des Fremdenverkehres, der derzeit schon 65 % der Friedenszahl erreicht, sei umsomehr zu begrüßen, als der Zustrom aus den neuen Nationalstaaten den untrüglichsten Beweis liefert, daß Wien nach wie vor der Mittelpunkt des Handelsverkehrs geblieben ist.

Der vom Generalsekretär Regierungsrat Gerenyi erstattete Jahresbericht weist auf die erhebliche Besserung der Verhältnisse im Eisenbahnverkehr und hinsichtlich der Unterbringung und Verpflegung der Fremden in den Hotels hin. Die in Wien amtlich gezählten 382000 Fremden, deren Jahresumsatz mit mehr als zwei Milliarden zu beziffern ist, bekunden die große Anziehungskraft der Stadt Wien.

— **Ing. Adam Weinberger †.** Am 5. Februar d. J. verschied das Vorstandsmitglied des österreichischen Vereins für Kälteindustrie, Ing. Adam Weinberger, der an dem Ausbau der Kälteindustrie in Österreich und auch im Auslande hervorragenden Anteil genommen hat. Eine große Anzahl von Kühlanlagen in Österreich, insbesondere auf den seit dem Jahre 1899 gebauten österreichischen Kriegsschiffen, wurden unter seiner Führung durch die Firma Bromovsky, Schulz & Sohr in Wien, in deren Diensten er stand, ausgeführt. Auch an den Kraftanlagen für die Tunnelbauten der Alpenbahnen, an den Anlagen der Entbenzinierungsanstalt in Drohobycz und an den Ölausrüstungsstationen für den Lokomotivbetrieb in Galizien hat Ing. Weinberger mitgearbeitet.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde: Der Titel eines Sektionschefs dem Direktor des Elektrisierungsamtes der österreichischen Staatsbahnen Ministerialrate Ing. Paul Dittes, der Titel eines Ministerialrates mit Nachsicht der Taxe dem mit dem Charakter der fünften Rangklasse bekleideten Sektionsrate Dr. Viktor Hiller sowie den Sektionsräten Dr. Viktor Kraus, Dr. Karl Hardt-Stremayr, Dr. jur. et phil. Arnold Minibeck, Dr. Josef Maschek, Viktor Zborowski, Dr. Josef Augste und Dr. Rudolf Feiler, sowie den Oberbauräten im Bundesministerium für Verkehrswesen Ing. Anton Kraupa, Ing. Stanislaus Husnik, Dr. Techn. Ing. Alfred Wirth, Ing. Alexander Wielemans, Ing. Viktor Schützenhofer, Ing. Leonhard Roesler und Ing. Moritz Prinz und schließlich der Titel eines Regierungsrates mit Nachsicht der Taxe dem Hilfsämteroberdirektor im Bundesministerium für Verkehrswesen Franz Kubinszky.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Verkehrsbeirat.** Die tschecho-slowakische Regierung hat nach österreichischem Vorbilde einen Verkehrsbeirat ins Leben gerufen, über den wir in dem „Allg. Tarif-Anzeiger“ folgende nähere Angaben finden. Es werden ein Zentral-Eisenbahnrat (Z. E. R.) und Direktionsbeiräte eingesetzt. Der Z. E. R. besteht aus 69 Mitgliedern, die auf die Dauer von fünf Jahren vom Eisenbahnminister ernannt werden. Die tschecho-slowakische Regierung behält sich auch die Ernennung von weiteren 12 Mitgliedern nach freiem Ermessen vor. Nicht nur selbständige Unternehmer, sondern auch Angestellte können vorgeschlagen und gewählt werden. Die Tätigkeit des Z. E. R. ist auf die Erstattung von Gutachten, Stellung von Anfragen oder Anträgen beschränkt, die Körperschaft hat somit keine beschließende Kraft. Die Mitglieder werden aus Handel, Industrie, Montanwesen, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft und für die Dauer der außerordentlichen Verhältnisse auch aus dem Gebiete des Volksernährungswesens entnommen. Sitzungen werden mindestens zweimal jährlich, im Frühjahr und Herbst abgehalten; die Beratungen sind nicht öffentlich. Für jedes Mitglied wird ein Ersatzmann ernannt. Die Arbeit findet in Sektionen und Ausschüssen statt. Ausschüsse können nur aus 15 Mitgliedern bestehen, eine Maßregel, die sehr klug ist, da bekanntlich in großen Ausschüssen keine rechte Arbeit geleistet wird. Die Verhandlungssprache ist die Staatssprache. In der Geschäftsordnung wird vorgesehen, in welcher Weise auf die sprachlichen Bedürfnisse der der Minderheit angehörigen Mitglieder Rücksicht genommen werden soll. Dem Z. E. R. sind zur Begutachtung vorzulegen: 1. Allgemeine Organisation der Eisenbahnen. 2. Grundzüge der Fahrpläne. 3. Grundsätze und Richtlinien für das Tarifwesen. 4. Wesentliche Änderungen der reglementarischen und allgemeinen Tarifbestimmungen. 5. Das Programm für den Ausbau neuer Linien.

Angelegenheiten örtlicher Natur werden an die Direktionseisenbahnräte verwiesen. In der Regel wird für den Bereich jeder Staatsbahndirektion ein Eisenbahndirektionsrat ernannt. Die Mandatsdauer ist fünf Jahre, die Zahl der Mitglieder hat mindestens 10, höchstens 20 zu betragen. Die Eisenbahndirektionsräte sind berufen, der zuständigen Direktion als Beirat für örtliche Angelegenheiten zu dienen; Tariffragen und allgemeine Fragen, welche die Interessen des einzelnen Bezirkes überschreiten, gehören dem Z. E. R. an. Auch die Direktionsräte sind mindestens zweimal im Jahre einzuberufen. Die Mitglieder des Verkehrsbeirates bekleiden ein Ehrenamt, das weder mit einem Titel noch mit Entlohnung oder Fahrtbegünstigung irgendwelcher Art verbunden ist.

— **Frankaturzwang für Kohle und minderwertige Brennstoffe.** Infolge des Kohlenmangels werden zurzeit auch viele schlechte Kohlen und minderwertige andere Brennstoffe mit der Eisenbahn befördert. Die Empfänger derartiger Sendungen verweigern vielfach deren Annahme. Bei einem öffentlichen Verkauf deckt der Verkaufserlös oft nicht die Fracht- sowie die sonstigen Unkosten der Eisenbahn. Für derartige Sendungen ist daher verfügt worden, daß in Zukunft unter Berufung auf die Bestimmungen im § 69 der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Frankierung zu fordern ist. Die Frankierung kann unterbleiben, wenn für den im Frachtbrief bezeichneten Versender auf der jeweiligen Versandstation ein Frachtstundungskonto besteht, dessen Höhe so bemessen ist, daß ein etwaiger Mindererlös aus dem Verkaufe einer solchen Sendung mit Sicherheit hieraus gedeckt werden kann. Kommt als Verlader und Absender eine Dienststelle der Eisenbahn in Frage, so finden die Bestimmungen über Frankaturzwang keine Anwendung.

— **Einführung der vierundzwanzigstündigen Bahnzeit.** Aus Prag wird uns gemeldet: Für den 1. Juni bereitet die tschechische Eisenbahnverwaltung einen neuen Fahrplan vor, in dem bereits die vierundzwanzigstündige Tageszeit von Mitternacht bis Mitternacht eingeführt wird.

Ungarn.

— **Die Frage der Grenzanschlüsse** beschäftigt derzeit in erster Reihe die ungarische Regierung, denn von den Vereinbarungen mit den Nachfolgestaaten hängt es in erster Linie ab, ob Ungarn imstande sein wird, einen verhältnismäßig geordneten Verkehr auf seinem verstümmelten Bahnnetz aufrechtzuerhalten. Verhandlungen in dieser Richtung wurden mit den Nachbarstaaten schon früher gepflogen; trotzdem es aber an gutem Willen nicht fehlt und Ungarn stets fernab von allen politischen Gründen auf Grund vernünftiger geschäftlicher Erwägungen ein Abkommen zu erzielen trachtete, stießen alle Bemühungen bei den Nachfolgestaaten auf Schwierigkeiten. Erst in jüngster Zeit bricht sich allmählich die Erkenntnis Bahn, daß es auch im Interesse der Nachfolgestaaten liegt, eine Vereinbarung über die Aufrechterhaltung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen in irgendeiner Form zu treffen. Man darf daher der Überzeugung Ausdruck geben, daß man trotz aller noch bestehenden Schwierigkeiten in nächster Zukunft zu einer stetigen gedeihlichen Fortentwicklung des ungarischen Staatsbahnnetzes gelangen wird.

— **Regelung der Zollaufgelder.** Nach langen Vorbereitungen erschien eine Regierungsverordnung, die an Stelle der bisherigen schematischen Zollaufschläge ein System der abgestuften Aufschläge einführt. Die Finanzverwaltung konnte sich hierbei auf die Höhe der Goldparität, wie auch auf das Beispiel Österreichs berufen, wo der Zollaufschlag letzthin schon allgemein auf 4900 % erhöht worden ist; ja für eine Reihe von Luxusartikeln (so auch für Kaffee und Tee) die Zollzahlung in Gold oder Edelvaluten angeordnet wurde. Bisher mußte in Ungarn für die eingeführten zollpflichtigen Waren ausnahmslos der zwanzigfache Betrag des im autonomen Zolltarif vom Jahre 1907 festgestellten und laut des Zollgesetzes eigentlich in Gold zu entrichtenden Zollsatzes bezahlt werden. Demgegenüber stellt das neue System für das Ausmaß des Aufgeldes vier Stufen auf, wobei die Interessen der Verbraucher, die gegenüber der sich unbedingt ergebenden Preisschwankungen Schutz beanspruchen durften, berücksichtigt werden. Auch wurden die Interessen jener Produzenten bedacht, die Hilfsstoffe, Halbfabrikate, Werkzeuge und Maschinen unter vorteilhaften Bedingungen aus dem Auslande zu beziehen wünschen, schließlich die Interessen jener Personen, die die genannten Waren hier erzeugen. Alle diese Rücksichten spiegeln sich im Aufbau des jetzigen Zollsystems wider. In die erste Stufe gehören Rohstoffe, wie Zelluloid, Paraffin, ferner die zur Weiterverarbeitung benötigten Halb-

fabrikate, wie Garne, Roheisen, Stabeisen, Maschinen, industrielle und landwirtschaftliche Geräte und manche Fertigwaren wie Heilmittel, Tafelglas, Druckpapier usw. Für diese Artikel wird der zwölffache Betrag des ursprünglichen Zollgeldes zu entrichten sein.

In die zweite Gruppe gehören die aus dem Gesichtspunkte des Massenbedarfs wichtigsten Gebrauchsartikel, wie gewöhnliche Baum- und Schafwollstoffe, Hüte, Wirkwaren, Sohlen- und Oberleder, Schuhe, gewöhnliche Porzellanwaren, Eisenwaren, gewöhnliche Seife usw. Für diese Waren wird der zwanzigfache Betrag des ursprünglichen Zolles zu entrichten sein.

In die dritte Gruppe fallen die aus dem Gesichtspunkte des Massenkonsums minder wesentlichen Waren, für die der fünfunddreißigfache Betrag des ursprünglichen Satzes zu entrichten ist. Hierher gehören unter anderen Seidenstoffe, Schirme, fertige Kleider, Spielwaren, Koffer, Möbel, Musikinstrumente, Luxusseife.

Schließlich wird für die in die vierte Gruppe eingereihten Artikel der siebenzigfache Betrag des ursprünglichen Zolles erhoben. Hierher gehören Orangen, Datteln, Ananas, Blumen, ausländische Weine, Liköre, Champagner, Backwerk, Marmelade, Spitzen, geschmückte Damenhüte, feine Galanteriewaren, Gramophone, Parfüms usw.

Gleichzeitig hat die Regierung einen großen Teil jener Zollaufhebungen außer Kraft gesetzt, die während des Krieges verfügt wurden. In Kraft blieb nur die Zollaufhebung für die wichtigsten Lebensmittel, wie Getreide, Vieh, Fett usw., ferner für die Petroleumarten und die nach dem autonomen Zolltarif zollpflichtigen Rohstoffe, wie Blei, Unschlitt usw.

— **Die Wirtschaftslage Ungarns** hat sich in letzter Zeit insofern gebessert, als durch die vom neuen Finanzminister angeregte Handelsfreiheit, die in Kraft getretenen Zolltarife und die auf die Regelung der Steuermaßnahmen bezüglichen Gesetzvorlagen der ungarische Kredit sich wesentlich gehoben hat. In ausgedehntem Umfange interessiert sich das ausländische Kapital für den Neuaufbau des ungarischen Wirtschaftslebens. Es entstanden binnen kurzer Zeit mehrere ausländische Handelskammern. Auch Deutschland zeigt ein eifriges Verständnis für Ungarn. Nachdem jetzt aus Deutschland die Kohlenzufuhr geregelt wurde, werden in allen Industriezweigen emsige Vorbereitungen zur Wiederaufnahme der Arbeit getroffen. Trotz der Verstümmelung des Landes und des Verlustes fruchtbarer Gebiete besteht Aussicht, daß Ungarn aus seiner blühenden Landwirtschaft einen Ausfuhrüberschuß erzielen kann und auf diese Weise seine frühere Stellung auf dem Weltmarkte behaupten wird.

— **Ausbesserung südslawischer Eisenbahnwagen und Lokomotiven in ungarischen Fabriken.** In dem ungarisch-südslawischen Syndikat, das im Auftrage des ungarischen Handelsministeriums zur Ausbesserung von Eisenbahnwagen und Lokomotiven gegründet wurde, haben die Maschinenfabrik der Königl. ungar. Staatsbahnen, die Ganz-Danubius-, Schlick-Nicholson- und Györer Wagenfabrik Anteil. Die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen hat mit der südslawischen Regierung einen Vertrag über die Ausbesserung von 400 südslawischen Lokomotiven abgeschlossen, während die übrigen, oben genannten Fabriken sich entschlossen haben, 500 Personen- und 2000 Güterwagen auszubessern. Da die Beschaffung der notwendigen Materialien für die Maschinenfabrik der Staatsbahnen mit erheblichen Hindernissen verbunden ist, hat sich die Güterverkehrs-Aktien-Gesellschaft verpflichtet, den Materialienbedarf für die Maschinenfabrik der Staatsbahnen zu sichern. Zu diesem Zwecke hat die Gesellschaft eine besondere Abteilung gegründet, die mit der Biedermannschen Firma in Verbindung getreten ist.

— **Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.** Im Zusammenhang mit dem am 1. Februar d. J. eingeführten österreichisch-adriatischen Gütertarif werden derzeit mit der italienischen Regierung Beratungen gepflogen, um für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Triest einerseits und Ungarn anderseits direkte Frachtsätze einzuführen.

— **Rechtsspruch über die innerhalb einer festgesetzten Frist zu erledigenden Parteireklamationen.** Im Sinne eines von der königlich ungarischen Kurie gefällten Urteils kann die Eisenbahnverwaltung nicht dazu verpflichtet werden, die von der Partei eingereichten Reklamationen innerhalb einer bestimmten Frist zu erledigen; ferner ist sie nicht verpflichtet, die Partei zur Ergänzung der mangelhaft eingereichten Eingaben aufzufordern.

— **Drahtloser Telegraphenverkehr.** Laut Bestimmungen der im Juli 1920 abgehaltenen Verkehrskonferenz ist die drahtlose Telegraphie als ergänzender Bestandteil der Drahttelegraphenleitung zu betrachten. Die ungarische Postdirektion verwendet die drahtlose Telegraphie zur Abwicklung des Telegraphenverkehrs in zunehmendem Maße, hauptsächlich mit Deutschland, Frankreich, England, Spanien, Italien und durch deren Vermittlung mit anderen europäischen Ländern, ja sogar mit Amerika. Die Postdirektion entscheidet darüber, ob die aufgegebenen Telegramme auf der Drahtleitung oder durch drahtlose Telegraphie weiterbefördert werden sollen. Da der Aufgeber Bedenken hegen könnte, daß seine Telegramme auch von Fremden gehört werden könnten, was ja bei der drahtlosen Telegraphie immerhin möglich ist, steht es ihm frei, darüber zu bestimmen, daß seine Telegramme unter allen Umständen mittels Drahtleitung weiterbefördert werden. In diesem Falle ist auf dem Telegrammformular in der Spalte: „Amtliche Bemerkungen“ die Bezeichnung „fil“ einzutragen. Für diese Bezeichnung wird keine Gebühr erhoben; sie wird von allen Ämtern bis zur Bestimmungsstation weitergegeben.

— **Zufuhr von preußischer Kohle.** Bekanntlich wird von der Entente die jeweilige Kohlenmenge festgesetzt, die allmonatlich für Ungarn vom Auslande zu liefern ist. Über die preußische Kohlenmenge hat sich Kohlenregierungskommissar Rau folgendermaßen geäußert: Im Monat März erhielt Ungarn von der Entente 2000 Wagen Kohlen, also dieselbe Menge, die im Monat Februar geliefert wurde. Für die Fabriken wird auf alle Fälle eine größere Menge Kohle zur Verfügung gestellt als im vorigen Monat, weil für den Hausbrand jetzt voraussichtlich weniger Kohle genügt. Die Kohlenpreise waren in diesem Monat niedriger, weil die Mark- und Sokolvaluta derzeit wesentlich gesunken ist. Der Preissturz der ausländischen Geldwährung wird sich in diesem Monat noch nicht in vollem Maße fühlbar machen, trotzdem wird der Preis der Kohle für den Doppelzentner um 40—50 K billiger sein. Wenn die Valuta sich in diesem Monat weiter verbessert, werden die Kohlenpreise erheblich sinken.

— **Die Frage des freien Verkehrs** beschäftigte jüngst den Landesverein der ungarischen Fabrikindustriellen. Finanzminister v. Hegedus hatte bereits in dieser Frage in der Nationalversammlung Stellung genommen, indem er erklärte, daß er ein Anhänger des freien Handels und Verkehrs sei. Vorsitzender Dr. Chorin trat für den freien Binnenverkehr ein, während der Außenhandel seines Erachtens durch Zölle geschützt werden müsse. Hinsichtlich des Verkehrs mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen sei besondere Vorsicht am Platze. Die plötzliche Steigerung des Kurses der ungarischen Kronen sei für die Industrie von großem Nachteil, da auf diese Weise Auslandswaren eher gekauft werden könnten. Die Erörterung dieser für das ungarische Wirtschaftsleben hochwichtigen Frage wird demnächst fortgesetzt werden.

— **Verpachtung des Fernsprechnetzes und der drahtlosen Telegraphenanlagen.** Abgeordneter Karl Ereki richtete in der Nationalversammlung an den Handelsminister eine Anfrage, ob sich das Gerücht, wonach die Regierung das Telephonnetz und die drahtlosen Telegraphenanlagen an eine englische Unternehmung zu verpachten beabsichtige, der Tatsache entspricht. Eine Antwort wurde noch nicht erteilt.

— **Neue Kohlenbergwerke im Arader Komitat.** In Gurahoncz (Arader Komitat) wurden in einer Tiefe von 62 m Kohlenfunde gemacht. Nach dem Gutachten ungarischer Geologen handelt es sich um eine vorzügliche Kohle. Die Förderung wurde bereits in Angriff genommen.

— **Amerikanische Wolle für Witwen von Eisenbahnbeamten.** Nach einer Mitteilung der Staatsbahndirektion erhalten die in Budapest und Umgebung wohnenden Witwen von Eisenbahnangestellten, deren Witwengeld 5000 Kr. nicht überschreitet, von der amerikanischen Mission gespendete Wolle.

— **Königlich Ungarische Seeschiffahrts-A.-G. „Adria“.** Eine Gruppe von Triester und Fiumaner Schiffahrtsunternehmungen, die über einen Teil von „Adria“-Aktien verfügte, hat unter Leitung der Cosulich Società Triestina di Navigazione mit der Pester Ungarischen Commerzialbank ein Übereinkommen geschlossen, laut welchem die überwiegende Mehrheit der „Adria“-Aktien in den Besitz der italienischen Gruppe gelangt ist. Die Gesellschaft wird — ihre Organisation beibehaltend — mit ihrer bisherigen Leitung mit dem Sitze in Fiume weiter tätig sein.

— **Personalnachrichten.** Josef Katona, Stellvertreter des Kohlenregierungskommissars Hofrat Gottlieb v. Rau, ist aus diesem Dienst ausgeschieden.

Niederlande.

— **Hollands Entscheidung in der Rheinfrage.** Bekanntlich hat Holland bisher die auf den Rhein bezüglichen Bestimmungen im Friedensvertrag nicht anerkannt, und es hat auch an die letztjährige erste Tagung der neuen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt keine Delegierten entsandt. Die holländische Regierung, die im letzten Jahre in einem Orangebuch an die Generalstaaten ihren Standpunkt festgelegt hat, hatte sofort nach Abschluß des Friedensvertrages sich bereit erklärt, gemäß Art. 354 des Friedensvertrages mit den alliierten Mächten in Unterhandlungen einzutreten, die sodann am 20. März 1920 in Angriff genommen wurden. In den letzten Tagen ist nun endlich eine Einigung zwischen den Verhandelnden zustande gekommen. Das bezügliche Protokoll ist vom 21. Januar 1921 datiert, und es verbreitet sich über die 8 Punkte, in denen sich nun Holland unter Vorbehalt der Ratifikation durch das Parlament mit den Vertretern Frankreichs, Belgiens, Englands und Italiens geeinigt hat. Auf Grund der Ergebnisse der nun beendigten Verhandlungen hat die holländische Regierung soeben einen Gesetzentwurf dem Parlament vorgelegt, in welchem sie um die Ermächtigung nachsucht zur Zustimmung zu den Artikeln 65, 354—356 und 358—362 des Friedensvertrages. Das Ergebnis der Verhandlungen wird im erwähnten Gesetzentwurf folgendermaßen dargelegt:

1. Die Bestimmungen der Ergänzungsakte vom 18. September 1895 und das Übereinkommen vom 4. Juni 1898 werden in gleichem Maße wie die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 auf die Rheinschiffahrt angewendet.
2. Am Zustandekommen des in Art. 338 und 354 des Friedensvertrages vorgesehenen „Allgemeinen Übereinkommens betr. die Freiheit des Verkehrs und des Transits" wird Holland in gleicher Weise mitwirken wie die übrigen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen alliierten und assoziierten Mächte.
3. Die beiden im Friedensvertrag vorgesehenen Vertreter Hollands in der Zentralkommission werden befugt, noch einen weiteren holländischen Vertreter mit den gleichen Kompetenzen beizuziehen.
4. Die Bestimmungen des Art. 356 des Friedensvertrages dürfen nicht so ausgelegt werden, daß sie die territoriale Ausdehnung der Zuständigkeit der Zentralkommission und die von ihr erlassenen Reglemente beeinträchtigen.
5. Die in Art. 358 vorgesehenen Arbeiten zu Wasserentnahmen aus dem Rhein zu Zwecken der Bewässerung und der Speisung von Kanälen dürfen nur mit Genehmigung der Zentralkommission ausgeführt werden, und was die Kanäle anbelangt, so darf es sich nur um Seitenkanäle handeln.
6. Der Art. 359 des Friedensvertrages soll in keiner Weise die Frage präjuzidieren, ob ein Staat seine Delegierten bereits ernannt hat oder nicht.
7. Art. 361 räumt Belgien das Recht ein auf Erstellung eines Großschiffahrtsweges vom Rheine zur Maas, der niederländisches Gebiet durchschneidet, und der unter dieselbe Verwaltungsordnung wie der Rhein selbst zu treten hat. Gegen die Legung des Kanals durch holländisches Gebiet hat die Regierung nichts einzuwenden, aber mit den anderen Bestimmungen des Artikels erklärt sich Holland nur einverstanden, wenn sie ausschließlich auf den auf deutschem Gebiet liegenden Teil des Kanals Anwendung finden.
8. Für Art. 362, der von der Ausdehnung der Zuständigkeit der Zentralkommission auf die Mosel und den Rhein oberhalb Basel sowie auf etwaige Seitenkanäle und andere Wasserstraßen spricht, hat sich die holländische Regierung ausbedungen, daß die Ausdehnung der Zuständigkeit auf neue Wasserstraßen in Holland nur mit Ermächtigung der Niederlande vor sich gehen kann.

Uebrige europäische Länder.

— **Notstandsmaßnahmen bei schwedischen Bahnen.** In einem Schreiben an den Verkehrsminister hat die Eisenbahndirektion es als wünschenswert und angebracht bezeichnet, mit Rücksicht auf die herrschende Arbeitslosigkeit im laufenden Jahre so schnell wie möglich Mittel zu erhalten, teils um Arbeiten in Gang zu setzen, die schon früher beantragt, aber nicht bewilligt wurden, teils um bereits begonnene Arbeiten schneller ausführen zu können, als dies mit den jetzt verfügbaren Mitteln möglich sei. So wird für die Staatsbahn Forsmo-Hoting für das laufende Jahr vorschußweise weiter 1 Million Kronen verlangt zu den schon für 1921 genehmigten 2 600 000 Kronen. Es folgt weiter eine ganze Reihe von Arbeiten, wie der Umbau des Bahnhofes in Storvik, für den die Genehmigung von 550 000 statt 200 000 Kr. beantragt wird. Dieses Mehr würde 10 000 Tagwerke ergeben. Im ganzen hatte die Direktion 8 954 000 Kr. beantragt; genehmigt wurden aber nur 6 200 000 Kr. Die Minderung bedeutet 111 500 Tagwerke. Für Hällnäs-Stensele hatte der Reichstag nur 2 000 000 Kr. statt der beantragten 3 000 000 Kr. genehmigt. Die Minderung entspricht 50 000 Tagwerken. Wenn die Mittel für das laufende Jahr genehmigt werden, so würde der Anschlag für 1922 um den entsprechenden Betrag gemindert werden.

Auch der schwedische Eisenbahnerverband hat sich an den Verkehrsminister gewendet und auf die Vermehrung der Arbeitslosen hingewiesen, die durch die Entlassungen von Staatsbahnpersonal hervorgerufen wird. Er beantragt, schleunigst alle vorbeugenden Maßnahmen zu ergreifen, vor allem dadurch, daß beschlossene Wohnungsbauten, kleinere Bau- und Unterhaltungsarbeiten nicht auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden, und daß schon genehmigte Geldmittel der Eisenbahndirektion schleunigst zur Verfügung gestellt werden. Die Eisenbahndirektion habe bisher von den ungefähr 8,5 Millionen, die ihr von dem großen Wohnungsbauanschlag für Verkehrszwecke zukämen, erst 3,6 Millionen erhalten und zwar infolge des Vorbehaltes, daß der Staat erst noch die Plätze, welche für die Wohnungsbauten in Frage kommen, überprüfen müsse. Der Eisenbahnerverband glaubt bei den jetzigen Verhältnissen ein Abgehen von diesem Grundsatz anregen zu sollen, so daß für entlassene Bedienstete unmittelbar Arbeit geschaffen werden könne. Die weiter berührten kleineren Unterhaltungs- und Neubauarbeiten sind solche, die wegen Einschränkung schon bewilligter Anschläge nicht in Gang kamen. Auch sie sollten schleunigst in Angriff genommen werden, um der weitreichenden Arbeitslosigkeit entgegenzuwirken und zu verhindern, daß die Zahl der beschäftigungslosen Industriearbeiter noch durch Personal vermehrt werde, das von der Staatsbahn verabschiedet wird.

Generaldirektor Granholm hat dem Verkehrsminister einerseits über die Personaleinziehungen bei den Staatsbahnen im Jahre 1920 Bericht erstattet, andererseits über die infolge der plötzlich um Jahresschluß eingetretenen Verkehrsabnahme vorgenommenen und vorbereiteten Entlassungen im Januar und Februar laufenden Jahres. Aus diesem Berichte geht hervor, daß die Gesamtminderung im Jahre 1920 bei der Bahnabteilung 237, bei der Maschinenabteilung 329, Vorratsabteilung 10, Verkehrsabteilung 768 und bei den Hauptwerkstätten 324 Mann, zusammen 1668 Mann, ausmacht. Die im Januar und Februar d. J. vorgenommenen und beschlossenen Entlassungen sind für die genannten Abteilungen in gleicher Folge 221, 238, 27, 484, 21 Mann, zusammen 991 Mann. — Weiter steht bei der Verkehrsabteilung noch die Entlassung von 214 Mann in Frage.

Bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage haben sämtliche Privatbahngesellschaften mit im Laufe befindlichen Eisenbahnbauten große Schwierigkeiten. Die Wege- und Wasserbaudirektion bezeichnet es in einem Bericht an die Regierung als eine öffentliche Aufgabe, sämtliche Eisenbahnbauten soweit als möglich durch Eingreifen des Staates fertigzustellen, sofern sich hierfür geeignete Voraussetzungen finden. Der Bericht schließt mit der Anregung, es möchten beim Reichstage weitere Staatsmittel aus dem allgemeinen Eisenbahnanleihefonds beantragt werden zur Fertigstellung der Eisenbahn Brittstorp-Säysjöström-Älghult. Würde dieser Anregung Folge geleistet, so würde die der Eisenbahn gewährte Anleihe sich auf 1 100 000 Kr. belaufen.

Die Schwierigkeiten, welche der wirtschaftliche Niedergang den im Laufe befindlichen Privateisenbahnbauten verursachte, hat die Wege- und Wasserbaudierktion weiter veranlaßt, der Direktion sehr weitgehende Erleichterungen in den aufgestellten Konzessionsbedingungen vorzuschlagen. Die Direktion trägt sonach kein Bedenken, bei gewissen Eisenbahnunternehmungen der Regierung vorzuschlagen, die Fortsetzung der Arbeiten und den Ausbau der Eisenbahnen zunächst nur für den Güterverkehr zu erlauben, auch wo die betreffende Eisenbahngesellschaft nicht über entsprechendes Kapital verfügt. Es könnte auch in Frage kommen, zur nächsten Fortsetzung der Arbeiten die Mittel zu verwenden, die sonst hinterlegt würden. Diese Hinterlegungen haben, wie die Direktion sagt, den Konzessionen gemäß ausschließlich die Eigenschaft, von Bürgschaften, die verfallen, wenn der Konzessionsinhaber nicht zur vorgeschriebenen Zeit die Bahn vollendet und eröffnet. Da alles geschehen müsse, um die im Gange befindlichen Eisenbahnbauten zu vollenden, so schlägt die Wege- und Wasserbaudirektion vor, daß die Hinterlegung nicht unbedingt in Geld oder Wertpapieren erfolgen müsse, sondern daß dafür eine Bürgschaftserklärung der Hauptbeteiligten des Eisenbahnunternehmens vorgenommen werden möge.

Der Bericht der Privateisenbahnen bis Oktober 1920 liegt nunmehr vor. Die Einnahmen für Januar bis Oktober 1920 betrugen 234,26 Millionen, die Ausgaben 212,98 Millionen, der Überschuß also 21,28 Millionen Kronen. Bei den Staatsbahnen

sind die betreffenden Zahlen für den gleichen Zeitraum 283,07, 257,94 und 25,13 Millionen Kronen. Im Jahre 1919 hatten die Privatbahnen für die gleiche Zeit Januar bis Oktober 9,11 Millionen Kronen Überschuß, während die Staatsbahnen 11,89 Millionen Fehlbetrag hatten. Der Abschluß der Staatsbahnen für 1920 weist 343,0 Millionen Einnahmen und 313,4 Millionen Ausgaben, also 29,6 Millionen Kronen Überschuß aus (gegen 11,1 Millionen Kronen Verlust im Jahre 1919). Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß die Staatsbahnen einen auf Grund der erhöhten Betriebskosten verlangten Ersatz für Militärtransporte und für die Post über die längst bestehende Taxe hinaus nicht erhalten haben. Andernfalls hätten die Staatsbahnen zusammen 4 Millionen Kronen erhalten. Dr. S.

— **Betriebskosten sparende Neuerungen bei den schwedischen Staatsbahnen.** Um die Betriebskosten abzumindern, leitete die Eisenbahndirektion Ende 1919 Versuche ein, in größerem Umfange kleinere Wagenladungssendungen „zuzuladen“, d. h. ein und denselben Wagen für 2 oder 3 Wagenladungen von 3 bis 7 t zu verwenden. Diese Versuche sind recht gut ausgefallen. So wurden in den vier Monaten September bis Dezember 1919 rund 1 468 000 Wagenkilometer gewonnen, aber schon nach einjähriger Einführung, d. h. für die gleichen Monate des Jahres 1920, erreichte die Zahl nahezu das Doppelte, nämlich 2 730 000 Wagenkilometer. Das Ergebnis für das ganze Jahr ist 7 639 000 ersparte Wagenkilometer; es entspricht dies ungefähr einer Ausgabenverminderung von gering gerechnet 2½ Millionen Kronen. Dr. S.

— **Die Lage der englischen Eisenbahnen und die Börse.** Die wirtschaftliche Lage der englischen Eisenbahnen ist zurzeit höchst ungünstig. Die Ausgaben, an erster Stelle die Löhne, haben stark zugenommen, die Einnahmen sind ihnen trotz erheblicher Tariferhöhungen nicht gefolgt, und so sind denn an Stelle der früher selbstverständlichen Überschüsse ebenso selbstverständlich Fehlbeträge getreten. Bei der augenblicklichen Lage müssen diese von der Regierung gedeckt werden, die den Eisenbahnen als Entschädigung für die unentgeltlich geleisteten Kriegstransporte für die Dividende des letzten Vorkriegsjahres aufkommt. Am 15. August d. J. hört aber diese Gewährleistung auf, und die Aktionäre sowie die Börse, die bis jetzt die Lage mit verhältnismäßiger Ruhe beurteilt haben, fangen an, sich stark zu beunruhigen. Die Folge davon ist, daß die Eisenbahnwerte an der Börse geradezu täglich um 1 bis 2 Punkte im Werte gefallen sind. Das hat sich namentlich im Februar bemerkbar gemacht. Schuld daran sind jedenfalls die Hauptversammlungen der Eisenbahngesellschaften gewesen, die um jene Zeit stattfanden und in denen die Vorsitzenden die gute Gelegenheit benutzt haben, bewegliche Klagen über die mißliche Lage ihrer Gesellschaften anzustimmen, um so die Aktionäre und damit die öffentliche Meinung in dem Sinne zu beeinflussen, daß die Regierung auch weiterhin die Eisenbahnen mit Geld unterstützen soll. Die Preise der englischen Eisenbahnaktien waren soweit herabgegangen, daß die Dividenden des Jahres 1920 eine Verzinsung mit 12 bis 15 % bedeuteten, so daß, selbst wenn die neue Dividende auf die Hälfte gesunken wäre, immer noch eine angemessene Verzinsung vorläge. Anfang März hat sich plötzlich ein Umschwung an der Börse bemerkbar gemacht. Die Preise der Eisenbahnpapiere sind wieder in die Höhe gegangen. Wodurch das Vertrauen der Börse in die Eisenbahngesellschaften wiederhergestellt worden ist, ist, wie viele Vorgänge auf dem Geldmarkt, nicht vollständig klar. In einer Rede im Unterhaus hat der Verkehrsminister erklärt, daß die Regierung den Ansprüchen der Eisenbahngesellschaften volle Gerechtigkeit widerfahren lassen werde; er sei bereit, über diese Ansprüche mit einem bevollmächtigten Vertreter der Eisenbahngesellschaften zu verhandeln. Daraus wird geschlossen, daß ein Vergleich, der beide Teile befriedigt, in Aussicht steht. Viel zur Beruhigung beigetragen hat anscheinend auch eine Entscheidung des Eisenbahn- und Kanalausschusses, der höchsten Instanz in wirtschaftlichen Eisenbahnangelegenheiten. Die Regierung hatte den Nordbritischen Eisenbahnen einen Betrag von 430 000 Pfd. Sterl. vorenthalten, den sie ihr aus der erwähnten Gewährleistung der Dividende schuldete. Die Gründe hierfür gehen aus den Zeitungsberichten nicht ganz klar hervor; anscheinend machte die Regierung geltend, die Eisenbahngesellschaft habe zu hohe Aufwendungen für die Unterhaltung ihrer Betriebsmittel gemacht und sei dazu dadurch veranlaßt worden, daß sie diese Ausgaben jetzt auf die Regierung abwälzen könne, während sie sie später selbst tragen müsse. Die Eisenbahngesellschaft wendete demgegenüber ein, daß die Regierung sie selbst aufgefordert habe, die Rückstände in der Unterhaltung aufzuarbeiten, selbst wenn sie dazu bei Unzulänglichkeit ihrer Werkstätten Hilfe von außen in Anspruch nehmen müsse, was natürlich mit höheren Kosten verknüpft ist. Der Eisenbahn- und Kanalausschuß hat der Nordbritischen Eisenbahn den Betrag von 430 000 Pfd. Sterl. unter dem Vorbehalt zugesprochen, daß sie ihn zurückzahlen müsse, wenn die nähere Untersuchung ergäbe, daß er zu hoch war. Trotz dieses Vorbehalts hat die Entscheidung beruhigend auf die Aktionäre und die Börse gewirkt, die durch die Weigerung der Regierung, ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, sehr erschreckt worden waren.

Englische Eisenbahnkreise blicken mit einer gewissen Besorgnis, aber nicht hoffnungslos in die Zukunft. Die hohen Löhne und die Kohlenpreise machen einen wirtschaftlichen Eisenbahnbetrieb geradezu unmöglich, aber man nimmt an, daß beide jetzt einen Höchststand erreicht haben. Wenn die Preise fallen — und man glaubt augenscheinlich, daß das bald eintreten wird —, werden die jetzigen hohen Tarife die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes natürlich günstig beeinflussen.

Fremde Erdteile.

— **Aus der belgischen Kongokolonie.** Der Postdampfer „Anversville“, der am 7. Februar d. J. mit 130 Reisenden vollbeladen, unter anderem mit einer Goldladung von 180 kg, aus dem belgischen Kongo in Antwerpen eintraf, brachte wichtige Nachrichten aus Afrika mit. Einem Bericht hierüber im „L'Etoile Belge“ vom 8. Februar d. J. entnehmen wir nachstehende Mitteilungen:

In Sankuru ist der Steueraufstand, der Anfang vorigen Jahres begonnen hat, im Wachsen begriffen. Der Aufstand beruht darauf, daß die Aufständischen sich der Entrichtung der Steuer entziehen wollen; sie sind es, wie sie erklären, müde, die Forderungen des Fiskus zu erfüllen. Der Aufstand hat sich auf das Gebiet von Kali und Loto ausgedehnt und droht auf die Bevölkerung der Gebiete von Lodga überzugreifen. Die Empörer gehören zum Stamme der Bassango-Meno, die den Bezirk des Äquator, des Sees Leopold II, und den Norden bewohnen. Im März 1920 wurde eine militärische Unternehmung unter Major Yoole dorthin gerichtet. Über 30 Kämpfe haben bereits stattgefunden, bei denen viele Aufrührer getötet wurden. Auf belgischer Seite gab es keine Toten, doch wurden viele Soldaten durch die Pfeilspitzen verwundet, die die Eingeborenen in den Boden stecken, um dadurch den Vormarsch der Truppen aufzuhalten.

In Leopoldville herrscht große Wohnungsnot, so daß Reisende sogar im Gouvernementsgefängnis untergebracht werden mußten. Kinchassa entwickelt sich außerordentlich rasch. Die Grundstückspreise zeigen eine fabelhafte Höhe, 150 bis 200 Fr. für 1 qm. Für ältere Bauten verlangt man Preise von 500 bis 800 000 Fr. Man befürchtet aber, daß nach den sieben fetten Jahren sieben magere Jahre folgen werden.

Die Gesellschaft der Ober-Kongobahnen läßt in Stanleyville einen gewaltigen mehrgeschossigen Speicher von 188 m Länge herstellen, der sich seiner Vollendung nähert. Die Gesellschaft verfügt dann über 3000 qm Lagerfläche. In Ponthierville bestehen zwei große Magazine und in Kambu ist soeben ein neuer Speicher vollendet worden. In Kongolo sind drei große Speicher und in Kabalo ein Magazin von 60 zu 21 m fertiggestellt. In Albertville am Tanganjikasee ist ein Hafendamm von über 200 m Länge in Ausführung.

Ein schwerer Eisenbahnunfall hat sich auf der Linie Matadi-Leopoldville, an der Brücke von Bondene, bei Kilometer 17, zugetragen: die Lokomotive des Zuges und 4 Wagen stürzten um und fielen den Abhang hinunter. Unter den Trümmern wurden 9 Schwarze getötet und 12 verletzt. Der Unfall hatte eine Betriebsunterbrechung von 2 Tagen zur Folge.

Im Uellebezirk wird eine Kraftwagenstraße von Bambili nach Niangora gebaut; 15 km sind bereits fertiggestellt. In Butd hat man eine Funkspruchstelle errichtet. B.

Rechtspflege.

— **Die Kostbarkeitsfrage bei der Ausfuhr. Eine Kiste mit Damenmänteln als Kostbarkeit im Sinne des Eisenbahnfrachtrechts.** Im September 1918 sandte die Firma L. in Berlin durch die Speditionsfirma J. & V. eine Kiste mit drei Damenmänteln im Werte von 9620 ℳ als Eilgut mit der Bahn nach Budapest. Bei Ankunft der Kiste fehlten zwei Mäntel im Werte von 6700 ℳ. Die Frankfurter Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft hat den Schaden vergütet und erhebt aus abgetretenen Rechten Schadensersatzansprüche gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus. Ihre Klage ist sowohl vom Landgericht wie vom Kammergericht zu Berlin

abgewiesen worden, weil die Mäntel nicht unter den für „Kostbarkeiten" vorgeschriebenen Verfrachtungsbedingungen zur Versendung gekommen waren. Das Reichsgericht hat im selben Sinne entschieden aus folgenden Entscheidungsgründen: „Nach Art 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in Verbindung mit § 1 Absatz 2 Nr. 2 der Ausführungsbestimmungen hierzu sind Güter, die als Kostbarkeiten anzusehen sind, nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen, und zwar sind die Bedingungen von den einzelnen Bahnverwaltungen festzustellen. Nach Art. 4 des Übereinkommens § 1 Absatz 2 Nr. 2 sowie nach der Ausführungsbestimmung III zu § 54 EVO. muß bei solchen Gütern der Inhalt der Stücke und der Wert, der den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, auf der Eisenbahn-Paketadresse angegeben werden. Dies ist im vorliegenden Falle nicht geschehen. Nach Art 43 I des Übereinkommens ist jede Haftung der Bahn aus dem Frachtvertrage ausgeschlossen, wenn Gegenstände, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter unrichtiger oder unter ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben sind. Der Berufungsrichter gelangt nun zu dem Ergebnis, daß die hier fragliche Kiste, welche ein Gewicht von Brutto 30 kg enthielt, und in der sich drei Mäntel im Werte von 9620 ℳ befunden haben sollen, als Kostbarkeit im Sinne des Frachtrechts anzusehen ist. Bei dem Begriff der Kostbarkeit ist das Gericht von richtigen Grundsätzen ausgegangen; es kommt auf das Kilogramm Brutto ein Wertbetrag von 320 ℳ. Den Umfang der Kiste stellt der Berufungsrichter allerdings nicht genau fest, aber seine Annahme, daß ihr Umfang mit Rücksicht auf das geringe Gewicht und dem aus drei Mänteln bestehenden Inhalt der Kiste kein erheblicher gewesen sein könne, ist rechtlich nicht zu beanstanden, wie denn auch von der Klägerin Rügen in dieser Beziehung nicht erhoben werden. Auch darin ist kein Rechtsverstoß enthalten, wenn der Berufungsrichter bei der hier fraglichen Sendung ein Mißverhältnis im Werte im Vergleich zu anderen Frachtgütern gleichen Gewichts und gleichen Umfangs erblickt. Auf die wirtschaftlichen Gründe, auf die die besondere Preissteigerung gerade der hier fraglichen Güter zurückzuführen ist, kommt es nicht an, vielmehr können Güter, die im Vergleich zu anderen Gütern aus irgendwelchen Gründen ungewöhnlich im Preise gestiegen sind, hierdurch sehr wohl zu Kostbarkeiten werden. (Aktenzeichen: I. 265/20. — 5. 2. 21.) K. M.-L.

— **Das vorzeitige Einsteigen in Anhängewagen in Ruhestellung.** Der Kläger ist auf der elektrisch betriebenen preußischen Staatsbahn in Rückershausen schwer verunglückt. Er war in einen in Ruhe stehenden Anhängewagen eingestiegen. Als der Wagen angehängt werden sollte, stieß der Triebwagen, dessen Luftbremse kurz zuvor geplatzt war, so heftig auf den Anhängewagen, daß der in einem Abteil sitzende Kläger mit dem Kopf gegen die ihm gegenüber befindliche Wand geschleudert wurde und eine Gehirnerschütterung erlitt. Seine auf das Reichshaftpflichtgesetz gestützte Schadenersatzklage ist vom Landgericht Frankfurt a. M. im vollen Umfange anerkannt worden. Das Oberlandesgericht Frankfurt zieht jedoch das eigene Verschulden des Klägers in Erwägung, da ihm hätte bekannt sein müsen, daß das Einsteigen in die in Ruhe stehenden Wagen verboten ist. Es macht deshalb ein Viertel des Anspruchs von dem Eide des Klägers abhängig, daß er von dem Verbot des vorzeitigen Einsteigens in den Anhängewagen nichts gewußt habe. Die gegen dieses Urteil eingelegte Revision des beklagten Eisenbahnfiskus ist vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen worden: Eine Warnung des Klägers durch die Eisenbahnbeamten hat nach der Annahme des angefochtenen Urteils nicht stattgefunden. Ob die in dem Berufungsurteil angeführten Bahnbeamten „vertretungsberechtigt" waren, kommt nicht in Frage; denn der Beklagte ist nur aus dem Reichshaftpflichtgesetz, nicht wegen unerlaubter Handlung oder wegen Verletzung einer Vertragspflicht verurteilt. Das Verschulden der Beamten, von dem das Urteil spricht, kommt nur insoweit in Betracht, als es die Betriebsgefahr erhöht und das eigene Verschulden des Klägers — sofern er das Einsteigeverbot gekannt hat — vermindert haben soll. Gegen diese Auffassung des Berufungsgerichts sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben. Die Kenntnis des Einsteigeverbots mußte an Wirkung verlieren, wenn der Kläger sah, wie andere Fahrgäste, z. B. der Zeuge W., unbeanstandet in den unmittelbar vor dem Empfangsgebäude haltenden Anhängewagen einstiegen. Als einen die Betriebsgefahr erhöhenden Umstand konnte der Vorderrichter neben der Unterlassung ausreichender Vorkehrungen gegen das vorzeitige Einsteigen auch das Platzen der Luftbremse des Triebwagens heranziehen. War mit der Handbremse allein ein vorsichtiges Heranfahren an den Anhängewagen nicht möglich, dann bestand die erhöhte Pflicht, die bereits eingestiegenen Reisenden zu warnen und sie zum Aussteigen zu veranlassen. Die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Kläger auch bei Kenntnis des Einsteigeverbots und trotz der Warnung des vor ihm eingestiegenen Reisenden W. nur mit den gewöhnlichen beim Rangieren vorkommenden Stößen und Erschütterungen zu rechnen brauchte, ist rechtlich nicht zu beanstanden. (Aktenzeichen: VI. 478/20. — 3. 2. 21.) K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung der Strecken der Neuhaldensleber Eisenbahn von den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der Neuhaldensleber Eisenbahn sind den Vereinsbahnstrecken der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin vom 1. April 1921 abzurechnen, weil die Bahn von diesem Tage an in eigenen Betrieb übergeht.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. April 1921 ab erhält der an der Strecke Sonneberg-Eisfeld gelegene Haltepunkt Bettelhecken die Bezeichnung „Sonneberg (Thür.) West".

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Allendorf-Berleburg gelegene Bahnhof 4. Klasse Schwarzenau Westf. erhält ab 1. April 1921 die Bezeichnung Schwarzenau (Eder).

Österreichische Staatsbahndirektion Wien West. Die Bezeichnung der Güterabfertigungsstelle „Lagerhaus S. u. W. Hoffmann (Wien D. U. B.)" ist in „Wien Speicher Zwischenbrücken" abgeändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 88 vom 21. März 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen und an die Direktion der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft, betreffend Anschluß der Neuhaldensleber Eisenbahn an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als selbständige Verwaltung (abgesandt am 24. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen des Bahngebiets.

Ruppiner Eisenbahn Aktien-Gesellschaft. Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft erwirbt mit dem 24. März d. J. die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Ruppiner Eisenbahn umfaßt sonach die Nebenbahnstrecken von Kremmen über Neuruppin-Wittstock nach Meyenburg, von Neustadt (Dosse) über Neuruppin-Herzberg nach Löwenberg (Mark) und von Herzberg (Mark) über Lindow nach Rheinsberg (Mark) in einer Gesamtausdehnung von 171 Kilometern.

Die das Geschäftsjahr 1920 noch betreffenden Angelegenheiten der Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft werden für Rechnung der letzteren durch die Ruppiner Eisenbahn erledigt werden.

Die Gesamtverwaltung, einschließlich des Verkehrsbüros, der Verkehrskontrolle und der Hauptkasse, hat ihren Sitz in Neuruppin. (346)

Neuruppin, den 24. März 1921.

Die Direktionen.

Hochstädt. Drott.

2. Nachrufe.

Am 15. März verstarb in Freudenstadt im 73. Lebensjahre nach kurzer Krankheit

der Eisenbahn-Betriebsdirektor a. D.

Herr Wilhelm Senz.

Der Verstorbene ist lange Jahre im Staatseisenbahndienst, seit 1894 als Vorstand des Betriebsamts Waren, tätig gewesen. Er hat sich durch große Pflichttreue und unermüdlichen Fleiß große Verdienste erworben. Sein lauteres Wesen sichert ihm bei seinen früheren Amtsgenossen und Untergebenen ein dauerndes ehrendes Gedenken.

Schwerin, den 22. März 1921. (317)

Der Präsident der Eisenbahn-Generaldirektion.

Am 13. d. M. starb der Geheime Baurat

Louis Othegraven

in Dortmund, wo er seinen Wohnsitz seit 1883 hatte.

Der Verstorbene hat der Staatseisenbahnverwaltung 41 Jahre angehört, zuletzt 16 Jahre als Vorstand des Maschinenamtes Dortmund. Bei seinen ehemaligen Amtsgenossen und Untergebenen ist ihm ein ehrenvolles Andenken gesichert. (310)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Essen.

Am 21. März d. J. verschied nach kurzer schwerer Krankheit im beinahe vollendeten 67. Lebensjahr der

Herr Geheime Baurat **Stampfer,**

Mitglied der Eisenbahndirektion.

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen mit reichen Kenntnissen und Erfahrungen ausgestatteten Mitarbeiter, der stets mit großer Pflichttreue seine ganze Arbeitskraft dem ihm übertragenen Amte gewidmet hat. Sein lauterer vornehmer Charakter und sein liebenswürdiges Wesen sichern ihm bei uns allen ein treues und ehrenvolles Andenken.

Köln, den 24. März 1921. (351)

Der Präsident und die oberen Beamten der Eisenbahndirektion.

Am 16. März d. J. verschied zu Frankfurt a. M.

der Geheime Baurat

Hermann Levy,

Mitglied der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.

Seit seinem Eintritt in den Staatsdienst im Jahre 1882 war er ständig bei der Staatseisenbahnverwaltung tätig und hatte zuletzt das wichtige Werkstättendezernat bei der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. inne.

Seine erfolgreiche Tätigkeit und sein lauterer Charakter sichern ihm ein ehrenvolles Andenken. (339)

Der Präsident und die oberen Beamten der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. April 1921 ab erhält der an der Strecke Sonneberg-Eisfeld gelegene Haltepunkt Bettelhecken die Bezeichnung „Sonneberg (Thür.) West". (316)

Erfurt, den 21. März 1921.

Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die auf Grund voller Umbehandlung gebildeten Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilgut von Stuttgart Hbf. und Tamm b. Bietigheim nach Bremen und Hamburg sowie von Schaffhausen nach Warnemünde der Erhöhung des ab 1. April 1921 gültigen neuen Frachtsatzzeigers entsprechend geändert. Die badischen Stationen Heidelberg und Karlsruhe erhalten den Zusatz „Hbf.".

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (311)

Hannover, den 22. März 1921.

Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif und Deutsche Eisenbahngütertarife, Teile II.

Gleichzeitig mit den schon bekanntgegebenen Erhöhungen der allgemeinen Tarife treten auf 1. April 1921 nachstehende Erhöhungen und Änderungen der Ausnahmetarife ein:

Die Frachtsätze werden ab 1. April 1921 erhöht beim Ausnahmetarif Nr. 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken um 60 %, Nr. 5 für Wegebaustoffe um 50 %, Nr. 5c für Steingrus usw. um 60 %, Nr. 7 für Eisenerze usw. und 7e für Puddelofenschlacken usw. um 55 %, Nr. 4d für Gipssteine nach Ludwigshafen (Rhein) um 68 %. Beim Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe wird gleichzeitig der jetzige Teil des Warenverzeichnisses Abteilung A; hierzu tritt eine neue Abteilung B für Kies, Grand, Sand, Steingrus und Steinplitt zum Betonbau.

An Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen tritt ein neuer Ausnahmetarif mit um durchschnittlich 55 % erhöhten, für nähere Entfernungen noch höheren Sätzen.

Im Badischen Binnengütertarif treten auf 1. April 1921 folgende weitere Änderungen ein:

Die Gebühr für die Beförderung von Stückgutsendungen zwischen einer Hilfsstation und der Nachbar-Güterstation wird von 1,20 ℳ auf 3 ℳ erhöht, die in die Frachtsätze eingerechnete Ladegebühr im Verkehr mit den Bodenseestationen von 80 ₰ auf 1 ℳ und die Zuschlagsfracht für Rheinauhafen von 5,60 ℳ für Steinkohlen auf 9,30 ℳ, für andere Wagenladungsklassen auf 10 ℳ.

Gestrichen werden die in der Markwährung angegebenen Wagenstandgelder und die Gebühr für Benachrichtigung durch Fernsprecher, ferner der Ausnahmetarif 3b, dessen Sätze in den bad.-württemb. Gütertarif übernommen werden.

Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger. Auskunft erteilt auch unser Gütertarifbüro. (309)

Karlsruhe, den 19. März 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Gültigkeit vom 1. April 1921 die Frachtsätze des Tier- und Güterverkehrs im Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn auf die ab 1. April 1921 gültigen Reichsbahnsätze erhöht. Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsabteilung der G. m. b. H. Lenz & Co. in Breslau, Schweidnitzer Stadtgraben 12. (322)

Liegnitz, den 21. März 1921.

Die Direktion.

Reichseisenbahnen, sächsisches Netz.

Am 1. April 1921 tritt zum Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien,

Teil II, der Nachtrag I in Kraft. Er enthält neben den bereits durch Bekanntmachung eingeführten Änderungen und Ergänzungen hauptsächlich erhöhte Nebengebühren. Die Einführung der Erhöhungen mit verkürzter Frist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-N. und durch die Stationen bezogen werden. (320)
Dresden, am 23. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 ab wird die Station Leinfelden in das Tarifheft 4 aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 17. März 1921. (319)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.
Am 1. April 1921 wird die Station Scharmede des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Dresden, am 22. März 1921. (325)
Eisenb.-Gen.-Dir.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 wird die Überfuhrgebühr zwischen dem Bahnhof Königsberg (Pr.) Süd und der Ladestelle Aschhof auf 57,20 ℳ (53,40 ℳ ohne Verkehrssteuer) erhöht.
Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (324)
Königsberg (Pr.), 22. März 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die Stationen Jeber-Bergfrieden und Thiessen des Direktionsbezirks Halle (Saale) in die vorgenannten Verkehre einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (330)
Erfurt, den 19. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden ab 1. April 1921 die Frachtsätze des Binnen-Gütertarifs in demselben Umfange wie bei den Reichseisenbahnen erhöht.
Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. (327)
Neuruppin, den 24. März 1921.
Direktion der
Paulinenaue Neuruppiner Eisenbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhang 6. — Tfv. 200.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Gebühr für das Löschen einer durch Selbstentzündung in Brand geratenen Wagenladung Briketts oder Koks von ... ℳ auf 100 ℳ erhöht. Sollten in einzelnen Fällen augenscheinlich noch höhere Kosten entstanden sein, so sind diese besonders zu ermitteln und in Rechnung zu stellen.
Näheres enthält die am 24. März 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (323)
Berlin, den 21. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.
Am 1. April l. J. erscheint Tarifnachtrag X, der im Anschluß an das Vorgehen der Reichseisenbahnen eine Anzahl Tariferhöhungen enthält.
Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (328)
Darmstadt, am 23. März 1921.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft
Die Direktion.

Binnentarif für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.
Am 1. April l. J. erscheint Tarifnachtrag VIII, der im Anschluß an das Vorgehen der Reichseisenbahnen eine Anzahl Tariferhöhungen enthält.
Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (329)
Darmstadt, am 23. März 1921.
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.
Durch die am 1. April 1921 allgemein zur Einführung kommenden neuen Güterfrachtsätze tritt auch eine Erhöhung der Frachtsätze für unseren Binnenverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.
Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (341)
Neuhaldensleben, 26. März 1921.
Die Direktion
der Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.

Württembergischer Binnengütertarif (Tfv. 39a).
Am 1. April 1921 tritt anläßlich der allgemeinen Tariferhöhung im Güterverkehr der Nachtrag 2 (neue Folge) in Kraft. Die Erhöhungen bei den Nebengebühren gelten vom 1. Mai 1921 an.
Stuttgart, 19. März 1921. (338)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Am 1. April 1921 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe in Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um 50 % erhöht. (350)
Dresden, am 27. März 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. Februar 1917.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 treten im Verkehre zwischen den südlichen Verbandsstationen und den Abfertigungsstellen Capellen-Lauersfort, Crefeld Nord, Crefeld West, St. Hubert und Süchteln geringfügige Entfernungserhöhungen ein.
Aufschluß erteilen die Güterabfertigungen. (313)
München, den 16. März 1921.
Tarifamt b. R. V. M., Z. B.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Mit Wirksamkeit vom 1. April 1921 wird der bayerische Lokalbahn-Schnitttarif neu ausgegeben. (314)
München, 21. März 1921.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 ermäßigen sich die bestehenden Zuschläge zu den Frachtsätzen von 107 auf 22, von 54 auf 11, von 15 auf 3 und von 17 auf 3,3 ₰ für 100 kg. (345)
Sommerfeld, 26. März 1921.
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr.
Kundmachung für den Eil- und Frachtgutverkehr (einschl. Kohlenverkehr).
Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 wird die vorgenannte Kundmachung neu herausgegeben. Sie kann zum Preise von 50 ₰ vom Publikum käuflich erworben werden.
Als wichtigste Neuerung ist in ihr der Grundsatz durchgeführt, daß für die Strecken Venlo - Kaldenkirchen Grenze, Venlo-Straelen Grenze, Winterswyk-Bocholt Grenze und Winterswyk-Borken (Westf.) Grenze die Frachten nach den niederländischen Binnentarifen berechnet werden. Infolgedessen treten im Abschnitt C an die Stelle der bisherigen Grenzübergänge Venlo und Winterswyk die neuen deutschen Grenzübergänge Kaldenkirchen Grenze, Straelen Grenze, Bocholt Grenze, Borken (Westf.) Grenze.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.
Köln, den 23. März 1921. (331)
Eisenbahndirektion.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Vom 1. Juni 1921 ab treten Fahrpreiserhöhungen in unserem Binnenverkehr ein. (348)
Braunschweig, den 23. März 1921.
Der Vorstand.

Brohltal-Eisenbahn.
Die am 1. April 1921 auf den deutschen Reichseisenbahnen eintretende Erhöhung der Güter- und Tiertarife tritt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom gleichen Zeitpunkte ab und in gleichem Umfange auch für unseren Binnenverkehr in Kraft.
Das Reichsverkehrsministerium hat von der Innehaltung der zweimonatlichen Bekanntmachungsfrist abgesehen.
Brohl a. Rhein, 22. März 1921. (332)
Die Direktion.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Aufhebung und Neuausgabe.
Der Gütertarif, Teil I Abteilung B vom 1. April 1918 mit sämtlichen Nachträgen tritt mit 14. April 1921 außer Kraft.
Mit Geltung vom 15. April 1921 kommt ein neuer Gütertarif Teil I Abteilung B zur Ausgabe. Derselbe ist zum Bezugspreise von 12,— ℳ bei der Direktion erhältlich. (335)
Regensburg, im März 1921.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Begrenzung der Haftpflicht. Bei Schäden, die an Gütern vor Abschluß des Frachtvertrages durch Verlust, Minderung oder Beschädigung entstehen und von der Gesellschaft zu vertreten sind, haftet diese nur bis zum Höchstbetrage von 120 ℳ oder 120 K (österreichischen, tschecho-slowakischen, ungarischen, jugoslawischen) für 100 kg je nach der in der Versandstation geltenden Landeswährung. (336)

Regensburg, im März 1921.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., gültig vom 1. Mai 1918; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, gültig vom 1. Juni 1918. Änderung. Die Tarifziffern für den Verkehr mit Orsova und den von Orsova stromabwärts gelegenen Stationen und Ladestellen treten mit 14. April 1921 außer Geltung.

Über die ab 15. April 1921 im Verkehre mit den vorgenannten Stationen und Ladestellen zur Einhebung kommenden Frachtsätze erteilt die Direktion in Regensburg Auskunft.

Die Tarifziffern für den Verkehr mit den Ladeplätzen des Franzens-, Franz-Josefs- und Speise-Kanals treten gleichfalls mit 14. April 1921 außer Kraft.

Im Verkehre mit diesen Ladestellen gelten ab 15. April 1921 die Tarifziffern für Bezdan (Donau) mit einem Zuschlag von 20 Tarifziffern als Grundlage für die Frachtberechnung.

Die Kosten für das Verbringen der Schiffe in den Kanal und zurück werden gesondert erhoben.

Die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Abschnitt III, Ziffer 2 festgesetzte Tarifziffer 30 wird in 40 abgeändert. (337)

Regensburg, im März 1921.

Die am 1. April 1921 bei den Reichseisenbahnen zur Einführung kommenden neuen Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr gelten auch im Binnen- und direkten Verkehr mit den Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn. (321)

Gera-R., den 22. März 1921.

Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Die Direktion.

5. Personen- und Güterverkehr.

Ruppiner Eisenbahn Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.

Am 24. März 1921 ist die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn in das Eigentum der Ruppiner Eisenbahn übergegangen. Die Binnentarife der Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn für den Personen- und für den Güterverkehr sind in die bezüglichen Tarife der Ruppiner Eisenbahn übernommen worden.

In dem Binnentarif für den Personen- und Gepäckverkehr werden ab 1. April 1921 mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde die Sätze für Expreßgut in demselben Umfange wie bei der Reichseisenbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. (347)

Neuruppin, Rheinsberg, im März 1921.

Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden im diesseitigen Personenverkehr die Fahrpreise und Beförderungsgebühren erhöht. Genehmigung der Aufsichtsbehörde ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung erfolgt.

Nähere Auskunft erteilt der unterzeichnete Betriebsvorstand. (333)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. werden die Beförderungssätze im Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Mannheim-Waldhof, 24. März 1921.

Die Direktion. (349)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 ab werden die Expreßgutfrachten im gleichen Umfange wie bei den Reichseisenbahnen erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (342)

Finsterwalde, den 23. März 1921.

Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. tritt eine Erhöhung der Beförderungssätze im Gepäck-, Güter- und Tierverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (344)

Frankfurt a. M., 23. März 1921.

Die Direktion.

Bayerisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.

Vom 1. April 1921 an wird auf den deutschen Strecken der Gepäckberechnung im vorbezeichneten Verkehr der auf den gleichen Zeitpunkt erhöhte deutsche Gepäcktarif zugrunde gelegt.

Stuttgart, 24. März 1921. (340)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart.

Am 1. April d. J. treten im Binnen- und Übergangsverkehr Erhöhungen für Expreßgut und Gepäck ein in derselben Weise wie bei den Reichsbahnen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft. (334)

Der Vorstand.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die Sätze des Güter-, Gepäck- und Expreßgutverkehrs entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahn erhöht. (326)

Neustrelitz, den 22. März 1921.

Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. Juni 1921 ein neuer Binnen-Personen- und Gepäcktarif in Kraft, der vorwiegend die allgemeine Erhöhung der Fahrpreise enthält. (315)

Blankenburg (Harz), 21. März 1921.

Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Mitteleuropäisch-nordischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. treten ein neuer Tarif und eine neue Dienstanweisung in Kraft. Der Tarif — Teil 1 — vom 1. April 1919 mit dem zugehörigen Teil II — Preistafeln — und die Dienstanweisung vom 1. Dezember 1917 werden aufgehoben.

Vom genannten Einführungstage ab können wieder Reisende, Gepäck und Fahrräder durchgehend nach dänischen und schwedischen Stationen und nach Kristiania mit Schiff ab Frederikshavn abgefertigt werden. Nach norwegischen Eisenbahnstationen ist zunächst nur die Abfertigung von Gepäck möglich.

Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind gemäß § 2 der EVO genehmigt.

Nähere Auskunft wird von unsern Verkehrsbüro erteilt. (318)

Altona, den 21. März 1921.

Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

7. Verdingung.

Etwa 50 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmte gebrauchte und ungültige Fahrkarten, Fahrscheine, Kontrollstreifen sowie Gepäckscheine sollen in einem Lose verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 13. April, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. April.

Eisenbahndirektion Magdeburg. (312

Die Ausführung der Ramm-, Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Wegeunterführung in Teilpunkt 22 + 93,5 der südlichen Umgehungsbahn Michendorf-Mahlsdorf soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6 ℳ von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf (Mark) zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis zum 15. April 1921 vormittags 11 Uhr, postfrei an die Bauabteilung einzusenden. (343

Michendorf (Mark), 24. März 1921.

Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 14. Berlin, den 7. April 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes.

Vom Regierungs- und Baurat **Dr. Kurt Tecklenburg.**

Die Selbstkosten der Eisenbahnen sind in den letzten Jahren in geradezu erschreckender Weise gestiegen und zeigen — leider — auch noch weiterhin steigende Tendenz. Der breiten Öffentlichkeit kommt diese Erscheinung im allgemeinen nur dadurch zum Bewußtsein, daß sie die steigenden Zahlen des voraussichtlichen Milliardendefizits erfährt; dem Eisenbahner muß es aber ein Bedürfnis sein, zu prüfen, wie die Ausgaben im einzelnen steigen, und wo die Ursachen der sich daraus ergebenden ungeheuren Steigerung der Selbstkosten liegen.

Dies sei im nachstehenden an den Ergebnissen des ehemals preußisch-hessischen Netzes gezeigt, wobei den durch vorsichtige Schätzung ermittelten[1]) Zahlen für das Jahr 1920 die entsprechenden wirklichen Zahlen der Jahre 1919 und 1913 gegenübergestellt werden sollen. Unanfechtbares Material können die angezogenen Zahlen natürlich nicht bieten; unberücksichtigt sind dabei noch die aus der letzten Erhöhung der Gebührnisse für Beamte und Arbeiter entspringenden Mehrkosten, und auch die sonstigen Angaben können sich nicht auf so festen Grundlagen aufbauen, daß sie nicht später durch die Wirklichkeit eine Berichtigung erfahren könnten. Für die aus der nachfolgenden Betrachtung zu ziehenden Schlüsse ist dies aber ohne Belang; der Gedankengang der Untersuchung wird dadurch nicht berührt.

Die Ausgaben der Eisenbahnverwaltung zerfallen in persönliche und sächliche. Das Verhältnis beider Gruppen zueinander war im Jahre 1913: 60 % zu 40 %; im Jahre 1919: 65,6 zu 34,4 und wird sich im Jahre 1920 wieder auf etwa 55,3 zu 44,7 % stellen. Unter Berücksichtigung der neuen Erhöhung der Bezüge wird es dann wieder umschlagen und den Anteil der persönlichen Kosten gegenüber den sächlichen wachsen lassen. Dieses Schwanken ist kennzeichnend für die heutigen allgemeinen Verhältnisse: erst Verteuerung aller Waren und Erzeugnisse und dann, dieser folgend, Erhöhung der Löhne.

Insgesamt betrugen die persönlichen Ausgaben im Jahre 1913 1062 Millionen, im Jahre 1919 5766 Mill. und für das Jahr 1920 etwa 10 935 Millionen. Sie sind also gestiegen im Jahre 1919 gegenüber dem letzten Friedensjahr um 443 %,

[1]) Die Zahlen für 1920 stehen, weil sie sich auf das Rechnungsjahr beziehen, noch nicht fest und werden deshalb in dieser Abhandlung als in der Zukunft liegend behandelt.

1920 um 930 %. Die hauptsächlichste Untergruppe der persönlichen Ausgaben sind die Aufwendungen für Gehälter der Beamten und Löhne der Betriebsarbeiter, wofür im Jahre 1913 862 Millionen aufgewendet wurden, 1919 um 385 % mehr, also 4176 Millionen und 1920 etwa 7926 Millionen, d. h. 819 % mehr als im letzten Friedensjahr. Für Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter wurden im Jahre 1913 rd. 82 Millionen ausgegeben, im Jahre 1919 waren es 535 % mehr, 521 Millionen, und im Jahre 1920 werden sie um 1174 % auf 1045 Millionen anwachsen. Die verhältnismäßig stärkste Vermehrung liegt bei den Löhnen der Werkstättenarbeiter: im Jahre 1913 wurden dafür angewendet 118 Mill. Mark, 1919 bereits 806 % mehr, also 1069 Millionen, und 1920 werden es rd. 1964 Millionen sein, d. h. 1564 % mehr als im Frieden.

Nun ist dieses Steigen der Aufwendungen für Gehälter und Löhne nicht allein darauf zurückzuführen, daß das Einkommen des einzelnen sich erhöht hat — man kann annehmen, daß das Durchschnittsgehalt der Beamten um etwa 540 % gegen das Friedenseinkommen gestiegen ist, wobei aber die unteren Stufen mehr beteiligt sind als die oberen, und daß das Lohneinkommen der Arbeiter erheblich mehr — beispielsweise das der Bahnunterhaltungsarbeiter um etwa 1020 % — angewachsen ist, sondern auch darauf, daß die Gesamtzahl der Bediensteten sehr stark angestiegen ist, was in der Hauptsache durch die Einführung des Achtstundentages verursacht ist. Aber diese Personalvermehrung übersteigt doch mancherorts das durch den Achtstundentag und die sonstigen, dem Personal gewährten Zugeständnisse berechtigte Maß. Sie übersteigt sie als absolute Zahl, um so mehr natürlich bezogen auf die Verkehrsleistung. Auf die geleisteten Zugkilometer berechnet haben wir zurzeit etwa 150 % Personal mehr als im Frieden, auf die Wagenachskilometer berechnet etwa 106 %. Nun ist ja ein Anpassen des Personalstandes an die Schwankungen des Verkehrs im allgemeinen nicht ohne weiteres möglich. Aber selbst bei Personalgruppen, bei denen man noch am ehesten ein Anpassen an die Verkehrsleistungen voraussetzen möchte, übersteigt die Vermehrung die als zulässig erscheinenden Grenzen. So haben wir beispielsweise im Zugbegleitdienst zurzeit einen Personalstand, der um etwa 35 % größer ist als im Frieden, und dies trotz des Verkehrsrückganges von 40 % an Zugkilometern. Das bedeutet, daß die Einzelleistungen beträchtlich zurückgegangen sein müssen. Während wir im Frieden die tägliche Durchschnittsleistung im Güterzugdienst auf etwa 120 Kilometer ansetzen konnten, dürfen wir heute kaum mehr als 65 bis 70 km rechnen. So steht es auch noch bei manchen anderen Gruppen von Bediensteten: Die Vermehrung ist vielfach begleitet von einer das berechtigte Maß übersteigenden Verminderung der Leistung des einzelnen.

Die sächlichen Kosten betrugen im Jahre 1913 im ganzen 708 Millionen. Sie erfuhren im Jahre 1919 eine Steigerung um 325 % auf 3014 Millionen und im Jahre 1920 von 1148 % auf 8840 Millionen. Von besonderem Interesse dürften hierbei die Ausgaben für Kohlen sein, für die im Jahre 1920 etwa 2829 Millionen aufzuwenden sein werden, d. h. 1690 % mehr als im Jahre 1913, und dies trotz geringerer Betriebsleistungen. Im einzelnen zeigen die Materialpreise ja auch eine beträchtlich stärkere Steigerung als die für die Gesamtaufwendungen, weil diese für einen geringeren Gesamtbedarf ermittelt sind. So haben die Kohlen eine Preissteigerung von über 1800 % erfahren, Schienen, Kleineisenzeug, eiserne Schwellen von rd. 2800 %, Werkstoffe zum Teil von 3000 bis 4000 % und noch mehr. Lokomotiven von einem Typ, der früher 92 000 ℳ kostete, sollen jetzt 1,6 Millionen kosten, Güterwagen, früher etwa 3000 ℳ, jetzt 63 000 ℳ usf.

Um nun diese Zahlenangaben für einen Rückschluß auf die Selbstkosten verwerten zu können, müssen zunächst noch die Betriebsleistungen angegeben werden. Sie haben, wie schon angedeutet, gegen das Jahr 1913 eine beträchtliche Abnahme erfahren, sind aber seit 1919 wieder im Ansteigen. Die Leistungen an Zugkilometern betrugen im Jahre 1913 551,7 Millionen, sie fielen im Jahre 1919 auf 286,2 Millionen, also um 48,1 %, und sind nunmehr wieder im Zunehmen. Für 1920 ist mit 329 Millionen Zugkilometer zu rechnen, so daß der Rückgang gegen 1913 dann nur noch 40 % ausmachen wird. Einen etwas geringeren Rückgang zeigen die Leistungen an Wagenachskilometern. Im ganzen wurden gefahren 1913 24 643 Millionen Wagenachskilometer, im Jahre 1919 15 615 Millionen, was einen Rückgang um 36,6 % bedeutet, und im Jahre 1920 ist mit einer Leistung von 17 800 Millionen zu rechnen, womit sie immer noch um etwa 30 % gegen 1913 zurückbleiben werden. Auf den Personen- und den Güterverkehr verteilt, stellen sich die Zahlen wie folgt: Im Personenverkehr eine Leistung von 8230 Millionen im Jahre 1913 gegen 4116 im Jahre 1919 und 5146 Millionen im Jahre 1920, was ein weniger von 49,4 % bzw. 37,3 % bedeutet. In diesen letzten Zahlen kommen die erheblichen Verbesserungen, die der Personenverkehr im laufenden Jahre durch Wiedereinlegung von bisher ausgefallenen Zügen erfahren hat, zum Ausdruck.

Nicht ganz so groß ist die Verkehrsabnahme im Güterverkehr. Im letzten Friedensjahre wurden gefahren 16 414 Millionen Wagenachskilometer. Das Jahr 1919 zeigt einen Rückgang um 30,2 % auf 11 455 Millionen, und das Jahr 1920 verspricht wieder einen Anstieg auf 12 695 Millionen, so daß der jetzige Verkehr nur um etwa 23 % geringer ist als der Friedensverkehr. Daß die Betriebsleistungen an Zugkilometern und Wagenachskilometern nicht in gleichem Maße zurückgegangen sind, sondern daß erstere überwiegen, hängt mit der — zum Teil durch den Fortfall von Zügen erklärlichen — Tatsache zusammen, daß die durchschnittliche Belastung der Züge, ihre Achsstärke, zugenommen hat. Im Jahre 1913 betrug sie bei Personenzügen 25 Achsen, 1920 32 Achsen, bei Güterzügen 74 bzw. 77 Achsen.

Aus diesen Zahlen lassen sich nun die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltungen für ihre betrieblichen Leistungen ermitteln. Es kostete der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1913 ein Wagenachskilometer 7,18 ₰, und im Jahre 1920 wird es 1442 % mehr, 110,7 ₰, kosten. *Dabei sind nicht eingerechnet die Beträge, die für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlich sind.* Einer genauen rechnungsmäßigen Trennung dieser Kosten nach denen der beiden Hauptverkehrsarten, dem Güter- und dem Personenverkehr, stellen sich bekanntlich leider unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Die Ausgaben können nicht nach den beiden Verkehrsarten getrennt verbucht werden, weil viele Aufwendungen beiden gemeinsam sind, z. B. die Aufwendungen für die Unterhaltung der baulichen Anlagen und der Strecken, für einen großen Teil des Personals u. dgl. Man bleibt hierbei stets auf Annahmen und Schätzungen angewiesen, und in nachfolgenden Betrachtungen soll deshalb eine möglichst *einfache* Grundlage gewählt werden. Denn je einfacher die Annahme, um so leichter läßt sich ihr Einfluß auf das Ergebnis der Betrachtungen überblicken. Es soll angenommen werden, daß das Kostenverhältnis eines Wagenachskilometers im Personenverkehr zu dem im Güterverkehr eine bekannte Größe sei, und zwar soll es zu 1,6 : 1 angenommen werden, d. h. also, daß ein Personenwagenachskilometer um 1,6mal teurer ist als ein Güterwagenachskilometer, ein Wert, der auf Grund von Sonderuntersuchungen einigermaßen zutreffend erscheint. Es soll auch weiterhin angenommen werden, daß dieses Verhältnis in den drei verglichenen Jahren das gleiche sei, obwohl dies streng genommen auch nicht zutrifft. Das Verhältnis kann nämlich kein gleichbleibendes sein, es ist von einer Reihe von Faktoren abhängig, vor allem von dem nicht gleichbleibenden Verhältnis der Größe der Verkehrsleistungen der Hauptverkehrsarten. Zu dem hier beabsichtigten Zweck, einen allgemeinen Einblick zu geben, dürfte aber auch diese Annahme zulässig erscheinen. Unter deren Zugrundelegung

können nunmehr die Kosten für ein Zug- und ein Wagenachskilometer, getrennt nach den beiden Hauptverkehrsarten, angegeben werden. Es betrugen demnach die Kosten für ein Zugkilometer im Personenzugdienst im Jahre 1913 2,40 ℳ, im Jahre 1919 waren sie gestiegen auf 24,2 ℳ, also um 908 %, und im Jahre 1920 werden sie steigen auf 47,8 ℳ. Sie werden damit um 1893 % höher sein als im letzten Friedensjahr. Im Güterzugdienst kostete im Jahre 1913 ein Zugkilometer 4,40, es stieg im Jahre 1919 um 727 % auf 36,4 ℳ und wird im Jahre 1920 72,2 ℳ kosten, also 1530 % mehr als im Friedensjahr.

Ein Wagenachskilometer stellte sich im Jahre 1913 im Personenverkehr auf 9,57 ₰, die Kosten stiegen im Jahre 1919 um 711 % auf 77,6 ₰ und weiter im Jahre 1920 auf 151 ₰, was ein Mehr von 1480 % ausmacht. Im Güterverkehr kostete ein Wagenachskilometer im Jahre 1913 5,98 ₰, es stieg 1919 auf 48,5 ₰ und weiter im Jahre 1920 auf 94,4 ₰.

Die Ursachen für diese große Steigerung sind ja im wesentlichen schon behandelt. Sie liegen in der allgemeinen Steigerung aller Löhne und Materialpreise. Aber eines darf hierbei nicht übersehen werden, das ist der Einfluß, den ein Rückgang des Verkehrs auf die Selbstkosten ausübt. Es ist selbstverständlich, daß der Verkehrsrückgang die Gestehungskosten für die Leistungseinheit erhöhen muß. Der gesamte auf den größeren Verkehr zugeschnittene Apparat steht unzureichend ausgenutzt da, und die Generalkosten, die Kosten für den weitaus größten Teil des stationären Personals müssen von dem verbleibenden geringeren Verkehr übernommen werden. Nimmt man an, daß der feststehende Kostenanteil 50 % betrage und daß der bewegliche Kostenanteil voll hätte erspart werden können, so hätte trotzdem ein Verkehrsrückgang von 30 % die Betriebszahl, die im Jahre 1913 69,21 % betrug, im Jahre 1920 auf 84 % ansteigen lassen bei sonst gleichbleibendem Preisstand. Ungünstiger ist es natürlich noch, wenn die Verkehrsabnahme in eine Zeit allgemeiner Preissteigerung fällt. Hierin liegt nun gerade die Zwickmühle für die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung. In Zeiten der allgemeinen Teuerung, der allgemeinen Geldentwertung muß sie ihre Tarife erhöhen, denn sie kann ja auch nicht dauernd unter ihren eigenen Selbstkosten ihre Ware, d. h. ihre Leistungen, anbieten. Ist aber eine Verkehrsabnahme die Folge der Tariferhöhung, so kommt ihr diese nur zu einem Teil zugute, der andere wird aufgezehrt durch die infolge der Verkehrsabnahme eintretende natürliche Erhöhung der Selbstkosten.

Die Eisenbahnverwaltung hat in ihren bisher vorgenommenen Tariferhöhungen große Zurückhaltung geübt. Alle bisherigen Tariferhöhungen ergeben eine Erhöhung der Fahrpreise gegenüber den Friedenssätzen in der I. Wagenklasse um 671 %, in der II. um 432, in der III. um 381, in der IV. um 350 %. Die Schnellzugzuschläge sind um 800 % erhöht worden. Im Güterverkehr betragen die Erhöhungen gegen die Friedenssätze etwa 490 %. Es ist ganz selbstverständlich, daß bei diesen der Steigerung der Ausgaben auch nicht entfernt gleichkommenden Tariferhöhungen die Fehlbeträge der Eisenbahnverwaltungen immer gewaltiger werden müssen, und es ist begreiflich, daß die Eisenbahnverwaltung durch Erhöhung der Tarife eine Steigerung ihrer Einnahmen anstreben muß. Das Unglück der Eisenbahnverwaltung aber ist, daß sie mit ihren Tariferhöhungen im allgemeinen nachhinkt und bei der Natur der Sache auch nachhinken muß. Die Erhöhung wird notgedrungen ein weiteres Anziehen der Preise auf allen Gebieten bringen. Die Materialpreise und nicht zuletzt die Lebensmittelpreise werden steigen, neue Lohnforderungen werden kommen, und die Eisenbahnverwaltung als Großverbraucher wird für ihren Bedarf an Erzeugnissen mannigfaltiger Art erhöhte Preise anlegen müssen. Und andererseits wird der Verkehr immer mehr die billigste Möglichkeit zu seiner Befriedigung suchen. Im Personenverkehr vollzieht sich eine immer weitergehende Abwanderung, oder mancher verzichtet ganz auf eine sonst gern ausgeführte Reise, und im Güterverkehr wird für manches Gut die Versendung sich nicht mehr lohnen. Und wenn dann die Tariferhöhung zwar in einer absoluten Steigerung der Einnahmen wirksam geworden ist, dann steht dieser eine Vermehrung der Ausgaben gegenüber, so daß die erhoffte Wirkung nur im geringen Maße sich einstellt.

Das ist der Gang, den die Entwicklung bisher genommen hat. Die Einnahmen betrugen im Personenverkehr im Jahre 1913 — 713,4 Millionen. Sie stiegen im Jahre 1919 um 125 % auf 1603 und werden schätzungsweise 1920 um 350 % auf 3258 Millionen anwachsen. Im Güterverkehr wurden vereinnahmt im Jahre 1913 1671,2 Millionen, im Jahre 1919 um 119 % mehr, d. h. 3661,9 Millionen, und im Jahre 1920 werden es etwa 8400 Millionen, also rd. 400 % mehr sein als im Frieden.

Wenn somit auch die absoluten Zahlen eine recht ansehnliche Steigerung erkennen lassen, so ist das Bild doch weniger erfreulich, wenn man die Einnahmen auf die Leistungseinheit in Gegenüberstellung mit den Ausgaben für diese betrachtet. Im Personenverkehr erbrachte ein Zugkilometer im Jahre 1913 2,16 ℳ, die Einnahme ist gestiegen im Jahre 1919 um 458 % auf 12,06 ℳ und im Jahre 1920 um 825 % auf 20 ℳ. Ein Wagenachskilometer brachte im Jahre 1913 8,7 ₰. Im Jahre 1919 war dieser Ertrag gestiegen um 344 % auf 38,6 ₰, und das Jahr 1920 zeigt eine Steigerung von 625 % auf 63,1 ₰. Dieses an sich günstig erscheinende Ergebnis ist begründet zum Teil, wie oben ausgeführt, in der nach dem Krieg eingetretenen größeren Stärke der Züge, zum Teil aber auch in ihrer beträchtlich besser gewordenen Besetzung. Was dem Reisenden unbequem erscheint, die gute Ausnutzung der Plätze in den Schnell- und Personenzügen, die ihm das im Frieden beanspruchte bequeme Fahren nicht mehr erlaubt, das ist eine vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit des Betriebes durchaus zu begrüßende Erscheinung.

Aber nun die Ausgaben für die Leistungseinheit. Wir haben oben gesehen, daß für das Wagenachskilometer im Personenverkehr 151 ₰ ausgegeben werden müssen. Die durchschnittlichen Einnahmen betragen 63,1 ₰. Das heißt mit anderen Worten, daß die Eisenbahnverwaltung auf jedes Wagenachskilometer 87,9 ₰ darauflegen muß. Die Eisenbahnverwaltung arbeitet demnach im Personenverkehr mit einer Betriebszahl von rd. 240 %; sie muß mehr als den doppelten Betrag zur Deckung der Selbstkosten aufwenden als sie einnimmt.

Im Güterverkehr waren die Ausgaben für ein Achskilometer ermittelt zu 94,2 ₰, die durchschnittlichen Einnahmen betragen 66,2 ₰, so daß auch hier eine erhebliche Zubuße von der Eisenbahnverwaltung zu tragen ist. Allerdings ist diese Verkehrsart immerhin doch nicht ganz so unwirtschaftlich wie der Personenverkehr, eine Erscheinung, die übrigens auch bereits bei dem Friedensbetrieb bestand. Der Personenverkehr war stets unrentabel. Die früher von der Eisenbahnverwaltung erzielten Überschüsse stammten aus den Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Es sind ernst stimmende Erwägungen, zu denen die vorstehenden Betrachtungen führen. Denn noch ist nicht abzusehen, wie und wann der Wendepunkt zum bessern kommen wird. Daß die Eisenbahnverwaltung den Weg der Tariferhöhung zur Vermehrung ihrer Einnahmen von neuem beschreiten muß, ist eine Lebensnotwendigkeit. Daß sie aufs energischste bestrebt sein muß, ihre Ausgaben auf das äußerste einzuschränken, ist ebenso selbstverständlich. Hierüber mögen aber noch einige Bemerkungen angeführt werden.

Die Maßnahmen zur Verringerung der Selbstkosten müssen da einsetzen, wo die Ursachen der ungünstigen Verhältnisse erkannt sind. An erster Stelle war der Personalaufwand be-

handelt worden und hierbei das Anwachsen der Zahl der Angestellten und der vielfach zu bemerkende Rückgang ihrer Leistungen. Es ist zwar nicht zu verkennen, daß der Rückgang der Leistungen, wie er beispielsweise für den Zugbegleitdienst festgestellt wurde, nicht nur in dem Nachlassen der Leistungen des einzelnen begründet ist, sondern zum Teil auch in den allgemeinen betrieblichen Verhältnissen. Aber andererseits ist doch nicht abzustreiten, daß bei dem gewaltigen Angestelltenheer in der Eisenbahnverwaltung doch mancherorts ein Rückgang der Einzelleistung vorliegt, für den jetzt eine Berechtigung nicht mehr anerkannt werden kann.

Beamte und Arbeiter haben mit Recht ihre Forderungen auf eine den allgemeinen Preisverhältnissen entsprechende angemessene Bezahlung ihrer Dienste erhoben und, soweit möglich, durchgesetzt. Sie dürfen aber auch nicht die hieraus entspringende Pflicht verkennen, nun auch ihrerseits ihre volle Leistungsfähigkeit der Verwaltung nutzbar zu machen. An der wirtschaftlichen Wiedergesundung des Eisenbahnunternehmens sind wir Eisenbahner alle ausnahmslos in gleicher Weise interessiert; eine unbedingte Voraussetzung für diese aber ist eine verständige Personalwirtschaft. Sie wieder zu schaffen, erheischt das gemeinsame Interesse aller. Die Verwaltung wird aber hierbei nicht der Mitarbeit des einzelnen und besonders auch der Organisationen entraten können.

Ein gleiches gilt auch für die ebenso wichtigen Bemühungen, den, wie oben ausgeführt, ungeheure Mittel verschlingenden Materialverbrauch einzuschränken. Auch hier kann und muß jeder Einzelne an seiner Stelle mitarbeiten. Bei den großen, aber auch den kleinen Dingen muß sparsamstes Wirtschaften einsetzen, und das Wirtschaften aus dem Vollen, das so manchen aus der guten alten Zeit noch anhaftet, muß verschwinden. Bei dem gewaltigen Multiplikator, der für alles und jedes in unserer großen Verwaltung wirksam zu werden pflegt, gewinnt auch das Kleinste und scheinbar Geringfügigste Bedeutung; jede Betriebshandhabung wird alltäglich vieltausendfach vorgenommen, und die vielen kleinen Sümmchen, die da achtlos behandelt werden, stellen zusammen sehr ansehnliche Beträge dar.

Um das aber so recht beurteilen zu können, muß sich jeder einzelne Bedienstete selbst dauernd vor Augen halten, welche wirtschaftliche Bedeutung sein dienstliches Tun und Lassen hat, welche gewaltigen Werte in den Materialien ihm in die Hände gegeben sind. Er muß sich sagen, daß eine Schippe Kohlen heute einen Taler kostet; der Blockwärter, der Fahrdienstleiter muß sich vor Augen halten, daß ein Befehl A heute für die Verwaltung den Wert eines Fünfzigmarkscheines hat, denn soviel kostet ungefähr das Halten und Wiederanfahren eines Zuges, und dann wird ihm wohl doch etwas das Gewissen schlagen, wenn ein solches Scheinchen unnötig durch seine Unaufmerksamkeit hinausgeflattert ist. Und so muß sich jeder einzelne selbst klarlegen, wie sich, in Geldwert ausgedrückt, seine Diensthandhabungen darstellen, und er wird staunen darüber, welche große wirtschaftliche Bedeutung das einzelne hat. Wenn jeder ernstlich gewillt ist, in diesem Sinne einmal über sich und seinen Dienst nachzudenken, dann, aber auch nur dann werden wir Erfolg in unseren gemeinsamen Bemühungen haben, denn dann muß sich ja jeder Verständige sagen, daß die allergrößte Sparsamkeit in allem und jedem die erste Voraussetzung ist, um unsere Wirtschaft wieder auf einen gesunden Stand zu bringen.

Natürlich ist es mit dieser Sparsamkeit im Kleinen, so ungeheuer wichtig sie auch ist, allein auch nicht getan; sie muß sich auf alle Fragen ausdehnen, und auf allen Gebieten muß geprüft werden, wo Einschränkungen zur Verringerung der Betriebskosten möglich sind. Aus der Erwägung heraus, daß die Personenzüge unsere teuerste Zuggattung im Personenverkehr sind, muß geprüft werden, ob nicht die, hohe Kosten verursachenden Halte verringert werden können, und ebenso müssen die Fahrpläne der Schnellzüge darauf nachgeprüft werden, ob nicht Halte erspart werden können. Es muß geprüft werden, ob nicht dauernde, große Betriebsausgaben erspart werden können durch einmalig aufzuwendende Aufwendungen für Bauausführungen, beispielsweise für Beseitigung von Planübergängen, vor denen jetzt das Halten der Züge vorgeschrieben ist. Es müssen allgemein die Bahnhofsanlagen nicht mehr ausschließlich von dem Gesichtspunkt ihrer betrieblichen Leistungsfähigkeit, sondern ebenso sehr von dem der Wirtschaftlichkeit aus untersucht werden, und dort, wo ein unwirtschaftliches Arbeiten festgestellt ist, muß geprüft werden, ob durch bauliche Maßnahmen eine Besserung zu erzielen ist. Vor allem aber muß fortgesetzt daran gearbeitet werden, den betrieblichen Wirkungsgrad, das Verhältnis der unwirtschaftlichen Nebenleistungen zu den Nutzleistungen, zu verbessern. Hierzu gehören in erster Linie die Leerfahrten und die Verschiebeleistungen; sie einzuschränken, muß dauernd der Gegenstand ernsten Strebens sein. Gerade die Rangierleistungen sind es, die für die Selbstkosten im Güterverkehr ausschlaggebend sind. Es darf deshalb an dem einzelnen Wagen nicht mehr als das unbedingt Nötige getan werden, und es ist deshalb streng darüber zu wachen, daß jeder Wagen auch in die Zuggattung eingestellt wird, in die er gehört, damit er nicht unterwegs noch unnötig hin und her rangiert wird. Anzustreben ist auch, daß die Durchgangsgüterzüge so wenig wie möglich Zwischenaufenthalte erhalten.

Besonders auf unzulänglich eingerichteten und auf unzureichend ausgenutzten Bahnhöfen verursacht das Rangieren hohe Kosten, und deshalb sind die Rangierleistungen möglichst an den leistungsfähigen Punkten zusammenzufassen, unzweckmäßig angelegte oder unzureichend ausgenutzte aber auszuschalten. In enger Verbindung hiermit stehen die großen Fragen der wirtschaftlichen Fahrplangestaltung, der Zugbildung und der Leitung über die wirtschaftlich günstigsten Strecken.

Diese betrieblichen Maßnahmen müssen ferner das Ziel im Auge haben, dem Verkehrsrückgang, der als mitwirkend bei der Steigerung der Selbstkosten erkannt war, entgegenzuwirken. Nicht in dem Sinne, daß nun durch betriebliche Maßnahmen ein Mehrverkehr zu schaffen sein würde, denn das ist nicht eigentlich Sache der Betriebsleitung. Wohl aber in dem, daß der Verkehr, der vorhanden ist und befriedigt sein will, mit den zur Verfügung stehenden Anlagen nun auch wirklich bewältigt werden kann. Das heißt: die Sorge für die Flüssigkeit des Betriebes, für die Beschleunigung des Wagenumlaufs, damit nicht berechtigte Klagen laut werden dürfen, daß trotz des Verkehrsrückganges noch Verkehr, der nach Befriedigung heischt, abgewiesen werden muß.

Erschöpfend können selbstverständlich diese kurzen Andeutungen das Problem nicht erfassen. Ihr Zweck sollte auch nur sein, zu zeigen, daß die Sorge um die wirtschaftliche Wiedergesundung unseres Unternehmens nicht auf einzelne Männer oder Kommissionen gestellt werden kann, sondern daß die mannigfaltigsten Fragen ihrer Lösung harren, und daß die Eisenbahnverwaltung die Unterstützung und Mitarbeit auch nicht eines einzigen Angestellten entbehren kann, um zu einer glücklichen Lösung der allen Eisenbahnern in gleicher Weise am Herzen liegenden Aufgabe, der wirtschaftlichen Wiedergesundung unserer Verwaltung, zu gelangen.

Die Erfolge der jetzigen Diebstahlsbekämpfung.

Vom Eisenbahn-Obersekretär Zedligk-Breslau.

(Schluß aus Nr. 12).

Der Ruf nach Wiedereinführung der Ladelisten ist laut, beinahe aber eben so laut der Ruf gegen eine solche, hauptsächlich wegen der damit verbundenen erheblichen Arbeitslast und des angeblich damit erzielten geringen Nutzens. Abgeschafft wurden diese früher so beliebten Ladelisten zur Verminderung des Personals sowie zur Beschleunigung der Abfertigung und des Wagenumlaufs. Jetzt haben wir aber ein Plus von etwa 100 000 Mann, die man nicht ohne weiteres auf die Straße setzen kann und daher beschäftigen muß. Ob es aber ratsam ist, noch mehr Personal, noch dazu oft recht unbekanntes, den Güterböden zuzuführen, ist allerdings zu bezweifeln. In Nr. 52/1919 d. Ztg. spricht sich E. O. S. Kobler vom Ausgleichsamt Berlin sehr warm für die Wiedereinführung der Ladelisten aus. Er hat recht, wenn er meint, heute lasse sich nichts feststellen; deshalb verzichtet auch der Entschädigungsbeamte darauf, beim Verlust von Stückgütern irgend welche Nachforschungen anzustellen, da jegliche Unterlage über das Vorhandensein eines Stückes bei einer Unterwegsstation fehlt. Er zahlt eben und streitet sich lediglich wegen der Höhe der Forderung mit dem Reklamanten herum. Besonders wenn es sich um in Kurswagen verladene Güter handelt, ist jede Nachforschung aussichtslos. Bei den mit unverletzten Bleien eingehenden Orts- oder Umladewagen versucht man die Abrichtestation zu fassen, aber auch diese weiß nicht, welcher bestimmte Arbeiter dieses oder jenes Stück in den Wagen karren sollte, und haftpflichtige Arbeitergemeinschaften gibt es leider nicht mehr. Man ist auch nicht sicher, ob man nicht die Fehl- oder Beraubungsmeldung gefertigt hat, um den Verdacht von sich und der eigenen Dienststelle abzulenken und auf die arme Abrichtestation zu wälzen. Also auch hier ist durchweg nichts zu machen. Deshalb ist der Gedanke bestechend, ein Mittel zu finden, um Anhaltspunkte für das Vorhandensein des Gutes an einer bestimmten Stelle zu haben. Geschieht dies durch die Ladeliste oder das Ladebuch?

Es würde hier zu weit führen, wenn ich den Lauf eines Gutes von der Versand- bis zur Empfangsstation bei Eintragung in das Ladebuch schildern würde. Aber es erscheint doch notwendig, dieses Verfahren zum mindesten in bestimmten Verkehrsverbindungen oder in bestimmten Bezirken probeweise einzuführen, um Erfahrungen über den Wert in der Gegenwart zu sammeln. Daß ein solcher Wert schon darin liegt, daß das Personal sich schärfer überwacht sieht, und deshalb vor Unredlichkeiten zurückschreckt, ist zweifellos. Und dieser moralische Gewinn ist schon allein derart groß, daß man trotz gewisser Nachteile der zeitweisen Wiedereinführung der Ladelisten das Wort reden könnte.

Nun komme ich zur G ü t e r a u s g a b e. Das Ausgabepersonal muß zur Vermeidung späterer Ansprüche der Parteien auf die richtige Ausgabe nach Zeichen, Stückzahl und auf den unversehrten Zustand der Verpackung achten. Bei den geringsten Unstimmigkeiten oder nur beim Verdacht einer Unregelmäßigkeit (Klirren, Klappern des Inhaltes usw.) muß es das Gewicht feststellen und nötigenfalls die Aufstellung des Tatbestandes veranlassen. Daß das zur Aufgabe bereite Gut übersichtlich und sicher geordnet sein muß, und möglichst nur bestimmtes Personal zur Ausgabe verwendet wird, braucht wohl nicht erst besonders erwähnt zu werden. Auch daß das übrige Personal, vornehmlich aber das Publikum, von diesen Lagerplätzen ferngehalten wird, ist ebenso selbstverständlich. Auch hierüber können kaum allgemeine Anweisungen gegeben werden, da sich alles dies nach den örtlichen Verhältnissen richtet. Hervorheben möchte ich nur noch, daß ein öfterer Wechsel des Ladepersonals, wodurch ein allzu inniges Anfreunden mit der Arbeiterschaft verhindert wird, ein Erfordernis der Zeit ist. Den Rollwagen des Fuhrpersonals ist ebenfalls besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Der Z u g a b f e r t i g u n g s d i e n s t bietet ebenfalls weitere Quellen von Unregelmäßigkeiten. Meistens sind darin allzu junge Kräfte beschäftigt, die es nicht ernst genug mit ihrem Dienst nehmen. Wieviel Begleitpapiere werden durch sie absichtlich und unabsichtlich verloren! Eine regelmäßige Übernahme der Papiere findet selten statt. Die Begleitpapiere, die der Zugabfertiger oft lose in der Tasche zu stecken hat, gehen dadurch oft verloren oder leiden oft stark durch Regen und Wind. Nunmehr hätte der Zugabfertiger mit den Stückgutpapieren nichts mehr zu tun, da die Frachtbriefe im Umschlag vorausgesandt werden und die Ladekarten innen im Wagen stecken. Die Abrichtestation der Stückgutwagen würde nur einen Begleitzettel aufstellen, der den Wagen bis zur Endstation begleitet. Neben diesen Begleitzetteln hätte der Zugabfertiger nur noch die Wagenladungspapiere zu ordnen, was beim Fehlen des ungeheuren Wustes von Stückgutpapieren viel übersichtlicher gestaltet werden kann und eine schonendere Behandlung gewährleistet. Der Zugabfertiger wird dann vielleicht auch Zeit behalten, an Stelle des Zugführers die Wagenzettel zu schreiben. Der Zugführer dagegen wird beim Vergleichen des Zettels am Zuge mehr Zeit gewinnen, um auf die S i c h e r h e i t d e s W a g e n v e r s c h l u s s e s achten zu können. Diese Tätigkeit ließ bisher viel zu wünschen übrig. Der Zugführer hat sofort bei Übernahme des Zuges für jeden Zugteil einen bestimmten Bediensteten unter Nennung im betreffenden Abschnitte des Wagenzettels zu bestimmen, der die volle Verantwortung für die Unverletztheit der Wagenverschlüsse trägt. Diese Kontrolle wird durch den Drahtverschluß sehr erleichtert, da man ja bei diesem sofort erkennt, ob sich jemand daran zu schaffen gemacht hat, während dies beim Bleiverschluß oder Verschluß durch Schlösser kaum beim Anfassen immer erkennbar ist.

Auch hier sehen wir, daß das Tätigkeitsfeld des neuen Revisionsbeamten ein gewaltiges ist, liegen doch die örtlichen Verhältnisse überall anders, und müssen die allgemeinen Anordnungen diesen angepaßt werden. Ich könnte noch vieles andere beleuchten; dies würde aber den Rahmen der Abhandlung allzu sehr ausdehnen. Deshalb habe ich mich auch nur auf die Behandlung des F r a c h t g u t verkehrs beschränkt. Ich denke schließlich noch an die Nachprüfung der vielen falschen Meldungen zur Verschleierung eigener Verstöße. Die Dienststelle selbst ist leider allzusehr bedacht, von sich und ihrem Personal jede Schuld abzuwälzen und drückt oft ein Auge zu, wo es angebracht wäre, eine Spur weiter zu verfolgen und den Schädling auszumerzen. Den Revisionsbeamten werden auch oft die Untersuchungsakten zuzuleiten sein, da es nicht immer angebracht sein wird, die Dienststelle in sie vollen Einblick nehmen zu lassen. Ihm stehen die Diebstahlskontrolleure seines Bezirks zu Untersuchungszwecken zu Gebote.

Ein weiteres dankbares Arbeitsgebiet ist die U n t e r w e i s u n g d e s P e r s o n a l s. Der Dienststellenleiter kommt, wie man weiß, oft nicht dazu, und das übrige Personal ist meist nicht recht dazu geeignet. Der Revisionsbeamte wird aber auf Grund seiner praktischen Erfahrung, die sich von Tag zu Tag erweitern wird, in erster Linie dazu berufen sein und auch auf einigen Dienststellen Erprobtes bei den anderen einführen können. Er wird auch ein besonderes Interesse gewinnen, wenn er in seinem Bezirke sich allmählich ein tüchtiges und gewissenhaftes Personal heranbilden kann. Unausgebildetes Personal, besonders Hilfskräfte aus den Bahnmeistereien, ist den Güterböden möglichst fern zu halten. In den Unterrichtsstunden wird er Gelegenheit haben, diese Leute auf die Schäden der heutigen Mißstände, die auf sie selbst zurückwirken, hinzuweisen und ihr Pflichtgefühl derart wachzurufen, daß sie auch nicht davor zurückschrecken, sich ihrerseits an der Erziehung der übrigen Bediensteten und der Bekämpfung der Diebstähle zu beteiligen. Dann wird auch der Zeitpunkt kommen, wo die Arbeiterschaft sich überzeugen lassen wird, daß sie wiederum wie früher eine A r b e i t s g e m e i n s c h a f t bilden muß, die bestrebt ist, die Schädlinge in ihren Reihen auszumerzen, ihre Mitglieder dadurch zu gewissenhafter Pflichterfüllung zu erziehen und sich schließlich verpflichtet, für die von ihren Mitgliedern verschuldeten Unregelmäßigkeiten auch finanziell einzustehen. Erst dann können wir eine wirkliche Gesundung unseres Wirtschaftslebens erwarten.

Übrig bliebe nun noch die Bekämpfung der durch P r i v a t e v e r ü b t e n D i e b s t ä h l e. Nach der Statistik soll etwa die Hälfte der Diebstähle von Privatpersonen verübt werden. Ist dies der Fall, wird aber in den meisten Fällen die bewußte oder unbewußte Mitschuld unseres Personals vorliegen. Denn wenn es sich nicht gerade um organisierte Bandendiebstähle handelt, müssen Diebstähle durch fremde Personen bei einiger Aufmerksamkeit unserer Leute und bei einigermaßen gutem Willen verhindert werden können. Selbstverständlich muß auch die Verwaltung vorbeugen und durch größtmögliche Absperrung des Bahnhofsgeländes durch schwer übersteigbare Zäune u. dergl. dafür sorgen, daß die ihr anvertrauten Güter sich wirklich im Gewahrsam der Eisenbahn befinden. Für den etwa erforderlichen Schutz der Lade- und Wagenaufstellungsgleise durch zuverlässiges Überwachungspersonal muß die Verwaltung im weitesten Umfange Sorge tragen.

Eine weitere bedeutsame Hilfe bei der Bekämpfung der Diebstähle und bei der Herabminderung der Schadensbeträge

können die Beamten leisten, denen die Bearbeitung der Entschädigungsanträge übertragen ist. Fast bei jedem Unregelmäßigkeitsfalle wird sich zeigen, daß nicht nur eine, sondern oft mehrere Verfehlungen des an der Beförderung des Gutes beteiligten Personals die Unregelmäßigkeit verursacht oder wenigstens begünstigt haben. Hier ist es nun, wo ein diensteifriger und gewissenhafter Entschädigungsbeamter einzusetzen hat. An Hand dieser einzelnen Fälle muß er dem Personal seine Verfehlungen vor Augen führen und auf Abstellung festgestellter Mängel dringen. Dies können aber auch nur im praktischen Dienst, namentlich im Bodendienst erfahrene Beamten tun. Da aber bei den Ämtern wie auch bei den Direktionen, besonders bei der jetzigen Masse der Anträge und der großen Zahl der mit der Erledigung beschäftigten Beamten, nicht immer geeignete Beamte mit diesen Arbeiten beschäftigt werden können, hatte ich bereits in der Nr. 12 vom 25. Dezember 1920 des „Eisenbahn-Supernumerar" die Bildung von Entschädigungsämtern angeregt. Die Begründung hierfür habe ich in dieser Abhandlung des näheren gegeben, weshalb ich mir hier ein weiteres Eingehen darauf erspare. Ich stelle mir die Sache so vor, daß in diesen Entschädigungsämtern besonders geeignete Beamte die Aufgabe haben, sämtliche aus einem bestimmten ihm zugewiesenen größeren Bezirk herrührenden Anträge selbständig und unter eigener Verantwortung daraufhin zu untersuchen, wodurch die Unregelmäßigkeiten herbeigeführt, und auf Grund welcher Verfehlungen sie möglich wurden. Zu diesem Zwecke hat er nötigenfalls mit der Üwa und den Bezirks-Revisionsbeamten in Verbindung zu treten. Ferner hat er eingehend die Schuld- und die Ersatzfrage zu prüfen und festzulegen, auf Grund welcher Bestimmungen der Antrag abzulehnen, oder in welcher Höhe ihm stattzugeben ist. Die nähere Ausführung der Bescheide und Verfügungen überläßt er unter kurzem Vermerk der Ablehnungs- oder Zahlungsgründe dem ihm zugeteilten Personal. Zurzeit trägt der Hilfsdezernent oder Dezernent die Verantwortung hierfür. Bei der Fülle der Anträge ist es ihm nicht möglich, die ihm vorgelegten Entwürfe zu Bescheiden auf Erstattungsanträge eingehend nachzuprüfen. Hierzu genügt natürlich nicht die Durchsicht des Entwurfes, sondern er müßte in das meist recht umfangreich gewordene Aktenmaterial hineinsteigen. Da ihm hierzu die Zeit fehlt, muß er die Verantwortung ohne die notwendige genaue Nachprüfung übernehmen. Dabei wird er auch oft zum Schaden der Verwaltung die von weniger bewanderten Beamten ihm vorgelegten Entwürfe verantwortlich unterzeichnen, was er, wenn ihm Gelegenheit zur genauen Durchsicht geboten würde, vielleicht nicht getan hätte. Dadurch gehen dem Reiche nicht nur viele Millionen verloren, sondern es bleiben, was noch viel schlimmer ist, Verfehlungen des Personals ungerügt, die dadurch zur Gepflogenheit werden, während im anderen Falle das Übel gleich bei der Wurzel erfaßt und ausgerottet werden könnte.

Ich weise ferner darauf hin, daß durch die dadurch erzielte größere Einheitlichkeit, durch die umfassendere Verwendung und Ausnutzung der vorliegenden Gerichtsurteile, durch eine richtige und vernünftige Auslegung der verschiedenen in Frage kommenden Gesetzesvorschriften durch besonders befähigte und geschulte Beamte dem Reiche ebenfalls Millionen erspart werden können. Wenn dann noch diese wenigen Beamten vielleicht monatlich ihre Erfahrungen gegenseitig austauschen, wird in diesem umfangreichen Bezirk eine die Verkehrswelt sicher beruhigende und auch zum Vorteile der Verwaltung dienende Einheitlichkeit in der Behandlung solcher Anträge erreicht. Diese kann noch gesteigert werden durch gelegentliche Besprechungen von Vertretern der etwa 8 bis 10 Entschädigungsämter, vielleicht auch zusammen mit den Diebstahlsdezernenten.

Die jetzt von Tag zu Tag sich steigernden Beschwerden über die Verkehrsämter und die damit verbundene Doppelarbeit würde beseitigt werden. Ferner würden die Entschädigungsämter alsbald nach Eingang der Anträge — gegebenenfalls im Benehmen mit den Üwas oder Revisionsbeamten — die notwendigen Nachforschungen oder Feststellungen an der richtigen Stelle ansetzen können, während jetzt durch oft monatelanges nutzloses Hin- und Herschreiben viele kostbare Zeit verloren geht. Aus diesen Gründen ist die Zentralisierung des Entschädigungswesens ein dringendes Gebot der Zeit.

Gleichzeitig halte ich es auch für notwendig, den Überwachungsdienst in gleicher Weise zu zentralisieren, indem ebenfalls für ein gleich großes Gebiet nur eine Üwa am Sitze des Entschädigungsamtes eingerichtet wird. Abgesehen davon, daß die Neueinrichtung dieser örtlichen Revisionsbeamten und die Schaffung der örtlichen Streiftrupps eine solche Zentralisation ermöglicht, erscheint sie schon deshalb notwendig, damit für einen größeren zusammenhängenden und gleichgearteten Bezirk gleiche Maßnahmen getroffen werden können und damit ein besserer Erfolg erreicht wird. Die bisherigen Erfolge der Üwas waren auch deshalb nur sehr mäßig, weil die vielen Bezirke meist ohne einheitliche Richtlinien arbeiteten und vor allem nicht darauf bedacht waren, die gegenseitigen Erfahrungen in bestimmten, nicht allzulangen Zwischenräumen in mündlichen Besprechungen auszutauschen. Es ist klar, daß ein gegenseitiger Austausch praktisch erprobter Maßnahmen befruchtend und belehrend wirkt, und daß dabei mancher brauchbare neue Gedanke auftaucht, der zum Vorteile der Verwaltung praktisch erprobt und durchgeführt werden kann. Wenn auch die Eigenart der verschiedenen Verkehrsbezirke verschiedener Arten des Vorgehens bei der Bekämpfung der Diebstähle bedürfen wird, so wird eben dieser öftere Austausch der Erfahrungen zeigen, wo und in welchem Umfange diese oder jene Maßnahme anwendbar ist. Auch hierbei wird sich die Notwendigkeit ergeben, gleichartige größere Verkehrsbezirke von einer Stelle aus zu leiten.

Zum Schlusse möchte ich noch darauf hinweisen, daß auf die Heranziehung eines moralisch gefestigten und fachlich ausreichend vorgebildeten Nachwuchses der größte Wert gelegt werden muß. Da aber die Ausbildung in erster Linie in den Händen der äußeren Dienststellenleiter liegt, muß deren Auswahl eine besonders sorgfältige sein. Sie müssen nicht nur hervorragende Sachkenntnisse besitzen, sondern auch die geistigen Führer ihrer Untergebenen sein, wenn diese in der Gegenwart ihnen die notwendige Achtung entgegenbringen sollen. Darum muß man auch auf die wissenschaftliche Vorbildung der Dienststellenleiter größeren Wert als bisher legen.

Hiermit schließe ich meine Ausführungen mit dem Wunsche, daß die eine oder andere meiner Anregungen zur Verminderung der Diebstähle und zur Hebung der Moral des Personals beizutragen geeignet sein möge.

Die Konferenz von Barcelona.

In seiner Sitzung vom 9. Dezember 1920 in Genf hat der Völkerbund den Beschluß gefaßt, seine Mitglieder einzuladen, besonders geeignete Vertreter zu einer „allgemeinen Konferenz über die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr" (Conférence générale sur la liberté des communications et du transit) zu entsenden, die möglichst bald in Barcelona stattfinden solle. Dieser Beschluß hat eine längere, bis auf den Abschluß der Friedensverträge zurückgehende Vorgeschichte. Der Rat des Völkerbundes hatte schon bald nach den Friedensschlüssen beschlossen, sich besonders mit Maßregeln zur Förderung des internationalen Verkehrs auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen sowie in den Häfen zu beschäftigen. Er stützte sich dabei auf Art. 23 (e) des Völkerbundvertrages, wonach die Mitglieder des Völkerbundes die Verpflichtung übernommen haben: „die nötigen Anordnungen zu treffen, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr sowie die gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten". Ferner waren für das Vorgehen des Rats des Völkerbundes maßgebend die Art. 338 und 379 des Friedensvertrages von Versailles, in denen Deutschland besondere Verpflichtungen über seinen Beitritt zu gewissen internationalen Schiffahrts- und Eisenbahnverträgen übernommen hat. Auf Anregung des Rats des Völkerbundes haben unverbindliche Besprechungen zwischen verschiedenen Staaten stattgefunden, in denen über das weitere Vorgehen und den Inhalt der zu diesem Zweck abzuschließenden Vereinbarungen Vorschläge gemacht worden sind. In einer Sitzung vom 19. Mai 1920 in Rom hat sich der Rat des Völkerbundes nun eingehend mit der Frage beschäftigt und die Errichtung besonderer technischer Kommissionen innerhalb des Völkerbundes befürwortet, die sich u. a. mit den Verkehrsfragen zu beschäftigen und ihre Vorschläge den Völkerbundsversammlungen zur Prüfung vorzulegen hätten. Dieser Antrag ist grundsätzlich durch den vorerwähnten Beschluß des Völkerbundes vom 9. Dezember 1920 genehmigt worden. Der Konferenz in Barcelona sind darin folgende Aufgaben übertragen:

1. Vorschläge auszuarbeiten über Vereinbarungen zur Regelung der internationalen Durchfuhr auf den Wasserstraßen, der Eisenbahnen und in den Häfen;
2. darüber zu entscheiden, ob förmliche Vereinbarungen abzuschließen oder den beteiligten Staaten nur die selbständige Regelung der fraglichen Angelegenheit zu empfehlen sei;
3. ihren Geschäftsgang zu regeln und

4. Vorschläge über die Fortführung derartiger Arbeiten zu machen.

Eine weitere Aufgabe der Konferenz soll darin bestehen, daß sie eine besondere beratende technische Kommission mit dem Sitz in Genf organisiert, die dem Völkerbund in der Bearbeitung der Verkehrsfragen zur Seite steht. Jedes Mitglied des Völkerbundes hat das Recht, einen besonders geeigneten Vertreter in diese Kommission abzuordnen.

Der Rat des Völkerbundes hat die Konferenz auf den 10. März 1921 nach Barcelona eingeladen, die Einladungen sind Ende Januar unter Mitteilung der Tagesordnung und einer Reihe von Entwürfen erfolgt. Erst Ende Februar ist auch an die deutsche Regierung (Deutschland ist bekanntlich nicht Mitglied des Völkerbundes) die Einladung ergangen, Vertreter auf die Konferenz zu entsenden, und sie hat diese Einladung angenommen und folgende Vertreter abgeordnet: für das Ministerium des Äußern den Gesandten a. D. und bevollmächtigten Minister v. Treutler, den Gesandten Seliger und den Legationssekretär v. Pochhammer, für das Verkehrsministerium für die Wasserstraßen den Staatssekretär Peters und den Staatsrat Krönig (aus Hamburg), für die Eisenbahnen den Wirklichen Geheimen Rat, Professor Dr. v. der Leyen und den Oberregierungsrat Lüdicke (Essen).

Die Vorlagen für die Verhandlungen sind in einem in französischer und englischer Sprache abgefaßten Grünbuch zusammengestellt, wonach sich die Konferenz mit folgenden vier Gegenständen zu beschäftigen hat:

1. dem Entwurf einer Organisation der Konferenz für die Regelung des allgemeinen Verkehrs und der Durchfuhr, sowie eines dauernden Ausschusses zur Bearbeitung dieser Fragen (Règlement commun d'organisation de la conférence générale et du comité permanent des communications et du transit),
2. dem Entwurf eines Vertrags über die Freiheit der Durchfuhr,
3. dem Entwurf eines Vertrags über die internationale Regelung der Schiffahrt in Verbindung mit einem Entwurf eines Vertrags über das Recht der nicht an die See grenzenden Staaten, eine Flagge zu führen,
4. dem Entwurf eines Vertrages über die internationale Regelung des Eisenbahnverkehrs,
5. einer Resolution über die Verhältnisse der Seehäfen.

In dem Grünbuch sind die Entwürfe der Vereinbarungen und Beschlüsse nebst eingehender Begründung enthalten.

Die Konferenz hat am 10. März unter Vorsitz des französischen früheren Ministers Gabriel Hanotaux begonnen, dem eine Reihe von Vizepräsidenten und ein Büro zur Seite stehen. Es wird angenommen, daß die Arbeiten am 10. April abgeschlossen werden können. Die Verhandlungen werden in französischer und englischer Sprache in der Weise geführt, daß die einzelnen Reden jedesmal durch einen Dolmetscher in die eine oder andere Sprache übersetzt werden. Das hat natürlich eine längere Dauer zur Folge. Ferner ist die Geschäftsführung nach dem Muster des Völkerbundes und des englischen Parlamentes geregelt. Es wird also über die einzelnen Vorlagen zunächst in einer öffentlichen Plenarsitzung verhandelt. Sodann wird die ganze Versammlung in ein Komitee umgewandelt, das in nichtöffentlicher Sitzung die Vorlagen mit allen Änderungsvorschlägen im einzelnen durchberät und Fragen, über die man sich nicht verständigen kann, einem eigenen Unterausschuß überweist. Die Beschlüsse des Unterausschusses gehen an das Komitee zurück. Auch dieses Verfahren trägt nicht zur Abkürzung der Verhandlungen bei, zumal unter den Vertretern ein starkes Redebedürfnis besteht. Es sind 38 Mitglieder des Völkerbundes, einige dem Völkerbund nicht angehörige Staaten (außer Deutschland noch Ungarn und die neuen an der Ostsee liegenden Staaten), alles in allem etwa 150 Personen, anwesend. So sind, wie wir hören, bis jetzt erst die Organisationsfragen und der Entwurf über die Regelung der Durchfuhr im wesentlichen durchberaten, und der Entwurf über die Schiffahrt ist in Angriff genommen.

Für Deutschland sind natürlich die Verträge über die Schiffahrt und über die Eisenbahnen von besonderer Wichtigkeit, und wir hoffen, hierüber nach Beendigung der Beratungen Mitteilungen machen zu können. In der Eisenbahnfrage kommt es hauptsächlich darauf an, welche Stellung die Konferenz zu dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr einnimmt. Nach der Begründung des Entwurfs 4 der Tagesordnung soll dieses Übereinkommen und die darin vorgesehene Organisation unverändert bestehen bleiben, was natürlich für Deutschland das Beste wäre, übrigens auch im Einklang stände mit Art. 366 des Versailler Vertrages.

„Gemischtwirtschaftliche Prämienregie“ als Mittel zum Preisabbau im Baugewerbe.

Vom Regierungsbaumeister **Wilke**, Vorstand der Eisenbahnbauabteilung Höchst (Main).

In unserer noch nicht voll wirksamen wirtschaftlichen Not ist mit das Dringlichste ein möglichst allgemeiner Preisabbau, und besonders im Baugewerbe. Das Baugewerbe hat man im Kriege durch ungeahnte Preisbewilligungen verwöhnt, es will sich nicht mehr an die meist sehr bescheidenen Gewinne der Vorkriegszeit erinnern und ist nach den bisherigen Ausschreibungsverfahren kaum zu einem wirksamen Preisabbau zu bewegen, und dies um so weniger, als in anderen Industrien zurzeit noch wesentlich mehr verdient wird.

Unerwünscht ist es im Staatsinteresse unbedingt, daß der Unternehmer hinsichtlich seines Gewinns mit mehr oder weniger verdeckten Karten spielt; das angebliche oder tatsächliche Risiko muß herhalten, um übermäßige Preise zu begründen; die immer weiter nach oben steigenden Tariflöhne bringen mit ihrer Plötzlichkeit und mit ihrer oft rückwirkenden Kraft immer mehr Verwirrung und Abrechnungserschwernisse und kommen den Unternehmern bei ihrem Sträuben gegen den Preisabbau zustatten. Auch erscheint es heute ebenso unsozial, daß ein Unternehmer bei Staatsbauten unter günstiger Vertragsabwicklung unerwartete und unverhältnismäßig große Gewinne einheimst, wie wenn ein anderer Unternehmer bei ungünstiger Abwicklung des Vertrages sich verblutet. Die Entwicklung muß also dahin gehen, das Risiko möglichst auszumerzen und angemessene Gewinne zu gewähren unter voller Ausnutzung des Unternehmergeistes.

Alles Wissen und Können muß mehr wie je dahin zielen, mit bester Technik im kaufmännischen Geiste die Höchstleistungen mit den geringsten Mitteln zu erreichen. Auf dem Wege zu diesem Ziel kann das Verfahren der „gemischtwirtschaftlichen Prämienregie“ einer von den vielen noch erforderlichen Schritten sein. Dieses Verfahren soll das Risiko des Unternehmers einschränken, dem Unternehmer nur einen angemessenen Gewinn sichern und damit dem Staat unnötige Ausgaben ersparen. Das Verfahren ist anzuwenden bei öffentlicher und engerer Ausschreibung sowie bei freihändiger Vergebung. Bei einer Ausschreibung wird das an und für sich zuschlagswürdigste Angebot genau wie bei dem üblichen Verfahren herausgegriffen und die Angebotsumme zerlegt nach Baustoffkosten, Kosten für Vorhaltung von Geräten usw., in die veranschlagte eigentliche Lohnsumme — Lohnstichsumme genannt — und in den Unternehmergewinn. Hiervon übernimmt die Verwaltung grundsätzlich die Beschaffung aller Baustoffe und überträgt dem Unternehmer nur die Werkleitung nebst Vorhaltung der Geräte usw. Für die Werkleitung und Vorhaltung der Geräte usw. werden feste Summen in Prozenten der Lohnstichsumme festgesetzt. Wird die Lohnstichsumme eingehalten, so erhält der Werkleiter eine Grundprämie, die sich bei Unterschreitung oder Überschreitung dieser Stichsumme erhöht oder erniedrigt.

Es wurden hier bisher mit zwei Unternehmern derartige Regieverträge abgeschlossen. Im ersten Fall handelte es sich um Herstellung einer Personenunterführung mit Herstellung eines Mittelbahnsteigs während des Betriebes. Hierbei wurde der Unternehmer als Werkleiter gegen Tagesvergütung für die Bauzeit ohne Kündigungsrecht seinerseits in die Dienste der Verwaltung genommen und vertraglich verpflichtet, das Werk nach den allgemeinen und besonderen Bedingungen, die der Ausschreibung zugrunde lagen, auszuführen, gleichzeitig keine anderen Arbeiten zu übernehmen und täglich auf der Baustelle selbst die Arbeiten zu leiten. Die erforderlichen Arbeiter und der Vorarbeiter wurden auf Vorschlag des Werkleiters durch die Bauabteilung zu den Bedingungen der Tiefbauberufsgenossenschaft eingestellt und durch die Stationskasse gelöhnt. Aus besonderen Gründen kann der Werkleiter die Entlassung des Vorarbeiters und von Arbeitern bei der Bauabteilung beantragen. Die Entlassung der Arbeiter macht im Baugewerbe keine Schwierigkeiten. Das Verhältnis zwischen den Bauaufsichtsbeamten und dem Werkleiter ist das gleiche wie zwischen diesen und dem Unternehmer. Um im vorteilhaften Gegensatz zu der gewöhnlichen Regiearbeit Unternehmergeist und Unternehmererfahrung Geltung zu verschaffen, wird dem Werkleiter eine Grundprämie von 10% der oben erwähnten

Lohnstichsumme zugesichert, wenn bei Herstellung des Werks diese Lohnstichsumme nicht überschritten wird, und außerdem bei Unterschreitung dieser Stichsumme eine weitere Prämie von 25 % der Mindersumme. Die Verwaltung sichert sich andererseits durch den Zusatz, daß bei Überschreitung der Lohnstichsumme 25 % der Mehrsumme der Grundprämie abgezogen wird. Wie der Werkleiter den Vorarbeiter und die Arbeiter zu besonderen Leistungen veranlaßt, bleibt diesem überlassen. Tritt eine Lohntariferhöhung oder -verminderung ein, so wird die Lohnstichsumme entsprechend erhöht oder vermindert.

Für Vorhaltung und Unterhaltung aller erforderlichen Geräte, Gerüste, der Hölzer zur Absteifung der Betriebsgleise, der Hölzer und Schalungen für die Erd- und Betonarbeiten, der Buden, aller Werkzeuge und allen Kleinmaterials nebst Tragung aller Verluste durch Verbrauch, Gebrauch, Diebstahl erhält der Werkleiter 25 % der für diese Berechnung unveränderlichen Lohnstichsumme, zahlbar zu $^2/_3$ nach Fertigstellung der wesentlichen Betonarbeiten und zu ⅓ nach Beendigung der Gesamtarbeiten. Die Arbeit ist im wesentlichen beendet. Das wirtschaftliche Ergebnis ist für die Verwaltung äußerst günstig: es werden rd. 40 % der Baukosten erspart, die bei der Zuschlagserteilung an den Mindestfordernden erforderlich gewesen wären — ein Ergebnis, das nur den Laien überraschen kann.

Im zweiten Fall handelte es sich um Tieferlegung einer Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet unter drei Bahnlinien. Die Preisberechnung war sehr schwierig, einmal weil die zu beseitigenden Massen mit viel alten Fundamenten und benutzten und toten Leitungen aller Art stark durchsetzt waren, und weil die Abfuhr der auf Bahnwagen zu ladenden Massen wegen Lokomotivgestellung und erheblicher Rangierbewegungen nicht immer als gewährleistet vorauszusehen war. Auch in diesem Falle wurde, um nur die tatsächliche Leistung angemessen zu bezahlen, die gemischtwirtschaftliche Prämienregie angewandt. Der Regievertrag wurde mit dem Mindestfordernden abgeschlossen; das waren zwei Firmen, die sich für das Angebot zusammengetan hatten. Sie wurden verpflichtet, einen ständigen Werkleiter zu stellen und erhielten dafür abweichend von dem oben angegebenen Vertrag für die Gesamtwerkleitung eine Vergütung von 5 % der Lohnstichsumme; für Vorhaltung aller Werkzeuge und Geräte, einschl. rd. 190 m Schmalspurgleis, Muldenkipper mit Vorhaltung eines Pferdes nach Bedarf, Bauhütten, Schutzgeländer usw. werden ebenfalls 5 % vergütet. Grundprämie und Zuschlagsprämie waren wie im ersten Vertrag geregelt. Auch diese Arbeit ist zum größten Teil beendet und wird mit günstigem wirtschaftlichem Erfolg abschließen, denn die Baukosten werden rd. 20 % unter der Summe bleiben, die der Zuschlag an den Mindestfordernden nach Angebot erfordert hätte. Es soll hier gleich gesagt werden, daß die im zweiten Vertrag festgesetzte Vergütung für Werkleitung in Prozenten der Lohnstichsumme den Vorzug verdient.

Grundsätzlich wäre zusammenfassend über die Anwendung dieser Regieart zu sagen: Es ist dringend geboten, sie anzuwenden bei freihändigen Vergebungen (abgesehen von kleinen Handwerkerarbeiten) und bei Vergebungen auf Grund engerer Ausschreibung; sie empfiehlt sich bei Vergebung auf Grund öffentlicher Ausschreibung, wenn ein wesentliches Risiko vorliegt. Der Regievertrag wird abgeschlossen unter Aufhebung des Verdings. Bei freihändiger Vergebung ist als Anlage zum Vertrag ein Kostenanschlag als Unterlage für die zu leistende Arbeit und für die Lohnstichsumme beizufügen. Sollten hierbei zu hohe Preise eingesetzt sein, so ist das für die Verwaltung insofern nicht erheblich, als sie am Übergewinn, der erzielt wird, zu 75 % beteiligt ist; außerdem kann sich die Bauleitung im Regievertrag noch durch Begrenzung des Gewinns sichern. Unvermeidliche Nebenarbeiten, die in der Ausschreibung nicht vorgesehen waren, werden wie freihändig vergebene Arbeiten behandelt; es wird also für sie ein besonderer Kostenanschlag aufgestellt und dann mit Lohnstichsumme und Prämien ein oder mehrere Nachträge zum Hauptvertrag aufgestellt. Mit der Hauptarbeit zusammenhängende Tagelohnarbeiten für Arbeiten, die nicht nach der Ausschreibung oder dem Kostenanschlag zu leisten sind, werden durch die Regiearbeiter ausgeführt, ohne daß die werkleitende Firma (Unternehmer) einen Nutzen oder Schaden davon hat, da die Verwaltung nur die reinen Löhne und die sozialen Lasten ohne Aufschläge zahlt; zu beachten ist nur, daß diese Löhne in eine besondere Spalte aufgenommen werden, da sie bei der Lohnstichsumme natürlich nicht berücksichtigt werden dürfen. In diesem Punkt zeigt sich besonders noch eine für die Verwaltung äußerst günstige Seite des Verfahrens, wie überhaupt die Stellung der Verwaltung und des Bauleitenden bei diesem Verfahren dem Werkleiter (Unternehmer) gegenüber eine bedeutend stärkere ist als bei den anderen bekannten Verfahren.

Die Baubeamten gingen zuerst nur zögernd und mit Bedenken an die für sie neue Sache heran, besonders im Hinblick auf die entstehende Mehrarbeit durch Aufstellung der Lohn- usw. Listen, befreundeten sich aber sehr schnell mit dem Verfahren in der Einsicht, daß sie wesentlich mithalfen, dem Staate unnötige Ausgaben zu ersparen; das Verfahren hatte schließlich den Erfolg, daß der Eifer der Baubeamten mit einer neu erwachten Arbeitsfreude angefeuert wurde. Es wäre nur billig und kaufmännisch, wenn die Verwaltung von den erzielten und unzweifelhaft nachgewiesenen Ersparnissen auch den beteiligten Beamten Bauprämien gewährte. Schwierigkeiten mit den Werkleitern ergaben sich nicht; Schiedsgerichte sind kaum zu fürchten; die sonst äußerst umfangreichen Abrechnungsarbeiten schrumpfen auf ein kleines Minimum zusammen, so daß hierdurch wohl die oben erwähnten Mehrarbeiten ausgeglichen werden. Das Verfahren ist entwicklungsfähig und so wenig starr, daß es auch für alle Verhältnisse und auch auf Sonderfälle leicht zugeschnitten werden kann. Jedenfalls ist mit ihm ein Weg gezeigt, auf dem man ohne Schwierigkeiten bei Staatsbauten den Preisabbau erreichen und damit Millionen ersparen kann.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 18. d. M. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 31 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Anleihegesetz zur Bereitstellung von Mitteln für Kleinbahnen.** Die verfassunggebende Preußische Landesversammlung hat am 1. Januar d. J. folgendes Gesetz beschlossen, das im D. Reichs- u. Preuß. Staatsanz. vom 3. März verkündet wurde.

§ 1.

(1) Die Staatsregierung wird ermächtigt, die folgenden Beträge zu verwenden:

I. zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen 10 000 000 *M*,

II. zur Gewährung von Darlehen an notleidende nebenbahnähnliche Kleinbahnen 40 000 000 „

insgesamt 50 000 000 *M*.

(2) Über die Verwendung des Fonds zu I wird der Landesversammlung alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

§ 2.

(1) Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der Mittel für die im § 1 vorgesehenen Aufwendungen im Betrage von 50 000 000 *M* eine Anleihe durch Veräußerung eines entsprechenden Betrags von Staatsschuldverschreibungen aufzunehmen. Die Anleihe ist mit 2,5 % des ursprünglichen Kapitals zu tilgen unter Hinzurechnung der durch die Tilgung ersparten Zinsen, diese zu 5 % gerechnet.

(2) An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen oder Wechsel ausgegeben werden. In den Schatzanweisungen ist der Fälligkeitstermin anzugeben. Die Wechsel werden von der Hauptverwaltung der Staatsschulden mittels Unterschrift zweier Mitglieder ausgestellt.

(3) Schuldverschreibungen, Schatzanweisungen, etwa zugehörige Zinsscheine und Wechsel können sämtlich oder teilweise auf ausländische oder auch nach einem bestimmten Wertverhältnisse gleichzeitig auf in- und ausländische Währungen sowie im Auslande zahlbar gestellt werden.

(4) Schatzanweisungen und Wechsel können wiederholt ausgegeben werden.

(5) Die Mittel zur Einlösung von Schatzanweisungen und Wechseln können durch Ausgabe von Schatzanweisungen und Wechseln oder von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage beschafft werden.

(6) Schuldverschreibungen, Schatzanweisungen und Wechsel, die zur Einlösung fällig werdender Schatzanweisungen oder Wechsel bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers 14 Tage vor der Fälligkeit zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung oder

Umlaufszeit der neuen Schuldpapiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung oder Umlaufszeit der einzulösenden Schatzanweisungen oder Wechsel aufhört.

(7) Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zins- oder Diskontsatze, zu welchen Bedingungen der Kündigung oder mit welcher Umlaufszeit sowie zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen, Schatzanweisungen und Wechsel ausgegeben werden sollen, bestimmt der Finanzminister. Ebenso bleibt ihm im Falle des Abs. 3 die Feststetzung des Wertverhältnisses sowie der näheren Bedingungen für Zahlungen im Ausland überlassen.

(8) Im übrigen sind wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes, betreffend die Konsolidation preußischer Staatsanleihen, vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) und des Gesetzes, betreffend die Tilgung von Staatsschulden, vom 8. März 1897 (Gesetzsamml. S. 43) anzuwenden.

§ 3.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündung in Kraft.

— **Der Reichsverkehrsminister über die Haushaltspläne der Reichseisenbahnverwaltung.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Zweigstellen, Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und das Eisenbahnzentralamt folgenden Erlaß gerichtet: „Nachdem die Haushaltspläne der Reichseisenbahnverwaltung für die Rechnungsjahre 1920 und 1921 ihre verfassungsmäßige Genehmigung gefunden haben, ist es mir ein Bedürfnis, meiner aufrichtigen Befriedigung darüber Ausdruck zu geben. Ist damit doch zum ersten Male eine einheitliche Grundlage für die Wirtschaftsführung der gesamten Reichseisenbahnen geschaffen und ein wesentlicher Fortschritt in der Vereinheitlichung der ganzen Verwaltung erzielt worden. Ich bin mir bewußt, welche außerordentlichen Schwierigkeiten zu überwinden waren, um die bisher nach verschiedenen Grundsätzen aufgestellten Eisenbahnhaushalte der einzelnen Länder zu einem Ganzen zu vereinigen und diese Zusammenfassung nach einheitlichen Gesichtspunkten vorzunehmen.

Es ist dies nur dadurch möglich geworden, daß alle hieran beteiligten Beamten rückhaltlos ihre Arbeitskraft und Erfahrungen für die Förderung dieses bedeutsamen Werkes eingesetzt haben. Ich spreche daher allen Beamten, die an diesem Werke mitgeholfen haben, meine besondere Anerkennung und meinen Dank aus.“

— **Die Durchführung der Transporte nach Oberschlesien** hat dem Deutschen Schutzbund zu folgendem Schreiben Anlaß gegeben: „Die technische Direktion des Deutschen Schutzbundes hält es für ihre Pflicht, vor aller Öffentlichkeit zu betonen, daß die große Transportbewegung nach Oberschlesien ohne die hingebungsvolle Arbeit der deutschen Eisenbahner nicht derart reibungslos hätte vor sich gehen können, wie es der Fall war. In allen Kreisen hat die Leistung der Eisenbahnen Bewunderung erweckt. Sie war zugleich ein erhebender Beweis für das einmütige Eintreten für die bedrohte deutsche Grenzmark. Mit vorzüglicher Hochachtung, Technische Direktion (für die Volksabstimmung in Oberschlesien).“

Der Reichsverkehrsminister hat dieses Schreiben zur allgemeinen Kenntnis gebracht und zugleich auch seinerseits allen an der Durchführung der Transporte Beteiligten für ihre Umsicht, den bewiesenen Eifer und ihre erfolgreiche Tätigkeit seinen Dank und seine Anerkennung ausgesprochen.

— **Statistik der Betriebsunfälle.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums, die Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt und die Eisenbahnkommissare folgenden Erlaß gerichtet:

1. Vom 1. April 1921 ab treten für die Aufnahme der von diesem Tage ab vorkommenden Unfälle beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluß der Werkstätten) auf allen innerhalb des Deutschen Reiches gelegenen voll- und schmalspurigen Eisenbahnen neue Vorschriften in Kraft.

2. Durch die neuen Vorschriften treten folgende wesentliche Änderungen ein:

a) Künftig sind Unfallzusammenstellungen nebst Erläuterungsbericht von allen Eisenbahndirektionen (Eisenbahn-Generaldirektionen) und Privatbahnverwaltungen, getrennt für voll- und schmalspurige Bahnen und für Bahnen, die für fremde Rechnung betrieben werden, monatlich nach dem teilweise geänderten Muster mir vorzulegen. Diese Unfallzusammenstellungen und Erläuterungsberichte sind auch von den fremdländischen Bahnverwaltungen, die Strecken auf deutschem Gebiet betreiben, über die auf diesen Strecken vorkommenden meldepflichtigen Unfälle vorzulegen.

b) Die auf Gesetz, Verordnung oder Konzession beruhenden Verpflichtungen der Privatbahnen (einschließlich fremdländischer Bahnen im Reichsgebiet) zur Meldung von Unfällen an die mit der Aufsicht außerhalb des Reichsverkehrsministeriums (Hauptstelle) betrauten Reichseisenbahnbehörden, z. B. an die Eisenbahnkommissare, bleiben unberührt.

c) Die Eisenbahndirektionen und Privatbahnen im Bereich der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums reichen dieser für ihre Aufsichtszwecke eine Abschrift der mir vorgelegten Unfallzusammenstellung nebst Erläuterungsbericht ein.

d) Für die vollspurigen Eisenbahnen sind künftig statistische Aufschreibungen von den Eisenbahndirektionen (Eisenbahn-Generaldirektionen) und Privatbahnverwaltungen nur noch hinsichtlich der Spalten 137 bis 148 der Tabelle 28 der Reichsstatistik (betreffend die strafrechtliche und disziplinarische Verfolgung der an den Unfällen Schuldigen) zu führen. Sonstige zahlenmäßige Aufschreibungen aller Art über Betriebsunfälle sind für diese Bahnen entbehrlich.

e) Die Aufstellung der Reichsstatistik für die Unfälle auf vollspurigen Bahnen und die Führung der hierzu erforderlichen Aufschreibungen erfolgt durch das Reichsverkehrsministerium (Hauptstelle).

f) Für die schmalspurigen Eisenbahnen führen die Eisenbahndirektionen (Eisenbahn-Generaldirektionen) und die Privatbahnverwaltungen die erforderlichen statistischen Aufschreibungen nach wie vor selbst. Für die Aufstellung der für diese Bahnen in Betracht kommenden Tabelle 31 der Reichsstatistik bleiben die bisherigen Vorschriften in Kraft.

g) Die Vorschriften über die Abfassung der Erläuterungsberichte sind in sachlicher Beziehung wesentlich umgestaltet worden.

3. Die neuen Vorschriften werden nach Fertigstellung des Druckes den in der Anschrift genannten Stellen sowie den deutschen Privatbahnverwaltungen von hier aus in der erforderlichen Anzahl übersandt werden. Nachforderungen können mit Rücksicht auf die hohen Druckkosten nur in den dringendsten Fällen berücksichtigt werden. Je ein Stück ist den mit der Beaufsichtigung des Betriebs betrauten Verwaltungsstellen (Betriebsämtern, Betriebsinspektionen usw.) zu überweisen. Den Betriebsdirektionen sind von der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden zwei Abdrucke zuzuteilen. Im übrigen sind nur die mit der Bearbeitung der Betriebsunfälle beauftragten Beamten damit auszurüsten. Der Eingang der Druckstücke ist zu überwachen.

4. Die Fertigstellung der Statistik der Betriebsunfälle für das Rechnungsjahr 1920 hat noch nach den bisherigen Vorschriften zu erfolgen. Von diesen Anordnungen sind die deutschen Privatbahnverwaltungen und die fremdländischen Bahnverwaltungen, die Strecken auf deutschem Gebiet betreiben, durch die anschließenden Eisenbahndirektionen (Eisenbahn-Generaldirektionen), in Bayern durch die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums, in Preußen durch die zuständigen Eisenbahnkommissare zu verständigen. Den in Betracht kommenden fremdländischen Bahnverwaltungen ist durch die genannten Stellen ein Abdruck der neuen Vorschriften zu übersenden.

5. Die bisherigen Vordrucke für die Unfallzusammenstellungen und Erläuterungsberichte können aufgebraucht werden. Erstere sind jedoch im Kopf in einfachster Weise dem neuen Muster anzupassen.

6. In den zurzeit bei den verschiedenen Bahnverwaltungen noch geltenden Vorschriften über das Meldeverfahren bei Betriebsunfällen ist auf die neuen Vorschriften über Betriebsunfallstatistik hinzuweisen.

— **Diätarische Anstellung der Hilfsweichensteller und der formlos zum Unterassistenten geprüften Bediensteten.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat an die Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Im Hinblick darauf, daß die Bestimmung im Abschnitt H Ziffer 9 (S. 184) der Personalvorschriften aufgehoben und in Aussicht genommen ist, die Laufbahnen zum Bahnwärter und Weichensteller künftig voneinander zu trennen, bestimme ich, daß die zum Bahnwärter und Weichensteller ausgebildeten und förmlich geprüften Bediensteten, soweit sie am 1. Juni 1920 ausschließlich oder überwiegend im Bahnwärterdienst beschäftigt waren, als Bahnwärteranwärter, und soweit sie im Weichenstellerdienst verwendet wurden, als Weichenstelleranwärter in das diätarische Beamtenverhältnis zu übernehmen sind. Den zu Bahnwärtern ernannten Bediensteten steht es frei, bei sich bietender Gelegenheit in den Weichenstellerdienst übernommen und in diesem Dienstzweige diätarisch oder planmäßig angestellt zu werden. Ebenso ist es angängig, Weichenstelleranwärter, sofern sie zuerst als Bahnwärter planmäßig angestellt werden

können, auf ihren Wunsch bei gleichzeitigem Übertritt in den Bahnwärterdienst zunächst zu Bahnwärtern und später zu Weichenstellern zu ernennen. Diese Vorschriften gelten sinngemäß auch nach Aufhebung der zurzeit für die Ernennung weiterer Diätare angeordneten Sperre. (Erl. vom 17. Juni 1920 — IV. 45. 137. 554 [2] Ang.) Zur Behebung etwaiger Zweifel weise ich ferner darauf hin, daß die formlos zu Unterassistenten geprüften, für die vorzugsweise Anstellung in Frage kommenden Bediensteten, auch wenn sie die körperliche Tauglichkeit für den Betriebsdienst nicht besitzen und deshalb im inneren Dienst beschäftigt werden, als Eisenbahngehilfenanwärter (Besold. Gr. IV) diätarisch anzustellen sind, da sie in der Stelle eines Eisenbahngehilfen die erste planmäßige Anstellung erlangen.

— **Der kommunistische Aufruhr** (vgl. Nr. 13, S. 248 d. Ztg.). Wenn auch immer noch Teilkämpfe versprengter Aufrührer wieder aufflackern, und an einzelnen Orten durch kommunistische Banden Verbrechen an Gut und Leben der deutschen Bevölkerung weiter begangen werden, so kann man doch nach den maßgebenden Erklärungen und Berichten annehmen, daß der Aufruhr im wesentlichen niedergeschlagen ist. Der Gang der Ereignisse und die von den Kommunisten erbeuteten Pläne und Schriftstücke haben gezeigt, daß die zahlreichen verbrecherischen Anschläge, die in den letzten Wochen ganz Deutschland in Unruhe versetzt haben, Teilerscheinungen aus einem wohlüberlegten und bis ins einzelne durchdachten Plan gewesen sind. Die Führer waren zum großen Teil landfremde Elemente, die Mitläufer vielfach Leute, die die Unruhen benutzt haben, um ihren verbrecherischen Neigungen durch Morden und Zerstören zu frönen und sich durch Diebstähle zu bereichern. Bezeichnend ist, daß von den Kommunisten in der Zeit ihrer Herrschaft in Hettstedt ein Zuchthäusler zum Bürgermeister eingesetzt worden ist. Unter politischem Deckmantel handelte es sich, wie eine linksstehende Zeitung schrieb, um ein Vorgehen so unpolitischen und ausgesprochen verbrecherischen Charakters, daß die Gewerkschaften, die S. P. D. und U. S. P. D. geschlossen gegen dieses Treiben Front gemacht haben. Als die Regierung mit einer vielfach nicht verständlichen Milde und Zaghaftigkeit gegen die Banden vorging, hat die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner ein Telegramm an die Reichsregierung gerichtet, in dem sie aufgefordert wird, sofort mit aller Kraft die Ordnung wiederherzustellen; sollte die Regierung hierzu nicht in der Lage sein, so würden die Eisenbahner die Schaffung der Ordnung im Eisenbahnbetrieb selbst in die Hand nehmen. — Wie bei allen Putschen, die wir in den letzten Jahren erlebt haben, richteten sich die Bemühungen der Aufrührer in erster Linie auf Gewinnung der Macht über die Eisenbahn. In dem mitteldeutschen Aufruhrbezirke, dessen Mittelpunkte Eisleben, Hettstedt und Mansfeld waren, gelang es den Kommunisten, wichtige Bahnhöfe zu besetzen und den Verkehr teils durch Zerstörung der Gleise, teils durch Sprengung der Brücken, teils durch Anhalten der Züge lahmzulegen. Anschläge auf Brücken vermittels des in großen Mengen gestohlenen Dynamits sind besonders zahlreich gewesen, und man kann es trotz der großen Schäden, die verursacht worden sind, doch noch als ein Glück ansehen, daß so viele Anschläge rechtzeitig entdeckt oder durch Versagen mißglückt sind. Über die, wie sich jetzt herausstellt, wohl auch auf Kommunisten zurückzuführenden schweren Entgleisungen bei Halle und Heringen am 15./16. März, bei denen mehrere Todesfälle zu beklagen waren, haben wir schon berichtet (vgl. Nr. 12, S. 228 d. Ztg.). Nach den Zeitungsberichten sind ferner durch Dynamit gesprengt worden: die Eisenbahnbrücken bei Ammendorf, bei Wallhausen, Oberröblingen und bei Hettstedt, wo auch das Bahnhofsgebäude zerstört wurde. Weitere — zum Glück erfolglose — Anschläge wurden auf die Eisenbahnbrücken bei Charlottenburg, Ansdorf, Torgau, Wörmlitz und Sonnborn gemacht. Die zahlreichen weiteren Versuche, durch Explosionen oder andere Anschläge Züge zum Entgleisen zu bringen — in Tegel bei Berlin wurden am 1. Ostertag zu diesem Zweck die Signalanlagen zerstört —, sind in der Mehrzahl fehlgeschlagen. Durch diese Zerstörungen wurde der Verkehr im Aufstandsgebiet tagelang gehindert. Die Unterbrechung der Strecke bei Ammendorf (Halle-Merseburg) zwang zur Umleitung der Züge Berlin-Frankfurt (M) über Leipzig-Corbetha. Auf anderen Strecken (z. B. auch zwischen Halle und Berlin, bei Bitterfeld) wurden die Züge beschossen, angehalten und die Reisenden durch bewaffnete Burschen untersucht, auch unter Anwendung von Gewalt beraubt. Mit der Befreiung der Stadt und des Bahnhofs Eisleben am 24. März setzte ein Umschwung ein, und nach und nach sind die Gebiete und Eisenbahnstrecken gesäubert und der Verkehr wieder in geregelte Bahnen gebracht worden. An der Beschützung der Eisenbahnanlagen hat sich auch die württembergische Verkehrswehr (vgl. Nr. 69, S. 755/1920 d. Ztg.) rühmlichst beteiligt, aus der auf Anforderung des Reichsverkehrsministers 150 Freiwillige zu Hilfe gekommen waren. Leider ist der Lokomotivführer Müller einem verbrecherischen Überfall der Kommunisten zum Opfer gefallen, 24 Mann sind verwundet worden.

Mit Befriedigung kann man feststellen, daß die Eisenbahner sich der Bewegung ferngehalten und ihre Pflicht getan haben. Das hat der Reichsverkehrsminister im nachstehenden Erlaß vom 3. April 1921 zum Ausdruck gebracht:

„An die deutschen Eisenbahner! Die beklagenswerten Ereignisse in Mitteldeutschland haben dem Personal und den Betriebseinrichtungen der Reichseisenbahnen schweren Schaden zugefügt. Durch verbrecherische Handlungen sind brave Beamte getötet oder zu Krüppeln geworden. Wer den politischen Kampf mit Bomben und Dynamit in das Eisenbahnwesen hineinträgt, der ist für den Eisenbahner eine schwere Gefahr, ein Feind, der ihm an Leben und Gesundheit geht. Wer tückisch des Nachts Einrichtungen der Bahn beschädigt, der wird zum Meuchelmörder insbesondere an jenen Beamten, die auf der Lokomotive und im Packwagen zu allererst in ein sicheres Verderben gehen. Niemand hat ein Recht, durch Anschläge gegen die Eisenbahn seine politischen Ziele zu fördern. Wer es tut, ist kein Politiker, sondern ein Verbrecher, der keine Schonung verdient. Die Eisenbahn ist auch kein Instrument, das sich zum Kampf gegen die bestehende Verfassung gebrauchen läßt.

Die Eisenbahner erblicken in dem Betriebe, dem sie dienen, den wichtigsten Stützpfeiler unserer Volkswirtschaft und setzen auch ihren Stolz dafür ein, daß die begonnene Gesundung der Eisenbahnen ungehemmte Fortschritte macht. Wer daher verbrecherisch in den Betrieb eingreift, der greift den Eisenbahner auch in seiner Ehre an, ganz zu schweigen von den dadurch verstärkten Härten des Dienstes.

Um all diesem Unheil zu steuern, rufe ich die gesamten deutschen Eisenbahner auf, mir zu helfen, sich selbst, die Bahnanlagen und den Betrieb jetzt und in Zukunft gegen solche verbrecherischen Eingriffe zu schützen.

Den Eisenbahnern, die bereits in den letzten Tagen bei der Abwehr der Anschläge mitgewirkt haben, sage ich meinen wärmsten Dank in der Zuversicht, daß ihr Beispiel der richtig erkannten und freiwillig übernommenen Berufspflicht zum Allgemeingut der deutschen Eisenbahner werden wird."

— **Eröffnung von Strecken.** Am 1. d. M. ist im Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale) die vollspurige Strecke (Roslau-) Meinsdorf-Jeber-Bergfrieden als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Thiessen und Jeber-Bergfrieden für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Ausgeschlossen ist auf der Station Thiessen die Annahme und Auslieferung von Tieren in mehrbödigen Wagen und Fahrzeugen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, auf den Stationen Thiessen und Jeber-Bergfrieden die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Feuerrampe nötig ist. Die Entfernungen betragen Meinsdorf-Thiessen 7,68 km, Thiessen-Jeber-Bergfrieden 4,57 km.

— **Aufhebung des Rauchverbots in den Speisewagen.** Das Rauchen im Speisewagen ist bis heute noch im Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen vollständig verboten. In Süddeutschland ist dagegen zum Teil das Rauchen in einem der beiden Abteile des Speisewagens außer bei gemeinsamen Mahlzeiten zugelassen. So kommt es, daß in demselben Speisewagen das Rauchen auf einer kurzen Strecke verboten, auf der nächsten wieder erlaubt und auf der dritten wieder verboten war. Nach dem Übergang der deutschen Staatsbahnen in eine Hand erschien es geboten, auch diese Vorschriften einheitlich zu regeln. Der Reichsverkehrsminister hat deshalb soeben einheitliche Bestimmungen für den gesamten Bereich der Reichseisenbahn angeordnet. In Speisewagen mit zwei Speiseräumen ist der eine Raum grundsätzlich für Nichtraucher vorzusehen. Dieser Raum ist im Innern als solcher ausdrücklich zu bezeichnen. In dem zweiten Raume ist dagegen das Rauchen zu gestatten; nur während der gemeinsamen Mahlzeiten bleibt es auch hier verboten. Es gibt jedoch aber auch Speisewagen mit nur einem Speiseraum, die sogenannten Küchenwagen, der außer einem Speiseraum und der Küche noch einige gewöhnliche Abteile haben.

— **Der Osterverkehr** auf den von Berlin ausgehenden Eisenbahnstrecken ist in diesem Jahre außerordentlich stark gewesen. Der Zudrang zu den Fernbahnhöfen war sehr groß, trotzdem sind fast sämtliche Züge, wenn auch stark überfüllt, so doch pünktlich abgelassen worden. Im Laufe der Ostertage sind außer den fahrplanmäßigen Zügen noch eine Reihe von Vor- und Nachzügen gefahren worden. Obwohl der Rück-

transport der Abstimmungsberechtigten erst am Dienstag nach Ostern beendet war und die Eisenbahnen mit der Beförderung dieser Transporte noch außerordentlich viel zu tun hatten, konnte der Osterverkehr auf den Fernstrecken ohne jede Störung abgewickelt werden.

— **Keine neuen Nebenbahnbauten in Württemberg.** Wie dem „Schwäb. Merkur“ berichtet wird, hatte die württembergische Regierung dem Reichsverkehrsministerium vier Nebenbahnen in Württemberg zur Berücksichtigung im Reichshaushaltsplan für 1921 empfohlen. Das Reichsverkehrsministerium hat daraufhin dem württembergischen Staatsministerium mitgeteilt, daß dem Wunsche vorläufig nicht entsprochen werden könne, da ebenso wie 1920 auch 1921 für neue Eisenbahnbauten und zwar im gesamten Reichsgebiet in den Haushaltsentwürfen Mittel nicht vorgesehen seien. Die andauernde Verschlechterung der allgemeinen Finanzlage erfordere gebieterisch die äußerste Zurückhaltung bei allen Ausgaben.

— **Verbesserungen im Berliner Straßenbahnverkehr.** Über die neuen Pläne des städtischen Verkehrsamtes in bezug auf die Verbesserung des Straßenbahnverkehrs sind von unberufener Seite vielfach nicht ganz zutreffende Nachrichten verbreitet worden, die über die neuen Prüfungen im Verkehrsamte der Stadt Berlin eine falsche Vorstellung ergeben können. Von gut unterrichteter Seite wird der „Allg. Berl. Korrespondenz“ hierüber geschrieben: Die Leitung der Berliner Straßenbahnen plant die Abänderung der Linienführung einer ganzen Reihe von Linien. In Frage für diese Veränderungen kommen hauptsächlich solche Linien, die durch kleinere oder größere Umwegfahrten erheblich längere Zeit gebrauchen als andere Verkehrsmittel, z. B. Kraftomnibusse, Untergrundbahnen usw. An Hand eingehender Ermittlungen ist festgestellt worden, daß durch das Befahren von Kurven nicht nur das Material übermäßig in Anspruch genommen wird, sondern auch der Stromverbrauch gegenüber der geraden Strecke erheblich größer ist. Die Geradelegung von Strecken bedeutet aber neben dieser Ersparnis für die Verwaltung auch für die Benutzer der Straßenbahn den Vorteil schnellerer Beförderung. — Besondere Aufmerksamkeit ist bei diesen Untersuchungen den Verkehrsverhältnissen auf den Ringlinien zugewandt worden. Gegenüber geringen Vorteilen bieten sie im Betriebe schwerwiegende Nachteile. Der Straßenverkehr bringt häufige Verspätungen mit sich. Diese Verspätungen einzuholen, sind die Fahrer auf den Ringlinien gezwungen, in den verkehrsarmen Straßen schnell anzufahren, wodurch die Wagen, die meist nur sehr schwache Motoren haben, übermäßig stark beansprucht und erfahrungsgemäß auch schneller defekt werden, als die auf anderen Strecken verwendeten Wagen. Man beabsichtigt nun nicht diese Ringlinien zu beseitigen, wie dies gemeldet worden ist, sondern sie durch Einschieben einer oder zweier Endpunkte in regelrechte Strecken zu zerlegen. Diese Endpunkte der Strecke werden so gewählt werden, daß sie durch andere Linien auf der gleichen Strecke überdeckt werden, so daß eine Verschlechterung der Verkehrsmöglichkeit nicht eintreten kann. Durch Teilung der Ringlinien wird aber ein technisch besserer Betrieb ermöglicht. Die Wagen erhalten zum Ausgleich von Verspätungen einen Pufferaufenthalt, sie können mehr dem Berufsverkehr durch Einstellung von Anhängern angepaßt werden, der Betrieb der einzelnen Wagen nur in einer Fahrtrichtung während des ganzen Tages fällt fort, während das Personal weniger schweren Dienst hat. Ob sich zwischen den beiden Ringhälften noch ein Umsteigebetrieb wird einrichten lassen, wird zurzeit noch geprüft. Auch der Zeitpunkt der Einführung steht noch nicht fest.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** Am 15. Februar d. J. kam die Kupplungsfrage für die Eisenbahnfahrzeuge zur Erörterung, die bereits seit Jahrzehnten die technischen Kreise der Eisenbahnverwaltung beschäftigt. Die Geschäftsstelle der Gesellschaft berichtet über diese Frage folgendes: Die langjährigen Versuche der europäischen Eisenbahnverwaltungen vor dem Kriege brachten keine Lösung der Frage. Die in Amerika bereits Ende vorigen Jahrhunderts eingeführte Janneykupplung erwies sich für europäische Verhältnisse als nicht geeignet. Andere in Vorschlag gebrachte Selbstkuppler befriedigten wenig. Dennoch dürfen diese Versuche nicht als ergebnislos betrachtet werden, führten sie doch bei Kleinbahnen in Deutschland und Frankreich mit sogenannten Steifkupplungen zu einigen Erfolgen, die auch für die Hauptbahnen vielversprechend erscheinen. Der Vortragende, Oberingenieur Scharfenberg aus Königsberg i. Pr., verwies auf diese Erfolge und legte weiter dar, wie durch vorbereitende Maßnahmen für Haupt- und Kleinbahnen in absehbarer Zeit eine Lösung der Kupplungsfrage mit derartigen Steifkupplungen erreichbar ist. Er konnte hierbei auf Arbeiten verweisen, welche bereits während des Krieges seitens des Reichseisenbahnamts aufgenommen sind, um eine Vereinheitlichung der Betriebsmittel der Kleinbahnen herbeizuführen und hierbei eine Einheitskupplung einzuführen. Es ist danach in Aussicht genommen, die Bauart aller neuen Fahrzeuge so zu gestalten, daß später ohne erhebliche Umbauten von den verschiedenen jetzigen Kupplungsarten zu einer Einheitskupplung übergegangen werden kann, wobei es zunächst unentschieden bleibt, welche Steifkupplung später als Einheitskupplung gewählt werden soll, ob also die in Deutschland bewährte Scharfenberg-Kupplung oder die in Frankreich bei Kleinbahnen bewährte Boirault-Kupplung oder eine andere Steifkupplung die beste Lösung darstellt. Die beiden letzterwähnten bekannten Kupplungsarten wurden im Lichtbild vorgeführt und zeigten insbesondere für die Scharfenberg-Kupplung, mit welch einfachen Mitteln eine befriedigende Lösung der Kupplungsfrage bei Kleinbahnen möglich ist.

Für die Hauptbahnen ist eine befriedigende Lösung nur dann zu erwarten, wenn man sich grundsätzlich darüber klar geworden ist, daß das Zweipuffersystem der europäischen Bahnen beseitigt werden muß und zum Einpuffersystem nach amerikanischem Vorbild überzugehen ist. Da diese Frage von grundsätzlicher Bedeutung ist, wurden die Vor- und Nachteile des Zweipuffersystems gegenüber dem Einpuffersystem dargelegt, und es ergab sich hieraus die unbedingte Überlegenheit des Einpuffersystems. Der Übergang zu diesem soll nach den gemachten Vorschlägen nun in der Weise vorbereitet werden, daß man schleunigst beim Neubau aller weiteren Fahrzeuge die Mittelstreben der Wagen derartig verstärkt, daß diese später geeignet sind, die Zug- und Stoßkräfte zu übertragen. Wesentliche Mehrkosten werden zunächst durch diese neue Bauart der Fahrzeuge nicht verursacht und man kann später bei gesundeter Wirtschaftlage, ohne bauliche Änderungen an den Untergestellen der Wagen vorzunehmen, zu einer Steifkupplung übergehen. Entschließt sich die Eisenbahnverwaltung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen, so ist damit ein wesentlicher Schritt vorwärts getan. Der grundsätzliche Entschuß zum späteren Übergang zu einer Mittelpufferkupplung ist die erste Bedingung für eine befriedigende Lösung der Kupplungsfrage. Die endgültige Wahl der Einheitskupplung, welche nur international erfolgen kann, wird der Zukunft überlassen. Der Vortrag fand lebhaften Beifall und führte zu einer eingehenden anregenden Aussprache.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium sind die Regierungsräte Telemann und Dr. jur. Fritz Haas zu Ministerialräten ernannt worden.

Beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: der Regierungsrat Dr. jur. Adolf Offenberg, bisher in Coblenz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Köln, die Regierungs- und Bauräte Wilhelm Weber, bisher in Elberfeld, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Köln, Peine, bisher in Nordhausen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Dr.-Ing. Skutsch, bisher in Breslau, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen, Chelius, bisher in St. Wendel, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Schütz, bisher in Eberswalde, zur Eisenbahndirektion in Hannover, Kahlen, bisher in Witten, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Köln, Hintze, bisher in Nordhausen, nach Leipzig zur Beschäftigung im Abnahmedienst, und Böttcher, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion nach Berlin, der Betriebsamtsvorstand Raute, bisher in Hoyerswerda, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 1 nach Dessau, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Fritz Beyer, bisher in Erfurt, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hoyerswerda, Röbe, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahnbetriebsamts 1 nach Nordhausen, Brötz, bisher in Stolberg (Harz) nach Plaue, zum Eisenbahnwerkamt daselbst und Hans Lehmann, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion nach Berlin, die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Deutschkron, bisher in Sorau (Niederlaus.), zum Eisenbahnbetriebsamt 1 nach Breslau, und Altenburg, bisher in Bremen, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Fulda, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Hentschel, bisher in Görlitz, nach Eberswalde, als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst. — Ernannt sind: zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor der Eisenbahninspektor Wölffel, unter Versetzung von Stettin nach Königsberg (Pr.) und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 daselbst; — zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor der Eisenbahninspektor Schmidtmeyer, unter Versetzung von Mainz nach Elberfeld und Übertragung der Stellung des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion daselbst. — Unter Verleihung einer planmäßigen Stelle der Besoldungsgruppe X sind in den Dienst

der Reichseisenbahnverwaltung übernommen: die Militärbaumeister Paul Giehler in Kirchmöser unter Überweisung an das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und Walter Bittmann in Kirchmöser unter Überweisung an das Eisenbahn-Werksamt in Plaue. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Alfred Prehm ist bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Dem Geheimen Regierungsrat Menzel, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle (Saale), und dem Regierungs- und Baurat Hasenwinkel, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Allenstein, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienste mit Ruhegehalt erteilt. — Gestorben sind: die Geheimen Bauräte Stampfer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Köln, und Lewy, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main).

Die Ministerialräte Geheimer Rat Dr.-Ing. e. h. Krüger und Geheimer Baurat Toller beim Reichsverkehrsministerium, vorm. Zweigstelle Sachsen, sowie der Regierungs- und Baurat Hahn beim Allgemeinen technischen Büro der Generaldirektion in Dresden, sind in den Ruhestand getreten. — Der Regierungs- und Baurat Kirsten, Vorstand des vorm. Neubauamts Rochlitz, ist zum Bauamt Rochlitz versetzt worden.

Österreich.

— **Die Ausgaben im Eisenbahnwesen.** Die Leitung des österreichischen staatlichen Eisenbahnwesens hat vor einiger Zeit die erforderlichen Schritte eingeleitet, um zu erwirken, daß gewisse Personallasten, die im Staatsbahnressort infolge des Zerfalls der Monarchie ungerechtfertigterweise gänzlich auf Österreich abgewälzt wurden, in Zukunft wenigstens zum Teil auch von den Nachfolgestaaten getragen werden. Hierzu wird von österreichischer Seite noch folgende Darstellung gegeben: Die ungünstigen Personalverhältnisse bei den Staatsbahnen sind keineswegs, wie vielfach vermutet wird, etwa einem wenn auch nur geringen Verschulden der Verwaltung oder wesentlichen Neuaufnahmen zuzuschreiben, sondern können, soweit sie bestehen, hauptsächlich nur als eine Folge des Umsturzes angesehen werden. So wurden Angestellte deutscher Volkszugehörigkeit, selbst wenn sie während ihrer ganzen Dienstzeit in Gegenden gedient haben, welche jetzt den Nachfolgestaaten gehören, und die auch dahin zuständig waren, infolge mittelbaren oder unmittelbaren Zwanges veranlaßt, sich nach Deutschösterreich zu begeben. Dasselbe gilt auch von den Ruheständlern verschiedener Kategorien. Demzufolge sind den Nachfolgestaaten wohl die dort befindlichen Bahnlinien, und darunter die ertragreichsten Linien der Staatsbahnen, zugefallen, jedoch vermindert um gewichtige Personallasten, eine eigenartige Rechtswohltat des Inventars, wie sie sonst in ähnlichen Fällen niemals vorgekommen sein dürfte. Die Nationalstaaten erwarben das Aktivum zum Teile ohne die damit verknüpften Personalpassiven. Zu der sich für uns ergebenden Personalvermehrung gesellte sich noch der Umstand, daß Wien der Sitz großer Routendirektionen war, deren Linien mit Ausnahme kläglicher Stümpfe nunmehr außerhalb der bescheidenen Grenzen Österreichs liegen. Wir erhielten also den Zentralapparat, ohne Verwaltungskörper, gleichsam die Generalität ohne die Armee. Diesen Wurzeln entspringt vornehmlich der Überschuß im Eisenbahndienstzweig, der sich nicht nur in quantitativer, sondern sehr erheblich auch in qualitativer Hinsicht äußert. Das heißt: Wir haben eine größere Anzahl älterer, in höheren Rangklassen befindlicher und mithin kostspieligerer Angestellter, als dies dem Umfange unseres Netzes entspräche. Bei den fortwährenden Bezugsaufbesserungen treffen uns diese Mehrlasten, die wir gegen Recht und Billigkeit, ja vielfach gegen alle Gebote der Humanität zu tragen haben — die vertriebenen Bediensteten würden, hätten wir uns ihrer nicht angenommen, ganz elend zugrundegehen — überaus hart. Wir müssen demnach, wenn unser Eisenbahnwesen gesunden soll, was ja nunmehr anerkanntermaßen nicht lediglich in unserem Interesse liegt, von diesen Mehrlasten teilweise befreit werden, und es ist Hoffnung vorhanden, daß die kürzlich eingeleiteten Schritte unserer Bahnbehörden, die sich auf ein sorgfältig ausgearbeitetes Material stützen können, einige Erfolg haben werden. Wird von Bestehendem abgesehen, so zeigt sich die Personalzahl der Staatsbahnen keineswegs in dem trüben Lichte, in dem sie vielfach dargestellt wird. In Wirklichkeit kommt nur auf 1 qkm, also auf 1000 qm, ein Bahnbediensteter. Die Meter- und Kilometerlänge bietet überhaupt keinen Fingerzeig dafür, ob ein Bahnunternehmen zu wenig oder zu viel Bedienstete beschäftigt. Maßgebend sind vielmehr die Stärke des Verkehres, die Gestaltung des Geländes, die Anzahl der Nebenbetriebe und zahllose andere Umstände. So hat, um nur ein Beispiel anzuführen, Österreich eine verhältnismäßig große Anzahl von Lokomotiv- und Wagenwerkstätten, in denen von einer sehr zahlreichen Arbeiterschaft auch Arbeiten für das jetzige Ausland geleistet werden. Ein Umstand, der eine verhältnismäßig höhere Bedienstetenzahl für die Flächeneinheit rechtfertigt.

Der Haushalt der Staatsbahnen wird besonders von der Erhöhung der sachlichen Ausgaben in außerordentlicher Weise beeinflußt. Wie sich die Preise der Kohle erhöht haben, das ist jedem österreichischen Staatsbürger wohl allzu deutlich zum Bewußtsein gekommen. Und daß die Steigerung eines Materials, von dem nicht einmal 10% im Lande gewonnen werden, den Betrieb eines Unternehmens, dessen Lebenskern die Kohle ist, in fürchterlicher Weise verteuern muß, ist ohne weiteres einzusehen. Aber nicht nur die ungeheure Steigerung der Feuerungs- und Schmierstoffe, sondern auch die aller übrigen Materialien, schädigt die finanziellen Ergebnisse des Betriebes. Neben dem Betriebe leidet unter der Teuerung auch die Investitionstätigkeit, die nach langen Kriegsjahren nicht ganz vernachlässigt werden darf. Dies kommt besonders bei den großzügigen, die Elektrisierung der Staatsbahnen bezweckenden Arbeiten zum Ausdruck, die durch die Steigerung der Materialpreise nicht nur behindert, sondern infolge der ganz ungleichartigen Erhöhungen vielfach auch umgestaltet werden (während beispielsweise in der ersten Hälfte des vorigen Jahres die Eisenpreise wenig gestiegen sind, erhöhten sich die Zement- und Sprengstoffpreise in außerordentlich hohem Maße). In einem rohstoffarmen Lande handelt es sich eben auch bei den meisten sachlichen Ausgaben um eine an und für sich unlösbare Aufgabe, der nur durch eine Besserung der Krone, durch Verringerung der sogenannten Kursdifferenz einigermaßen an den Leib gerückt werden kann.

— **Einschränkung des Personenzugverkehrs.** Anläßlich einer vorübergehenden Einschränkung des Personenverkehrs hatte die Verwaltung eines staatlichen Betriebes drahtlich die Führung eines eigenen Arbeiterzuges über eine Entfernung von 78 km verlangt, obwohl die Heimbeförderung der in Betracht kommenden 25—30 Arbeiter mit einem um etwa vier Stunden später verkehrenden Zuge möglich gewesen wäre. Die zuständige Staatsbahndirektion hatte diesem Wunsche Rechnung getragen, um unliebsame Auseinandersetzungen mit der Arbeiterschaft zu vermeiden. Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat in der Erwägung, daß derartige, höchst unwirtschaftliche Verfügungen, in der Zeit der höchsten Verkehrsnot nicht vertretbar seien, die beteiligten Bundesministerien gebeten, auf die ihnen unterstehenden Ämter und Dienstbetriebe einzuwirken, dem nötigenfalls verminderten Zugverkehr Rechnung zu tragen und den die Bahn benützenden Arbeitern und sonstigen Bediensteten bei derartigen Fahrplanwünschen einsichtsvolle Mäßigung zu empfehlen. Das Bundesministerium für Verkehrswesen würde es auch wärmstens begrüßen, wenn im Falle vorübergehender Verkehrseinschränkungen die Betriebe den Verkehrsmaßnahmen sich anpassen, um den von auswärts zum Amt kommenden oder vorgeladenen Personen Zeit und Geldauslagen oder Übernachtungen außerhalb des Wohnortes zu ersparen. Die Eisenbahnverwaltung greife zu der in die Volkswirtschaft so tief einschneidenden Maßnahme einer Einschränkung des Personenverkehrs nur im äußersten Notfalle, wenn die Kohlenlage oder andere erhebliche Verkehrsschwierigkeiten dazu zwingen, und wenn dadurch der völligen Stillegung des ganzen Eisenbahnbetriebes mit seinen unabsehbaren Folgen vorgebeugt werden könne. Abschrift dieses Ersuchens wurde allen Direktionen der Bundesbahnen und den Privatbahnen zur Kenntnis gebracht.

— **Gebührenpflichtiges Handgepäck.** Amtlich wird mitgeteilt: Die immer mehr überhandnehmende Überfüllung der Personenwagen mit Handgepäck erreicht häufig ein solches Maß, daß die Türen und Gänge der Wagen mit Gepäckstücken verstellt werden, daß das Ein- und Aussteigen der Reisenden behindert und hierdurch die Betriebssicherheit erheblich gefährdet wird. Die österreichischen Eisenbahnen haben sich infolgedessen gezwungen gesehen, mit Gültigkeit vom 1. April 1921 folgende Anordnungen zu treffen, durch die diesem Übelstand abgeholfen werden soll. Das von einem Reisenden gebührenfrei mitgeführte Handgepäck darf das Gewicht von 30 kg nicht übersteigen. Auch das mehreren Reisenden, z. B. gemeinsam reisenden Familienmitgliedern, gehörige Handgepäck darf kein Stück enthalten, das diese Gewichtsgrenze übersteigt. Das Handgepäck darf überdies nur so groß sein, daß es über oder unter dem Sitzplatz des Reisenden untergebracht werden kann. Wer Handgepäck mitnimmt, das diese Gewichts- oder Raumgrenze überschreitet, hat für das Ge-

samtgewicht seines Handgepäcks eine bestimmte Gebühr zu entrichten. Diese beträgt beispielsweise für je 10 kg bei einer Entfernung von 61 km (Wien-St. Pölten) im Personenzug 32 K, im Schnellzug 48 K, 125 km (Wien-Amstetten) im Personenzug 52, im Schnellzug 78 K, 189 km (Wien-Linz) im Personenzug 73, im Schnellzug 109 K, 314 km (Wien-Salzburg) im Personenzug 116, im Schnellzug 174 K, 567 km (Wien-Innsbruck) im Personenzug 197, im Schnellzug 295 K. Diese Gebühr ist auf jeden Fall für jene Strecke zu entrichten, in der das zu schwere oder zu umfangreiche Handgepäck im Personenwagen mitgeführt wird. Dem Reisenden steht es im allgemeinen frei, entweder jenen Teil seines Handgepäcks, der die erwähnten Gewichts- oder Raumgrenzen überschreitet, in der nächsten geeigneten Station in den Gepäckwagen zu schaffen und für die weitere Strecke als Reisegepäck oder Expreßgut aufzugeben oder aber das ganze Handgepäck gegen Zahlung der vorgesehenen Gebühren bis zur Zielstation unter seiner Obhut im Personenwagen zu belassen. Werden aber die Reisenden durch das zu schwere oder zu umfangreiche Handgepäck eines Reisenden an der Unterbringung ihres Handgepäcks behindert, so muß der Reisende es auf Verlangen der Eisenbahnbediensteten in der nächsten geeigneten Station in den Gepäckwagen schaffen und als Reisegepäck oder Expreßgut aufgeben. Für die Beurteilung, ob das Handgepäck die zulässige Gewichtsgrenze übersteigt, und für die Bemessung der Gebühr ist das durch die Zugbegleiter im Zuge schätzungsweise ermittelte Gewicht insolange maßgebend, als nicht durch eine spätere bahnamtliche Nachwage ein anderes Gewicht festgestellt wird.

— **Erhöhung der Eisenbahnlager- und Wagenstandgelder.** Die im Januar durchgeführte Erhöhung der Lager- und Wagenstandgelder hat infolge der bisher anhaltenden allgemeinen Preissteigerung viel an ihrer Wirksamkeit eingebüßt. Noch immer stehen zahlreiche Wagen unverhältnismäßig lange Zeit beladen in den Stationen, weil ihre Entladung und die Einlagerung der Güter in Privatmagazinen in vielen Fällen sich kostspieliger stellt als die Bezahlung des bisher erhobenen bahnseitigen Lagergeldes oder Wagenstandgeldes. Da die Bahnmagazine durch die lange Lagerung der Güter vielfach überlastet sind und hierdurch die Güterbewegung behindert wird, mußte das Lagergeld neuerdings erhöht werden. Es wird daher in Angleichung an die vor kurzem erfolgte Erhöhung des Zollaufschlages vom Fünfzigfachen auf das Siebzigfache das Lagergeld auf das Siebenfache der derzeit tarifmäßigen Gebühren gebracht. Noch dringender erschien eine neuerliche Erhöhung des Wagenstandgeldes, da durch das Stehenlassen beladener Wagen nicht nur die Betriebsverhältnisse erschwert werden, sondern diese Wagen auch einer anderweiten Benutzung entzogen sind, was die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zum Schaden aller Interessenten wesentlich herabsetzt. Bei der neuerlichen, infolge dieser Umstände notwendig gewordenen Erhöhung des Wagenstandgeldes wurde die progressive Staffelung für die einzelnen Abschnitte der Stehzeit fallengelassen und eine gleichmäßig für jede Stunde der standgeldpflichtigen Zeit geltende Gebühr gewählt, die höher ist als der siebenfache Betrag der derzeit für die erste Zeitstaffel und niedriger als die siebenfache für die letzte Zeitstaffel geltende Gebühr. Diese Erhöhung der genannten Nebengebühren tritt aber nicht in jenen Fällen ein, in denen die Anrechnung des Lagergeldes oder Wagenstandgeldes wegen Einlagerung der Sendung oder Zurückhaltung des Wagens in einer Unterwegsstation wegen eines Beförderungshindernisses erfolgt, und hinsichtlich des Wagenstandgeldes nicht für jene Wagen, die Lebensmittel enthalten, wenn die Entladung innerhalb 24 Stunden nach Ablauf der standgeldfreien Frist durchgeführt wurde. Die vorbesprochenen Maßnahmen sind durch die gegenwärtigen außerordentlichen Verhältnisse verursachte Verfügungen vorübergehender Natur, die beim Eintreten einer andauernden wesentlichen Besserung der allgemeinen Verkehrslage jederzeit wieder aufgehoben werden können.

— **Gewährung von Vorauszahlungen an die Verkehrsangestellten.** Im Hauptausschusse erstattete der Vertreter des Finanzamtes den „Bericht der Bundesregierung über die Gewährung von Vorauszahlungen an die Verkehrsangestellten vor Ostern". Die Verhandlungen der Regierung mit den Verkehrsangestellten in dieser Angelegenheit seien bisher noch zu keinem gedeihlichen Abschlusse gekommen. Während die Regierung vermeinte, nicht mehr zubilligen zu können als 25 % der für März angewiesenen Monatsbezüge an Gehalt, Ortszuschlag und Teuerungszulage (mit Ausschluß der Familienzulage), erklärten die Bediensteten, sich damit nicht begnügen zu können. Nach einer längeren Erörterung beschloß der Hauptausschuß einstimmig, die Regierung zu ermächtigen, die Zuwendung mit 50 % der oben genannten Monatsbezüge zu bemessen. Die Bedeckung dieser Auslagen soll in der Durchführung der vom Hauptausschusse bereits grundsätzlich genehmigten Tarifreform gefunden werden.

— **Fremdenverkehr.** Während man in Wien gelegentlich der Generalversammlung des Landesverbandes für Fremdenverkehr, dessen sehr erfreuliche Zunahme auf 65 % des Friedensverkehrs bei 382 000 gezählten Fremden — bei der anderweitigen Verwendung von über dreißig zum Teil sehr großen Hotels und der vorübergehenden Beherbergung zahlreicher aus den Nachfolgestaaten Zugereister bei Privaten abgestiegenen, daher nicht in die Statistik aufgenommenen — festzustellen in der Lage war, scheint man in den Bundesstaaten über die Fremden gegenüber einzunehmende Haltung noch nicht einig zu sein. Während beispielsweise der Salzburger L a n d t a g alles zur Hebung des Fremdenverkehres und der Touristik Notwendige einzuleiten beschloß, wurde im Salzburger G e m e i n d e r a t der gegenteilige Standpunkt eingenommen. Dieser vergißt scheinbar vollständig den Gewinn, den er vor dem Kriege aus dem Fremdenverkehr erzielt hatte, und will, abgesehen von den Schwierigkeiten, welche Österreichern bei einer Einreise nach Salzburg gemacht werden, 100 K für den Tag und die Person von sogenannten internationalen Fremden, die nicht aus Deutschland stammen, erheben. Wie da die Unterscheidung zwischen Deutschböhmen und Tschechen gemacht werden soll, wird nicht gesagt, und doch würden durch diese strenge Maßnahme manche getroffen, die bisher regelmäßig Salzburg besucht hatten. Vielleicht kehrt nun die Zeit zurück, in der die heute für die Absperrung vor Fremdenzufluß noch immer so besorgten Bundesstaaten von der Regierung wieder um Unterstützung zur Hebung des mittlerweile vernichteten internationalen Fremdenverkehres bitten werden. Vorerst berechnet man, daß allein in Wien der Jahresumsatz aus dem Fremdenverkehr des vergangenen Jahres über zwei Milliarden Kronen betrug, eine Zahl, die eher zu niedrig gegriffen erscheint, wenn berücksichtigt wird, was diese Fremden mit wenig Einheiten ihrer Valuta an Werten von hier fortbrachten. Tirol, das in Österreich auf dem Gebiete des Fremdenverkehres eigene Wege gegangen, aber stets führend war, hat zuerst die Einreiseerschwernisse allgemein aufgehoben und nur fallweise Gemeinden das Recht von Aufenthaltsbeschränkung aus wirtschaftlichen Gründen zugesprochen. L. R.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde den Zentralinspektoren der österreichischen Staatsbahnen Kornel K o b y l a n s k i und Dr. Karl S e e m a n n, dem mit dem Titel eines Regierungsrates ausgezeichneten Oberstaatsbahnrate Dr. Rudolf W i e s n e r, dem mit dem Titel eines Oberbaurates ausgezeichneten Oberstaatsbahnrate Ing. Augustin J e l i n e k sowie den Oberstaatsbahnräten Ing. Wilhelm W i n t e r n i t z und Ing. Hermann Maria B r i k der Titel eines Hofrates und dem Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Siegfried B u r g e r der Titel eines Regierungsrates und zwar in allen Fällen mit Nachsicht der Taxe.

Ungarn.

— **Aufhebung des Eisenbahnbetriebsreglements zwischen Österreich und Ungarn.** Mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. wurde das Eisenbahnbetriebsreglement im Verkehre zwischen Österreich und Ungarn aufgehoben, und es ist an dessen Stelle das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr samt den Ausführungs- und Zusatzbestimmungen getreten. Demnach müssen zwischen Österreich und Ungarn internationale Frachtbriefformulare verwendet werden. Die für den Frankaturzwang und die Nachnahmen bisher gültigen Beschränkungen fallen nunmehr im Verkehre zwischen Österreich und Ungarn weg.

— **Die Eisenbahnverkehrslage in Ungarn.** Die Lage des Eisenbahnwesens läßt noch immer viel zu wünschen übrig. Infolge des Fortfalls der hochwertigen ausländischen Kohle, welche die heimische, minderwertige Braunkohle bei weitem nicht zu ersetzen vermag, wird die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erheblich beeinträchtigt. Der Zustand der Wagen und Lokomotiven verschlimmerte sich infolge Mangels an Kupfer, guten Dichtstoffen, Lagermetallen sowie wegen Verwendung minderwertigen Öles. Ähnlich steht es mit dem Zustand aller Betriebsmittel und sämtlicher Eisenbahnanlagen überhaupt. Hierzu gesellen sich noch die gewaltig gestiegenen Preise aller wichtigen Rohstoffe, welche die Ausbesserung der Fahrbetriebsmittel hemmen. Aus diesen Gründen muß der Eisenbahnverkehr öfters eingeschränkt oder eingestellt werden, so daß sich ein Mißverhältnis der Einnahmen

zu den Ausgaben ergibt. Die Beschränkung der sachlichen und persönlichen Ausgaben allein kann die Gesundung unseres zerrütteten Eisenbahnwesens nicht herbeiführen. Obwohl eine allgemeine Erhöhung, insbesondere der Gütertarife in kurzen Zeitabschnitten erfolgte, konnte das Gleichgewicht zwischen den erheblichen Ausgaben und Einnahmen nicht hergestellt werden. Nur gesunde Eisenbahnfinanzen, die infolge der vom neuen Eisenbahnminister zur Durchführung gebrachten finanziellen Maßnahmen zu gewärtigen sind, werden zu der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Eisenbahnen und zum Wiederaufbau des Wirtschaftslebens beitragen.

— **Auflösung der Budapester linkufrigen Betriebsleitung.** Diese Betriebsleitung, in deren Wirkungskreis zumeist die in Oberungarn befindlichen Staatsbahnlinien gehören, wird ihre Amtstätigkeit infolge der Abtrennung ihrer meisten Linien einstellen und, mit der Budapester Zentralleitung vereinigt, unter der Benennung „Budapester Betriebsleitung" vom 1. April d. J. an tätig sein. Durch diese Organisierung werden an persönlichen und sachlichen Ausgaben erhebliche Ersparnisse erzielt.

— **Verkehrseinschränkungen.** Mit Rücksicht auf den erheblichen Kohlenmangel und den Ausfall der Kohlenförderung während der Osterfeiertage wurde am 21., 22. und 23. März d. J. der Zugverkehr auf den Staatsbahnen eingestellt. An den beiden Osterfeiertagen selbst wurde nicht nur der Fernverkehr, sondern auch der Lokalverkehr wesentlich eingeschränkt. Aus denselben Gründen war auch die Südbahn gezwungen, den Personenverkehr mit Ausnahme des Nachbarverkehrs vom 24. bis 30. März auf ihren ungarischen Linien einzustellen.

— **Neue Zollämter.** Infolge der veränderten Grenzlinien werden in den nachstehenden Ortschaften neue Zollstationen eingerichtet: Balassa-Gyarmat, Nógrád-Szakál, Hidvégardó, Hollóháza, Barabás, Sima, Püspöknádasd, Murakeresztúr, Nagykanizsa, Letenye, Dávidháza, Kotormány, Debreczen, Miskolcz, Szeged, Budapest, Györ (Raab), Sopron (Ödenburg) und Szombathely (Steinamanger).

— **Frachtbegünstigungen für Sendungen des Wirtschaftsamtes und der Verpflegungsämter in Szeged.** Für Sendungen, die für das bei den ungarischen Staatsbahnen gegründete Wirtschaftsamt und für die bei den Betriebsleitungen und bei dem Eisenbahn-Zentralabrechnungsbüro in Szeged bestehenden Verpflegungsämter, ferner für Lebensmittel, die von den genannten Ämtern an Eisenbahnangestellte aufgegeben werden, wie auch für die zur Beförderung der Lebensmittel benötigten neuen und gebrauchten Verpackungsmittel sowie für Brennstoffe werden auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen, der Pécs-Barcser Eisenbahn und den Linien der im Betrieb der Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen mit Wirksamkeit vom 1. Januar d. J. ab im Kartierungswege besonders ermäßigte Frachtsätze gewährt.

— **Tätigkeit des Ausschusses für Eisenbahnwagenaufteilung.** Der in Wien tagende Mitteleuropäische Eisenbahnwagen-Aufteilungsausschuß hat die Zählung der Lokomotiven der früheren Monarchie angeordnet. Nach der im Monat April 1920 vorgenommenen Zählung der Wagen verfügte Ungarn über 43 143 Staatsbahnwagen. Die endgültige Zählung des rollenden Materials konnte nicht durchgeführt werden, weil die Ratifizierung des ungarischen Friedensvertrages noch nicht erfolgt ist. In der Angelegenheit der durch die Rumänen fortgeschleppten Wagen verliefen die eingeleiteten Verhandlungen erfolglos. Der Ausschuß, der in Kürt mit der rumänischen Abordnung verhandelte, hatte den Antrag des rumänischen Ausschusses nicht angenommen. Ungarn hat 6623 Wagen zurückgefordert; dagegen waren die Rumänen nur bereit, 5100 Wagen zurückzuerstatten.

— **Frachtbegünstigung für Milchsendungen und gebrauchte Milchgefäße.** Nach einer Verfügung der Direktion der Staatsbahnen werden für Milchsendungen und an die Aufgabestation zurückkehrende gebrauchte Milchgefäße im Verkehre zwischen den Stationen der ungarischen Staatsbahnen einerseits und den Budapester Stationen, ferner den Stationen Györ, Miskolcz, Szeged, Vác, Debreczen und Vecsés andererseits besonders ermäßigte Frachtsätze gewährt.

— **Direkter Eisenbahnverkehr zwischen Budapest und Triest.** Von der italienischen Regierung wird ein direkter Eisenbahnverkehr zwischen Budapest und Triest angeregt. Die in dieser Richtung gepflogenen Verhandlungen versprechen ein günstiges Ergebnis. Die Zustimmung Südslawiens ist aus dem Grunde nötig, weil die Absicht besteht, direkte Züge auf dem kürzesten Wege mit Benutzung der Karolyváros - Zagréb - Gyékényeser Linie in Verkehr zu setzen.

— **Regelung des Verkehrs mit Säcken.** Nach einer Verfügung des Finanzministers dürfen mit Gütern gefüllte Säcke ohne Sicherheitsleistung ins Ausland ausgeführt werden, wenn die Güter durch eine ordnungsmäßige Ausfuhrbewilligung gedeckt sind. Zwecks Füllung dürfen Säcke nur gegen Hinterlegung einer Sicherheit ins Ausland ausgeführt werden. Zur Ausfuhr von Säcken, die nicht nach Ungarn zurückgelangen, ist eine besondere Ausfuhrbewilligung des Finanzministers erforderlich.

— **Die provisorische Verwaltung der Südbahn-Gesellschaft.** Die ungarische Regierung hat der durch die beteiligten Staaten beschlossenen provisorischen Verwaltung (régime provisoire) der Südbahn zugestimmt.

— **Neue Gütertarife auf der Raab-Ödenburg-Ebenfurter und der Fertövidéker Eisenbahn.** Mit Wirksamkeit vom 31. März 1921 wurden die auf den Linien der Raab (Györ)-Ödenburg (Sopron)-Ebenfurter und Fertövidéker Eisenbahn seit 1. Februar 1917 gültigen Gütertarife außer Kraft gesetzt. An deren Stelle treten mit Wirksamkeit vom 1. April neue Gütertarife, welche die seit 25. August 1920 gültigen Tarifsätze und Ergänzungen enthalten.

— **Verbesserung des Eisenbahnverkehrs zwischen Ungarn und Rumänien.** Da der Bukarest-Wiener Eilzug den Personenverkehr nicht zu bewältigen vermochte, wurde von Arad täglich ein Personenzug bis zur Grenze und zurück in Verkehr gestellt. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat nun Verfügungen getroffen, daß dieser Zug direkten Anschluß nach Budapest erhält.

— **Schweizerische Bestellungen von Eisenbahnwagen in Györ (Raab).** Die Györer Wagenfabrik hat in letzter Zeit vom Ausland mehrere Aufträge zur Herstellung von Eisenbahnwagen erhalten. Viele Wagen werden derzeit für die Schweiz auf Bestellung angefertigt.

— **Schweizerische Elektrizitätswerke in der ungarischen Tiefebene.** Die Stadt Túrkeve wendete sich an die schweizerische Regierung mit dem Ersuchen, in der Gegend ein großes Elektrizitätswerk zu errichten, das den Zweck verfolge, das einige Hunderttausend Joch umfassende Gebiet mit Elektrizität zu versehen. Auf diese Weise wäre die Möglichkeit geboten, die Kraft für landwirtschaftliche Arbeiten auszunutzen; den Gegenwert würden die Landwirte in landwirtschaftlichen Erzeugnissen leisten. Die schweizerische Regierung verständigte die Stadt, daß sie das Ansuchen einer wohlwollenden Prüfung unterziehen wolle. Jetzt wird auch die Stadt Mezötúr ein ähnliches Ansuchen an die schweizerische Regierung richten.

— **Ursprungszeugnisse für nach Bulgarien bestimmte Waren.** Im Sinne einer zwischen der ungarischen und bulgarischen Regierung getroffenen Vereinbarung genießen Waren ungarischen Ursprungs im Falle ihrer Einfuhr nach Bulgarien bis zum 9. August d. J. die Zollbehandlung auf Grund der Meistbegünstigung; derselben Begünstigung werden auch die aus Bulgarien nach Ungarn eingeführten Waren teilhaftig. Jedoch ist für diese aus Ungarn eingeführten Waren ein Ursprungszeugnis beizubringen, zu dessen Ausstellung die Handelskammer des Ursprungslandes berechtigt ist.

— **Die ungarisch-südslawischen Eisenbahnverhandlungen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat die südslawische Regierung verständigt, daß der ungarische Handelsminister die in Szabadka kürzlich unter den ungarischen und südslawischen Abordnungen getroffenen Bestimmungen über die Regelung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs im allgemeinen genehmigt hat. Hinsichtlich der wichtigsten Fragen ist eine Vereinbarung zustande gekommen. Seit dem 20. März wurden die Verhandlungen in Szabadka fortgesetzt, die voraussichtlich inzwischen endgültig zum Abschluß gebracht worden sind.

— **Wirtschaftliche Verhandlungen zwischen der ungarischen und tschecho-slowakischen Regierung.** In Bruck traten ungarische und tschecho-slowakische Abordnungen zusammen, um die aus dem Friedensvertrag sich ergebenden politischen Fragen zu besprechen. Es wurde ein aus juristischen, finanziellen und wirtschaftlichen Fachleuten bestehender Ausschuß gewählt, der demnächst teils in Budapest, teils in Prag Sitzungen abhalten wird.

Uebrige europäische Länder.

— Das Schicksal der ehemalig elsaß-lothringischen Reichsbahnen. In der Frage des Anschlusses der ehemaligen Reichsbahnen an ein anderes französisches Bahnnetz sind die beiden Handelskammern von Straßburg und Mülhausen verschiedener Meinung, denn die Handelskammer von Straßburg wünscht die Schaffung einer selbständigen autonomen Bahngesellschaft, während die Handelskammer von Mülhausen für den Anschluß an die französische Ostbahn eintritt. Es scheint nun, daß die Mülhauser Recht bekommen sollen, denn in Paris hält man den Anschluß an die Ostbahn für die bessere Lösung, aber man verhehlt sich nicht, daß dieser Anschluß nur teilweise vor sich gehen kann, da die elsässischen Bahnen wohl noch auf einige Jahre hinaus ihre besondere Organisation, ihre besonderen Tarife und ihre „Betriebsgewohnheiten beibehalten müssen. Zur Begründung des Anschlusses an die Ostbahn führt ein Kammerbericht u. a. an, daß der Anschluß unvermeidlich sei, wenn man eine raschere Anpassung der neuen Provinzen an Frankreich wünsche. Außerdem würde der Anschluß verschiedene Vorteile bringen, wie z. B. eine Verschmelzung des Personals, wodurch die brennende Frage des Widerstreites zwischen Elsässern, Lothringern und Franzosen rascher gelöst würde, ferner eine Anpassung an das übrige französische Eisenbahnnetz dadurch, daß das bisherige Rechtsfahren abgeschafft würde und die Züge wie in Frankreich auf dem linken Gleise fahren. Dadurch würden auch die unerläßlichen Halte an der früheren Landesgrenze aufgehoben werden.

— Rückkauf der auf Schweizerboden liegenden Strecken der badischen Bahnen. Die Regierungen der Kantone Baselstadt und Schaffhausen hatten, wie die „Schweizerische Verkehrskorrespondenz“ schreibt, bekanntlich nach der Übergabe der Badischen Staatsbahnen an das Reich beim eidgenössischen Eisenbahndepartement die Anregung gemacht, es möchte den Rückkauf der auf schweizerischem Staatsgebiet gelegenen Strecken der Badischen Staatsbahnen in Erwägung ziehen. In einer Vernehmlassung an das Departement hat die Generaldirektion der Bundesbahnen den Standpunkt vertreten, daß vom Standpunkte der schweizerischen Verkehrspolitik aus betrachtet, ein Rückkauf der badischen Linien keinem Bedürfnis entspreche, da die Übernahme der in Betracht kommenden Bahnobjekte den Bundesbahnen in verwaltungstechnischer Hinsicht große Erschwernisse bringe. Falls aber aus nationalen oder politischen Gründen der Rückkauf gerechtfertigt erscheine, so betrachte sie als gegeben, daß alsdann die Rückkaufsoperation folgende Strecken betreffe: Leopoldshöhe-Basel-Grenzach einschließlich des badischen Bahnhofes in Basel, ferner Basel-Stetten der Wiesenthalbahn und Erzingen-Schaffhausen-Thayngen einschließlich des Bahnhofes in Schaffhausen, alle Strecken jeweils von Landesgrenze zu Landesgrenze.

— Eine schmalspurige Ostalpenbahn. Von bündnerischen Interessenten ist seinerzeit ein Konzessionsgesuch beim schweizerischen Eisenbahndepartement eingereicht worden für eine schmalspurige elektrische Bahn von Misox (Mesocco) nach Thusis über den Bernhardin. Die Generaldirektion hat, wie die „Schweizerische Verkehrskorrespondenz“ schreibt, beantragt, das Konzessionsgesuch wegen der ungenügenden Bauveranschlags- und Rentabilitätsberechnungen abzulehnen. Sie bemerkt ferner, daß die Trassewahl der Ostalpenbahn heute kaum mehr als Grund für die Ablehnung des Konzessionsgesuches geltend gemacht werden könne, und daß auch der im Personen- und Güterverkehr zu gewärtigende Wettbewerb gegenüber den mit der Schmalspurbahn Misox-Thusis verbundenen Vorteilen für die Landesgegend eine Ablehnung nicht rechtfertige. Es sollen aber trotzdem keine neuen Eisenbahnkonzessionen mehr verliehen werden, weil die heutige Finanzlage des Bundes und die Schwierigkeiten der Aufbringung bedeutender Mittel zur Durchführung der als dringlich erkannten Aufgaben, wie Ausbau des Bundesbahnnetzes, Elektrisierung usw., dies nicht gestatte und die Verwirklichung der Schmalspurbahn Misox-Thusis nicht einem allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedürfnis entspreche.

— Automobil und Eisenbahn. Die „Schweiz. Verk.-Korr.“ schreibt: In ihrem Tätigkeitsbericht über das dritte Vierteljahr 1920 hat die Generaldirektion der Bundesbahnen auf den zunehmenden Wettbewerb hingewiesen, den das Automobil als Kraftlastwagen den Bahnen seit einiger Zeit macht. Es hat sich daher der in Zürich erscheinende „Organisator“ veranlaßt gesehen, einige vergleichende Tabellen aufzustellen, in welchen die Tarife der Bundesbahnen den Beförderungskosten mit Automobil für einige wichtige Strecken gegenübergestellt werden. Er ergibt sich daraus, daß eine Sendung von 5 t Gütern in Franken kostet:

Strecke	mit Automobil	als Frachtgut	als Eilgut
Zürich-Winterthur	122,40	135,50	231,00
Zürich-Basel	416,50	251,50	462,00
Zürich-Genf	1228,50	454,00	868,00
Zürich-Lugano	1320,00	368,00	676,00
Zürich-Schaffhausen . . .	218,60	179,00	318,00

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß die Eisenbahnen für die längeren Strecken wirtschaftlicher sind als die Automobile, aber schon für ziemlich lange Strecken sind die letzteren wettbewerbsfähig, wenn sie zugleich Rückfracht mitnehmen können. Die Vorteile der Beförderung mit Kraftwagen liegen übrigens in der größeren Schnelligkeit der Beförderung, in der direkten Lieferung an den Empfänger, in der Vermeidung des Umladens und in der billigeren Verpackung. Zudem kann das Laden und Abladen zu jeder Tageszeit vor sich gehen. Das erwähnte Blatt kommt zum Schlusse, daß der Automibiltransport auf Strecken unter 100 km größere Vorteile bietet als die Bahn.

— Brand des Bahnhofs Domodossola. Der internationale Bahnhof in Domodossola an der schweizerisch-italienischen Grenze ist in der Nacht vom 31. März zum 1. April abgebrannt. Die Feuersbrunst vernichtete die schweizerischen und italienischen Zollämter. In den Magazinen war sehr viel Durchgangsgut aufbewahrt. 12 400 Postpakete sind verbrannt. Man glaubt, daß das Feuer durch eine in das Ausfuhrmagazin geworfene Brandbombe entstanden ist. Der Verkehr mit der Schweiz ist eingestellt.

— Die neuen italienischen Eisenbahntarife. Die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport entnimmt der Fachzeitung „Le ferrovie italiane“ folgende Darstellung über den gegenwärtigen Stand der Tariffragen: „Seit dem Jahre 1907 haben sich Behörden und Fachkommissionen mit der Revision der Transportvorschriften und der Vereinfachung der Tarife beschäftigt. Im Jahre 1912 wurde ein vollständiger Reformentwurf vorgelegt. Der Große Verkehrsrat (Consiglio generale del traffico) genehmigte jedoch nur den ersten Teil, enthaltend die Allgemeinen Bestimmungen. Hinsichtlich der eigentlichen Tarife verlangte er eine nochmalige Durcharbeitung. Diese erfolgte 1914 und wiederum, unter Berücksichtigung der Tarifänderungen während des Krieges und der durch den Krieg bedingten besonderen Verkehrsverhältnisse, vom Jahre 1916 an. Letztere Neubearbeitung ist nun beendigt, und es liegt heute der Entwurf zu den neuen Tarifen vor, welche die Bahnverwaltung, wie verlautet, schleunigst in Kraft treten zu lassen beabsichtigt. Der neue Entwurf kehrt zum früheren System der alphabetischen Einteilung des Warenverzeichnisses zurück. Dieser Nomenclatur gehen zwölf Erläuterungen voraus, enthaltend eine Anleitung für die Handhabung des Verzeichnisses und für die Unterbringung von Waren, die nicht im Verzeichnis stehen. Dieses geht mehr als das bisherige ins einzelne und enthält deshalb mehr Positionen (ungefähr 5600, bisher 4300). Der neuen Klasseneinteilung dient nicht der Transportwert allein, sondern auch der mutmaßliche Betrag der Transportkosten zur Grundlage, so daß die nämliche Warengattung in verschiedenen Klassen erscheint, je nach der Menge der aufgegebenen Sendung und dem Ergebnis verschiedener Faktoren, die da sind: Natur und Art der Verpackung, Arbeitsaufwand für die Behandlung des Gutes usw. Der neue Entwurf enthält 28 Eilgut- und 47 Frachtgutklassen. Jeder Klasse entspricht ein Frachtsatz, der gemäß dem belgischen System nach der Entfernung abnimmt. Daraus ergibt sich eine Verminderung der bisherigen 770 Frachtsätze der Klassifikation auf 75. Besondere Tarife mit eigenen Grundlagen haben die kleinen Frachtstücke, die Fahrzeuge und der Tierverkehr. Mit Bezug auf die Tara, diesem so wichtigen Bestandteil der Transportkosten, gibt der neue Entwurf das bisherige Berechnungssystem preis. Bisher war für die Berechnung der Fracht nicht das tatsächliche Gewicht der Sendung maßgebend, sondern ein theoretisches Gewicht, das sich ergibt, wenn man das tatsächliche Gewicht mit einer Zahl multipliziert, die sich aus dem tatsächlichen Gewicht, der Tragkraft des Wagens und der Wagenart (offen oder gedeckt) ergibt. Der neue Entwurf hat dagegen dem Tarifsystem den Vorzug gegeben, das bei den meisten auswärtigen Bahnen gilt und die Tara mittels Differenzierung des Einheitssatzes je nach dem Gewichte der aufgegebenen Sendung berücksichtigt, und ist mit anderen Worten zum System der Mindestgewichte für ganze Wagenladungen übergegangen. Der Tarif für lebende Tiere ist gründlich geändert worden. Der Frachtsatz wird nach der Länge der Transportstrecke abgestuft. Sämtliche Tiergattungen teilt der Tarif in vier Klassen ein. In jeder

Klasse nimmt der Einheitssatz mit der größeren Stückzahl der Sendung ab. Hinsichtlich der sperrigen Güter räumt der neue Entwurf mit all den verwickelten Bestimmungen des bisherigen Tarifes auf und nimmt einzig Rücksicht auf die größere Beanspruchung des Frachtführers, indem die Sendung aus derjenigen Tarifklasse, in die sie bei normalem Umfang gehört, in eine höhere versetzt wird. Eine wichtige Neuerung bezieht sich auf die sogenannten festen oder Abfertigungsgebühren, das heißt denjenigen Teilbetrag der Fracht, der den Gegenwert der von der Länge der Beförderungsstrecke unabhängigen Leistungen des Frachtführers bildet. In den neuen Tarifen gibt es nur noch drei Arten. Sodann ist die Berechnungsweise vereinfacht. Der Teilbetrag, welcher der Stationsgebühr entspricht und unabänderlich ist, wird in die Sätze eingerechnet. Der auf die Auf- und Abladung entfallende Teilbetrag wird dagegen nur dann dem Frachtsatz hinzugefügt, wenn die Auf- oder Abladung gemäß Tarifvorschrift oder tatsächlich von der Bahn besorgt wird. Der neue Entwurf befaßt sich weiter mit den Lagergebühren der Hafenplätze, welche hinsichtlich der Frachtpreise und Transportbestimmungen den Binnenstationen gleichgestellt werden. Die Sammelladungstarife sind beibehalten und enthalten annähernd die gleichen Bestimmungen, wie die bisherigen Tarife. In Anpassung an das von dem I. Ü. adoptierte deutsche System der Haftpflicht gestattet der neue Entwurf, daß mit den gewöhnlichen Tarifen, welche den bisherigen allgemeinen Spezialtarifen (Tariffe speciali comuni) entsprechen, eine Haftpflicht des Frachtführers verbunden werde, die in Verlust- und Schadenfällen durch den gemeinen Wert der Ware und bei Lieferfristversäumnis durch den Frachtbetrag begrenzt ist. Endlich sieht der neue Entwurf auch Ausnahmetarife mit ermäßigten Frachten und beschränkter Haftpflicht vor."

— **Entlassung von Eisenbahnarbeitern in England.** Während die amerikanischen Eisenbahnen die Löhne abbauen, versuchen die englischen das gleiche Ziel, das jene mit dieser Maßnahme erstreben, nämlich eine Herabsetzung der Ausgaben für Löhne, durch Entlassung von Arbeitern zu erreichen. Beiden kommt dabei das Darniederliegen des Verkehrs zustatten, das tatsächlich einen Überfluß an Arbeitskräften zur Folge hat. Bei der englischen Nordostbahn sind bereits die überzähligen und einstweiligen Arbeitskräfte abgestoßen, und die weiteren Entlassungen, die im März angekündigt wurden und vermutlich mittlerweile durchgeführt worden sind, sehen sogar die Entlassung von zunächst 100 ständigen Arbeitern verschiedener Dienstzweige vor. Je nach dem Zurückgehen des Bedarfs an Arbeitskräften sollten dann weitere Entlassungen folgen. Den entlassenen Arbeitern wird ihre Wiedereinstellung bei Besserung der Verkehrslage in Aussicht gestellt; es wird ihnen auch nach Möglichkeit Beschäftigung in anderen Dienstzweigen als denen, aus denen sie entlassen werden, zugesagt. Bei der Wiederaufnahme in den Eisenbahndienst soll ihnen die Dienstzeit so angerechnet werden, als ob sie nicht unterbrochen worden wäre. Zuerst werden die Arbeiter mit der kürzesten Dienstzeit entlassen, aber trotzdem können von der Verminderung der Arbeitskräfte solche mit längerer Dienstzeit betroffen werden, doch soll in dieser Beziehung sehr schonend vorgegangen werden, indem ältere Arbeiter aus einer Stelle, wo die Arbeit zurückgegangen ist, an eine andere Stelle mit unvermindertem Bedarf versetzt und aus dieser dann jüngere Arbeiter entlassen werden. Die Leitung der Nordostbahn hat mit dem Schlichtungsausschuß in diesem Sinne verhandelt. Die Arbeiter haben anscheinend die Notwendigkeit der Einschränkungen eingesehen und sich den Vorschlägen der Gesellschaft unterworfen. Nach drei Monaten soll die Lage von neuem überprüft werden. Die Vorgänge lassen erkennen, daß das englische Wirtschaftsleben augenblicklich schweren Erschütterungen ausgesetzt ist.

— **Die Lage des englischen Kohlenverkehrs.** Daß die Kohle die Grundlage des Wirtschaftslebens ist, ist in den letzten Jahren mehr als je in die Erscheinung getreten. Die Schwierigkeiten, die in bezug auf die Kohlenversorgung bestehen, sind nicht auf die im Kriege unterlegenen Staaten beschränkt, auch England hat in dieser Beziehung schwer zu leiden. Im März lagen dort 10% des Schiffsraums still, und als Grund dafür wurde der Bergarbeiterstreik im letzten Herbst angegeben, der so lange nachwirkte. Seine Folge war, daß Amerika großen Einfluß auf den europäischen Kohlenmarkt gewann. Frankreich und Holland haben an Stelle englischer Kohle große Vorräte aus Amerika angesammelt, die, nach englischen Berichten, über den Sommer reichen werden. Italien hat langfristige Verträge, zum Teil auf fünf Jahre hinaus, wegen der Belieferung mit Kohle abgeschlossen. Der Winterbedarf von Skandinavien an Kohle ist ebenfalls aus Amerika gedeckt worden, und weitere Zufuhren werden erwartet. Seit Anfang des Jahres die Überwachung der Kohlenverteilung, namentlich der Ausfuhr in England aufgehört hat, hat die Nachfrage nach englischer Kohle aus der Levante und dem nahen Osten zugenommen, und es entwickelte sich ein lebhaftes Geschäft. Als aber neue Unruhe unter den englischen Bergarbeitern bemerkbar wurde, trat ein Rückschlag ein, denn die Abnehmer wollten sich nicht wieder, wie im Herbst 1920, der Gefahr aussetzen, daß die englische Kohle plötzlich ausbliebe. Der englische Handel wird durch diese Verhältnisse vollständig gelähmt, namentlich die Schiffahrt leidet darunter, und auch die Eisenbahnen werden davon betroffen. Gefordert wird eine Beruhigung der Verhältnisse in den Bergwerksbezirken, Herabsetzung der Kohlenpreise — ein Preis von 13 Shilling für die Tonne wird dabei genannt! — und eine Verminderung der Frachtsätze. Die Unruhe unter den Bergarbeitern wird auf ausländische, also jedenfalls russische Einflüsse zurückgeführt, und es wird eine strenge Überwachung der Ausländer gefordert. England ist also, obgleich „Sieger" im Weltkriege, in mehr als einer Beziehung in derselben unglücklichen Lage wie das unterlegene Deutschland.

— **Die Betriebsmittellage in England.** Die englischen Eisenbahnen leiden immer noch als Folge des Kriegsbetriebes unter einer Knappheit an Betriebsmitteln, wenn auch die Lage in der letzten Zeit sich sehr erheblich verbessert hat. Bei den Hauptversammlungen der Aktionäre, die im Februar wie alljährlich abgehalten worden sind, haben sich die Vorsitzenden dahin ausgesprochen, daß man sich in bezug auf den Bestand an Lokomotiven und Wagen allmählich wieder den Regelverhältnissen nähere. Die Große Ostbahn hat z. B. im Jahre 1920 34 neue Lokomotiven und 89 Personen- und 649 Güterwagen eingestellt, gegenüber 1 Lokomotive, 39 Personen- und 167 Güterwagen im Jahre 1919, ein ganz leidlicher Fortschritt, wenn auch die Zahlen an sich nicht hoch sind. Auch die Instandsetzungsarbeiten sind gefördert worden. 1920 wurden 1525 Lokomotiven, 6182 Personen- und 42 884 Güterwagen gegen 1219 Lokomotiven, 4511 Personen- und 30 062 Güterwagen im Vorjahr ausgebessert. Bei der Midlandbahn konnte sogar berichtet werden, daß die Hochleistungen des Jahres 1919 noch übertroffen worden sind. Während 1919 wöchentlich 80 Güterwagen gebaut und 4000 instand gesetzt wurden, betrug die Gesamtzahl der neuen Wagen im Jahre 1920 5724, also mehr als 100 in der Woche, und die der instandgesetzten wöchentlich im Durchschnitt 4350. Vergleicht man diese Zahlen mit der Größe der Netze — rd. 1800 km bei der Großen Ost- und 2450 km bei der Midlandbahn —, so sieht man, daß die englischen Eisenbahnen große Anstrengungen machen und machen müssen, um dem Wagen- und Lokomotivmangel, den der Krieg zur Folge gehabt hat, zu beseitigen. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Betriebsmittellage stehen Verbesserungen der Fahrpläne, die von einigen Eisenbahngesellschaften angekündigt werden. Namentlich sollen die Fahrzeiten der Schnellzüge, die während des Krieges und seitdem verlängert worden sind, wieder verkürzt werden, so z. B. zwischen London und Birmingham von 2¾ auf 2¼ Stunden, und die London-, Brighton- und Südküstenbahn führt ihre Schnellzüge wieder ein, die von London nach Brighton in einer Stunde fahren, eine Leistung, auf die sie bei 81,5 km Entfernung immer besonders stolz war.

— **Förderung des rumänischen Verkehrswesens.** Das „Handelsmuseum" schreibt: In Rumänien ist unterm 29. Januar ein Dekret erlassen worden, welches das Verkehrsministerium ermächtigt, mit Staats-, Bezirks- und Gemeindeverwaltungen sowie mit Privatunternehmungen Vereinbarungen abzuschließen, nach welchen diese Korporationen Vorschüsse für den Ankauf von Lokomotiven leisten oder solche nach den von den rumänischen Staatsbahnen genehmigten Vorbildern kaufen können. Die Verträge werden auf drei Jahre abgeschlossen. Die Rückzahlung der Vorschüsse soll durch Gutschrift der Frachtgebühren für Transporte, welche im Auftrag der vertragschließenden Gesellschaften vorgenommen werden, erfolgen. Es handelt sich also darum, Gesellschaften, die unter dem Versagen der Verkehrsmittel schwer leiden, zu veranlassen, dem Staate bei der Beschaffung von Lokomotiven durch Vorschüsse auf später auszuführende Transporte behilflich zu sein.

— **Ein Zentraleisenbahnbüro der baltischen Staaten.** Die lettische Regierung hat, wie wir dem „Handelsmuseum" entnehmen, das auf der Konferenz in Helsingfors durch die Abgeordneten der baltischen Staaten ausgearbeitete Abkommen über die Organisation eines Zentraleisenbahnbüros aller baltischen Staaten unterzeichnet. Der Sitz des Büros wird Riga sein. Die Ernennung des Direktors wird nach der Unterzeichnung des Abkommens durch die anderen baltischen Staaten erfolgen.

Bücherschau.

Meyers kleiner Handatlas in 42 Kartenblättern. Fünf Lieferungen zu je 10 ℳ (dazu kommen die ortsüblichen Buchhändlerzuschläge). Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig 1921.

In dieser Zeit, die ungeahnte Veränderungen in der Landkarte Europas, aber auch in den politischen Abgrenzungen vieler Gebiete anderer Erdteile gebracht hat, wird es von jedem Gebildeten als ein Bedürfnis empfunden, endlich wieder einen Atlas zu besitzen, der den neuen geographischen Stand zuverlässig zur Darstellung bringt. Daß bisher mit der Herausgabe neuer Kartenwerke gezögert worden ist, läßt sich zwar angesichts des immer noch nicht völligen Abschlusses der Gestaltung mancher Landesgrenzen erklären. Dieser Mangel ist aber darum nicht weniger fühlbar. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß das Bibliographische Institut jetzt durch die erste Lieferung zu Meyers kleinem Handatlas mit der Ausgabe eines für den praktischen Gebrauch ganz besonders geeigneten Kartenwerkes den Anfang gemacht hat. Diese Lieferung enthält neun Blätter (Erdkarte, Mitteleuropa, Nordost - Deutschland, Österreich, Ungarn, Spanien und Portugal, Hinterindien und Malayischer Archipel, Nordamerika, Argentinien und die angrenzenden Länder), aus denen sich jetzt schon ersehen läßt, daß der Atlas in seinem Inhalt und seiner äußeren Ausführung allen Anforderungen genügt, die man an ein brauchbares modernes Kartenwerk stellen darf. Aus den Karten von Österreich und von Ungarn läßt sich die ungeheuerliche Verstümmelung, denen die alte Donaumonarchie zum Opfer gefallen ist, deutlich erkennen, da auch die alten Grenzen durch Farbentönung zum Ausdruck gebracht worden sind. Im Hinblick auf die außerordentlich hohen Kosten solcher Werke ist der Preis als recht niedrig zu bezeichnen. Hoffentlich lassen die weiteren Lieferungen nicht zu lange auf sich warten!

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Teilnahme an den Vereinseinrichtungen.

Die Vereinseinrichtungen haben auf den Verkehr der Direktion der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Gera-Reuß mit den Vereinsbahnen gemäß § 6 der Vereinssatzungen Anwendung zu finden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der Nebenbahnen Mosbach-Mudau und Möckmühl-Dörzbach sind den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Eisenbahn - Betriebsgesellschaft in Berlin zugerechnet worden.

Übergang der Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahngesellschaft in den Besitz und Betrieb der Ruppiner Eisenbahn.

Die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahngesellschaft ist am 24. März 1921 in den Besitz und Betrieb der Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft übergegangen. Die Strecken sind von diesem Tage an den Vereinsbahnstrecken der Ruppiner Eisenbahn zugerechnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 28 vom 30. März 1921 an die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 6 Absatz 3 des Übk., betr. die Aussetzung von Preisen, hinsichtlich Gewährung von freier Fahrt und von Tagegeldern für die nicht mehr im aktiven Eisenbahndienst befindlichen Mitglieder des Preisausschusses (abgesandt am 5. April d. J.);

Nr. III 99 vom 30. März 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses (abgesandt am 5. April d. J.);

Nr. III 100 vom 31. März 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft (abgesandt am 5. April d. J.);

Nr. III 101 vom 31. März 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Firmenänderung (abgesandt am 5. April d. J.);

Nr. IX 209 vom 1. April 1921 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend den Entwurf eines neuen Kontenverzeichnisses (abgesandt am 31. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. März verschied nach längerer Krankheit aber kurzem Krankenlager in Berlin im 65. Lebensjahre der langjährige Vorstand des Deutschen Ausgleichamtes

Herr Rechnungsrat **Thel.**

Im Jahre 1901 wurde der Verstorbene, ein hervorragender Kenner des Eisenbahn-Verkehrsdienstes, dazu berufen, die Güterausgleichstelle der damaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen einzurichten. Seit dieser Zeit widmete er seine ganze Kraft der ihm liebgewordenen Tätigkeit, pflichtgetreu bis zum letzten Atemzuge.

Seine Mitarbeiter und Untergebenen sehen in ihm einen gerechten Vorgesetzten und liebenswürdigen Kollegen scheiden.

Ehre seinem Andenken!

Berlin, den 31. März 1921. (371)

Die Beamten und Hilfsbeamten des Deutschen Ausgleichamtes.

2. Güterverkehr.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden im Abschnitt C (Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif) die Sätze für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens und die Sätze für die Einstellung von Tieren in der Viehbucht auf dem Bahnhofe Riesa erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Ferner wird die in der Bestimmung für Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) vorgesehene Überfuhrgebühr erhöht. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (363)

Dresden, am 26. März 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer, bad.-württemberg., bad.-pfälzischer Gütertarif und Gütertarif Baden-bad. Privatnebenbahnen.

Auf 1. Juni 1921 werden die Bestimmungen über die eilgutmäßige Beförderung von als Frachtgut aufgelieferten Biersendungen aufgehoben.

Karlsruhe, den 29. März 1921. (394)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Die Überfuhrgebühren für Tiersendungen nach und von den städt. Schlacht- und Viehhöfen in Heidelberg Karlsruhe und Mannheim werden bei Karlsruhe Viehhof (für die Beförderung zwischen dem Güterbahnhof und dem städt. Schlacht- und Viehhof) und bei Mannheim Viehhof mit Gültigkeit vom 1. April 1921, bei Heidelberg Viehhof und bei Karlsruhe Viehhof für die Beförderung zwischen dem Personen-

bahnhof und dem städt. Schlacht- und Viehhof mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4, Auskunft. (362)

Dresden, am 29. März 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif, Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif.

Mit Wirkung vom 1. April 1921 werden die Überführungsgebühren zwischen Leipzig Bayer. Bf. und Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) sowie die Nebengebühren für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens und für die Einstellung von Tieren in die Viehbucht in Riesa erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft. Das sofortige Inkrafttreten der Maßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (361)

Dresden, am 30. März 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichseisenbahnen, sächsisches Netz.

Vom 1. April 1921 an gilt der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. unter bestimmten Voraussetzungen auch für Sendungen im Verkehr mit Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen. Gleichzeitig wird in der neuen Abteilung B des Ausnahmetarifs 5 für Steine aus Naturgestein hinter den Worten: 2. Steingrus, Steinsplitt nachgetragen: „Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen.“

Dresden, am 29. März 1921. (360)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

In dem zum 1. April 1921 in Kraft tretenden Ausnahmetarif 7a für Eisenerze — siehe Nachtrag 1 zum Heft Tfv. 5 C II — ist die versehentlich aufgenommene Abteilung A des Geltungsbereichs zu streichen. Er gilt mithin nur von den Stationen Abendstern usw. nach den Stationen Annen Nord usw.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. März 1921. (353)
Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen, mecklenburgisches Netz.

Auf dem Bahnhofe Bramow bei Rostock werden die Ladegleise erweitert und Anschlußgleise nach verschiedenen Industriewerken hergestellt. Nach Fertigstellung der Anlagen, voraussichtlich am 1. Juni d. J., wird der Bahnhof Rostock Ulmenstraße für den Güterverkehr geschlossen. (358)

Schwerin, den 23. März 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Am 1. April 1921 erscheinen die Nachträge 4 und 5. Sie enthalten außer den bereits im Verfügungswege bekanntgegebenen eine Reihe weiterer zum Teil aus der allgemeinen Frachterhöhung sich ergebenden Änderungen. Der Nachtrag 4 behandelt die Abschnitte „I. Stationstariftafeln“ und „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“, während im Nachtrag 5 die Änderungen des Abschnitts „III. Überfuhrgebühren usw.“ enthalten sind. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (356)

Berlin, den 27. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die Gebühren für die Überführung von Sendungen nach und von den Viehhöfen der badischen Stationen Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (386)

München, den 3. April 1921.
Tarifamt
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Am 1. April 1921 wird der an der Bahnstrecke Kandrzin-Neustadt (Oberschles.) zwischen Kandrzin und Cosel gelegene Haltepunkt Cosel Hafen für den Gepäckverkehr eröffnet werden. (385)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1921 wird die Überfuhrgebühr zwischen dem Bahnhof Memel und den Ladestellen Hafen und Dangegleis auf 42,80 *M* (40,00 *M* ohne Verkehrssteuer) für den Wagen erhöht.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Stationen. (384)

Königsberg (Pr.), den 1. April 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.

Ab 10. April 1921 werden in den Tarif aufgenommen: die württembergischen Stationen Dettingen und Teck und Weilheim (Teck), ferner die badische Station Lörrach.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (383)

München, den 1. April 1921.
Tarifamt
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Schließung der Gepäckabfertigung Spandau West.

Mit Ende Mai d. J. wird die Gepäckabfertigung Spandau West geschlossen. Reisegepäck und Expreßgut einschließlich Fahrräder können ab 1. Juni d. J. nur noch von und nach Spandau Hauptbahnhof abgefertigt werden. (382)

Berlin, den 31. März 1921.
Eisenbahndirektion

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April und 1. Mai 1921 werden die Überfuhrgebühren für Tiersendungen nach und von den städtischen Schlacht- und Viehhöfen in Heidelberg, Karlsruhe und Mannheim erhöht. Näheres im gemeinsamen Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen. (380)

Frankfurt, den 31. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. April 1921 werden die Frachtsätze (Stationsfrachtsätze und Ausnahmetarife) erhöht.

Der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. erhält eine neue Fassung. Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (365)

München, im März 1921.
Tarifamt beim RVM,
Zweigstelle Bayern.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird

1. das Zeichen „Rd 4,5 t“ bzw. „Rd 5,5 t“ bei nachstehenden Stationen gestrichen: Assenheim (Pfalz), Breitenstein (Pfalz), Dannstadt, Dirmstein Bf., Elmstein, Erfenstein, Friesenheim (Pfalz), Großkarlbach, Helmbach, Hessheim Bf., Heuchelheim b. Frankenthal, Laumersheim, Maudach Bf., Meckenheim (Pfalz) und Mutterstadt Lb.
2. die Bezeichnung der Station Matzenbach geändert in „Eisenbach-Matzenbach“. (392)

Stuttgart, den 1. April 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Der Kohlenausnahmetarif 6 — Tfv. 1101 — erscheint mit der Gültigkeit vom 1. April 1921 in neuer Ausgabe. Die Neuausgabe bringt außer neuen Frachtsätzen auch eine Änderung der Anwendungsbedingungen über Ladegewichtsausnutzung bei Steinkohlenkokssendungen sowie Ausdehnung des Geltungsbereichs auf den Verkehr mit der Tschecho-Slowakei. Die Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Sätzen betragen im Durchschnitt etwa 55 %.

Essen, den 17. März 1921. (390)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Hefte B I und B II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 treten für die Stationen der Greußen-Ebeleben-Keulaer der Hohenebra-Ebelebener und der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn Entfernungserhöhungen bis zu 9 km in Kraft. Die Änderungen werden durch den zum 1. Juni 1921 erscheinenden Nachtrag 15 bekanntgegeben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (387)

Berlin, den 30. März 1921.
Eisenbahndirektion.

Frachtberechnung für stickstoffhaltige Düngemittel.

Mit Gültigkeit vom 1. April bis 15. Mai 1921 wird auf den deutschen Reichseisenbahnen sowie auf der Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn bei den nachstehend genannten stickstoffhaltigen Düngemitteln abweichend von den Bestimmungen im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B (§ 9) der Frachtberechnung nach den Hauptklassen ein Gewicht von mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen zugrunde gelegt:

Ammoniak, salzsaures; Ammoniak, schwefelsaures; Ammoniaksuperphosphat; Ammoniumbikarbonat; Ammonsalpeter; Ammonsulfatsalpeter; Blutmehl; Chilesalpeter; Guano; Kaliammonsalpeter; Kalksalpeter; Kalkstick-

stoff: Knochenmehl-Ammonsalpeter; Natrammonsalpeter; Natronsalpeter; Natrium-Ammoniumsulfat.

Die Ausdehnung dieser Tarifmaßnahme auf weitere Bahnen wird demnächst durch Tarifanzeiger bekanntgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (388)

Berlin, den 31. März 1921.
Eisenbahndirektion.

---

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 10. 4. 1921 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (370)

Altona, den 29. März 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Gütertarif. Deutsche Tiertarife, Teile II.

Auf 1. April 1921 wird die Überfuhrgebühr für Tiersendungen für Mannheim Viehhof von 9,80 auf 19,30 ℳ und für Karlsruhe Viehhof im Verkehr mit dem Güterbahnhof von 6,50 auf 12,90 ℳ erhöht. Auf 1. Mai 1921 wird die Überfuhrgebühr für Heidelberg Viehhof von 9,80 auf 19,30 ℳ und für Karlsruhe Viehhof im Verkehr mit dem Personenbahnhof von 12 auf 24 ℳ erhöht.

Karlsruhe, 28. März 1921. (369)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Vom 1. April d. J. ab werden infolge Erhöhung der Selbstkosten der städt. Schlacht- und Viehhofverwaltung in Breslau und der bereits ab 1. Februar d. J. bestehenden allgemeinen Erhöhung der Anschlußfrachten für Privatanschlußgleise die nachstehenden neuen Überführungsgebühren für Sendungen zwischen Mochbern und Breslau Viehhof erhoben:

a) für Tiersendungen nach den Stückklassen:
für jedes Stück Großvieh 6,50 ℳ,
für jedes Stück Kleinvieh 3,30 ℳ,
und außerdem für den Wagen 6,50 ℳ; mindestens für den Wagen 23,60 ℳ, höchstens 42,80 ℳ;

b) für Wagenladungen:
für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art für den Wagen 40 ℳ,
für alle übrigen Güter sowie für Geflügel in Wagenladungen für den Wagen 42,80 ℳ.

Breslau, den 24. März 1921. (352)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung einer Kundmachung.

In der Kundmachung (488) im Verordnungsblatt Nr. 116 vom 5. Oktober 1920 erhält der erste Satz folgende Fassung: „Bis auf weiteres gelten die im Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, im Nachtragswege in den Abschnitten B (Bestimmungen für die Beförderung von Gütern in Schleppladungen) und D (Nebengebühren) durchgeführten Änderungen und Ergänzungen von Bestimmungen und Gebühren in gleicher Weise auch hinsichtlich der in den oben angeführten Tarifen enthaltenen betreffenden Bestimmungen und Gebühren“. (378)

Wien, am 30. März 1921.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Haftung für aufgelieferte Sendungen.

Für eine (ganz oder teilweise) aufgelieferte Sendung haftet die Gesellschaft für Verlust, Minderung oder Beschädigung vor Abschluß des Frachtvertrages (d. i. vor Aufdruck des Tagesstempels der gesellschaftlichen Abfertigungsstelle auf den Frachtbrief) — insoweit eine Haftung der Gesellschaft überhaupt Platz greift — nur bis zum Betrage der tarifmäßigen Transportversicherung in der Währung des Auflieferungsortes (bei Auflieferung in einer Station des Königreiches S. H. S. in jugosl. Kronen [1 jugosl. K. = 0,25 Dinar]). (379)

Wien, am 30. März 1921.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderungen von Bestimmungen und Gebühren.

Die in den vorgenannten Tarifen angegebenen Frachtsätze (Anstoßsätze usw.) gelten als währungslose „Tarifziffern“ (an Stelle von Gebühren in Gold). Die Tarifziffern werden zum Zwecke der Frachtberechnung in den einzelnen Frachtberechnungswährungen mit fixen Verhältniszahlen vervielfältigt; in den Ergebnissen, soweit diese nicht durch 10 teilbar sind, werden die Einer (zuzüglich der allfälligen Bruchteile) auf 10 aufgerundet. Die so gefundenen Beträge gelten als Frachtsätze (bzw. Anstoßsätze usw.) für 100 kg.

Die zur Anwendung gelangenden Verhältniszahlen sowie Änderungen derselben werden jeweils im Kundmachungswege bekanntgegeben und gelten stets von den in den bezüglichen Kundmachungen angegebenen Terminen.

Die Währung, in welcher die Fracht in den einzelnen Verkehrsbeziehungen zu berechnen ist, ist aus dem Lokalgütertarif Teil II, Abschnitt II (Nachtrag I) zu entnehmen.

Die in den obengenannten Tarifen für Orsova und Stationen unterhalb Orsova enthaltenen Frachtsätze werden mit 15. April 1921 außer Kraft gesetzt. Über die Frachtberechnung im Verkehre mit diesen Stationen erteilt die gesellschaftliche Direktion in Wien Auskunft.

Ferner werden mit 15. April 1921 auch die in den oben genannten Tarifen für Stationen im Franzens-, Franz Josefs- und Speise-Kanal enthaltenen Frachtsätze außer Kraft gesetzt. Im Verkehr mit diesen Stationen werden die um 20 Tarifziffern erhöhten Sätze ab Bezdan Donau (in der gleichen Währung wie im Verkehr mit letztgenannter Station) berechnet; die Kosten für die Hinein- und Herausstellung der Fahrzeuge in den bzw. aus dem Kanal gehen zu Lasten der Partei.

Der im Lokalgütertarif Teil IV im Abschnitt III, Punkt 2, und im Abschnitt V angegebene Anstoßbetrag von 20 Hellern usw. wird auf 40 Tarifziffern abgeändert.

Wien, am 30. März 1921. (377)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, und Teil II. Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1921 tritt
a) zum Tarif Teil I, Abt. B, ein Nachtrag III,
b) zum Tarif Teil II ein Nachtrag I
in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen und sind durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen, sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise zu a) von 20 österr. Kronen, zu b) von 100 österr. Kronen für das Stück zu beziehen.

Durch die Einführung dieser Nachträge werden aufgehoben: In der Kundmachung [345] im Verordnungsblatte Nr. 75 vom 29./6. 1920 und in der Kundmachung [458] im Verordnungsblatt Nr. 109 vom 18./9. 1920 die auf den Lokalgütertarif Teil II (Abschnitt IV) sich beziehenden Bestimmungen und Sätze, ferner die Kundmachungen:
[426] im Verordnungsblatt Nr. 100 vom 26./8. 1920,
[493] im Verordnungsblatt Nr. 118 vom 9./10. 1920,
[602] im Verordnungsblatt Nr. 137 vom 30./11. 1920,
[624] im Verordnungsblatt Nr. 142 vom 14./12. 1920.

Die Kundmachung [257] im Verordnungsblatt Nr. 53 vom 6./5. 1920 bleibt aufgehoben. (376)

Wien, am 30. März 1921.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. A. Aufhebung von Bestimmungen.

Die Bestimmungen, betreffend Übernahmsmeldekarten, sind aufgehoben.

Wien, am 30. März 1921. (375)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Der Gütertarif, Teil II, vom 1. April 1918 tritt mit 14. April 1921 außer Geltung. Wegen Einführung eines neuen Tarifs erfolgt gesonderte Verlautbarung. (373)

München, im März 1921. Z. 31 174/T/21.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918 tritt am 15. April 1921 der III. Nachtrag in Geltung. Preis 20 Kronen. Gleichzeitig werden die Bekanntmachungen (1151) in der Vereinszeitung Nr. 88 vom 4. Dezember 1920 und (1201) in der Vereinszeitung Nr. 92 vom 18. Dezember 1920 aufgehoben. (364)

München, im März 1921. Z. 30569/T/18.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., gültig vom 1. Mai

1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, gültig vom 1. Juni 1918. Änderung. Die Tarifziffern für den Verkehr mit Orsova und den von Orsova stromabwärts gelegenen Stationen und Ladestellen treten mit 14. April 1921 außer Geltung.

Über die ab 15. April 1921 im Verkehr mit den vorgenannten Stationen und Ladestellen zur Einhebung kommenden Frachtsätze erteilt die gesellschaftliche Direktion in Wien Auskunft.

Die Tarifziffern für den Verkehr mit den Ladeplätzen des Franzens-, Franz Josefs- und Speise-Kanals treten gleichfalls mit 14. April 1921 außer Geltung.

Im Verkehr mit diesen Ladestellen gelten ab 15. April 1921 die Tarifziffern für Bezdan (Donau) mit einem Zuschlag von 20 Tarifziffern als Grundlage für die Frachtberechnung.

Die Kosten für das Verbringen der Schiffe in den Kanal und zurück werden gesondert erhoben.

Die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Abschnitt III, Ziffer 2, festgesetzte Tarifziffer 20 wird in 40 abgeändert. (374)

München, im März 1921.
Z. 31 953/T/18.

Mit Geltung ab 1. April d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2a für den Binnenverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (366)

Gera-Reuß, den 30. März 1921.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer-Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Mit Geltung ab 15. April 1921 kommt ein neuer Gütertarif, Teil II, zur Ausgabe. Erhältlich bei den gesellschaftlichen Dienststellen und bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16. Preis 30 Kronen. (372)

München, im März 1921. Z. 31 174/T/21.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn

Vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde tritt am 1. Juni 1921 der Nachtrag 4 in Kraft. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (381)

Finsterwalde, den 1. April 1921.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten Ergänzungen und Erhöhungen des Gepäck- und Expreßguttarifs ein.

Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. (393)

Dahme (Mark), den 30. März 1921.
Die Direktion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck- und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1921 an werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die Erhöhungen betragen bei den Einzelkarten im Durchschnitt rund 30% und bei den Monatskarten rund 100% der jetzigen Fahrpreise. Die künftigen Preise der Wochenkarte 3. Klasse sind auf ein Drittel der künftigen Monatskartenpreise 3. Klasse festgesetzt. Die Erhöhungen werden durch Neuausgabe des obigen Tarifs und der Preistafeln dazu durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (391)

Berlin, den 1. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnentarif.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1921 werden die Personentarife erhöht. Mit dem gleichen Zeitpunkt werden die bis dahin noch zur Ausgabe gelangenden Schülerzeitkarten und Arbeiterwochenkarten aufgehoben. An deren Stelle treten Schülermonatskarten und Wochenkarten, die an jedermann zur Ausgabe gelangen.

Die Durchführung dieser Maßnahmen erfolgt durch Ausgabe eines neuen Tarifs. (389)

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro.

Berlin, den 1. April 1921.
Die Direktion.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Zum 1. Juni 1921 wird ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Norseeinseln Borkum, Juist, Langeoog, Norderney, Spiekeroog und Wangerooge ausgegeben. Durch ihn werden die bestehenden durchgehenden Verbindungen erweitert und neue erhöhte Tarifsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt auf Befragen unser Verkehrsbüro. (359)

Münster (Westf.), 26. März 1921.
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Eisenbahndirektion.

Binnen-Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II, für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Ab 1. April 1921 werden die Gepäck-, Expreßgut- und Gütertarifsätze in demselben Maße wie bei den Reichseisenbahnen erhöht.

Diese Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (357)

Tegernsee, den 28. März 1921.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Staatsaufsichtsbehörde erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ein Nachtrag zum diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäcktarif. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise sowie die Frachtsätze für Gepäck und Expreßgut erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Berlin, im März 1921. (354)
Die Direktion.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Mit Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde werden im diesseitigen Binnen-Personenverkehr mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die Monats-Nebenkarten aufgehoben. (355)

Berlin, den 30. März 1921.
Die Direktion.

4. Verdingung.

Reichseisenbahnen.
(Bayer. rechts- und linksrhein. Netz.)

Schwellenholz- u. Schwellenverdingung für das Jahr 1921.

Bei dem Baukonstruktionsamt des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern in München, wird der Bedarf an föhrenen und eichenen Schwellenhölzern, sowie an föhrenen und eichenen Bahn- und Weichenschwellen für das gesamte Bayer. Netz der Reichseisenbahnen öffentlich zur Verdingung ausgeschrieben. Die Verdingungsunterlagen sind bei der Regieverwaltung der Eisenbahndirektion München, Arnulfstraße 19, gegen Einzahlung des Kostenbetrages auf Postscheckkonto Nr. 12070 München zu erhalten. Die Kosten hierfür betragen: für die allgemeinen und besonderen Bedingungen (die eine Änderung nicht erfahren haben) je 3 ℳ, für die übrigen Unterlagen für jedes der beiden Bahnnetze 4 ℳ.

Die Angebote müssen von den Bewerbern unterschrieben und verschlossen spätestens am 16. April 1921 abends 6 Uhr postfrei bei dem Baukonstruktionsamt des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern in München, Arnulfstraße 32, eingereicht sein. Die Eröffnung der Angebote für das rechtsrhein. Netz erfolgt am 18. April 1921, vormittags 9 Uhr, für das linksrhein. Netz am 19. April, vormittags 9 Uhr, im Gebäude des Verkehrsministeriums in München, Arnulfstraße 32, Aufgang I, Saal Nr. 100 im 1. Stock.

München, den 22. März 1921. (368)
Baukonstruktionsamt.

5. Verkauf von Altmaterial.

Im Werkstättenamt 1b Breslau stehen 23 Stück abgemusterte lauffähige Güterwagen mit und ohne Handbremse zum Verkauf. Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Güterwagen" postfrei an die Eisenbahndirektion hierselbst, Maltheserstraße 1, bis zum 11. Mai 1921, vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote erfolgt um 11½ Uhr im Zimmer Nr. 207 der Eisenbahndirektion im Beisein etwa erschienener Bieter. Die Wagen müssen spätestens 2 Wochen nach erfolgter Zuschlagserteilung abgerollt werden. Wegen der Besichtigung der Wagen wolle man sich an den Vorstand des Werkstättenamtes 1b Breslau wenden. Angebotsbogen, sowie die Verkaufsbedingungen sind von unserem Zentralbüro gegen postfreie Einsendung von 3,00 ℳ (in bar) zu beziehen. (367)

Breslau, im März 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 15. | Berlin, den 14. April 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Durchgreifende Maßnahmen gegen den Fahrgeldentgang.

Vom Eisenbahnsekretär **Franz Schmelz**, München.

Hatte die Fahrgeldhinterziehung bei dem zunehmenden Verkehr der deutschen Eisenbahnen schon vor dem Kriege eine unliebsam empfundene Rolle gespielt, die in den getroffenen Gegenmaßnahmen deutlich zum Ausdruck kam, so ist dieses Übel nach dem Zusammenbruch durch die Umgestaltung aller Verhältnisse in erschreckendem Maße angewachsen. Nicht zuletzt haben auch die mehrfach erhöhten Fahrpreise den Betrug einträglich und des damit verbundenen, geringen Wagnisses wert erscheinen lassen. Das abschreckende Beispiel einer sicheren Überführung und angemessenen Bestrafung der Betrüger kann nur noch selten gezeigt werden. Es ist ein beschämendes Bild unserer Zeit, wenn sogenannte „anständige" Menschen sich öffentlich rühmen, den Fiskus in irgendeiner Weise geschädigt zu haben. Das moralische Empfinden weiter Kreise hat eben schwere Einbuße erlitten zum Nachteil öffentlicher Einrichtungen. Daß bei der gegenwärtigen Finanzlage der Eisenbahnen solche Zustände auf die Dauer nicht fortbestehen können, liegt auf der Hand. Das einzige Mittel zur Abhilfe bietet freilich nur eine häufig und gründlich vorgenommene Prüfung der Fahrkarten aller Reisenden, wie sie im § 23 der Kundmachung 2 (PBV.) seit langem vorgeschrieben ist. Aber gerade die Ausführung dieser Prüfung und die hierfür maßgebenden Richtlinien sind noch sehr verbesserungsbedürftig. Im nachstehenden möchte ich hierüber Vorschläge bringen, denen vielfach persönliche Wahrnehmungen an der Bahnsteigsperre zugrunde liegen.

Gegenwärtige Mängel.

Während sich die Fahrkartenprüfung für sämtliche Reisenden vor dem Einsteigen, wo Zeiträume bis zu einer Stunde zur Verfügung stehen, wie auch im rollenden Zuge in größter Ruhe und Ordnung vollziehen läßt, muß das gleiche Prüfungsgeschäft am Ausgang der Bahnsteigsperre in wenigen Minuten erledigt werden. Man vergegenwärtige sich doch das Bild, wenn ein ankommender Zug binnen weniger Augenblicke die Masse seiner Reisenden dem Bahnsteig zuführt und diese in größter Hast den Bahnhofshallen zu entrinnen suchen! Es ist ohne weiteres klar, daß die in stetem Gedränge durchgeführte Fahrkartenprüfung Sorgfalt und Gründlichkeit vermissen läßt und in keiner Weise den Anforderungen der Kundmachung 2 entspricht. Ist es da verwunderlich, wenn die Inhaber ungültiger Fahrkarten, die in vielen Fällen über die Zielstation ihrer Fahrkarten hinausfahren, gerade jenen Umstand sich zunutze machen? Der Umfang ihres Treibens kann zahlen-

mäßig freilich nicht festgestellt werden, dürfte aber recht bedeutend sein.

Der Hebel wäre also bei der mit der Abnahme der benutzten Fahrausweise verbundenen Prüfung einzusetzen, deren vielseitige Mangelhaftigkeit in der gebotenen Eile, im Prüfungsgegenstand und in der menschlichen Unvollkommenheit begründet ist. In erster Linie hat der Bahnsteigschaffner zu untersuchen, ob die abzunehmende Fahrkarte auf die Ankunftsstation lautet. Zur weiteren Feststellung, ob die Fahrkarte für die vom Zuge befahrene Strecke gilt, muß die Reiseantrittsstation abgelesen werden, was umfassende verkehrsgeographische Kenntnisse voraussetzt. Dagegen lassen sich Zuggattung und Wagenklasse an der Farbe der Fahrkarte ohne weiteres erkennen, wie ja auch der Ausgabetag, der meist mit dem Ankunftstag übereinstimmt, rasch festgestellt ist. Der kleine Druck der dicht untereinanderstehenden Stationsnamen und der etwa noch vorhandenen Wegevorschrift erfordert nun, daß jede Fahrkarte bis auf etwa 30 cm dem Auge nahe gebracht wird. Schon bei öfterer Wiederholung dieses in lückenloser Folge wiederkehrenden Vorganges wird ein merkliches Nachlassen in der Genauigkeit der Fahrkartenprüfung eintreten, das in erster Linie durch eine anhaltende Ermüdung der Augen hervorgerufen ist. Da künstliches Licht den Sehnerv des Auges noch mehr anstrengt als das Tageslicht, kann bei Nachtdienst eine Ermüdung entsprechend früher festgestellt werden.

Unter diesen Umständen muß es als unmöglich bezeichnet werden, die Fahrkartenprüfung auf der Bestimmungsstation mit gleichbleibender Sorgfalt durchzuführen und mit vorschriftsmäßiger Gründlichkeit zu beenden. Und doch soll gerade die mit der Abnahme der benutzten Fahrtausweise verbundene Prüfung eine besonders vollkommene sein. In dem Bestreben, eine wesentliche Besserung dieser Verhältnisse zu erzielen, hat die vormalige bayerische Staatseisenbahnverwaltung die nach München Hbf. und Nürnberg Hbf. lautenden Fahrkarten des Binnenverkehrs durch auffällige blaue Querstreifen besonders kenntlich gemacht, wodurch die Prüfung der Fahrkarten in diesen beiden Endstationen etwas erleichtert worden ist. Dies vermag aber nichts an der Tatsache zu ändern, daß die Ausgabestation einer Fahrkarte nach wie vor abgelesen werden muß, wie überhaupt ein großer Teil der oben aufgeführten Mängel geblieben ist. Da diese örtliche Maßnahme weiter auf den bayerischen Binnenverkehr beschränkt bleiben mußte, konnte sie nie durchgreifende Bedeutung erlangen, obwohl bei ihrer Einführung in Friedenszeiten noch durchaus zuverlässiges, gut geschultes Bahnsteigpersonal zur Verfügung stand. Heute dürfte es nun mehr denn je im Interesse der Eisenbahnverwaltung liegen, den Bahnsteigschaffnern durch künstliche Hilfsmittel das Prüfungsgeschäft zu erleichtern, ohne daß der Wert dieser Arbeitsleistung herabgemindert wird.

Die Kennzeichnung durch Nummern.

Unzulängliche örtliche Maßnahmen, wie sie zurzeit in München Hbf. und Nürnberg Hbf. bestehen, können der weiteren Ausdehnung der Fahrgeldhinterziehungen kein „Halt!" gebieten. Außerdem treten die geschilderten Mängel der Fahrkartenprüfung auch auf verkehrsschwächeren Bahnhöfen gelegentlich des nur zu bestimmten Stunden herrschenden Andranges stark in Erscheinung. Nur durchgreifende Verbesserungen, die auf allen mit Bahnsteigsperre versehenen Stationen der Reichseisenbahnen in gleichem Maße zur Auswirkung kommen, verbürgen den Erfolg. Ich schlage daher vor, jeder Fahrkarte ein die Bestimmungsstation kennzeichnendes Merkmal aufzudrucken in Gestalt einer auffallend kräftigen Zahl. Abbildung 1 läßt die zweckmäßig erscheinende Größe solcher Nummern erkennen, die auch auf Entfernungen von ½ m und darüber von der Fahrkarte noch deutlich abgelesen werden können, während dies von gleich kräftig gedruckten Buchstaben keineswegs gesagt werden kann. Daher lassen selbst kurze Stationsnamen die vorteilhafte Aufdringlichkeit gleich großer Nummern gänzlich vermissen. Aus der Gegenüberstellung der bisher gebräuchlichen und der dem Vorschlag entsprechenden Fahrkarten in Abb. 1 geht ferner hervor, daß durch die unbedeutende Verschiebung des Fahrkartenaufdruckes nach oben die Übersichtlichkeit nicht verloren geht*). Übrigens würde durch Verkleinerung des Fahrkartenkontrollabschnittes (Kinderabschnittes), wie dies bei vielen Sammelkarten schon der Fall ist, viel freier Raum gewonnen werden.

Noch besser könnte die Nummer der Fahrkarte zur Geltung gebracht werden, wenn man sie auf einen bei der Tönung der Pappe weißbleibenden Querstreifen von bestimmter Lage druckt und dadurch wirksamer vom Grundton der Fahrkarte abhebt. (Abb. 1.)

Die jeder Fahrkarte aufzudruckende Nummer hat für die Fahrkartenprüfung vor der Abreise wie auch für die Prüfung im rollenden Zuge keine Bedeutung. Diese Prüfungen vollziehen sich einwandfrei wie bisher auf Reiseziel und Reiseweg. Dagegen wird die mit der Abnahme der benutzten Fahrausweise verbundene Prüfung künftig in der Weise vorzunehmen sein, daß der Bahnsteigschaffner seine ganze Aufmerksamkeit lediglich der Stationsnummer der Fahrkarte zuwendet. Diese Nummer allein läßt auf den ersten Blick erkennen, was zu erforschen ist. Alle abzunehmenden gültigen Fahrkarten müssen nunmehr sämtlich das gleiche Merkmal aufweisen, nämlich die Nummer des eigenen (Ankunfts-) Bahnhofes, die sich in Bruchteilen einer Sekunde überblicken läßt. Lautet eine Fahrkarte nicht auf die Ankunftsstation, so wird dies vom Bahnsteigschaffner an der Unstimmigkeit der Nummer sofort erkannt. Ob es sich in diesen selteneren Fällen um Fahrtunterbrechung, um den Übergang auf einen anderen Zug oder um ungültige Fahrkarten handelt, mag der sonstige Aufdruck der Fahrkarten zeigen. Die vorgeschlagene Maßnahme wird demnach bei peinlichster Genauigkeit der Prüfung dieses Geschäft wesentlich erleichtern und gleichzeitig so beschleunigen, daß Stauungen der Reisenden beim Verlassen der Bahnsteige vermieden werden.

Der Gedanke, zur besseren Kenntlichmachung des wesentlichen Fahrkartenaufdruckes Zahlen zu verwenden, ist nicht ganz neu. Gleichwohl sind Versuche, meines Wissens, bis jetzt nur auf Privatbahnstrecken von unbedeutender Länge, wie z. B. auf der Isartalbahn, vorgenommen worden. Der Ausdehnung auf einen größeren Verwaltungsbereich ist wohl eine Schranke gesetzt worden in der Vielzahl der Verkehrsstellen, deren fortlaufende Bezifferung innerhalb des Reichseisenbahngebietes fünfstellige Nummern bedingen würde. Das Höchstmaß für eine übersichtliche Kenntlichmachung der Fahrkarten liegt aber bei dreistelligen Zahlen, womit zunächst nur 999 Stationen bezeichnet werden können. Durch Weglassung der ersten „1" können auch noch die Zahlen 1000 bis 1099 unbedenklich mit drei Ziffern ausgedrückt werden. Es wäre sonach „000" = 1000; „001 = 1001 usw.; „099" = 1099. Die Kennzeichnung sämtlicher Reichsbahnstationen mit höchstens drei Ziffern setzt daher die Einteilung des Eisenbahnnetzes in 14 bis 15 Unterbezirke (Gruppen) voraus, die aus einem oder mehreren Eisenbahndirektionsbezirken zu bilden wären. Wegen der fortschreitenden Eröffnung neuer Stationen und der zunehmenden Verdichtung der Netze dürften keiner dieser Gruppen mehr als etwa 1000 Verkehrsstellen zuzuweisen sein. Bei Anwendung einer solchen Gruppeneinteilung müßte jede Fahrkarte neben der Nummer innerhalb ihrer Gruppe noch ein besonderes Gruppenkennzeichen tragen. Man möchte versucht sein, sofort an die Unterscheidung durch Buchstaben zu denken. Dieser Weg erscheint aber deshalb nicht

*) Man beachte, daß zur Anbringung des Ausgabetages genügend Platz vorhanden ist. Da sich das Datum immer einige Millimeter unter dem Kopfrand der Fahrkarte abdruckt, könnte man die Zugbezeichnung (F. a. Z.; E. od. Pz.; Pz.) unmittelbar an den Kopf der Fahrkarte setzen.

Abbildung 1.

Für alle Züge,
für L-Züge tarifm. Gebühr.
Weiden (Opf.)
Hof Hbf.
II. Kl. (1/1) 7,40 *M*
2
(1/1)
Weiden(Opf.)-HofHbf.
0000

Für alle Züge.
für L-Züge tarifm. Gebühr.
München Hbf.
Barmen
Benutzb. Bahnwege umst.
III. Kl. 00.00 *M*
13 (16)
(16)
München H.-Barmen
000000

über Treuchtlingen-Ansbach oder Nürnberg-Aschaffenburg-Frankf. a. M. oder Darmstadt-Köln-Haan
oder
Ulm-Stuttgart-Bretten-Bruchsal od. Jagstfeld-Neckarelz od. Sinsheim-Heidelberg-Darmstadt oder Mannheim oder Mühlacker-Bretten-Graben-Neudorf oder Pforzheim-Karlsruhe-Schwetzing.-Mannheim-Lampertheim oder Ludwigshafen a. Rh.-Mainz-Bingen od. Wiesbaden-Köln-Haan.

Personenzug.
Bamberg
Salzungen
über Lichtenfels
IV. Kl. 3,80 *M*
4 (6)
(6)
Bamberg--alzungen
0000

Grundfarbe: grün braun grau

Für alle Züge.
für L-Züge tarifm. Gebühr.
Weiden (Opf.)
Hof Hbf.
weiß **456**
II. Kl. (1/1) 7,40 *M*
2
(1/1)
Weiden(Opf.) HofHbf.
0000

Für alle Züge,
für L-Züge tarifm. Gebühr.
München Hbf.
Barmen
Benutzb. Bahnwege umst.
weiß **23**
III. Kl. 00.00 *M*
13 (16)
(16)
München H.-Barmen
000000

Personenzug.
Datum →
Bamberg
Salzungen
über Lichtenfels
weiß **789**
IV. Kl. 3,80 *M*
4 (6)
(6)
Bamberg-Salzungen
0000

angbar, weil Buchstaben an Raum soviel beanspruchen wie iffern und der Übersichtlichkeit keineswegs förderlich sind. orteilhafter ist schon die Anwendung mäßig großer Punkte, ie je nach ihrem Sitz über oder unter b e s t i m m t e n Zahlen-ellen der Nummer nach vorausgegangener Vereinbarung eine estimmte Gruppe erkennen lassen.

Überraschenderweise macht nun die nachstehend erklärte ezifferungsart jedes Gruppenmerkmal, wie Buchstaben, unkte u. dgl., überhaupt entbehrlich, was zweifellos eine eitere Vereinfachung bedeutet. Es ist dadurch möglich, mit ackten dreistelligen Zahlen sämtliche Reichsbahnstationen i der Fahrkartenprüfung einwandfrei auseinanderzuhalten. Anwendung dieses Systems erhalten die b e d e u t e n d e-en Stationen der Reichseisenbahnen ohne Rücksicht auf ihre erkehrsgeographische Lage nach einem, von den zuständigen ehörden und Beamten aufzustellenden allgemeinen Verzeich-s fortlaufende Nummern von 1 bis etwa 1000. (Abb. 1.) nter die bedeutenderen Stationen sind nicht nur die Bahn-öfe unserer Groß- und Mittelstädte zu zählen, sondern auch ebirgsorte, Kurorte, Seebäder u. dgl., kurz alle Bahnstationen, ach denen von w e i t e r h e r, d. h. von Stationen a u ß e r-a l b des Gruppenbezirkes der Ankunftsstation, fertig ge-ruckte Fahrkarten aufliegen. Den großen Berliner Fern-ahnhöfen wären sonach beispielsweise die Nummern 1—10 zuweisen, die folgenden Nummern den weiteren Großstadt-ahnhöfen usw., nach der Reihenfolge ihrer Verkehrsbedeu-ung und nicht nach der Buchstabenfolge, da niedrige oder urch 10 teilbare Nummern sich rascher einprägen als andere. us dem vorweg erstellten Verzeichnis werden die bereits mit ummern dieses Verzeichnisses gekennzeichneten verkehrs-ichen Stationen in die f ü r j e d e G r u p p e b e s o n d e r s erstellenden Hefte übertragen. Die sodann noch nicht mit Nummern versehenen Stationen in den einzelnen Gruppen-heften — es ist wohl der zehnfach größere Teil — werden innerhalb ihrer Gruppe nun ebenfalls fortlaufend beziffert, wobei die Nummern der übertragenen Stationen nicht zweimal vergeben werden. Nummerngleichheit kann dann nur noch bei unbedeutenden Stationen der v e r s c h i e d e n e n Gruppen vorkommen, zwischen denen (mangels eines Bedürfnisses) keine fertig gedruckten Fahrkarten aufliegen. Verwechslungen sind daher nicht zu befürchten. Zur Feststellung, zwischen welchen Stationen Fahrkarten ausgegeben werden, müßten die Binnen- und Wechsel-Personentarife herangezogen werden. Tariffragen selbst werden nicht berührt.

Die Prüfung des Reiseweges.

Den Bahnsteigschaffnern ist ferner zur Pflicht gemacht, sich von der Gültigkeit jeder Fahrkarte für die benutzte Strecke zu überzeugen. Dies läßt sich zurzeit nur durch Ablesen der b e i d e n auf der Fahrkarte angebrachten Stationsnamen und der etwa noch vorgetragenen Wegevorschrift erreichen. Zur Auslösung der hierzu erforderlichen verkehrsgeographischen Kenntnisse, besonders wenn mehrere Wege in Frage kommen, ist auch nach längerer Ausbildung eine jedesmalige kurze Überlegung notwendig, die das zeitlich ausgedehnte Prüfungsgeschäft vor der Abfahrt eines Zuges nicht wesentlich beeinträchtigt. Dagegen ist für die Abnahme der Fahrkarten auf der Bestimmungsstation, die für solche Überlegungen keine Zeit läßt, die umständlich erworbene Kenntnis der Reiseantrittsstation nichts als w e r t l o s e r B a l l a s t. Sie soll ja nur dazu dienen, die Gültigkeit der Fahrkarte für die letzte vom angekommenen Zuge befahrene Teilstrecke nachprüfen zu können. Die A n k u n f t s r i c h t u n g, auf die es sonach allein an-

kommt, läßt sich aber viel einfacher und übersichtlicher kennzeichnen durch Anwendung einer der abgebildeten Typen, welche die Nummer der Bestimmungsstation ganz oder nur teilweise einfassen soll. Die auf einer Station einmündenden Strecken können durch die unterschiedlich angebrachte Umrahmung der stets gleichen Nummer gut auseinandergehalten werden. Auf Zwischenstationen, wo nur zwei Richtungen in Frage kommen, unterscheiden sich die Karten der einen Ankunftsrichtung zweckmäßig durch unterstrichene Nummern (Type 1) von den nicht weiter gekennzeichneten der entgegengesetzten Richtung. In Abbildung 2 sind 13 verschiedene Umrahmungen dargestellt, eine Zahl, die für die größten deutschen Knotenstationen ausreichen dürfte.

Fahrkarten, die über verschiedene Wege wahlweise gelten, z. B. die Fahrkarten München-Berlin über Nürnberg oder Regensburg; Nürnberg-Hof über Bamberg, Bayreuth oder Marktredwitz; oder München-Salzburg über Mühldorf oder Rosenheim, könnten dadurch gekennzeichnet werden, daß man diesen Fällen eine besondere Type der Abb. 2 vorbehält. Die Druck der Fahrkarten, deren Grundfarbe schon den weißen Querstreifen an festgelegter Stelle enthalten muß, keine Schwierigkeiten.

Umfang der Vorschläge.

Die vorstehenden Vorschläge beziehen sich allgemein auf sämtliche Arten der Edmonsonschen Fahrkarten*). Für die zur Hin- und Rückfahrt gültigen Fahrkarten einschließlich der Arbeiterkarten, für Schnellzugzuschlagkarten, Mindestpreisergänzungskarten und Umwegkarten soll im Rahmen dieses Aufsatzes von Vorschlägen abgesehen werden. Ob die Maßnahme auch für die Militärfahrkarten zweckmäßig ist, die ihre frühere Bedeutung verloren haben, wäre noch eingehender zu prüfen. Bei allen anderen Arten von Fahrkarten, wie Buchfahrkarten, Rundreiseheften, Unternehmerfahrscheinheften usw., ferner bei Blankokarten und Zeitkarten besteht ein Bedürfnis nach besonderer Kenntlichmachung nicht, da sich diese sämtlich durch großen, deutlichen Druck auszeichnen. Die scheinbaren Schwierigkeiten der vorgeschlagenen Maßnahmen liegen nur in der verwaltungsseitigen Vor-

Abbildung 2.

1 2 3 4 5 6 7

8 9 10 11 12 13

vollständige Umrahmung der Ziffern (Type 11) oder das gänzliche Fehlen einer Umrahmung sind für diesen Zweck ganz geeignet. Gleiches gilt für die Fahrkarten solcher Teilstrecken, die von Zügen verschiedener Richtung gemeinsam befahren werden. (Beispiel: Strecke München-Pasing, auf der die Züge nach und von Augsburg, Lindau, Herrsching und Starnberg verkehren. Die Auswahl der Typen für die einmündenden Strecken müßte für jede Station durch die zuständige Eisenbahndirektion einheitlich vorgenommen werden. Sache des Bahnsteigbeamten ist es dann, sich vor Ankunft jedes Zuges an Hand einer Tabelle lediglich zu vergewissern, welche Umrahmung der Ankunftsrichtung des zu erwartenden Zuges entspricht. Da die abzunehmenden Fahrkarten in ihrem Merkmal (Nummer und Umrahmung) sich vollständig gleichen müssen, ist jede Abweichung sofort leicht zu erkennen.

Die abgebildeten Streckentypen Nr. 1—13 sind aus kürzeren senkrechten und längeren wagrechten Strichen zusammengesetzt, den Ausmaßen der eingeschlossenen Nummer entsprechend. Nach Äußerungen von fachkundiger Seite bietet der bereitung; den Beamten des Außendienstes würden sie bedeutende Erleichterungen bringen und zu beschleunigter Verkehrsabwicklung beitragen. Unbedeutende Ausgaben, die keine Rolle spielen, erwachsen in der Aufstellung und Drucklegung der erforderlichen Verzeichnisse, die für die angegebenen Stationen in einer Spalte die zugewiesene Nummer, in einer weiteren die Nummer der Umrahmungstype (Nr. 1 bis 13) enthalten, je nach dem Weg, für den die Fahrkarte gelten soll. Für die Bestellung und den Druck der Fahrkarten ist die Kenntnis der beiden Nummern unbedingt erforderlich. Nach Ausrüstung der Dienststellen, auch der außerdeutschen des direkten Verkehrs, mit den erforderlichen Verzeichnissen kann, meines Erachtens, der allgemeinen Durchführung der Maßnahme nichts im Wege stehen.

*) Für Sammelkarten (Fahrkarten, denen mehrere Zielstationen aufgedruckt sind), die nur im bayerischen Binnenverkehr einige Bedeutung erlangt haben, mag es vorerst bei dem bisherigen Verfahren sein Bewenden haben. Bei dem Umfang dieser Vorschläge spielen die Sammelkarten ohnedies eine ganz untergeordnete Rolle.

Verhütung von Zusammenstößen mit stehengebliebenen Zugteilen bei Zugtrennungen.

Von Regierungs- und Baurat **Heinemann**, Hamburg.

Unter den Eisenbahnunfällen nehmen diejenigen, die durch Auffahren von Zügen auf abgerissene, auf der Strecke stehengebliebene Zugteile entstehen, nach Anzahl und Schwere einen hervorragenden Platz ein. Ihre Ursache liegt in der durch die Gleichmäßigkeit des regelmäßigen Betriebes bewirkten Abstumpfung der Blockwärter, die auf den Zugschluß nicht achten und nach Vorbeifahrt des vorderen Zugteils den noch von dem abgerissenen Zugteil besetzten Streckenabschnitt für den nachfolgenden Zug freigeben. Die im Kampfe gegen diese Gefahren bisher angewendeten Mittel, wie Unterricht, Strafandrohung usw., haben, wie die Erfahrung lehrt, nur ungenügend gewirkt. Im nachfolgenden soll ein Verfahren beschrieben werden, durch das die Aufmerksamkeit der Wärter während des regelmäßigen Betriebes ständig rege gehalten werden soll.

Es wird vorgeschlagen, dem Zugschluß für einzelne Züge eine veränderte Form zu geben und den Wärter zu zwingen, dieses, nach besonderer, vorher nicht bekannt zu gebender Anordnung zu führende „Überwachungssignal" sofort nach Vorbeifahrt des Zugschlusses im Zugmeldebuch zu vermerken. Der Zwang kann ausgeübt werden durch die Vorschrift, daß bei Wahrnehmung des „Überwachungssignals" die Ankunftszeit des Zuges nicht an der üblichen Stelle im Zugmeldebuch, sondern ein oder mehrere Zeilen tiefer, unter vollständiger Freilassung des Zwischenraumes von Eintragungen, zu vermerken ist. Würde der Wärter infolge von Nachlässigkeit bei Beobachtung der Zugschlüsse den vorgeschriebenen Zwischenraum nicht freilassen, so könnte er, wenn er hinterher von dem Überwachungssignal auf andere Weise Kenntnis erhält, seinen Fehler doch in keiner Weise verdecken. Da

Verfahren gestattet auch eine schleunige Nachprüfung, weil die Station und Bahnmeisterei beauftragt werden können, die Zugmeldebücher alsbald einzusehen.

Zur Signalgebung empfiehlt es sich, eines der drei Zeichen des Zugschlusses, und zwar zweckmäßig die linke Oberwagenlaterne und -scheibe mitzubenutzen. Ein viertes Zeichen zu führen, empfiehlt sich, abgesehen von den hohen Kosten für die Anbringung der Stützen an den Wagen, schon deswegen nicht, weil den Wärtern bei mangelhafter Aufmerksamkeit die Ausrede zu Gebote stehen würde, die Laterne habe schlecht oder gar nicht gebrannt, eine Ausrede, die nur schwer zu widerlegen wäre. Wird aber eine Laterne des gewöhnlichen Zugschlusses mitbenutzt und der Wärter verpflichtet, den erwähnten Zwischenraum im Zugmeldebuch auch dann stets frei zu lassen, wenn er nicht sicher erkannt hat, daß diese Laterne das gewöhnliche rote Licht zeigt, so entfällt diese Ausrede.

Die einfachste Form der Signalgebung für das „Überwachungssignal", die noch dazu den Vorzug vollkommener Kostenlosigkeit hat, würde die Führung der runden weißen, schwarz geränderten Scheibe als linke Oberwagenscheibe und der nach rückwärts weiß geblendeten, linken Oberwagenlaterne sein. Sollte dies Verfahren mit Rücksicht auf das Signal 17 b der Signalordnung nicht für zulässig gehalten werden, so könnte etwa als linke Oberwagenscheibe statt der in Briefform geteilten Scheibe eine hochstehende rechteckige, durch eine senkrechte Mittellinie in ein rotes und ein weißes Feld geteilte Scheibe geführt werden. Die linke Oberwagenlaterne würde in gleicher Weise zur Hälfte rot, zur Hälfte mattweiß abgeblendet werden. Aber auch andere Formen sind möglich, die beste wird durch Versuche zu ermitteln sein.

Es ist anzunehmen, daß die Wärter versuchen werden, sich durch telephonische Vormeldung des Signals von Bude zu Bude und andere unerlaubte Hilfsmittel gegenseitig zu warnen. Dadurch wird die Wirksamkeit des Verfahrens zwar eingeschränkt, keineswegs aber aufgehoben. Der Zweck des Verfahrens ist nicht, die Wärter zu überführen, sondern ihre Aufmerksamkeit zu schärfen. Dieser Zweck wird jedenfalls erreicht werden. Die Mehrzahl der Wärter wird sich lieber auf die eigene, mit keiner besonderen Anstrengung verbundenen Beobachtung verlassen als auf solche stets unsichere Vormeldung. Aber auch sonst wirkt das Überwachungssignal schon dadurch günstig, daß es ständig an die Wichtigkeit des Zugschlusses erinnert.

Bremsprobesignale.

Von Eisenbahntechniker **F. Ernst**, Magdeburg.

Zur Erledigung einer vor Abfahrt der Züge erforderlichen Bremsprobe sind Zeichengebungen des Wagenaufsehers an den Lokomotivführer sowie Meldungen des Wagenaufsehers an den Lokomotivführer und Zugführer über den Ausfall der Bremsprobe vorgeschrieben. Der Aufsichtsbeamte einer Station darf das Zeichen zur Abfahrt eines Zuges erst geben, nachdem ihm vom Zugführer gemeldet wurde, daß die Bremsprobe, soweit diese erforderlich war, ausgeführt wurde. Erfahrungsgemäß ist die Verständigung zwischen Wagenaufseher, Lokomotivführer, Zugführer und Aufsichtsbeamten bei langen Zügen und starkem Andrang auf größeren Bahnhöfen erschwert. Aus diesem Grunde wurden an Stelle der Handsignale bereits vor Jahren auf einzelnen Bahnhöfen ortsfeste Signaleinrichtungen für hörbare oder sichtbare Zeichengebung geschaffen. Die hörbaren Signale (Hupen u. dgl.) haben sich als wenig geeignet erwiesen. Die sichtbaren Signale bestehen meistens aus farbigen elektrischen Lampen, die nach beiden Seiten leuchten und durch Wechselschalter an verschiedenen Stellen der Bahnsteige ein- und ausgeschaltet werden können. Sie sind im Gegensatz zu den hörbaren Signalen so lange wahrnehmbar, bis sie durch das nächste Signal abgelöst werden. Doch sind sie unter Einwirkung des hellen Tageslichtes schwer erkennbar, vor allem vom Stande des Lokomotivführers oder vom Schlusse des Zuges aus. Von maßgebender Stelle sind nachstehende Grundbedingungen an ein brauchbares Signal gestellt worden:

1. Gute Erkennbarkeit, auch bei Tage, auf mindestens 300 m Entfernung;
2. die Signalbilder müssen sich bei Dunkelheit von den andern zur Bahnhofsbeleuchtung dienenden Lichtern deutlich unterscheiden;
3. die Farben und Formen der Lichter dürfen zu keiner Verwechslung mit bestehenden Signalen der Signalordnung führen.

Abb. 1.

Abb. 2. Bremsen Festlegen.

Abb. 3. Bremsen Lösen.

Abb. 4. Bremsprobe Erledigt.

Nachstehend ist eine neue Signalbauart beschrieben, die nicht nur den vorerwähnten Anforderungen genügt, sondern auch noch weitere Vorteile aufweist.

Das Signal besteht aus einem geschlossenen Blechkasten, der gut sichtbar auf einem Pfosten oder unter der Bahnsteigüberdachung angebracht wird. Vorder- und Rückwand sind türartig ausgebildet und mit Ausschnitten nach Abbildung 1 versehen. Die Signale bestehen nicht aus Lichtpunkten, sondern aus drei Lichtbalken a, b, c, die wie Einzellichter ein- und ausgeschaltet werden können. Durch zweckmäßiges Zusammenschalten der Lichtbalken entstehen Lichtwinkel, aus denen die Zeichen der Bremsprobe wie Bremsen „Festlegen", Bremsen „Lösen" und Bremsprobe „Erledigt" ohne weiteres herausgelesen werden können. Die aufeinanderfolgenden Zeichen und deren Bedeutung sind aus den Abbildungen 2 bis 4 ersichtlich.

Um auch bei Tage eine gute Erkennbarkeit zu erzielen, werden die Ausschnitte des Kastens außen mit gelbem Glas belegt. Die Ausschnitte sind so angeordnet, daß die Lichtwinkel auf beiden Seiten in der gleichen Weise, also nicht spiegelbildlich, erscheinen. Die Erleuchtung geschieht durch Glühlampen, die im Innern des Kastens untergebracht sind. Zum Ein- und Umschalten der Lichtbalken dient ein im Signalkasten befindlicher Walzenschalter, der durch einen Magneten betätigt wird. Die Bedienung des Magneten und somit auch des Schalters erfolgt durch eine aus zwei Drähten bestehende Schaltleitung, die an mehreren Stellen des Bahnsteiges durch Druckknöpfe geschlossen werden kann. Je nach der Länge des Bahnsteiges und der abzufertigenden Züge werden drei bis vier Druckknöpfe erforderlich sein. Zur Hervorbringung eines Signalzeichens nach Abbildung 2 bis 4 genügt ein mäßig langer Druck auf einen der Druckknöpfe.

Die Signale erscheinen stets in der vorerwähnten Reihenfolge und bleiben solange sichtbar, bis sie vom nächsten Signal abgelöst werden. Das Signal „Erledigt" wird nur vom Aufsichtsbeamten, und zwar auch durch einen Druck auf einen beliebigen Knopf ausgeschaltet.

Das vorbeschriebene Signal — das patentamtlich geschützt ist — wird zurzeit auf Bahnhof Magdeburg H. (Bahnsteig IV) probeweise benutzt. Die Einrichtung hat sich bisher auch bei unsichtiger Witterung bewährt.

Der Meister in der Neuordnung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte.[1])

Von Dr. Hans A. Martens.

Meine Herren! Der Anregung ihres Verbandsvorstandes, hier bei Ihnen über die Neuordnung im Eisenbahn-Werkstättenwesen zu sprechen, komme ich gern nach; es kann nur den Bemühungen der Eisenbahnverwaltung förderlich sein, wenn die in die Tat umzusetzenden Gedanken erläutert werden, wenn der Geist der Vorschläge in immer weitere Kreise getragen wird. Bei der Fülle des Stoffes und der Kürze der Zeit kann nur ein kleiner Ausschnitt aus der großen Aufgabe gegeben werden, an der alle den Werkgemeinschaften angehörenden Beamten und Arbeiter mitzuarbeiten berufen sind. Ich habe zum heutigen Vortrage das ausgewählt, was diese Versammlung am meisten zu interessieren geeignet ist: Der Meister in der Neuordnung der Eisenbahnhauptwerkstätten. Ich hoffe, das Richtige getroffen zu haben.

Die Neuordnung erstrebt in personeller Hinsicht eine größere Durchsichtigkeit der Werkverwaltung in dem sogenannten dreigliedrigen Aufbau für Leitung und Aufsicht: Direktor, Abteilungsleiter mit seinen Gehilfen, den Werkingenieuren, und Werkmeister. Als wertvollstes Ergebnis sind dabei die einheitliche Spitze großer Werke an Stelle der gegenwärtigen gleichgeordneten Werkvorstände und der Wegfall der heutigen Doppelinstanz, die in dem scheinbaren Übereinander, in Wirklichkeit dem Nebeneinander von Werkmeister und Werkführer, schon lange ein unfruchtbares Dasein führt, zu buchen. Als stärkste Triebfeder zur Beseitigung der Doppelinstanz wirkte dabei besonders im Werkführerstande mit der Wunsch nach Vermehrung der Selbständigkeit, die Ansehen und Dienstfreude bringen soll. Der Ruf nach Selbständigkeit erschallt nicht allein aus dem Lager der Werkführer, nicht selten im Unterbewußtsein, eine freiere Regung bei verminderter Aufsicht zu erstreben. Aber die Selbständigkeit gründet sich auf Zuverlässigkeit und Sachverständnis: Selbsterziehung und Fähigkeiten schaffen einen Mann, der nun gewillt sein muß, seine Stelle auszufüllen, das ihm von der Leitung entgegengebrachte Vertrauen zu rechtfertigen und sich in den Gedankengang der Leitung einzufühlen. Pünktlichkeit und Ordnungsliebe vereinigen sich in einem Manne, der Selbständigkeit beansprucht. Die Dienstzucht ist bei ihm mustergültig ausgeprägt, weil er sich den sachlichen Zielen unterwirft, die ihm sein Vorgesetzter weist, und dem er nicht aus lästigem Zwang persönlich unterwürfig ist, aber dessen Beispiel ihn anfeuert, und dem er daher willig gefolgsam ist: Hier ist Einer, wir machen alle mit!

So wird in harter Selbstzucht nicht nur ein Werkmeister neuen Schlages, sondern in allen Beamtengruppen ein selbständiger, verantwortungsfreudiger Mitarbeiter entwickelt, der das volle Vertrauen des Chefs und die Achtung der von ihm Geführten genießen wird. Aber wer in einem Industriebetrieb eingespannt ist, hat nicht nur ein des Vertrauens würdiger Mitarbeiter der vorgeordneten Stellen zu sein. Er muß zum Helfer und Berater der ihm selbst Nachgeordneten, denen er Führer sein soll, werden. Auf den Meister der Zukunft in unseren Eisenbahnwerken angewendet, heißt das seiner Meisterschaft der beste Sonderfachmann sein, der erforderlichenfalls die verlangte Arbeit selbst praktisch vormachen kann. Das ist es auch, was die Arbeiter immer und immer wieder verlangen: Nur wer wirklich etwas kann, den wollen wir gern als Meister anerkennen, dem wollen wir uns gern fügen. So höre ich es allenthalben bei meinen zahlreichen Besprechungen aus dem Munde der berufenen Belegschaftsvertreter. Deswegen ist eine längere Tätigkeit als Facharbeiter in einem Eisenbahnwerk nötig, 5 bis 10 Jahre, um in allen Sätteln sattelfest zu werden. Die Ergänzung dieser Praxis durch Besuch einer Fachschule oder Hören von Vorträgen, um weiteren Gesichtskreis zu gewinnen und das Wie und Warum der Handarbeit und der Fabrikorganisation zu begreifen, kann nur förderlich sein. Ihnen, meine Herren, sage ich hiermit nichts Neues. Sie, Alle marschieren auf diesen Wegen, und der Erfolg wird Ihnen bei Fleiß und Ausdauer sicher sein; die Ernte Ihrer Saat wird auch der Werkbetrieb zum Teil in seine Scheuern einfahren.

Aber noch eine unentbehrliche Eigenschaft gehört zum guten Führer: die Fähigkeit, mit den seiner Obhut Anvertrauten richtig umzugehen. Klafft hierin eine Lücke, so kann trotz aller Fachkenntnisse viel verdorben werden. Ein tüchtiges Maß an Menschenkenntnis ist erforderlich, um in voller Selbständigkeit jeden einzelnen Arbeiter nach Tüchtigkeit und Geschicklichkeit richtig anzusetzen und diejenigen zu erkennen, die sich zum Gruppenführer eignen, und die zum weiteren Aufstieg vorgeschlagen werden können. Die Menschenwertung, die in unserem Vaterlande bislang so arg vernachlässigt worden ist, wird den Meister verantwortlich machen für die Zufriedenheit in seiner Meisterschaft, und hohes psychologisches Verständnis wird, wenn angeboren um so leichter, durch Lehrkurse zu fördern und zu festigen sein. Dadurch, daß der angehende Meister jahrelang als Facharbeiter in der Belegschaft arbeitet, hat er beste Gelegenheit, zu studieren, was die Geführten von ihrem Führer verlangen. Wenn er Augen und Ohren offen hält, dann weiß er, daß Menschenfreundlichkeit und Nachsicht noch lange nicht Schwachheit sind, und zielbewußte Führung sich nicht in Barschheit und Schroffheit äußern darf. Der zukünftige Meister steht in unseren Eisenbahnwerken auf der untersten Schwelle des Werkbeamtentums, umbrandet von den von der Leitung kommenden Anordnungen, die in die Tat umzusetzen sind, und von den aus seiner Meisterschaft kommenden Gegenwünschen. Das gute Einvernehmen zwischen Werkleitung und Belegschaft wird nicht zum wenigsten durch sein Verständnis für Manneszucht und Menschenwürde vorbereitet und erhalten: Mitten im praktischen Werkleben, immer unter seinen Leuten ist der Meister der Zukunft in seinem Wirkungskreise der berufene Träger der Autorität der Werkverwaltung im engeren, der Reichseisenbahnen im weiteren Sinne.

Als die Wellen der Staatsumwälzung noch hoch gingen, war zu lesen, daß zwischen jetzigem Werkführer und Werkleitung überhaupt keine weitere Zwischeninstanz bestehen dürfe. Der Vertreter dieser Ansicht hat sicher von dem Werkführer zuviel verlangt, aber noch mehr von der Arbeitskraft des Werkvorstandes. Es ist kein Zweifel, daß die personellen, technischen und wirtschaftlichen Dienstgeschäfte schwierige Fragen mit sich bringen werden, die der sorgfältig wägende und verantwortungsbewußte Meister oft nicht selbst entscheiden, sondern gern einer vorgesetzten Stelle ratsuchend vortragen wird. Die Neuordnung will in den, den Abteilungsleitern beigegebenen Werkingenieuren solche Berater schaffen. Es ist zu hoffen, daß Meister und Werkingenieure als Gehilfen der Abteilungsvorstände gut miteinander arbeiten werden, wenn von den Werkingenieuren nie Anordnungen unmittelbar an den Arbeiter unter Umgehung des vorgesetzten Meisters gegeben werden. Das ist eigentlich ein selbstverständlicher Verwaltungsgrundsatz, der streng allenthalben beachtet wird: Das Ministerium richtet nie Erlasse unmittelbar an die Eisenbahnämter, die Eisenbahn-Direktionen geben keine Anordnungen an die Werkmeistereien heraus, ohne die Eisenbahnämter in Kenntnis zu setzen.

Durch die Möglichkeit, daß jeder Tüchtige aus der Belegschaft zum Meister, und dieser zum Werkingenieur aufrücken kann, wird ernstes Streben begünstigt. Daß nur wenige die Auserwählten sein können, allein schon weil die Stellen nach oben hin immer spärlicher werden, folgt aus der Forderung, daß der Meister der Zukunft ein ganzer Mann, sonder Fehl und Tadel sein muß. —

Meine Herren, in der anzustrebenden, neuzeitlichen Planwirtschaft werden dem Werkmeister wichtige Aufgaben zufallen. Ohne Straffheit in allen Arbeitsgängen kann in einem großen Fabrikbetriebe nicht wirtschaftlich gearbeitet werden. Mißtrauen und Unkenntnis, ja die instinktive Witterung, die Planwirtschaft wird alle auf Herz und Nieren prüfen, ob sie überlegen, auf die Zukunft vorausschauend disponieren können und daß in bestimmtem Rhythmus mit Fleiß gearbeitet werden muß, lassen hinsichtlich der Planwirtschaft nicht nur in Arbeiter- sondern auch in Beamtenkreisen manchen abseits stehen. Schriftlicher Auftrag für jede auch noch so geringe Arbeitsaufgabe und Bemessung der äußersten Frist für ihre Fertigstellung sind die wirksamsten Stützen jeder Planwirtschaft. Kaum der Zwergbetrieb des kleinen Meisters kann der schriftlichen Festlegung der „Kommissionen“ entraten, und die Innehaltung einer zugesagten Lieferfrist ist die erste Voraussetzung zur Erhaltung der Kundschaft. Wenn bisher die Eisenbahnwerke fast ohne diese beiden wesentlichsten Kennzeichen betrieben wurden, so hat das seinen Grund darin, daß sie leider wettbewerblos arbeiteten und im Staatshaushalt lediglich als auf der Ausgabenseite stehend angesehen wurden. Da nun, die Not des Vaterlandes, der gesunkene Arbeitswille und das verminderte Pflichtgefühl, deren beider langsames Ansteigen nur mit freudiger Genugtuung zu beobachten und zu begrüßen ist, zwingt, auf äußerste Hochwirtschaft auch in den Werken zu halten, so treten die Grundsätze

[1]) Vortrag, gehalten am 14. April 1921 zu Berlin auf der Verbandstagung deutscher Eisenbahn-Werkstätten-Werkführer.

der in der Industrie langgewohnten planmäßigen Arbeitsweise in den Vordergrund. Es wird noch viel Mühe kosten, bis sie der Beamten- und Arbeiterschaft in Fleisch und Blut übergegangen ist; denn allzu hartnäckig wird meist der „Das geht bei uns nicht“-Standpunkt betont, oder nur zu schnell versandet der anfänglich so reißende Strom der Begeisterung. Es gilt mit Zähigkeit bei der Stange zu bleiben und Ihr Verband vermag die Bemühungen der Verwaltung bestens zu unterstützen, indem er für Weiterverbreitung der Gedanken sorgt; denn wie im Geschäftsleben, bedeuten auch bei uns Propaganda und Reklame schon den halben Erfolg. Bei der Ausarbeitung und Durchführung eines Verfahrens zur Überwachung der Fristen jeder Einzelherstellung werden die Meister ihre Erfahrung und ihre Tatkraft verfügbar halten müssen. Nur ganz allmählich kann mit dem Aufbau der Planwirtschaft begonnen werden, Schritt für Schritt sind die Vorschriften für sie, die in jedem Werk sich individuell entwickeln werden, zu entwerfen, und mit dem scharfen und mißtrauischen Falkenaugen des Disponenten ist ihr günstiger oder ungünstiger Einfluß auf den Arbeitsgang zu erforschen. Mögen zunächst besondere Fristenbüros eingerichtet werden, um das Verfahren in Gang zu bringen, später müssen die Werkstücke und Stoffe, nur von Auftragskarte (Gedingezettel) oder Stoffverlangzettel begleitet, selbsttätig und gleichmäßig von Abteilung zu Abteilung fließen, ohne daß dafür besondere Kosten an Gehältern, Löhnen oder für Vordrucke aufzuwenden sind.

Mit dem Endziel, die „Kundschaft“ unter Innehaltung der mitgeteilten Fristen für die Fertigstellung der Fahrzeuge und sonstigen übernommenen Arbeiten zu befriedigen, ist das Streben nach hochwertiger Gütearbeit zu verbinden. Es ist ein ausgezeichneter Gedanke, der dem Hinzeschen Bewertungsverfahren zugrunde liegt, indem die Werkleistung umso höher bewertet wird, je mehr Kilometer die Lokomotive zwischen zwei Ausbesserungen zu leisten imstande ist. Die Güte der Arbeit hängt von drei Bedingungen ab: gute zu verarbeitende Rohstoffe, erstklassiges Werkzeug und die Fähigkeit des Facharbeiters, das Werkzeug zu handhaben und die Rohstoffe bei der Verarbeitung richtig zu behandeln. Aber trotz Erfüllung dieser Voraussetzungen ist die Prüfung der fertigen Arbeit nicht zu entbehren. Die Privatindustrie kennt die Qualitätskontrolleure, noch heute haben einige unserer Belegschaften noch nicht das richtige Verständnis für die aus der Belegschaft zu entnehmenden besonderen Arbeitsprüfer. Ich bin der Meinung, daß die Verantwortung für Gütearbeit in erster Reihe der Werkmeister trägt, daß er die fertiggestellten Stücke persönlich einzeln nach Maß und Ausführung nachprüfen muß. Und nur, wo Massenarbeit vorliegt, werden besondere Arbeitsprüfer gerechtfertigt sein. Daß auch die Arbeiterschaft, die gewillt ist, entbehrliche Kräfte zu sparen, diesen Standpunkt einnehmen wird, ist zu erwarten, umso eher, je mehr der Werkmeister, wie weiter oben angedeutet, der Berater seiner Meisterschaft geworden ist. So ist z. B. in den Zusammenbauhallen schon heute der Werkmeister der gegebene Arbeitsprüfer für den Zusammenbau, für die Schieberregulierung der abzuliefernden Lokomotiven, weil dies Arbeiten sind, die die Kenntnisse des gewöhnlichen Arbeitsprüfers aus Arbeiterkreisen weit übersteigen.

Es ist unwiderlegbar, daß der Werkzeugmacherei in unseren Eisenbahnwerken nicht die Bedeutung bisher beigelegt worden ist, die ihr zum Nutzen bester Gütearbeit gebührt. Schon allein die oft trostlosen Werkzeugräume sprechen eine beredte Sprache, und die in der Qualitätsindustrie lange überlebte, aber bei uns noch in voller Industriefremdheit von vielen Meistern und Arbeitern festgehaltene Anschauung, daß jeder Dreher seinen Stahl selbst anschleifen müsse, zeigt die ganze Rückständigkeit. Hier werden die Meister nicht neuwillig genug sein können und unermüdlich aufklären müssen, was man unter neuzeitlicher Werkzeugbehandlung versteht. Viel mühselige Kleinarbeit werden sie zu leisten haben, um diese Angelegenheit musterhaft in Ordnung zu haben. Die Werkzeugfrage ist so bedeutungsvoll, daß sie im Werk zentral von einem als Sonderfachmann wirkenden Werkingenieur bearbeitet werden muß. Unter Mitwirkung der Meister in ihrer Meisterschaft. „Wie der Herr, so ’s Gescherr“. Der Zustand des Werkzeugs läßt auf den Eigentümer, auf die Güte der Arbeit, auf den Meister und auf den Geist im ganzen Werk schließen. Ich empfehle Ihnen, die Probe hierauf zu machen. Man sagt nicht zu viel, wenn man den Meister, der die Werkzeugmacherei und die Kammer verwaltet, als den Herren über die Arbeitsgüte bezeichnet. Daß man allenthalben erst in neuerer Zeit auf diesem Gebiet die bessernde Hand anregt, können Sie in vielen unserer Werke bemerken. In gleicher Weise sind die Werkzeugmaschinen zu pflegen, planmäßig instand zu setzen und nicht herunterzuwirtschaften, bis eine genaue Arbeit mit ihnen nicht mehr möglich ist. —

In den Ihnen allen bekannten Entwurf zu einer Dienstanweisung für die neuen Meister weisen folgende Stichworte auf die Mitwirkung bei der wirtschaftlichen Betriebsführung hin: Die Sorge für Ausnutzung der Arbeitszeit von Schichtanfang bis Schichtende; sparsamer Verbrauch an Werkstoffen, Werkzeugen und Geräten, größtmögliche Verarbeitung von Altstoffen und Altwerkstücken; Rücklieferung von gewonnenen oder nicht verarbeiteten Werkstoffen nach Stückzahl und Gewicht; Anforderung der Betriebsstoffe (Schmier- und Putzstoffe usw.) und ihr sparsamer Verbrauch. Wirtschaftlichkeit bedeutet planmäßige Sparsamkeit mit Stoff, Kraft und Zeit ohne Beeinträchtigung des erstrebten Erfolges. Welche Verluste in industriellen Betrieben entstehen, wenn nicht die strengste Ordnung, Pünktlichkeit und volle Ausnützung der Arbeitszeit herrschen, sondern durch verzögerten Arbeitsbeginn, zu frühes eigenmächtiges Niederlegen der Arbeit, willkürliche Verlängerung der Pausen oder sonstige Zeitvergeudung kostbare bezahlte Arbeitszeit verloren geht, mögen Ihnen einige Zahlen der nachstehenden Verlusttabelle sagen:

Täglicher Verlust auf den Kopf		15 Min.		30 Min.		60 Min.		120 Min.	
ergibt in einem Zeitraum von . . .		1 Monat	1 Jahr	1 Monat	1 Jahr	1 Monat	1 Jahr	1 Monat	1 Jahr
einen Verlust . . .	Std.	6,25	75	12,5	150	25	300	50	600
bei 1 Mann von . . .	ℳ	28,125	337,5	56,25	675	112,5	1 350	225	2 700
desgl. . . .	Std.	3 125	37 500	6 250	75 000	12 500	150 000	25 000	300 000
bei 500 Mann von . . .	ℳ	14 062,5	168 750	28 125	337 500	56 250	675 000	112 500	1 350 000
desgl. . . .	Std.	6 250	75 000	12 500	150 000	25 000	300 000	50 000	600 000
bei 1000 Mann von . . .	ℳ	28 125	337 500	56 250	675 000	112 500	1 350 000	225 000	2 700 000
desgl. . . .	Std.	750 000	9 000 000	1 500 000	18 000 000	3 000 000	36 000 000	6 000 000	72 000 000
bei 120 000*) Mann von .	ℳ	3 375 000	40 500 000	67 500 000	81 000 000	13 500 000	162 000 000	27 000 000	324 000 000

Verm.: In der Aufstellung sind gerechnet: 1 Monat = 25 Arbeitstage, 1 Jahr = 300 Arbeitstage. Stundenverdienst = 4,50 ℳ.
*) Etwa die gesamte Belegschaft der preußisch-hessischen Eisenbahn-Werkstätten.

Sie sehen, meine Herren, welche gewaltigen Werte in Zeiten chronischer Arbeitsunlust, wie wir sie kurz nach der Staatsumwälzung zu beklagen hatten, der Vergeudung anheimfallen. Besser und eindrucksvoller könnte ich Ihnen das Wort „Zeit ist Geld“ nicht vor Augen führen. Sind auch die trostlosen Zeiten, da wir die Zeitverluste nach Stunden schätzen mußten, hoffentlich für immer in unserem Vaterlande vorbei, so sind doch die Verluste selbst bei Minutenverschwendung in Anbetracht der großen Kopfzahl in allen unseren Tochterwerken noch groß genug, um den finanziellen Wirkungsgrad erheblich herabzudrücken. Es ist daher wohl der Mühe wert, wenn jeder in seiner Meisterschaft auf fleißige Arbeit aller erziehend hinwirkt.

„Mit Vielem kommt man aus, mit Wenigem hält man Haus“ sei der Leitspruch bei der Verarbeitung der Werkstoffe und bei der Ausgabe der Werkzeuge und Geräte. Wenn man die Werkräume aufmerksam betrachtet, so findet man nicht selten zahlreiche Werkstoffe aller Art, vom Kleineisenzeug bis zur großen Blechtafel, ja wertvolle Stoffe herumliegen, anstatt daß sie, weil nicht gebraucht, sorgsam an das Lager zurückgegeben worden wären. Die in Gang gebrachte Einrichtung der Handlager mit genauester Überwachung des Stoffverbrauches wird hoffentlich den erstrebten wirtschaftlichen Erfolg bringen, der aber ohne die Mitarbeit der Meister nicht denkbar ist. Hier gleichgültig zusehen heißt ein schlechter Hauhalter sein. Neues aus altem war der Kampfruf für die Hausschneiderei im Kriege, als die Stoffe immer knapper und teurer wurden. Er gilt auch jetzt für unsere Werke. Der Grundgedanke der großzügig aufgenommenen Verwertung der Altwerkstoffe und Altbauteile ist folgender: In den wiedergewonnenen Altstücken steckt nicht nur der Altwert als Schrott, sondern noch ein gewisser Wert an Löhnen, der

bei aufarbeitungswürdigen Altbauteilen nicht verloren gehen darf. Es ist eine Frage der Wirtschaftsberechnung, unter Beachtung der Konjunktur in Löhnen, Stoff- und Schrottpreisen zu ermitteln, ob eine Aufarbeitung finanziell lohnend ist oder nicht. Bei Umarbeitung von Altteilen zu anderen Stücken wird die Massenherstellung in Sonderverfahren und Einrichtungen ganz erhebliche Ersparnisse erzielen lassen. Durch die Aufarbeitung verbleibt der Eisenbahnverwaltung der Gewinn, der sich aus dem Unterschied des Wertes als Bauteil und Schrott ergibt, und den sonst der Zwischenhandel durch Aussonderung und Weiterverkauf der noch aufarbeitungsfähigen oder sonstwie verwendbaren Bauteile und Stoffe als solche auf dem Wege der verkauften Altteile von der Eisenbahn zur Hütte mühelos zu seinem Kapital schlägt. Welche Geschäftigkeit der Meister auf diesem Gebiete ebenso wie beim Verbrauch der Schmierstoffe, Werkzeuge und Geräte zum Nutzen sparsamster Wirtschaft entwickeln kann, bedarf keiner weiteren Ausführung. Die planmäßige Sparsamkeit in großen Industriebetrieben kann der sorgsamen Buchführung im Verbrauch nicht entraten, die, wie Ihnen bekannt, Betriebsstatistik genannt wird. Erst durch die Wucht der unangreifbaren Zahl wird die Sparwirtschaft in geordnete Bahnen geleitet. Wenn auch die Statistik einheitlich für das ganze Werk geleitet werden muß, so bleibt dem Meister in vielen Fällen die schwierige und wichtige Aufgabe, durch Beobachtung und Feststellung, sowie Führung der Tages- und Wochenberichte die allerersten Werte für die Listen, Nachweisungen und Schaubilder zur Werkstatistik zu geben. Diese Zahlen müssen zuverlässig sein; denn aus ihnen sollen die von dem Regelverbrauch abweichenden Werte erkannt werden. Die Meßtechnik wird mehr als früher in den Geschäftsbereich des Meisters übergreifen. Er wird lernen müssen, selbst aus den statistischen Werten seine Schlüsse zu ziehen; denn ein Endzweck der Betriebsstatistik ist die Erkenntnis von Fehlern, der nun die Beseitigung sofort zu folgen hat. Wir sehen auch hier wieder, daß die vorwiegend praktische Betätigung den Hauptanteil des Meisters an der Betriebsstatistik ausmacht. Für die wenigen schriftlichen Aufzeichnungen, wie auch für sonstige unvermeidliche schriftliche Arbeiten genügt ein einfaches Pult mit einfachstem Schreibgerät. Der mit „laufenden Geschäftssachen“ bedeckte Schreibtisch und die mit aktenverstaubten Weglegesachen angefüllten Regale werden in der Meisterstube fürder nicht mehr zu finden sein: Ein richtiger Meister ist kein Federfuchser.

Eine bedeutsame Rolle ist dem Meister bei der Durchführung des erst kürzlich zwischen der Reichseisenbahnverwaltung und den Gewerkschaften vereinbarten Gedingeverfahrens zugewiesen. Wir sprachen schon von Arbeitsplan, Auftragszettel, Fristarbeit, und Arbeitsprüfung, die, wie Sie wissen, auch in den Grundlagen vereinbart sind. Vielleicht fällt in der bereits erwähnten Dienstanweisung für Meister jener Satz nicht so auf, der in seinen schlichten Worten die ihm innewohnende Bedeutung nicht ahnen läßt: „Ständige Beobachtung der Arbeitszeiten und Stückzeiten, täglich mindestens einmalige Durchsicht aller Arbeitsanschreibezettel mit unterschriftlichem Vermerk.“ Bisher war mancher Werkmeister zweifelhaft, ob ihn denn das Gedingeverfahren überhaupt etwas anginge. Mit ebengenanntem Satz ist aller Zweifel behoben. Er hat sich ständig um die Arbeits- und Stückzeiten zu bekümmern, denn er als der Leiter der Produktion ist bestens geeignet, die Stückzeiten auf ihre Richtigkeit nachzuprüfen. Einem aufmerksamen Meister wird die Notwendigkeit eines Nachtragsgedinges nicht entgehen, das nach Bedarf zu beantragen er nicht verabsäumen darf. Deswegen soll er auch die Arbeitsanschreibezettel, in denen die Arbeiter selbst die auf die einzelnen Teilarbeiten wirklich gebrauchten Zeiten vermerken, täglich mindestens einmal durchprüfen. Wo die Belegschaft für den Wert dieser Anschreibungen noch nicht das richtige Verständnis hat, obliegt es ihm, die nötige Aufklärung zu geben über dies Verfahren, das in der Industrie weit verbreitet ist. Bei der Verwertung dieser Anschreibungen, soweit sie ungewöhnliche Zeitwerte zeigen, die auf Störungen des Arbeitsvorganges schließen lassen, wird der Meister, so weit sein Einfluß reicht, mitzuwirken haben, sei es, daß der Anstoß hierzu vom Büro der Nachkalkulation kommt, oder daß er aus eigenem Antriebe eingreift.

Eine Fülle von dem heutigen Werkführer und Werkmeister ungewohnter, weil für die Eisenbahnwerke neuartiger Arbeit wird dem Meister der Zukunft in der Beteiligung an den Arbeits- und Zeitproben zur Schaffung von Unterlagen für eine sachliche und gerechte Stückzeitbildung erwachsen. Zunächst gilt es, sich in die Taylorschen Gedankengänge einzufühlen und einzuleben; das wird eindringlichen Lernens bedürfen und manchen älteren Werkmeister und Werkführer der alten Schule vor schier unüberwindliche Schwierigkeiten stellen. Aber ich kann Ihnen mitteilen, daß in einigen wenigen Eisenbahnwerken Taylors Lehre schon Wurzel gefaßt hat und unter lebhafter und tatkräftiger Mitarbeit der Belegschaft, wie es die neuvereinbarten Gedingegrundlagen vorsehen, die Stückzeiten mit Hilfe von Zeitproben ermittelt und festgesetzt werden. Ich bin der Meinung, daß die gesamte Werkbeamtenschaft nicht schnell genug über Taylors Lehre, die als wissenschaftliche Betriebsführung am besten zu kennzeichnen ist, eingehend aufgeklärt werden kann, etwa durch einen Kursus mit dem Leitmotiv: „Was will Taylor?“ Ich habe vor wenigen Tagen die Freude gehabt, zu hören, daß ein Mitglied eines Betriebsrates die Beschäftigung mit Taylors Lehren anregte. Das Mißtrauen gegen Taylor, großgezogen durch unrichtige Beschreibung seines Systems und genährt durch die völlige Unkenntnis, ist wohl zu verstehen, wird aber verschwinden, wenn Kenner es der Arbeiterschaft näher bringen.

Wiederholt habe ich allerlei Bedenken äußern hören, die in den Grundlagen zum Gedingeverfahren vereinbarte „weitgehende Mitwirkung der gesamten Arbeiterschaft“ könne die Durchführung des Gedingeverfahrens unter Umständen sehr erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen. Es handelt sich hier um eine neue grundsätzliche Anschauung, die die angestrebte und so notwendige Arbeitsgemeinschaft zwischen Werkleitung und Belegschaft völlig verkennt. Ich halte ihr Taylors Wort entgegen: „Mache die Arbeiter zu Deinen Freunden!“ In dem „Meinungsaustausch“ in einer Werkzeitung eines großen Industriewerkes über das Thema „Vorgesetzter und Untergebener“, las ich vor einiger Zeit die beherzigenswerten Worte: „Ist ein Meister tatsächlich ein tüchtiger Fachmann, so hat sein Untergebener sehr gut unter ihm zu arbeiten. Dies trifft aber in manchen Fällen nicht zu. Ist aber der Arbeiter ein tüchtiger und talentvoller Facharbeiter, und hat er einen Vorgesetzten, der nicht wegen Tüchtigkeit Vorgesetzter wurde, sondern auf Grund seiner privaten Beziehungen, dann geht es dem Arbeiter schlecht, und in den meisten Fällen wird er aufhören zu arbeiten. Hat aber ein Arbeiter einen Vorgesetzten, der alle Privatsachen bei Seite läßt, und imstande ist, dem tüchtigen Arbeiter schicklich und verständnisvoll an die Hand zu gehen, so gibt es überhaupt keine Unzufriedenheit. — Es gibt ferner Vorgesetzte, die sich allein nur als Licht und großes Talent, vielfach mit einer unglaublichen Selbstüberhebung einschätzen, alles, was unter ihnen ist, ist nur „Nummer“. Diese Leute sind vielleicht für eine Idee oder einen Vorschlag von höherer Stelle zu haben, aber wenn auch einmal ein Untergebener einen guten Gedanken hat, dann halten sie es in den meisten Fällen nicht einmal für nötig, mit dem Angestellten auch nur darüber zu sprechen.“ Damit ist der Nagel auf den Kopf getroffen. Und der Vorwurf, daß Werkführer und Werkmeister oft nicht gewillt seien, Anregungen der Arbeiter zur Werkleitung weiterzugeben, habe ich auch häufiger in unseren Werken gehört. Er sollte in Zukunft nicht mehr laut werden. Jedem, der mitarbeiten will, soll man zum Willkommen die Hand entgegenstrecken, aber auch jeden, der gutgemeinte, die Arbeitsgemeinschaft fördernde Bestimmungen zu Machtfragen umstempeln will, mit aller Kraft in seine Schranken zurückweisen. Ich erinnere daran, daß die amerikanische Industrie weniger durch die Bauart der Werkzeugmaschinen als durch die „Arbeit sparenden“ kleinen, durch Arbeiter erfundenen Einrichtungen und Kunstgriffe so wettbewerbsfähig werden konnte. „Der seelische Anteil des Arbeiters an seiner Arbeit — das ist es, was Sie gewinnen müssen!“ rief Seubert, der Verfasser eines ausgezeichneten Buches über Taylor, einer Versammlung von deutschen Ingenieuren in einer regen Aussprache über Taylor und seine Lehren zu. Es darf nicht wundernehmen, wenn die Belegschaft alle ihre Wünsche durch ihre gesetzliche Vertretung, den Betriebsrat, zur Sprache bringt, und wenn dadurch überflüssig viele Mitglieder des Betriebsrats mit schriftlichen Arbeiten und endlosen Besprechungen untereinander und mit der Werkleitung kostbare Zeit verbrauchen. Dieser Umweg ist unwirtschaftlich und hat immer den Beigeschmack des Sicherkämpfenmüssens. Richtig und sachlich ist, wenn die Werk- und Bürobeamtenschaft sich durch gefälliges Entgegenkommen und schnelle und sachliche Auskunft das Vertrauen der Belegschaft erwirbt: Wieviel kleine Anfragen lassen sich dann in wenigen Minuten beim Meister im Handumdrehen erledigen, die oft, wo das gegenseitige Vertrauen fehlt, zu wahren Staatsaktionen sich auswachsen. Der Meister sei an erster Stelle der „Rechtsanwalt“ in allen Dingen für seine Meisterschaft, dann wird es wohlstehen um das ganze Werk. In diesem Sinne die Beamtenschaft anzuleiten, ist allerdings eine vornehme Pflicht der Werkleitung. Ich selbst war in meinen Vorstandsstellen immer stolz und froh, wenn sich die mir anvertrauten Beamten und Arbeiter unmittelbar mit ihren Anliegenheiten, die nicht selten den Rahmen des Dienstlebens überschritten, an mich wandten und ich ihnen helfen konnte. Ich spreche deswegen auch hier vor

Ihnen die eindringliche Mahnung aus, wie ich es so oft in den Besprechungen in unseren Werken tue: Zeigen Sie Ihr sozialpolitisches Verständnis im Verkehr mit den Ihnen zugewiesenen Arbeitern, und es wird reiche Früchte tragen weit über die Grenzen des Werkgeländes hinaus. Strengste Manneszucht und wahre Menschenfreundlichkeit können sehr wohl nebeneinander bestehen. „Die Blüte fruchtbringenden Zusammenarbeitens gedeiht nur auf dem Boden gegenseitiger Achtung und Wertschätzung.“ Diese Worte haben seit dem Jahre 1903, da ich sie in der Zeitschrift „Der Arbeiterfreund“ niederschrieb, noch nichts von ihrem inneren Wert eingebüßt. Ich möchte sie als Motto aller Arbeit in den Werkgemeinschaften angesehen wissen.

Meine Herren, wir haben gesehen, daß der zukünftige Meister an ebenso zahlreichen wie großen Aufgaben im Werkbetriebe mitzuwirken bereit sein muß. Seiner mehr oder weniger umfangreichen Mithilfe bei der Erziehung des Nachwuchses, der Lehrlinge und Zöglinge, bei der planmäßigen Unterhaltung der maschinellen Anlagen und bei der Selbstkostenberechnung sei ergänzend noch gedacht. Und wenn die Werkleitung daran geht, den ganzen Werkbetrieb und den Bürodienst auf Grund eines Gesundungsplanes sorgfältig nach einheitlichen Gesichtspunkten zu durchforschen, so muß der Meister überall durch Einsicht und Verständnis die großzügig begonnenen Arbeiten zu fördern suchen, wo er nur kann. Einige Richtlinien für einen Gesundungsplan werden willkommen sein. In der Regel wissen sowohl die Werkleitung, als auch die Werkbeamten und die Belegschaft recht gut, wo der Werkbetrieb nicht klappt. Alle diese Fehlstellen eines Werkbetriebes müssen mit kurzer Darstellung des Tatbestandes und den zu ergreifenden Besserungsmöglichkeiten zu Papier gebracht werden. Es ist nun von Wichtigkeit, zu entscheiden, in welcher Reihenfolge einzelne Maßnahmen zur Besserung beklagter Übelstände zu treffen sind. In erster Reihe steht die Dringlichkeit. Auffälligste Fehler und Mängel lassen sich oft recht schnell beseitigen. Schnellen Erfolg versprechende Maßnahmen, namentlich wenn sie mit nicht zu großen Kosten verbunden sind, werden immer im Vordergrund stehen. Auch Änderungen oder Neuerungen, die voraussichtlich den geringsten Widerstand bei den Beamten und der Belegschaft finden werden, haben schon ein gut Teil Erfolg für sich, für den noch die folgenden Voraussetzungen beachtenswert sind: Genaueste Aufklärung jedes an der Neuerung beteiligten Beamten und Arbeiters über Zweck, Wesen und Endziel, gleichbedeutend mit einer Abschwächung des Widerstandes durch eine ausreichende Propaganda der Gedanken. Die Neuerung muß für jeden Beamten und Arbeiter die Arbeit erleichtern; das Gegenteil würde die Neuerung in kürzester Zeit dem sicheren, wohlverdienten Untergang zuführen. Bei Neuerungen ist schrittweises Vorgehen ohne jede Ungeduld ohne jedes Treiben selbstverständlich, da jede Übereilung nur schaden kann. Auch ist es durchaus unratsam, auf einmal mit zu viel neuen Verfahren anzufragen: Die Übersicht geht verloren, und anstatt in die Tiefe, wird in die Breite gearbeitet. Eine weitere Bürgschaft für den Erfolg ist die Bestimmung eines für die planmäßige Durchführung jeder auch noch so kleinen Teilaufgabe persönlich verantwortlichen Beamten. Dieser wird dann zeigen können, was er wert ist an Ausdauer und Tatkraft. Entscheidend bleibt allein der Erfolg, deswegen muß jede neu eingeleitete Maßnahme auf ihre Wirkung hin durch statistische Aufzeichnungen scharf beobachtet werden, die letzten Endes den finanziellen Einfluß erkennen lassen müssen.

Meine Herren, wir alle sind uns sicher heute abend bewußt geworden, welche Fülle von Können im Handwerk, von allgemein technischen Kenntnissen und welche Menschenkenntnis dem Unterführer in unseren Eisenbahnwerken eigen sein muß, der der Meister der Zukunft sein wird. Um in eine so vielseitige und verantwortliche Stelle hineinzuwachsen, bedarf es großen Fleißes und zäher Ausdauer bei guter Veranlagung und tadellosem Charakter. Es ist bekannt, welche Anstrengungen in Werkführerkreisen gemacht werden, um das Ziel zu erreichen. Mögen Sie alle nicht in diesem Streben erlahmen und dereinst in kommenden Tagen einen Meister herausstellen, der als ein Muster deutscher Beamtentreue und Pflichterfüllung dem Eisenbahnwerkdienst und dem Vaterland zum Segen gereichen wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichsverkehrsministerium und Eisenbahnreklame.** Die Not, in der sich das Finanzwesen des Reiches und auch unsere gesamte Volkswirtschaft der Weltwirtschaft gegenüber befindet, zwingt dazu, alle Kräfte beweglich zu machen, die irgendwie zu helfen geeignet sind. Die deutsche Wirtschaft mit ihrem starken Produktionswillen muß dafür sorgen, daß der Bedarf des Inlandes wie des Auslandes in erhöhtem Maße angereizt wird. Daher sucht sie auf dem Gebiete der Geschäftspropaganda, der Reklame, nach weiterer Ausbreitung und nach neuen Wegen. Die fiskalische Verlegenheit kommt dem entgegen; der Staat bietet seine Reklamemöglichkeiten an. Die Eisenbahn hat vor dem Kriege an einzelne Reklamepächter Lizenzen vergeben, an deren Stelle jetzt ein Generalvertrag mit der Deutschen Eisenbahn-Reklame-G. m. b. H., wenigstens für das Gebiet der preußisch-hessischen Eisenbahn, tritt. Die Vereinheitlichung wird natürlich den Vorteil haben, daß das Reichsverkehrsministerium einen nachhaltigen Einfluß auf die Reklamegebarung gewinnt: das ästhetische Moment wird in erster Linie berücksichtigt werden. Das Reichsverkehrsministerium hat die Garantien, daß sich die Eisenbahn-Reklame-G. m. b. H., die im engsten Zusammenhange mit dem Reichsverkehrsministerium arbeitet, sich verantwortlich fühlt für das ästhetische Gesamtbild der deutschen Bahnhöfe und all der Örtlichkeiten, die in das Bereich der Reklamemöglichkeiten gehören. Es ist erfreulich, daß bei der Neuordnung der Dinge nicht nur privatgeschäftliche und fiskalische Interessen obwalten, sondern daß das kulturelle Moment dabei auf seine Rechnung kommt. Unter den Hochbaudezernenten der deutschen Eisenbahn sind bedeutende Künstler, die sich gerade mit der Ästhetisierung der Reklame in jener breiten Öffentlichkeit befaßt haben, die außerhalb des sogenanten Inserats in Zeitungen, Zeitschriften usw. liegt.

Es war in diesen Tagen unter der Leitung des Reichsverkehrsministeriums und in Anwesenheit des Reichskunstwarts in Erfurt eine Versammlung sämtlicher Hochbau- und Verwaltungsdezernenten der Eisenbahndirektionen, die zu dem Gebiet der ehemaligen preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung gehören, einberufen worden, um über die Grundsätze zu beraten, die für die Reklame im Bereich der Eisenbahnverwaltung aufzustellen seien. Die Anschauungen, die die Vertreter der Deutschen Eisenbahn-Reklame-G. m. b. H. entwickelten, führten gerade in diesem Punkte ohne weiteres zu einer Einigung, so daß der Reichskunstwart dem Gedanken Ausdruck verlieh, daß von dem ästhetischen Willen der Beteiligten und von der praktischen Organisation, die zur Durchführung der Eisenbahnreklame geplant sei, ein nicht zu unterschätzender Einfluß zugunsten der deutschen Reklamegebarung überhaupt zu erwarten sei. Die Reklame könne nicht als eine von der Praxis losgelöste ästhetische Frage angesehen werden. Man müsse vielmehr der Reklame einen Anspruch auf eigene Gesetze zubilligen.

Wie sehr sich die Architekten im Bereich der Eisenbahnverwaltung mit der Frage der ästhetischen Ausgestaltung der Eisenbahnreklame befaßt haben, ging vor allem daraus hervor, daß nicht nur prohibitive Vorschläge für die Durchführung der Eisenbahnreklame gemacht, sondern positive Pläne entwickelt wurden, um künstlerisch-technisch der Eisenbahnreklame neue Wege zu erschließen. Ein Vorgang, der über die Anwendung der lange vernachlässigten, nunmehr aber wieder im Aufstreben begriffenen Mosaikkunst gehalten wurde, zeigte so recht, welche wahrhaft kulturellen Werte hier der breiten Öffentlichkeit noch zugängig gemacht werden können. Man braucht in der Tat ja nur den in der deutschen Industrie erfreulicherweise vorhandenen Sinn für die Hebung des künstlerischen Niveaus der Reklame zu stärken und dem entschieden entwickelten Geschmack der Masse, die als Beschauer der Reklame in Frage kommt, entgegen zu kommen.

Es wurde u. a. eine Kommission gebildet, die sich mit dem Finden der ersten organisatorischen Wege für die einheitliche Durchführung des Eisenbahnreklamewesens bemühen soll, so vor allem für die Aufnahme der Flächen, die für Reklame freigegeben werden sollen, ferner über die Frage der gleichzeitigen Regelung des Anschlagwesens der Eisenbahn (wenn man verlangt, daß die Reklame ästhetischen Grundsätzen untergeordnet werden soll, dürfte auch nicht mehr durch ein wahlloses Anschlagen von amtlichen Bekanntmachungen und Wohlfahrtsanzeigen usw. das Aussehen der Bahnhöfe beeinträchtigt werden). Schließlich ist es Aufgabe der Kommission, zu einem entsprechenden Zusammenwirken mit dem Deutschen Werkbund, der Denkmalspflege und den Heimatschutzverbänden zu gelangen.

— **Maßnahmen gegen die Verbreitung von Viehseuchen.** Es wird neuerdings von Viehhändlern darüber geklagt, daß sich auf Eisenbahnstationen, wo Viehzüge längeren Aufenthalt nehmen, infolge der allgemeinen Milchknappheit häufig Unberufene einfinden und hinter dem Rücken der Viehbegleiter die einzelnen Wagen nach Milchkühen absuchen, die sie melken. Ist dann in solchem Viehzuge auch nur ein einziges Tier seuchenkrank, was bei der weiten Verbreitung der Maul- und Klauenseuche leicht der Fall sein kann, so werden alle Tiere des Zuges der Ansteckungsgefahr ausgesetzt. Viele Seuchenausbrüche, die bei Klauentieren aus seuchenfreien Gegenden nach mehreren Tagen am neuen Standorte festgestellt wurden, sind nur auf diese Weise zu erklären. Schleunige Abstellung des beschriebenen Mißstandes ist dringend geboten. Der Reichsverkehrsminister hat daher die Direktionen ersucht, die in Frage kommenden Dienststellen auf den Mißstand aufmerksam zu machen und die Bediensteten anzuweisen, mit allen Mitteln auf die Verhütung solcher Fälle hinzuwirken.

— **An die württembergische Verkehrswehr,** über deren Beteiligung an der Beschützung der Eisenbahnanlagen während des kommunistischen Aufstandes berichtet worden ist (vgl. Nr. 14, S. 268 d. Ztg.), hat der Reichsverkehrsminister folgendes Anerkennungsschreiben gerichtet:

„Den Führern und Mannschaften des zur Abwehr von Eisenbahnfreveln und zur Unterstützung bei Wiederherstellung der beschädigten Eisenbahnanlagen im mitteldeutschen Aufstandsgebiet eingesetzten württembergischen Bahnschutzzuges spreche ich besonderen Dank und Anerkennung für ihr tatkräftiges und unter schwierigen Verhältnissen bezeugtes unerschrockenes Eintreten für den Schutz des Eisenbahnbetriebs und der Bahnanlagen aus. Dieser Dank gilt auch dem Eisenbahnpersonal in den bedrohten Gebieten, das durch treue Pflichterfüllung die Aufrechterhaltung des Betriebes ermöglicht hat, sowie den Eisenbahnbediensteten, denen es durch umsichtige Anordnungen gelungen ist, den Verkehr auf fast allen Hauptlinien sicher durchzuführen."

— **Der neue Berliner Stadtbahntarif** ist nunmehr im Reichsverkehrsministerium geprüft und in seinen Einzelheiten festgelegt worden. Wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz" erfährt, soll die Erhöhung bestimmt zum 1. Juni d. J. eingeführt werden. Der Preis für eine Stadtbahnfahrt in der 3. Klasse (für die ganze Stadt- und Ringbahn) wird dann 70 ₰, in der 2. Klasse 1 ℳ betragen. Die Monatskarten werden für die gesamte Stadt- und Ringbahn in der 3. Klasse 25 ℳ, in der 2. Klasse 40 ℳ kosten. Die Preise für die Wochenkarten betragen allgemein ein Drittel des Preises der Monatskarten 3. Klasse, also im Stadt- und Ringbahnverkehr 8,50 ℳ. Im Vorortverkehr werden die Mindestpreise für eine einzelne Fahrt sich mit den Preisen im Stadt- und Ringbahnverkehr decken. Ebenso werden hier auch die billigsten Monatskarten 25 bzw. 40 ℳ kosten.

— **Die Reform der Monatskarten.** Die Übernahme der Eisenbahnen in die Verwaltung durch das Reich, schreibt die Reichshauptstädtische Korrespondenz, hat die einheitliche Ausgestaltung der Tarife mit sich gebracht, wobei vor einiger Zeit mit der Tarifgleichstellung im Güterverkehr begonnen wurde. In den verschiedenen Teilen Deutschlands haben nun neben den Gütertarifen auch starke Abweichungen in den Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten bestanden, die mit dem 1. Juni auf eine einheitliche Grundlage gestellt werden sollen. Als besondere Neuerungen sind hervorzuheben: Die Abschaffung der Monatskarten 1. Klasse und die Neueinführung einer einheitlichen Monatskarte in der 4. Wagenklasse, wie sie bisher in Preußen, Hessen, Oldenburg, Mecklenburg und Thüringen nicht bestand. Damit ist zugunsten der werktätigen Bevölkerung, die in der Hauptsache die Benutzer der Monatskarten sind, eine Verbilligung der Personentarife geschaffen, von der nach den bisherigen Erfahrungen stark Gebrauch gemacht werden wird. Der Preis der Monatskarten wird vom 1. Juni ab auf Grund der Einheitssätze des gewöhnlichen Verkehrs unter Zugrundelegung von 20 einfachen Fahrten im Monat berechnet. Die Wochenkarten 4. Klasse, die sich aus der früheren Arbeiterwochenkarte entwickelt haben und jetzt für jedermann erhältlich sind, werden neben der Monatskarte 4. Klasse beibehalten. Ihr Preis beträgt ⅓ des Monatskartenpreises. Monats n e b e n karten werden dagegen nicht mehr ausgegeben. Schülermonatskarten kosten die Hälfte des Preises der entsprechenden Monatskarte. Neueingeführt im Schülerverkehr wird eine Schülerrückfahrkarte, die zur Benutzung für solche Schüler bestimmt ist, die ständig am Schulort wohnen und nur an den Sonn- und Festtagen zum Wohnort der Eltern fahren. Sie soll den Besuch des Elternhauses erleichtern. Der Geltungsbereich dieser Karten ist auf 100 km beschränkt. Sie werden für die 3. und 4. Wagenklasse zum Preise der einfachen Fahrkarten der gleichen Klasse ausgegeben, gelten aber für die Hin- und Rückreise. Alle Arten von Schülerkarten können auch von Studierenden in Anspruch genommen werden. Die Arbeiterrückfahrkarten, die zur Fahrt zwischen Wohn- und Arbeitsort vor und nach Sonn- und Festtagen dienen, werden jetzt an alle gegen Lohn oder Gehalt beschäftigten Personen sowie an Lehrlinge und andere in Berufsausbildung befindliche Personen ausgegeben.

— **Antrag auf Überprüfung der neuen Eisenbahngütertarife.** Einen Antrag auf Überprüfung der neuen Eisenbahngütertarife, über den im Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats in diesen Tagen verhandelt wird, hat Abg. Vögele, Mannheim, vom Reichsrat ernanntes Mitglied, mit der Begründung eingebracht, daß die Tariferhöhungen, durch die die notwendigsten Lebensmittel und Verbrauchsgegenstände erheblich verteuert werden, nur aus zwingendster Notwendigkeit für die Instandhaltung des Eisenbahnwesens und auf keinen Fall länger als unbedingt erforderlich ertragen und geduldet werden können. Der Reichstag hat die neuen durchschnittlich um 65 % erhöhten Frachtsätze zunächst nur für das Haushaltjahr 1921 bewilligt. Der Antrag selbst lautet:

„Der Reichswirtschaftsrat wolle beschließen, die Reichsregierung zu ersuchen, die durch die Lage der Reichseisenbahn bedingten Tariferhöhungen nicht als endgültige Tariferhöhungen, sondern als vorübergehende Zuschläge auf die im Dezember neu festgesetzten Tarife zu betrachten. Die Genehmigung für diese Zuschläge ist nur bis zum Februar 1922 zu erteilen. Zu diesem Zeitpunkt und alljährlich im Februar sind die an der Tariffestsetzung zu beteiligenden Stellen, vor allen Dingen aber der Reichswirtschaftsrat, erneut mit der Frage der Tarifsätze zu befassen, um die erforderlichen Tarifsätze neu zu bestimmen. Das Reichsverkehrsministerium möge zu diesem Termin jeweils die erforderlichen Unterlagen über die Erträgnisse der Eisenbahnverwaltung vorlegen, aus denen vor allen Dingen ersichtlich ist, inwieweit die etwaigen Mehrausgaben auf Betrieb oder aber auf Neubeschaffungen und Erweiterungen zurückzuführen sind, bzw. wie hoch der Anteil der Überteuerung an dem Betrag der Neuanschaffungen ist, damit über den Umfang der Abgeltung dieser Überteuerung in der laufenden Betriebsperiode Entscheidung getroffen werden kann."

— **Frankenwährung im Saargebiet.** Unter dieser Überschrift haben wir in Nr. 13 S. 249 den Wortlaut der Bekanntmachung wiedergegeben, mit welcher die Regierungskommission des Saargebiets den Erlaß ihrer Verordnung vom 16. März 1921 begleitet, wonach sie zum 1. Mai 1921 bei der Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-Verwaltung als Zahlungsmittel für die Erhebung der Einnahmen und für die Besoldung und Entlohnung des Personals den Franken einzuführen gedenkt.

Hierzu wird uns mitgeteilt, daß von seiten des Deutschen Reiches, dessen Bestandteil das Saargebiet auch nach dem Inkrafttreten des Friedensvertrages von Versailles nach wie vor geblieben ist, in dem Erlaß dieser Verordnung eine weitgehende Überschreitung der Befugnisse der Regierungskommission des Saargebiets erblickt wird. Die Regierungskommission stützt den Erlaß der Verordnung auf die §§ 19 und 23 des Kapitels 2 der Anlage zum Abschnitt 4 (Teil 3) des Friedensvertrages. Weder diese noch die übrigen Bestimmungen des Friedensvertrages und seiner Anlagen besagen, daß die Regierungskommission befugt sei, die im Saargebiet geltende Währung, d. i. die deutsche Mark, in irgendeiner Weise anzutasten oder gar durch eine andere Währung zu ersetzen. Nach Artikel 49 des Friedensvertrages verzichtet Deutschland bis zur endgültigen Entscheidung über die staatsrechtliche Zugehörigkeit des Saargebiets auf die Regierung dieses Gebiets zugunsten des Völkerbunds, der insoweit als Treuhänder gilt. Dadurch ist Deutschland lediglich die Ausübung seiner Staatshoheit über das Saargebiet entzogen, die deutsche Staatshoheit selbst aber in keiner Weise beseitigt worden. Einen Teil der somit bestehengebliebenen Staatshoheit bildet die Münzhoheit, also das Weiterbestehen der deutschen Währung.

Daß der Friedensvertrag selbst davon ausgeht, daß im Saarbeckengebiet die deutsche Währung bestehen bleibt, geht mit Deutlichkeit auch aus der Bestimmung des § 32 der Anlage 2 zum Abschnitt 4 (Teil 3) hervor, wonach der Umlauf französischen Geldes im Saarbeckengebiet keinem Verbot und keiner Beschränkung unterliegt. Diese Bestimmung kann nur so aufgefaßt werden, daß neben der als Währung des Saargebiets geltenden deutschen Mark der französische Franken als Zahlungsmittel zugelassen sein soll. Eine Regierungsmaßnahme des Inhalts, daß im ganzen Gebiet oder in einzelnen Zweigen seiner Verwaltung an Stelle der deutschen Mark der französische Franken als Zahlungsmittel eingeführt

werden soll, bedeutet demnach eine offenkundige Verletzung des Vertrages von Versailles.

Auch bei dem Personal der Eisenbahnen des Saargebiets hat der Erlaß der Verordnung aufs äußerste Empörung und Beunruhigung hervorgerufen. In zahlreichen Kundgebungen (Urabstimmungen, Protesten usw.) hat die weitaus überwiegende Mehrheit der Eisenbahnbeamten und Arbeiterschaft mit aller Deutlichkeit der Regierungskommission zu erkennen gegeben, daß sie den Franken als Zahlungsmittel für die Gehalts- und Lohnzahlung ablehnt, so daß die Regierungskommission nicht darüber im Zweifel sein konnte, daß die Entschließung derjenigen Eisenbahnerversammlung, in der die Frankenzahlung gefordert wurde, lediglich die Wünsche eines verschwindend geringen Teiles des Eisenbahnpersonals wiederspiegelt. Die überwiegende Mehrheit der Eisenbahnbeamten und Arbeiterschaft betrachtet die Verordnung der Regierungskommission als einen unerhörten Schlag gegen ihr deutsches Empfinden und ist sich vollkommen darüber klar, daß die Zahlung ihres Gehalts und Lohnes in Franken für sie keinen wirtschaftlichen Vorteil, sondern eine schwere Schädigung nach sich ziehen wird, und daß der tiefere Grund der Maßnahme nicht in der in der Einführungsbekanntmachung dargelegten Fürsorge für das Wohlergehen der großen öffentlichen Betriebe und ihres Personals, als vielmehr in dem Ziele zu suchen ist, die Eisenbahnen des Saargebiets völlig unter französischen Einfluß zu bringen.

— **Eisenbahndirektion des Saargebiets.** Die amtliche Bezeichnung „Direktion der Saarbahnen“ ist in „Eisenbahndirektion des Saargebiets“ geändert worden.

— **Todesurteil gegen den Bahnfrevler Jakob.** Das am 8. d. M. in Halle (Saale) zusammengetretene Sondergericht verhandelte gegen den Zuchthäusler Paul Jakob aus Ammendorf, den Verüber der beiden Eisenbahnattentate bei Ammendorf und Gröbers. Durch Vernehmung von Zeugen und durch das Geständnis Jakobs ergab sich, daß er seit Monaten plante, einen D-Zug zum Entgleisen zu bringen, um den Postwagen auszurauben und die im D-Zug sitzenden „Fettköpfe“, wie er sich ausdrückte, auszuplündern. Bemerkenswert ist, daß in der Verhandlung verschiedene Zeugen erklärten, die Taten des Jakob, welcher der Kommunistischen Partei angehört, würden von der Arbeiterschaft nur als Schädigung der kapitalistischen Gesellschaft angesehen und seien darum zu entschuldigen. Jakob wurde wegen des Bahnattentats bei Ammendorf zum Tode, wegen des Attentats bei Gröbers zu 12½ Jahren Zuchthaus verurteilt.

— **Naturschutz und Wasserkraftanlagen.** In der am 15. März d. J. abgehaltenen Versammlung der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft hielt Regierungsrat Dr. F r i c k e einen Vortrag über das obige Thema, dem wir folgendes entnehmen: Die Wasserkräfte Deutschlands hat man neuerdings auf etwa 6 Millionen Pferdestärken geschätzt; ihre Erschließung wird für unsere Volkswirtschaft von großer Bedeutung sein. Leider gerät eine solche Erschließung nicht selten in Widerstreit mit den Forderungen des Naturschutzes, namentlich im Gebirgen, wo das fließende Wasser einen Hauptschmuck der Landschaft darstellt, die Ableitung in die Gräben der Kraftwerke das Flußbett jedoch trocken legt. Als Beispiel eines in dieser Weise durch die Industrie zerstörten Naturdenkmals führte der Vortragende das Okertal im Harz vor und besprach dabei die Vorschläge, die gemacht worden sind, bei Ausnutzung der Bodewasserkraft diese Schäden zu vermeiden. Nach den vorliegenden Plänen soll der Bode noch dauernd der Sommerwasserstand erhalten bleiben. Namentlich wenn man durch nächtliche Ersparnisse das Wasser in den Tagesstunden vermehrt, wird das Flußbild trotz einer Ableitung und Ausnutzung von 75 % immer noch recht ansehnlich bleiben können. Die Anlage hoher Sperrmauern, durch die die Landschaft vollständig umgestaltet werden würde, läßt sich im Bodetal vermeiden, da die oberen Flußgebiete und namentlich das Seitental der Rappbode zur Anlage von Stauräumen größter Abmessungen (bis 70 Millionen Kubikmeter) reichlich Gelegenheit bieten. Auch bei den Anlagen in Bayern hätte man die Bedenken durch Teilung der Wassermassen überwunden und sowohl bei der Alz als vor allem bei der Isar sei eine Erhaltung des Flußlaufs vorgesehen; es liegt hier also ein allgemeiner Grundsatz vor, der durchführbar erscheint und einer gründlichen Prüfung und systematischen Durchbildung wert ist. Geringeren Erfolg haben diese Bestrebungen bisher beim badischen Murgwerk gehabt, bei dem der Vortragende auch als „Sachverständiger für Heimatschutz“ herangezogen worden war. Mit nur etwa 3 % Verlust an Kraft könnte diesem schönsten Schwarzwaldtal viel von seinem ursprünglichen Reiz erhalten werden. Der Deutsche Bund Heimatschutz strebt die umfassende wissenschaftliche Bearbeitung der einschlägigen Fragen und die Aufstellung allgemeiner Grundsätze an. Es ist anzunehmen, daß künftig bei ruhiger Erwägung sich die idealen und wirtschaftlichen Bestrebungen in einer für beide Teile befriedigenden Weise werden vereinigen lassen.

Der mit vielen wundervollen Lichtbildern ausgestattete Vortrag fand reichen Beifall.

— **Generaldirektor Max Dräger.** Am 13. d. M. konnte der Generaldirektor der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin, Max Dräger, auf eine 25jährige erfolgreiche Tätigkeit für seine Gesellschaft zurückblicken. Die ersten bedeutsameren Aufgaben, die Dräger nach seinem Eintritt in die wenige Jahre zuvor begründete Gesellschaft als Oberingenieur und kurz darauf als Abteilungsdirektor zu übernehmen hatte, bestanden in dem Ausbau des Kleinbahnnetzes in der Danziger Niederung, dann in der Leitung einer Reihe von Neubauten der Westpreußischen Kleinbahngesellschaft. In der schweren Krisenzeit, die um die Jahrhundertwende mit den übrigen preußischen Kleinbahnunternehmungen auch die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft bedrängte, wurde Dräger dann in den Vorstand der Gesellschaft nach Berlin berufen. Bald kam der sichere Wille seiner kraftvollen Persönlichkeit in der Leitung des Unternehmens zur Geltung. Seine ausdauernde und zielbewußte, auf ein klares Urteil und große Geschäftstüchtigkeit begründete Arbeit brachte steigende Erfolge. Immer mehr entfaltete sich das Unternehmen und festigten sich seine Grundlagen. Der Gewinnanteil der Aktionäre, das äußere Zeichen des Erfolges, wuchs stetig und erreichte vor dem Kriege 8 % des Aktienkapitals. 1910 war Dräger das Amt des Generaldirektors übertragen worden. Der Schwierigkeiten der Kriegszeit wußte das Unternehmen unter seiner Führung mit großer Anpassungsfähigkeit Herr zu werden. Ja, auch die bösen Wirrnisse der Nachkriegszeit, die so viele Verkehrsunternehmungen lahmlegten, vermochten bei allen Schädigungen den gesunden Kern der Kleinbahngesellschaft nicht zu zerstören. Es gelang Dräger, das Unternehmen durch alle Gefahren hindurchzusteuern. Ihm ist es in erster Linie zu danken, wenn die baldige Überwindung der ertraglosen Zeit für das Unternehmen erwartet werden kann.

Längst hat Drägers Arbeit und Persönlichkeit weit über seinen eigentlichen Wirkungskreis hinaus volle Wertschätzung gefunden. Namentlich wird aber die kluge und tatkräftige Mitarbeit, die er als Vorsitzender im Arbeitgeberverband der deutschen Straßen-, Klein- und Privateisenbahnen und in den sonstigen Fachverbänden für die allgemeinen Fragen des Kleinbahnwesens leistet, in der gegenwärtigen Zeit des schweren Ringens um die Erhaltung und den Neuaufbau dieses Verkehrszweiges als wertvoll empfunden.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium sind ernannt worden: der Oberregierungsrat Dr. jur. S c h e u, der Regierungsrat Dr. jur. Johannes S c h u l z und der Regierungsbaurat Karl C o r n e l i u s zu Ministerialräten, ferner die Regierungsbauräte Otto B r a n d e s und F r e i h e r r v o n E l t z - R ü b e n a c h zu Oberregierungsbauräten.

Bei dem Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsassessor S p o d e, bisher in Altona, ist zur Eisenbahndirektion nach Berlin versetzt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Werner M e t z i g ist bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Walter L e h m a n n in Düsseldorf ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt. — Der Regierungsassessor Dr. jur. O e h r e n, bisher in Mainz, ist infolge Ernennung zum Regierungsrat im Reichsschatzministerium aus dem Reichseisenbahndienst ausgeschieden. — Der Regierungs- und Baurat Eugen O p p e r m a n n, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Coburg, ist gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurden in gleicher Diensteseigenschaft in planmäßiger Weise berufen der Vorstand der Maschineninspektion Aschaffenburg Regierungsrat Heinrich G i e ß e n an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), der Vorstand der Werkstätteninspektion Augsburg Regierungsrat Friedrich F e t t i n g e r an die Maschineninspektion Aschaffenburg als deren Vorstand, der Vorstand der Bauinspektion I Nürnberg Regierungsrat Friedrich G l ü c k an die Eisenbahndirektion Nürnberg und der Vorstand der Bauinspektion III Nürnberg Regierungsrat Wilhelm H e n s o l t an die Bauinspektion I Nürnberg als deren Vorstand. — Der Direktionsrat Jakob K l a u s in Ludwigshafen (Rhein) ist vom Antritt der ihm vom 1. Januar 1921 ab bei der Betriebsinspektion Ludwigshafen (Rhein) übertragenen Direktionsratsstelle auf sein Ansuchen entbunden und rückwirkend vom genannten Tage an als Oberbahnverwalter bei der Güterverwaltung Ludwigshafen (Rhein) als deren Vorstand belassen worden.

Österreich.

— **Der Fremdenverkehr in Wien.** Im Jahre 1913, dem letzten vollen Friedensjahre, wurde Wien von 598 746 Fremden besucht, die in Gasthöfen abgestiegen waren, und zwischen 500 000 und 600 000 bewegte sich auch in den vorangegangenen Jahren die Zahl der in Gasthöfen angekommenen Fremden. Diesen Zahlen steht im Jahre 1920 eine Fremdenzahl von 382 139 gegenüber. Die Verkehrsschwierigkeiten, die hohen Eisenbahnfahrpreise und die sonstigen großen Kosten, die heute eine Reise im Gefolge hat, erklären diesen Rückgang zur Genüge. Von den Fremden entfallen 153 485 auf Zuzüge aus Deutschösterreich. Aus dem neuen Auslande kamen 156 233, davon 57 345 aus Ungarn, 28 354 aus den S.-H.-S.-Staaten, 48 632 aus der Tschecho-Slowakei, 21 702 aus Polen. Die restlichen 72 647 Fremden kamen aus dem alten Auslande. Hier steht an der Spitze Italien mit 18 084, dann folgt Deutschland mit 14 087, Rumänien mit 11 150. Aber auch alle anderen Staaten Europas und die anderen Weltteile sind in der Wiener Fremdenzahl, wenn auch mit wesentlich kleineren Zahlen, vertreten; am stärksten Bulgarien mit 4322, dann Amerika mit 3794, die Schweiz mit 3125, England mit 2855, Frankreich mit 2781. An diese Staaten reihen sich Holland mit 1682, Rußland mit 1551, die Türkei mit 1466, Griechenland mit 1319, die Ukraine mit 1306, Norwegen mit 1242, Albanien mit 1216. Aus Asien (China, Japan) sind 715, aus Belgien 409, aus Schweden 394, aus Dänemark 384, aus Afrika 367, aus Spanien 343 Fremde in der Statistik verzeichnet.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Erweiterung der Befugnis der Bahnbetriebsämter in Reklamationssachen.** (Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 4. August 1920 und 2. März 1921.) Es wurde die Befugnis der Bahnbetriebsämter in Reklamationsangelegenheiten wie folgt erweitert: Den tschechoslowakischen Staatsbahndirektionen obliegt die endgültige, keinem Rechtsmittel an das Ministerium unterliegende Entscheidung über Ansprüche auf Schadenersatz, die durch Verlust, Minderung oder Beschädigung entstanden sind, bis zum Betrage von 5000 K. für eine Sendung, auch die Entscheidung über Ansprüche auf Rückerstattung von Nebengebühren bis zum Betrage von 100 K. für die Sendung. Ferner die Entscheidung über Ansprüche auf Erstattung der Fracht gemäß § 70 EBR. und der Frachtzuschläge nach § 60 EBR. bis zum Betrage von 50 K. für eine einzelne Sendung und von 200 K., wenn mehrere gleichartige Ansprüche erhoben werden. Ferner obliegt der Staatsbahndirektion die endgültige, keinem Rekurs an das Ministerium unterliegende Entscheidung über Beschwerden, mit welchen Entscheidungen der Stations- oder Betriebsämter in Reklamationssachen aus Gründen des Verlustes, der Minderung und Beschädigung der Sendungen angefochten werden. Trotzdem einlaufende Rekurse erledigt die Staatsbahndirektion selbst, ohne sie dem Ministerium vorzulegen. — Den Bahnbetriebs- und Stationsämtern obliegt die Erledigung außergerichtlicher Ansprüche auf Ersatz wegen Verlust, Minderung und Beschädigung von Gepäck und Gütern im Lokalverkehr der tschechoslowakischen Staatsbahnen u. zw. den Bahnbetriebsämtern bis zum Betrage von 300 K. und den Stationsämtern bis 100 K., im Verbandsverkehr beiden bis zum Betrage von 100 Kronen.

— **Errichtung einer Eisenbahn-Baudirektion.** Zur Durchführung von Eisenbahnbauten wurde durch Verordnung vom 4. März eine Eisenbahn-Baudirektion errichtet, welche unmittelbar dem Eisenbahnministerium untersteht. Gleichzeitig wurde eine Anzahl von Bauverwaltungen und Exposituren errichtet, die der Eisenbahn-Baudirektion unterstehen.

Ungarn.

— **Die Verkehrsbeschränkungen und die Fabrik- und Industrieunternehmungen.** Die auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen infolge Kohlenmangels eingetretenen Verkehrsbeschränkungen beeinflussen in überaus nachteiliger Weise die Produktion und machen den Güterverkehr nach den Nachbarstaaten, für die derzeit sehr günstige Ausfuhraussichten vorhanden wären, fast vollkommen unmöglich. Mit Rücksicht auf diese das ungarische Wirtschaftsleben hemmenden Verkehrsstörungen hat der Bund der ungarischen Fabrikindustriellen den Handelsminister ersucht, er möge zur schleunigen Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen Maßnahmen treffen.

— **Dampfschiffahrt auf der Donau.** Der regelmäßige Dampfschiffahrtverkehr zwischen Uj-Szeged und Belgrad und zwischen Belgrad und Baja ist wieder aufgenommen worden.

— **Frachtermäßigung für Ausstellungsgüter.** Anläßlich der in Mailand vom 12. bis 27. April d. J. abzuhaltenden Warenmustermesse wird für die dorthin bestimmten Ausstellungsgüter auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen eine 20prozentige Frachtermäßigung gewährt.

— **Freigabe der im Zollamt liegenden Güter.** Der Verein der ungarischen Kaufleute hat den Finanzminister in einer Eingabe ersucht, anzuordnen, daß die ohne Einfuhrbewilligung eingeführten und im Zollamt liegenden Güter nach ordnungsmäßiger Verzollung ausgefolgt werden möchten. Das Ersuchen wurde damit begründet, daß nach der Wiederaufnahme des Handelsverkehrs mit dem Auslande viele Güter hier eingetroffen sind, die seinerzeit ohne Einfuhrbewilligung eingeführt wurden. Viele derartige Güter liegen jetzt im Zollamt und müßten nach den Finanzvorschriften an den Auftraggeber zurückgesendet werden, wodurch aber sowohl die Kaufleute, wie auch die Volkswirtschaft erheblichen Schaden erleiden würden. Der Verband stellt daher das Ersuchen, diese Güter freizugeben.

— **Drahtseilbahn in Miskolcz.** Von Miskolcz bis zur Diósgyörer Eisenfabrik wird eine Drahtseilbahn von 2,5 km Länge hergestellt. Der Bau wird auf Grund moderner technischer Erfahrungen ausgeführt.

— **Die Allgemeine Eisenbahn A.-G.** schloß ihre Bilanz vom Geschäftsjahre 1919/20 bei einem Grundkapital von 10 Mill. Kronen unter Einrechnung des vom Vorjahre übertragenen Verlustes mit einem Fehlbetrag von 466 313 K ab.

— **Englische Kohle für Ungarn.** Zwei große englische Ausfuhrfirmen haben der ungarischen Industrie günstige Angebote hinsichlich Lieferung englischer Kohle gemacht. Obwohl die Kohle mit langfristigem Kredit und zu verhältnismäßig geringen Preisen abzuliefern wäre, verhält sich die ungarische Industrie bei der allgemeinen Unsicherheit des Marktes noch abwartend.

— **Der Handelsvertrag mit Rumänien.** Eine rumänische Abordnung weilt derzeit in Budapest, um mit der ungarischen Regierung hinsichtlich der Wiederaufnahme des Handelsverkehrs zwischen Rumänien und Ungarn Verhandlungen einzuleiten. Die Verhandlungen sind soweit gediehen, daß ein Abkommen demnächst zustandekommen dürfte.

— **Märzfeier in den Maschinenfabriken der ungarischen Staatsbahnen.** Die Beamten und Arbeiter der Maschinenfabriken der Staatsbahnen hielten eine Märzfeier ab, bei der Graf Albert Apponyi die Festrede hielt. Unter anderem erwähnte der Redner, daß — wie im Jahre 1848 — auch jetzt wichtige Fragen ihrer Lösung harrten. Derzeit müsse alles neu aufgebaut werden. Wir müssen zu diesem Zwecke Schulter an Schulter mit vereinten Kräften arbeiten. Besonders gelte dies von der Arbeiterschaft. Wenn jedermann den Geboten der Arbeit und des Zusammenwirkens entspräche, würden wir die Wiederaufrichtung Ungarns erreichen.

— **Budapester Straßenbahntarif.** Die Direktion der Vereinigten Budapester Straßenbahnen hat beim Handelsminister beantragt, eine Erhöhung des Straßenbahntarifs zu genehmigen. Die Direktion begründet ihr Ersuchen damit, daß die Einnahmen aus dem jetzigen Dreikronentarif die Selbstkosten nicht decken. Der Handelsminister hat — mit Berufung auf den Umstand, daß nur durch Herabsetzung der Preise auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens die ungarische Valuta gebessert werden könne — das Gesuch abschlägig beschieden.

— **Ungarns Außenhandel im ersten Halbjahr 1920.** Das Statistische Landes-Zentralamt beginnt mit der Ausgabe seiner regelmäßigen Nachweisungen. Nach der jetzt veröffentlichten Nachweisung betrug im ersten Halbjahr 1920 in dem jetzigen verkleinerten Ungarn die Einfuhr 2,3 (im Jahre 1913 für ganz Ungarn 41,3), die Ausfuhr 2,6 (im Jahre 1913 für Ungarn 30,6) Millionen Doppelzentner. In der Einfuhr erscheint als größter Posten 650 000 dz Gruben-, Bau- und Brennholz, das zum größten Teil aus Oberungarn, zum geringeren Teil aus Siebenbürgen eingeführt wurde. — In der Ausfuhr erscheinen 1 213 706 dz Braunkohle zumeist aus dem an Österreich anstoßenden Grenzgebiet. In der Einfuhr steht Tschechien mit 905 526 dz (davon 65 % Holz) an erster Stelle. Dann folgt Österreich mit 692 306 dz (30 %). Es wur-

den aus Deutschland Salz, aus Italien Südfrüchte, aus Polen Petroleum, aus Amerika Mehl, aus Argentinien Weizen und aus Schweden Papier eingeführt. — 80 % der Ausfuhr entfielen auf Österreich, dann folgen Tschechien, Deutschland, Italien und die Schweiz.

— **Die Budapester Orientmesse** findet als XII. Warenmustermesse vom 14. bis 27. Mai d. J. in Budapest statt. Sie wird von der Budapester Handels- und Gewerbekammer mit Unterstützung des Königl. ung. Handelsministers und des Magistrats der Hauptstadt Budapest sowie unter Mitwirkung aller ungarischen Handels- und Gewerbekammern und sämtlicher kommerzieller und industrieller Interessenvertretungen veranstaltet. Sie ist gedacht als eine Warenmustermesse sämtlicher Industriezweige und als ein Vermittlungspunkt für den Handel mit dem Orient. An der vorjährigen Messe waren 478 Industrielle und Fabrikanten als Aussteller beteiligt, und die Zahl der Meßbesucher betrug über 250 000.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Stockholmer Bahnhoffrage.** Die seit vielen Jahren spielende Stockholmer Bahnhoffrage scheint mit dem Zusammentritt der Abgeordneten des Staates und der Stadt, bei welchem ein endgültiges Übereinkommen erzielt wurde, der Entscheidung entgegengeführt zu sein. Der Inhalt des Vorschlages, der kürzlich der Regierung und der Stadt Stockholm überreicht wurde, ist der Hauptsache nach folgender:

Die jetzige tiefliegende Einfahrtlinie der westlichen Stammbahn über Liljeholmsviken wird beseitigt und durch eine neue doppelspurige Linie ersetzt, die von einem etwa 1 km nördlich von Älosjö liegenden Punkt beginnend über die Hammarbylinie und mittels einer Brücke von 26 m lichter Höhe über Mittelwasser und mit einem beweglichen Teil über die Årstainseln und dann weiter über Södermalm zur bestehenden Bahn an der Timmermansgata führt. Die jetzige Verbindungsbahn mit Tunnel unter Södermalm und mit Brücken über Söder- und Norrström bis zum Hauptbahnhof werden vorderhand beibehalten und zwar, solange dies mit Rücksicht auf den Eisenbahnverkehr, die Seefahrt auf Söderström und den Hafenbahn- und Straßenverkehr bei Stadsgården und Söder Mälarstrand möglich ist, der Hauptsache nach in unveränderter wag- und lotrechter Lage. Die Hauptstation wird, solange die bestehende Verbindungsbahn in ihrer jetzigen oder in erhöhter Lage liegen bleibt, oder wenn sie nach einer anderen unmittelbaren Linie zwischen Söder- und Norrmalm verlegt wird, auf ihrem derzeitigen Platze als Durchgangsstation beibehalten. Die jetzige Stammbahn zwischen Hauptbahnhof und Tomteboda övre wird der Hauptsache nach unverändert gelassen. Das Hauptgleis der nördlichen Stammbahn wird zwischen Järva und Station Tomteboda övre umgelegt und längs der ursprünglichen Stammbahnstrecke verlegt. Das Hauptgleis der Västeråsbahn wird unverändert beibehalten. Im Årstabezirk wird weiterhin ein Verschiebebahnhof für Güterverkehr angelegt, der dann zur Ausführung kommen soll, wenn der Güterverkehr im Verschiebebahnhof Tomteboda nicht mehr befriedigend abgewickelt werden kann. Vom Verschiebebahnhof Årsta wird eine Gleisverbindung zur Güterstation von Liljeholm und zum Schlachthaus bei Enskede und den geplanten städtischen Industriegebieten südlich von Hammarbysjö angeknüpft. Bei Årsta kann nötigenfalls eine kleinere Personenstation angelegt werden. Die Güterstation der Södrastation wird auf ihrem jetzigen Platze belassen und erweitert. In diese Station wird der Verkehr von Eisenbahnzollgut, der jetzt in der Norrastation abgewickelt wird, verlegt werden. Die jetzige Personenstation auf Södermalm, welche nicht an der Hauptbahn liegt, wird durch eine neue Personenstation an der Hauptlinie ersetzt, deren Bahnhofgebäude im Winkel zwischen der Svedenborgsgata und einem über das Bahnhofgebiet vorgeschlagenen Viadukt in Fortsetzung der Katarina Bangata verlegt wird.

In der Hauptstation wird das jetzige Stationsgebäude beibehalten und es wird, wenn es für nötig erachtet wird, ein neuer Stationsbau quer über die Gleise senkrecht zu- und zusammengebaut mit dem jetzigen Stationsgebäude aufgeführt werden. Das neue Stationsgebäude sicht mit seiner Hauptseite nach Süden. Die jetzige schienengleiche Kreuzung bei Tegelbacken entfällt und wird durch einen Viadukt über die Gleise ersetzt. Zwischen Viadukt und Stationsgebäude wird ein über den Gleisen liegendes Stationsplanum vorgesehen. Die Anzahl der Bahnsteiggleise in der Station ist auf zwölf vorgeschlagen mit getrennten Personen- und Gepäckbahnsteigen. Die Gleisanlage ist vom jetzigen Stationsgebäude soweit nach Westen verschoben, daß Platz für die Durchführung einer 18 m breiten Straße und einer doppelgleisigen Vorortbahn bleibt. Eine neue Eilguthalle wird westlich von den Personenzuggleisen gegen Klaraviken aufgeführt. Der Postbahnhof wird westlich von den Personenzuggleisen unmittelbar nördlich der Kungsgata verlegt. Das jetzige Zollposthaus an der Kungsgata wird beibehalten. Der Güterverkehr in Norra Station wird nach Norrtull, das nach Bedarf vergrößert wird, verlegt. Der jetzige Betriebsbahnhof bei Hagalund, ebenso wie der Verschiebebahnhof bei Tomteboda, wird beibehalten und nach Bedarf erweitert. Auf Kungsholmen wird weiterhin ein Güterbahnhof angeordnet, gelegen östlich der Lindhagengata und unmittelbar nördlich vom Drottningsholmsvägen mit Verbindungsgleis zum Norr Mälarstrand. Der Personenverkehr in Liljeholm Station wird eingestellt.

Die Anlagen sind für 30 bis 40 Jahre im voraus geplant, sollen aber natürlich nicht auf einmal in geplanter Größe ausgeführt werden. Der Ausbau soll schrittweise und nur in dem Maße erfolgen, wie es die Verkehrsentwicklung verlangt. Die Arbeiten, die in erster Linie zur Ausführung zu kommen scheinen, sind einerseits die Umlegung der westlichen Stammbahn über die Hammarbylinie, andererseits auch eine Erweiterung oder Veränderung der jetzigen Stationsanlagen, wie solche schon seit mehreren Jahren Bedürfnis waren, jedoch in Erwartung eines endgültigen Zukunftsplanes zurückstehen mußten.

Die Kosten für die in erster Linie zur Ausführung kommenden Arbeiten sind bei den jetzigen Preisen auf 40 Millionen Kronen berechnet, nämlich für die Umlegung der westlichen Stammbahn über die Hammarbylinie nebst Anlage einer kleineren Personenstation auf Södermalm 16 Millionen, für ein neues Stationsgebäude in der Hauptstation nebst Stationsplanum und Änderungen am Bahnhof 20 Millionen und für Erweiterung der Station Norrtull bei Hinverlegung des Frachtverkehrs von der jetzigen Norra Station 4 Millionen Kronen.

Die entsprechenden Beträge für frühere Vorschläge würden sich nach den Berechnungen der Abgeordneten belaufen: für den Vorschlag der Bahnhofkommission von 1915 auf 63 Millionen, für eine Umgehungslinie über Långholmen und Smedsudden mit Kopfstation auf dem jetzigen Platze auf 90 Millionen, für eine Linie über Långholmen und Smedsudden mit Durchgangsstation auf Kungsholmen auf 113 Millionen Kronen. Wenn es künftig als nötig erachtet wird, die Verkehrsverhältnisse in Söderström und am Söder Mälarstrand zu verbessern, so kann eine Erhöhung der jetzigen Eisenbahnbrücke über Söderström hergestellt werden. Eine künftige doppelgleisige Vorortbahn muß neben der jetzigen Verbindungsbahnbrücke verlegt werden, und vom Klarastrand und nordwärts auf Bodenhöhe unter das künftige neue Hauptstationsgebäude oder unter gewissen Bedingungen, bevor der Bau aufgeführt wird, auch in den freigemachten, unmittelbar westlich vom jetzigen Stationsgebäude gelegenen Raum zu liegen kommen. Bis zur und gleichlaufend mit der Vorortbahn soll künftig eine 18 m breite Straße von Söder und an der Station vorbei zum Norra Bantorget geführt werden. Um die Durchführung der Stammbahn- und Vorortbahngleise wie der Straße in dem schmalen Durchgang zwischen Riddarhuset und Riddarholmen zu ermöglichen, soll der Riddarholmkanal zur Westseite des Riddarhuset verlegt werden. Dr. S.

— **Französisch-belgische Verkehrsspannung.** Dem Hafen von Antwerpen droht Elsaß-Lothringen, seit es wieder französisch geworden ist, als Hinterland zur Speisung des Hafens verloren zu gehen, weil Frankreich alle Güter, die über ausländische Häfen nach Frankreich gelangen, mit der Zuschlagstaxe auf Lagergebühren (surtaxe d'entrepôt) belastet. Ueber die Frage dieser Zuschlagstaxen haben sich nun in London die belgischen und französischen Vertreter auch unterhalten, und es ist berichtet worden, daß sich die beiden Länder geeinigt hätten. Dem ist aber nicht so, denn eine Einigung kam nur zustande für die Waren, die aus dem Elsaß stammen und auf Binnenschiffen nach Antwerpen gelangen, wo sie alsdann nach Frankreich reexportiert werden. Man war sich allerdings darüber einig, daß das Zurückfallen von Elsaß-Lothringen an Frankreich dem belgischen Hafen keinen Schaden bringen sollte und daß die Neuordnung der Dinge die französischen Nordhäfen nicht beeinträchtigen sollte. Auf diesen Grundsatz gestützt, soll nun die Frage durch Sachverständige geprüft werden, die bald in Paris und bald in Brüssel tagen werden.

Infolge der allgemeinen Wirtschaftskrisis ist der Hafen von Antwerpen mit frachtenlosen Schiffen überfüllt. Ende März lagen daselbst 102 untätige Seeschiffe vor Anker, und die Zahl der untätigen Binnenschiffe ist so zahlreich, daß sie kaum mehr Platz finden.

— **Neue durchgehende Bahnverbindungen in Frankreich.** Um die Verbindungen zwischen der atlantischen Küste einerseits und Straßburg sowie auch Mailand anderseits zu ver-

bessern, sind auf den 1. Juni neue direkte Züge Straßburg—Bordeaux und Mailand—Bordeaux vorgesehen. Zwischen Bordeaux und Montluçon sind die beiden Züge in einen vereinigt. Von dort aus geht der für Straßburg bestimmte Teil über Moulin, Monchanin, Chagny und Dijon. Um den beiden durchgehenden Zügen, die nebenbei auch den Zweck haben, den Verkehr zwischen den Städten an der atlantischen Küste mit den Badeorten des Zentralplateaus auszugestalten, noch weitere Verkehrsmöglichkeiten zu geben, haben die Staatsbahn und die Orléansbahngesellschaft bei Limoges einen direkten Anschluß nach La Rochelle zugesagt und in Moulin wird der direkte Zug Bordeaux—Straßburg auch einen direkten Anschluß nach Vichy erhalten.

— **Die Berechnung des Reinertrages der schweizerischen Privatbahnen** ist Gegenstand eines mit Botschaft vom 7. Februar 1921 den eidgenössischen Räten vom Bundesrat vorgelegten Beschlußentwurfs. Nach Bundesbeschluß vom 17. Juni 1914 sollte der Ertrag der Privatbahnen in der Weise ermittelt werden, daß zum Reingewinn nicht gerechnet werden sollen: die statutarischen Einlagen in den Reservefonds, die reglementarischen Einlagen in den Erneuerungsfonds, die Einlagen in einen Reservefonds für Bauverluste und besondere Betriebsausgaben und zur Deckung von Schäden aus besonderen Naturereignissen bis zu einer vom Bundesrat genehmigten Höhe. Die Art der Berechnung des Reingewinnes ist nicht bloß im privatwirtschaftlichen Interesse wichtig, sondern auch für die Bemessung der Konzessionsgebühren und der Entschädigung für Posttransporte und für die Frage der Herabsetzung der Tarife maßgebend. Anscheinend haben nun Privatbahnunternehmungen zum Zweck der Herabminderung des Reingewinns und zur Festigung ihrer Finanzen durch starke Reservestellungen ihre Statuten neuerdings geändert. In einem Fall, wo die statutarischen Rücklagen auf 10 % des Rohertrages bis zur Erreichung eines Fondsbestandes von 5 % des Aktienkapitals beschränkt waren, ist die Zuwendung des ganzen verfügbaren Einnahmeüberschusses bis zur Erreichung der Hälfte des Aktienkapitals beschlossen worden. Um solche, dem Sinne des früheren Bundesbeschlusses zuwiderlaufende Schritte unmöglich zu machen, hat der Bundesrat vorgeschlagen, nunmehr folgende Einlagen nicht zum Reingewinn zu rechnen: „die Einlagen in den ordentlichen Reservefonds, in Reserven für bevorstehende Bauverluste oder besondere Betriebsausgaben, sowie in eine von der Bahngesellschaft als nötig erachtete Reserve für Deckung von Schäden aus außerordentlichen Naturereignissen, jedoch insgesamt nur bis zur Höhe von 10 % des Jahresgewinnes und nur so lange, als der Gesamtbestand des ordentlichen Reservefonds und der übrigen Reserven 20 % des Aktienkapitals nicht überschreitet.“ Die Privatbahnen sind gegen diese Verschlechterung ihrer finanziellen Bewegungsfreiheit vorstellig geworden.

— **Internationale Eisenbahnerkonferenz in Genf.** Am 6. April d. J. ist der zweite internationale Kongreß der christlichen Eisenbahnerverbände unter dem Vorsitz von Nivara (Holland) eröffnet worden. Vertreten sind Deutschland, Oesterreich, Holland, Belgien, Frankreich und die Schweiz.

— **Lokomotivmangel bei den italienischen Eisenbahnen.** Die Vereinigung der italienischen Handelskammern hat eine Untersuchung über die Lage der italienischen Eisenbahnen angestellt und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß die zurzeit bestehenden Betriebsschwierigkeiten im wesentlichen auf den Lokomotivmangel zurückzuführen sind. Während die Zahl der Güterwagen von 90 000 im Jahre 1913 auf 120 000 gestiegen ist, ist der Bestand an Lokomotiven von 4400 auf 4200 gesunken, wobei man noch berücksichtigen muß, daß die Länge des Netzes um 1500 km gewachsen ist. Außerdem ist der Zustand der Lokomotiven schlecht; minderwertige Kohle erschwert den Lokomotivbetrieb; die Lokomotiven werden über das Maß, das ihrem Entwurf zugrunde gelegt worden ist, beansprucht, zuweilen bis zu einer Überlastung um 50 %. Der Durchschnittsweg einer Sendung ist von 170 km im Jahre 1914 auf 270 km gewachsen, was auch erhöhte Ansprüche an die Lokomotiven stellt. Dazu kommt noch die verderbliche Wirkung des Achtstundentages. Der Bau und die Instandsetzung der Lokomotiven in bahnfremden Werkstätten ist stark verzögert worden, und zwar behaupten die Handelskammern, daß daran die Regierung schuld sei, weil sie nicht nur den Unternehmern keine Vorschüsse zur Beschaffung der nötigen Rohstoffe gewährt, sondern ihnen auch die Zahlung für geleistete Arbeit vorenthalten habe. Das ist für die Unternehmer umso empfindlicher, als die Rohstoffe, zum Teil infolge des ungünstigen Standes der italienischen Währung, sehr im Preis gestiegen sind. Die Staatseisenbahnverwaltung ist neuerdings ermächtigt worden, den Lokomotivbauanstalten große Darlehen zu gewähren, und auch die Banken stellen erhebliche Mittel zu diesem Zweck zur Verfügung.

— **Neue Eisenbahnlinie Venedig-München.** Bei der Handelskammer in Venedig hat eine Besprechung über den geplanten Bau der Eisenbahnlinie Venedig-München begonnen. Als erste Teilstrecke ist der Bau der Linie Conegliano-Franzensfeste geplant, welche die Entfernung zwischen Venedig und München gegenüber der bisher kürzesten Verbindung über das Suganer Tal um 72 km verringern würde. Die neue Teilstrecke soll bei Conegliano von der Linie Venedig-Udine abzweigen und über Vittorio, Belluno, Livinallongo nach Franzensfeste führen und sich dort an die Linie Verona-Brenner anschließen. Zum Betrieb dieser Strecke ist die Errichtung einer elektrischen Kraftanlage in Aussicht genommen. Die Baukosten und die Kosten der elektrischen Führung wurden mit 300 Millionen Lire veranschlagt. Fast alle Sachverständigen sprachen sich für den raschen Beginn der Bauarbeiten aus, da es notwendig sei, die Verbindung zwischen der Adria und Süddeutschland zu erleichtern.

— **Die Zukunft des englischen Verkehrsministeriums.** Die „Times“ und die Kreise, die hinter ihr stehen, sind mit dem englischen Verkehrsministerium ganz außerordentlich unzufrieden, greifen es an, wo sie können, und besprechen bereits seine demnächstige Auflösung, obgleich es erst seit dem Jahre 1919 besteht. „Railway Gazette“, die die englischen Eisenbahngesellschaften vertritt, ist in dieser Beziehung weit zurückhaltender, obgleich sie auch ihre Unzufriedenheit mit vielen Maßnahmen des Ministeriums nicht verhehlt. Der Regierung und damit in erster Linie dem Verkehrsministerium wird der Vorwurf gemacht, daß sie an der Erhöhung der Löhne schuld seien, die in den neun Monaten April-Dezember 1920 zu einem Fehlbetrag des englischen Eisenbahnbetriebes von 32,5 Millionen Pfd. Sterl. geführt haben. Im letzten Viertel des Ende März abgeschlossenen Betriebsjahres sind die Verhältnisse nicht besser geworden, und es hat sich also gezeigt, daß die Erhöhung der Tarife im Personen- und Güterverkehr verfehlt war. „Times“ erklärt dieses Ergebnis für nicht unerwartet bei den Sachkundigen. Die Folge davon ist, daß weitere Tariferhöhungen abgelehnt werden. Eher ist es möglich, daß der Verkehr eingeschränkt wird, doch ist auch das wenig wahrscheinlich, und gar eine Einstellung des Eisenbahnbetriebes, mit der bei der Hauptversammlung der Südostbahn gedroht wurde, wenn nicht durch gesetzliche oder Verwaltungsmaßnahmen die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen gebessert würden, ist ja ganz ausgeschlossen. Richtiger ist wohl eine Verkehrspolitik, die werbend auftritt und Verkehr durch niedrige Tarife anlockt. Wenn auch in dieser Beziehung für den Güterverkehr nichts zu erhoffen ist, so wird es doch als ein günstiges Zeichen angesehen, daß neuerdings wieder Ausflugskarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben werden. Die öffentliche Meinung verlangt von den Eisenbahnen, daß sie die Ausgaben herabsetzen, und weist dabei auf die hohen Löhne hin, ein Beweis dafür, daß es die Arbeiter durch ihre unbescheidene Lohnforderungen und durch ihre Ausstände und Streikdrohungen mit der Allgemeinheit gründlich verdorben haben. Namentlich wird dabei eine Abstufung der Löhne je nach den örtlich verschiedenen Verhältnissen gefordert, während nach den jetzt gültigen Abmachungen die Löhne für ganz England einheitlich festgesetzt sind. Bei ihren Bestrebungen zum Abbau der Löhne haben also die englischen Eisenbahnen die öffentliche Meinung auf ihrer Seite, und diese besitzt bekanntlich in England ganz besonderen Einfluß. Von der Regierung werden sie freilich keine Unterstützung, wenigstens keine offene, zu erwarten haben, denn diese hat während der Zeit, wo die Eisenbahnen zu Lasten des Staates betrieben wurden, diese Abmachungen getroffen, damit die jetzige Lage geschaffen, und kann nunmehr nicht eine ihrer bisherigen entgegengesetzte Politik betreiben.

Diese Verhältnisse sind augenscheinlich der Grund, weshalb der Verkehrsminister, Sir Eric Geddes, schon seit einiger Zeit seinen Rücktritt ankündigt. Er will damit vollständig aus dem öffentlichen Leben ausscheiden, auch nach seiner eigenen Erklärung nicht in den Eisenbahndienst zurückkehren, aus dem er hervorgegangen ist. Es ist übrigens ein eigenartiger Zufall, daß sowohl in Deutschland wie in England der Verkehrsminister zurzeit der ehemalige Feldeisenbahnchef ist, und daß der Krieg in beiden Ländern die Gründung eines das gesamte Verkehrswesen des ganzen Landes umfassenden Ministeriums zur Folge gehabt hat. Auch in Deutschland machen sich ja schon Stimmen geltend, die einen Abbau der so geschaffenen Verhältnisse fordern, aber das deutsche Verkehrsministerium dürfte in seinem Bestande weniger gefährdet sein als das englische. Der englische Ver-

kehrsminister wird jedenfalls noch das Gesetz einbringen, das die englischen Verhältnisse endgültig regeln soll. Dies muß bis zum 15. August geschehen, da dann der jetzige einstweilige Zustand, wie er durch das das Verkehrsministerium ins Leben rufende Gesetz geschaffen ist, sein Ende findet. Natürlich ist man sehr gespannt und ergeht sich in Vermutungen, was dann aus dem Verkehrsministerium werden soll. Selbst seine Anhänger geben zu, daß es wenige Erfolge gehabt hat. Seine verantwortlichen Mitglieder haben es verstanden, nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die sonstigen am Verkehrs- und Wirtschaftsleben beteiligten Kreise gegen sich aufzubringen. Die Vorschläge für die zukünftige Gestaltung des englischen Eisenbahnwesens (vgl. Nr. 4/1921, S. 67 d. Ztg.) sind in den weitesten Kreisen gemißbilligt und abgelehnt worden. In die Politik eingeweihte Kreise nehmen an, daß infolgedessen die Tage des Verkehrsministeriums gezählt sind, und niemand, sagt die „Times", wird seinen Tod betrauern. Die Überwachung des englischen Eisenbahnwesens von Staats wegen kann sehr wohl von einem anderen Ministerium ausgeübt werden; dafür kommt in erster Linie das Handelsamt in Frage, dem dieser Zweig der Staatsverwaltung früher übertragen war. Es könnte dann den Eisenbahnen selbst überlassen bleiben, sich aus ihrer jetzigen mißlichen Lage herauszuarbeiten, und der Auffassung, die man von der Mitwirkung des Staates am Verkehrswesen wie an jedem auf Erwerb gerichteten Unternehmen in England hat, entspricht es, daß man dann bessere Erfolge und einen Zustand erwartet, bei dem die Eisenbahnen ihre alte Leistungsfähigkeit wenigstens annähernd wieder erreichen können. Vor seiner Auflösung muß aber das Verkehrsministerium noch das Gesetz über die endgültige Regelung des englischen Eisenbahnwesens im Parlament durchbringen, eine Aufgabe, die es natürlich durchführen muß, gleichviel, ob dabei seine Vorschläge Erfolg haben, oder ob ein anderer Ausweg gesucht und gefunden wird. Ebenso muß es noch die Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften, die durch den Kriegsbetrieb und die durch ihn verursachte Gewährleistung der Regierung für die Dividende der Eisenbahngesellschaften geschaffen sind, abwickeln. Das wird geraume Zeit dauern, besonders weil dabei auch zahlreiche Streitfragen zu entscheiden sein werden. Der beste Ausweg aus diesen Schwierigkeiten wird darin gesehen, daß ein Vergleich zwischen Staat und Eisenbahngesellschaften angestrebt wird, dem aber auch langwierige Verhandlungen werden vorausgehen müssen.

— Eisenbahnfragen vor dem englischen Parlament. Der bekannte englische Arbeiterführer Thomas hat in seiner Eigenschaft als Abgeordneter dem Parlament einen Gesetzentwurf vorgelegt, der die Übertragung der englischen Eisenbahnunternehmungen an den Verkehrsminister, also mit anderen Worten die Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen bezweckt. Es besteht keinerlei Aussicht, daß dieser Entwurf angenommen wird, ja, es wird wahrscheinlich nicht einmal zu einer zweiten Lesung kommen. Es ist aber bezeichnend für die Ziele der Arbeiterpartei, daß sie auf diesem Wege die Verstaatlichung oder, wie sie es nennen würde, die Sozialisierung der Eisenbahnen erstrebt. Sie wird sich wahrscheinlich darüber klar sein, daß ihr Beginnen aussichtslos ist, aber die Ablehnung im Parlament wird ihr Gelegenheit geben, ihre Anhänger gegen die Parteien aufzuwiegeln, die den Entwurf zu Fall bringen. Der Entwurf denkt sich die Verstaatlichung sehr einfach. Die Aktien der Eisenbahnen sollen gegen Staatsschuldverschreibungen mit 5 % Verzinsung und sechzigjähriger Tilgung umgetauscht werden. Der Wert der Aktien soll nach dem Marktpreis vor dem Kriege berechnet werden, wobei für die seitdem eingetretene Wertverminderung ein Abzug gemacht werden soll. Da letztere ungefähr 30 % beträgt, würden die Aktionäre sowohl an Kapital, wie an Zinsen eine entsprechende Einbuße erleiden. Ihr Verlust würde aber dauernd sein, während die Arbeiter einen dauernden Gewinn davontragen wollen. Die Leitung der Staatsbahnen soll einem Ausschuß von sieben Mitgliedern übertragen werden; der Vorsitzende und zwei Mitglieder sollen vom Verkehrsminister, ein Mitglied vom Finanzminister ernannt und die übrigen drei vom Verkehrsminister aus einer Anzahl von Männern ausgewählt werden, die ihm von den anerkannten Gewerkschaften bezeichnet werden. Nach früheren Vorschlägen forderte die Arbeiterpartei die Hälfte der Sitze in der Leitung für sich; daß sie sich nunmehr mit der allerdings starken Minderheit von drei bei sieben Mitgliedern begnügen will, ist ein gewisses Entgegenkommen gegen die bürgerliche Mehrheit. Der Zeitpunkt für die Einbringung des Entwurfes war insofern sehr unglücklich gewählt — und die Wahl beweist, daß die Arbeiterpartei von der Aussichtslosigkeit ihres Beginnens überzeugt war —, als die Regierung beabsichtigt, im April ihren Gesetzentwurf über die Neuregelung des Eisenbahnwesens dem Parlament vorzulegen. Auf seinen Inhalt kann man wohl gespannt sein; denn so, wie es in einer im Jahre 1920 veröffentlichten Denkschrift der Regierung in Aussicht gestellt war (s. Zeitung des Ver. Deutscher Eisenbahnverw. Nr. 4/1921), kann dieser Entwurf, nach der allgemeinen Mißbilligung, die jene Denkschrift gefunden hat, nicht aussehen, und die Regierung wird wohl oder übel einen anderen Ausweg aus den jetzt bestehenden Schwierigkeiten ersonnen haben müssen. Die Beratung der Eisenbahnangelegenheiten soll zusammenhängend vorgenommen werden und eine Woche ausfüllen. Der Regierungsentwurf scheint an dem Zusammenschluß der Eisenbahnen zu Gruppen festzuhalten; diesen Gedanken durchzuführen, wird viel Arbeit erfordern. Die Eisenbahngesellschaften drängen immer wieder, daß endlich die Zweifel über die zukünftige Gestaltung des englischen Eisenbahnwesens beseitigt werden und daß sie klar sehen, was ihnen bevorsteht. Ihnen diese Kenntnis vorzuenthalten, bedeutet eine Härte, die nunmehr beseitigt werden soll.

— Die Eisenbahnen Irlands. Die Lage der Eisenbahnen von Irland ist noch unsicherer als diejenige der englischen Eisenbahnen. In England herrschen wenigstens geordnete politische Verhältnisse, aber die Leitungen der Eisenbahnen von Irland wissen nicht, mit welcher Regierung sie zu rechnen haben, ob sie also in Zukunft noch der englischen Regierung unterstehen oder von einer irischen Regierung beaufsichtigt werden sollen. In letzterem Falle sind auch wieder verschiedene Arten der Regelung möglich. Jedenfalls soll auch bei ihnen, so hat der Verkehrsminister kürzlich im Parlament angekündigt, vom 15. August an die staatliche Gewährleistung der Dividenden wegfallen, doch ist der Minister bereit, eine gemeinschaftliche Verwaltung — pooling — der Einnahmen zuzulassen. — Die Einführung des Achtstundentages mit der gleichzeitigen Steigerung der Löhne hat die Ausgaben für Löhne um 300 % gesteigert. Als Beispiel für das Wachsen der Ausgaben wird angeführt, daß die Bewachung einer Straßenkreuzung in Schienenhöhe, auf der täglich zwei Fahrzeuge verkehren, im Jahre 1913 bei doppelter Besetzung 28 Schilling kostete, während jetzt drei Mann und ein Aufwand von 253,75 Schilling erforderlich sind. Die Schuld an dieser Erhöhung der Löhne wird dem Verhalten der Regierung gegen die Arbeiter während des Krieges zur Last gelegt. Welche Aussichten hat nun Irland, so fragt „Financial Times", bei der Neuregelung der politischen Verhältnisse in die Höhe zu kommen, wenn es gleich von vornherein mit einem bankerotten Eisenbahnwesen rechnen muß?

— Die englischen Eisenbahnen und der achtstündige Arbeitstag. In „Financial Times" beschäftigt sich der Mitarbeiter für Arbeiterfragen eingehend mit der Berechtigung des Achtstundentages für den Eisenbahndienst und mit den Folgen, die seine Einführung gehabt hat. Seine Darlegungen treffen zum großen Teil auch auf die Verhältnisse außerhalb Englands zu und seien deshalb hier im Auszug wiedergegeben. Der Achtstundentag ist bei den englischen Eisenbahnen unter dem Druck der bevorstehenden Wahlen des Dezember 1918 eingeführt worden, ohne daß man sich die Folgen recht überlegt hätte. Natürlich wurde dabei auch mit einem Streik gedroht, und die Eisenbahnen waren, als sich das Ministerium für den Achtstundentag aussprach, gezwungen, die dadurch verursachten Mehrausgaben auf sich zu nehmen. Bis dahin war die Dienstdauer nach den Anforderungen abgestuft, die der Verkehr an die Leistungen des einzelnen stellte. Es gab z. B. Stellereien mit sechsstündigen Schichten, während in anderen zehnstündige Ablösung stattfand, und jene zehn Stunden kamen häufig nicht einem Bruchteil der sechs Stunden in den Stellereien mit starkem Verkehr gleich. Was ist die Folge? Die Eisenbahnen haben vermehrte Arbeitskräfte einstellen müssen, und da diese infolge der Lohnpolitik, die die Regierung im Kriege betrieben hat, auch noch sehr hoch bezahlt werden müssen, sind die Eisenbahnen wirtschaftlich in eine sehr üble Lage geraten. Hiervon werden sowohl die Benutzer der Eisenbahnen, wie die Arbeiter und die Aktionäre betroffen. Der Verfasser dieser Darlegungen räumt also zwar der Allgemeinheit die erste Stelle ein, betont aber ausdrücklich, daß die Arbeiter vor den Eigentümern der Eisenbahnen, den Aktionären, zu berücksichtigen seien, weil von der Leistung der Arbeiter das Ergebnis für die Aktionäre abhänge. Hat er sich dabei aber auch überlegt, daß die Arbeiter nur dadurch, daß der Aktionär das Bau- und Betriebskapital zur Verfügung gestellt hat, in die Lage versetzt wird, zu arbeiten und seinen Lebensunterhalt zu verdienen? Die erste Vorbedingung für einen erfolgreichen Eisenbahnbetrieb sieht er bei seinem Standpunkt in einer auskömmlichen Entlohnung der Arbeiter, ein Zustand, der vor dem Kriege an vielen Stellen nicht bestand, wenn auch zugegeben werden muß, daß der Eisenbahnarbeiter, namentlich auch wegen seiner ständigen Beschäftigung und regelmäßigen Bezahlung, vieles vor

anderen Arbeitern voraus hatte. Der Krieg hat nicht nur die Kosten der Lebenshaltung und damit die Löhne in die Höhe getrieben, er hat auch die Arbeitszeiten verkürzt, und er hat weiter die Folge gehabt, daß dieselben Klassen von Arbeitern in allen Teilen des Landes gleich bezahlt werden; er hat namentlich auch den Unterschied zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern verwischt. Daß das nicht richtig ist, müssen sogar die den Gewerkschaftsstandpunkt vertretenden Darlegungen in „Financial Times" durchblicken lassen. Hier eine Abstufung zu schaffen, ist freilich eine sehr kitzliche Aufgabe. Es handelt sich dabei nicht nur darum, daß die Leistungen die Arbeiter in verschiedenem Maße beanspruchen; sie sind auch für die Verwaltungen von verschiedenem Werte, und diese hatten den richtigen Maßstab gefunden, um demgemäß den einzelnen angemessen zu entlohnen. Ein Anfang, diesen Zustand wieder herbeizuführen, wird zurzeit bei den Stellwerksanwärtern gemacht, deren Lohn nach der Zahl der von ihnen bewegten Hebel abgestuft werden soll.

Die Rettung für die Wirtschaft der Eisenbahnen wird in hohen Tarifen gesucht; man darf aber nicht vergessen, daß diese die Folge haben, viel Verkehr von der Eisenbahn abzudrängen, und dieser Einfluß darf namentlich heute nicht unterschätzt werden, wo der Lastwagen auf der Straße wieder in ernstlichen Wettbewerb mit der Eisenbahn tritt. Als bei dem Verkehrsstreik im September 1919 in England an vielen Stellen ein Kraftwagenverkehr sowohl für Personen wie für Lasten eingerichtet wurde, sahen die Führer der Gewerkschaften mit Verachtung auf diesen Wettbewerb herab. Es ist aber dadurch den Eisenbahnen viel Verkehr verlorengegangen, und die Eisenbahnen können nur dann mit Vorteil betrieben werden, wenn alle ihre Einrichtungen bis hart an die Grenze des Möglichen ausgenutzt werden.

Weder eine zu weitgehende Erhöhung der Löhne, die zu Fehlbeträgen führt, noch eine zu weitgehende Steigerung der Tarife, die auf dem Umwege über eine Verminderung der Benutzung der Eisenbahnen dasselbe Ergebnis zur Folge hat, liegt daher im Interesse der Arbeiter. Diese müssen einsehen lernen, daß ihr eigener Vorteil übereinstimmt mit dem der Gesellschaft, die ihnen ihren Lohn zahlt. Nur wenn das erreicht wird, ist es möglich, den Eisenbahnbetrieb wieder auf eine wirtschaftlich richtige Grundlage zu stellen. Nur dann kann der Betrieb so eingerichtet werden, daß er werbend, nicht abschreckend auf den Verkehr einwirkt, und nur dann kann die Eisenbahn ihren Arbeitern einen angemessenen Lohn gewähren. Dazu muß aber vor allem der Lohn und die Arbeitszeit nach einem Maßstab abgestuft werden, der der Leistung und ihrem Wert entspricht. In manchen Beziehungen, namentlich in bezug auf die Schlußbemerkung, kann den vorstehenden Darlegungen nur beigetreten werden.

— **Tariferhöhung in Polen.** Am 5. April hat, wie der „Allg. Tarifanzeiger" mitteilt, in Warschau im Eisenbahnministerium eine Konferenz stattgefunden, in welcher weitgehende Tariferhöhungen, deren Einführung in kürzester Zeit bevorsteht, beraten wurden. Beabsichtigt wird eine Aufklassifikation um mindestens eine, in manchen Fällen auch um zwei oder mehr Klassen. Die Einheitssätze sollen um rd. 150 %, die Stationsgebühren um 25 % erhöht werden. Insgesamt wird die Erhöhung der Frachten durchschnittlich 300 % betragen.

Fremde Erdteile.

— **Die Smyrna-Aidin-Eisenbahn.** In der zweiten Hälfte des Jahres 1920 wurden 296 km des Netzes dieser Eisenbahn von der Gesellschaft betrieben, während der etwas größere Teil, 314 km, in den Händen der Kemalisten war. 1914 war die Eisenbahn von der Türkei mit Beschlag belegt worden, und die Gesellschaft hatte während des Krieges an ihrem Betrieb keinen Anteil. Beim Waffenstillstand wurde die Eisenbahn der Gesellschaft wieder überwiesen, und ihr Betrieb entwickelte sich zufriedenstellend. Dann entschieden die Verbündeten, daß Smyrna von griechischen Truppen besetzt werden sollte, und es entstand nach deren Landung die Bewegung unter den Türken, die zu einer Besetzung von etwa zwei Dritteln des von der Eisenbahn durchschnittenen Gebiets führte. Mit dem Vorrücken der Griechen konnte die Gesellschaft nach und nach von weiteren Strecken ihres Eigentums Besitz ergreifen, bis die oben genannte Länge erreicht wurde, die in die fruchtbarsten und am höchsten entwickelten Teile des von der Eisenbahn berührten Gebiets fällt. Zum ersten Mal seit 1914 wurde dieser Änderung der Lage bei der Generalversammlung in London ein vollständiger Halbjahrsbericht vorgelegt, der ganz günstig lautet. Der Reiseverkehr hat um 14 %, der Güterverkehr um 31 % höhere Einnahmen erbracht; dazu kommen noch erhebliche Einnahmen aus dem Militärverkehr, so daß die Gesellschaft in London über ein Guthaben von nahezu 300 000 £ verfügt, aus dem allerdings noch eine Anzahl rückständiger Ausgaben gedeckt werden muß. Die Aussichten für die Zukunft wurden in der Generalversammlung als gut bezeichnet. Es sind noch erhebliche Mengen Güter, namentlich Tabak und Getreide, vorhanden, die der Abbeförderung harren. Die Olivenernte war gut; ihre Abbeförderung hängt von den Preisen ab, die für die Oliven erzielt werden. In vielen Gegenden sind die Felder mit Getreide bestellt worden, woraus man schließen kann, daß die einheimische Bevölkerung mit der Rückkehr friedlicher Verhältnisse rechnet, die für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs natürlich von größter Bedeutung ist.

— **Die Eisenbahnen von Südafrika.** Südafrika befindet sich zurzeit in einer äußerst schwierigen Lage. Es sind große Vorräte seiner Erzeugnisse, namentlich auch Wolle, im Lande aufgestapelt, die bei der heutigen Lage des Weltmarktes unverkäuflich sind. Es bedarf außerdem erheblicher Geldmittel zum Ausbau seines Eisenbahn- und Straßennetzes, seiner Häfen und sonstigen, der Allgemeinheit dienenden Anlagen. Die Einfuhr war lange Zeit unterbrochen und ist infolgedessen nunmehr in verstärktem Maße aufgenommen worden, wodurch der Geldbedarf bei der darniederliegenden Ausfuhr noch erhöht wird. Darunter leiden auch die Eisenbahnen, und der Eisenbahn- und Hafenminister hat noch größere Schwierigkeiten, mit seinem Haushalt auszukommen, als der Finanzminister. Nach den Vereinbarungen, die zu der Vereinigung der südafrikanischen Staaten geführt haben, sollen die Eisenbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen bewirtschaftet werden, also sich selbst erhalten, ohne andere als aus ihrem Betriebe herrührende staatliche Mittel in Anspruch zu nehmen. Ihre Ausgaben haben im letzten Jahre ungeheuer zugenommen, teilweise wegen der höheren Aufwendungen für Bau- und Betriebsstoffe, mehr aber noch wegen der Erhöhung der Löhne. Als Beispiel dafür wird in einem englischen Bericht angegeben, daß ein Lokomotivführer monatlich über 70 Pfd. Sterl. bezieht. Überdies haben die Arbeiter die allgemeine Einführung des achtstündigen Arbeitstages erzwungen, und dadurch sind sehr erhebliche Mehrausgaben verursacht worden. Dabei gehen die Einnahmen zurück, obgleich die Frachtsätze und Fahrpreise bis an die äußerste zulässige Grenze erhöht worden sind; eine weitere Steigerung der Tarife, meint man, würde den Verkehr und damit das Wirtschaftsleben erdrosseln. Die hohen Fahrpreise erregen schon heftigen Widerspruch. Wenn die Hochflut der Einfuhr vorbei ist, befürchtet man ein Abflauen des Güterverkehrs. Die Eisenbahnverwaltung ist mit einer Million Fehlbetrag in das Geschäftsjahr, das die Zeit vom 1. April 1920 bis zum 31. März 1921 umfaßt, eingetreten und hatte gehofft, daß es diesen Fehlbetrag im Laufe des Jahres gutmachen könnte. Das Gegenteil ist eingetreten. Der Fehlbetrag wird sich voraussichtlich erhöht haben, und es ist nicht ersichtlich, wie er wieder beseitigt werden soll. Unter diesen Umständen ist es um so erstaunlicher, daß die Eisenbahnen Südafrikas die Lieferung von 500 bedeckten Güterwagen zum Preise von 300 000 Pfd. Sterl. nach England vergeben haben. Bei dem Umfang ihres Netzes ist dies ein sehr erheblicher Auftrag und eine sehr fühlbare Ausgabe. Die Wagen sollen bis Mitte 1921 abgeliefert werden.

Die Arbeiter der Eisenbahn- und Hafenverwaltung Südafrikas sind gewerkschaftlich straff unter tatkräftiger Leitung zusammengeschlossen. An einen Abbau der Löhne ist daher nicht zu denken. Der Versuch würde einen allgemeinen Ausstand und damit vollständige Zerrüttung des Wirtschaftslebens zur Folge haben. Die Schwierigkeiten in bezug auf die Arbeiterfrage beschränken sich nicht auf das Verkehrswesen; sie werden auch in den Bergwerken von Witwatersrand erwartet, und die Arbeiterfrage zu lösen, wird eine der Hauptaufgaben des kommenden Jahres sein.

— **Neue Schiffsverbindung zwischen Amerika und Europa.** Die Royal Mail Steam Packet Company stellt neue 15 000 t-Dampfer für den Verkehr zwischen der Ostseite von Nordamerika und Europa in Dienst. Sie enthalten u. a. Kühlräume für je 3000 t frisches Obst und für 500 t Fische. Die neue Verbindung soll zunächst von Seattle ausgehen, aber innerhalb Jahresfrist sollen auch von anderen Häfen der amerikanischen Ostseite, namentlich von Britisch-Kolumbien ausgehende Fahrten von Personendampfern eingelegt werden. Auch Vancouver wird in diesen Verkehr einbezogen werden. Dort sollen auch große Anlagen für den Verkehr mit Gefrierfleisch, das in Kanada hergestellt werden soll, nach Ostasien geschaffen werden.

— **Abbau der Löhne in Amerika.** Obgleich in Amerika die Löhne von jeher hoch waren, so daß man dort an große Ausgaben auf diesem Gebiet gewöhnt sein mußte, und obgleich

ihre Steigerung während des Krieges und seit seiner Beendigung bei weitem nicht das Maß erreicht, um das sie in anderen Ländern erhöht worden sind, klagten doch namentlich die Eisenbahngesellschaften bitter über die Lohnpolitik, die die Regierung während des Krieges befolgt, und die ihnen schwer zu tragende Lasten auferlegt hat; sie empfinden sie umso bitterer, als nunmehr der Staatszuschuß, den die Eisenbahngesellschaften bis Ende November bezogen, aufgehört hat, und sind bemüht, sie abzubauen. Den Anfang damit hat die Pennsylvania-Eisenbahn gemacht, die sich, wie auf vielen anderen Gebieten so auch hier als führend erweist. Sie hat beim Landeslohnamt die Aufhebung der Abmachungen beantragt, die während des Staatsbetriebes mit den Eisenbahnarbeitern getroffen worden sind, und nimmt nun eine Herabsetzung der Löhne und Gehälter vor, von der 215 000 Mann vom Präsidenten abwärts betroffen werden. Die New York-Central-Eisenbahn ist ihrem Beispiel gefolgt und kündigt am 15. April in Kraft tretende Lohnherabsetzungen an, die 500 000 Dollar jährlich ausmachen sollen, und von denen 43 000 Mann, meist ungelernte Arbeiter betroffen werden sollen. Man erwartet, daß weitere Herabsetzungen folgen werden. Die New York, New Haven und Hardford-Eisenbahn ist im Begriff ähnlich vorzugehen, und auch einige Bahnen im Westen, darunter die Atchison, Topeka und Santa Fé-, die Chicago, Milwaukee und St. Paul- und die Chicago und Nordwest-Eisenbahn haben erklärt, daß sie diese Bewegung billigen; also werden sie sich ihr voraussichtlich anschließen. Die Bahnen des Ostens erwarten allein von dieser Maßnahme Ersparnisse im Betrag von 650 Millionen Dollar.

Allgemeines.

— **Der Suezkanal als Gradmesser in der Weltwirtschaft.** Die „Schweizerische Verkehrskorrespondenz" schreibt: Der Verkehr im Suezkanal nimmt nach und nach wieder den Umfang gewöhnlicher Zeiten an. Die Einnahmen, die im Jahre 1918 sich auf 81 Millionen Franken beliefen, sind für 1919 auf 142 Millionen angestiegen und für 1920 auf rund 150 Millionen. Immerhin muß man dabei in Betracht ziehen, daß der Transittarif für beladene Schiffe sich gegenwärtig bei 3,25 Fr. um 2 Fr. höher stellt als 1913.

Wichtig aber ist zu wissen, was die Neuorientierung in der Weltwirtschaft bisher gebracht hat, und hierfür gibt es wohl kein besseres Barometer als den Suezkanal, der in seiner Verkehrsstatistik die wirtschaftlichen Begleiterscheinungen des Weltkrieges widerspiegelt. So sind einzelne Warengattungen auf dem Kanal stark zurückgetreten oder überhaupt verschwunden, wie z. B. die Phosphate, während andere wieder auf dem Kanal als Neuerscheinungen aufgetaucht sind. Die genauere Betrachtung der letzteren nach den von der Suezkanal-Gesellschaft gemachten Erhebungen führt zu sehr interessanten Ergebnissen sowohl in bezug auf die Art der Güter als auch auf deren Ursprung. So weist der „Sémaphore de Marseille" z. B. auf die interessante Tatsache hin, daß Kohlen, die bisher nur in der Richtung von Norden nach Süden den Kanal passierten, da sie in der Hauptsache aus England und zu einem kleinen Teile auch aus Amerika stammten, seit einiger Zeit auch in der Richtung von Süden nach Norden durch den Kanal befördert werden. Der starke Rückgang in der Versendung englischer Kohlen hat zur Folge gehabt, daß schon 1919 etwa 100 000 t orientalischer Kohlen und im Jahre 1920 sogar 430 000 t den Kanal in der Südnordrichtung passierten. Diese Kohlen kamen zuerst aus dem südlichen Afrika, von Natal und Transvaal, die vorher höchstens kleinere Mengen nach Ägypten lieferten. Im Jahre 1920 kamen dazu noch 80 000 t Kohlen aus Britisch-Indien, 78 000 t aus Australien und 43 000 t aus China und Japan.

Ein weiterer Frachtgegenstand, der im Kanal neu erscheint, ist das mandschurische und chinesische Getreide. Vor dem Kriege kam das Getreide, das den Kanal passierte (meist aus Britisch-Indien, nämlich 1 720 000 t im Jahre 1912) auf eine Gesamtgetreidemenge von 2 Millionen Tonnen. Infolge der Hungersnot und des Krieges ging dann die Getreideausfuhr aus Britisch-Indien ständig zurück, und erst 1920 lieferte es wieder 43 000 t nach Europa. Anderseits wuchsen die Getreidemengen aus Australien: während dieser Erdteil 1913 nur 168 000 t lieferte, stieg die Menge 1919 bis auf 1 128 000 t und ging 1920 wieder auf 623 000 t zurück. Eine interessante Erscheinung ist es nun, daß plötzlich China und die Mandschurei als Getreidelieferanten Europas auf den Plan getreten sind, ersteres 1919 mit 15 000 t und 1920 schon mit 117 000 t; dazu kam die Mandschurei mit 220 000 t. Trotz dieser Neuerschließung von Getreideländern blieb aber die den Kanal passierende Getreidemenge doch um rund 1 Million Tonnen hinter den Vorkriegsjahren zurück.

Als weitere Neuerscheinung im Kanal ist das durch die Holländer auf den europäischen Markt gebrachte Kokosnußöl zu nennen, das aus Batavia und Manila stammt, und von dem im Jahre 1919 130 000 t den Kanal passierten und 93 000 t im Jahre 1920. Mehrere Sendungen kamen sogar in Öltankschiffen.

Rohphosphate wurden schon vor dem Kriege in beiden Richtungen durch den Kanal befördert in einer Gesamtmenge von rund 350 000 t jährlich. Während des Krieges gingen die Sendungen ein. Als neues Ursprungsgebiet traten nun die ägyptischen Phosphatlager von Kasseir im Roten Meer auf und schickten 1919 28 000 t nach dem Mittelmeer und bereits 70 000 t im Jahre 1920. Das Rote Meer verschaffte dem Kanal noch ein weiteres Beförderungsgut in den Manganmineralien der Sinaihalbinsel, nämlich 42 000 t im Jahre 1919 und rund 70 000 t 1920. Vorher kamen Mangane nur von der Westküste von Britisch-Indien. Eine andere Ware, die zum ersten Male in der Suezstatistik erwähnt wird, ist die natürliche Soda aus der Gegend des Sees von Magadi in Ostafrika, nämlich 9000 t, und bereits sind in Europa Fabriken im Bau zur Verarbeitung dieses Salzes.

Auch das Verhältnis der Beteiligung der verschiedenen Flaggen am Suezverkehr hat sich wesentlich geändert: die deutsche Flagge, die mit der österreichischen zusammen 1913 am Sueztransit mit über 4 Millionen Tonnen beteiligt war, erscheint 1920 nur noch mit 15 000 t. Anderseits aber ist die Beteiligung Japans und Amerikas in gewaltigem Maße gestiegen. Japan steht in der Verkehrsbeteiligung wie einst Deutschland an zweiter Stelle nach England. Der Verkehr der japanischen Flotte im Suezkanal belief sich 1913 auf 344 000 t, stieg sodann 1915 auf 566 000 t, um 1916 und 1917 bis auf 70 000 bzw. 155 000 t zurückzugehen. Dieser Rückgang war aber nur eine Folge der Torpedierungen, denn damals zogen die japanischen Schiffe den Umweg um das Kap der guten Hoffnung vor, nachdem ein japanisches Schiff im Mittelmeer mit Erfolg torpediert worden war. Im Jahre 1918 wurde aber die Fahrt im Suezkanal wieder aufgenommen und die japanische Gütermenge erreichte im Kanal 502 000 t, stieg dann 1919 rasch auf 1 449 000 t und 1920 auf 1 602 000 t.

Rechtspflege.

— **Verlust einer zur Bedeckung der Ladung verwendeten Wagendecke.** Vom Kläger ist bei der beklagten Eisenbahn am 22. März 1919 eine Ladung Stroh zur Verladung gebracht, zu deren Bedeckung die beiden Leihdecken, gezeichnet H. Schütt Nr. 16 und Nr. 4, verwendet wurden. Von diesen ist die Decke Nr. 16 auf dem Transport verloren gegangen. Der Grund des Verlustes ist nicht aufgeklärt. Kläger behauptete, die Decke habe einen Wert von 391 *M*, und er habe an Leihgebühren für sie bis zum Tage des Verlustes 111 *M* bezahlen müssen. Durch Urteil des Amtsgerichts vom 30. April 1920 ist der Kläger mit seiner Klage in Höhe von 111 *M* abgewiesen und die Beklagte zur Zahlung von 391 *M* verurteilt worden, indem das Gericht sich dafür entschied, daß es sich hier um den Verlust eines „ganzen Stückes" im Sinne des § 86 Ziffer 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung handele. Auf die von der Beklagten gegen dieses Urteil eingelegte Berufung ist es durch rechtskräftiges Urteil des Landgerichts G. vom 3. November 1920 aufgehoben und der Kläger mit seiner Klage völlig abgewiesen worden. Die Entscheidungsgründe lauten folgendermaßen:

„Die im § 86 Abs. 1 Ziff. 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 im Gegensatz zu § 459 Abs. 1 Ziff. 1 HGB. ausgesprochene erweiterte Haftung der Bahn ist nach § 471 HGB. zulässig, da nicht eine Einschränkung, sondern eine Ausdehnung der Haftung zugunsten des Publikums bestimmt ist. Um einen „offenen" Wagen, oder — wie das HGB. gleichbedeutend sagt — „offen gebauten Wagen" handelt es sich im vorliegenden Falle. Der Umstand, daß die auf dem offenen Wagen befindliche Strohladung auf dem Transporte mit zwei Decken bedeckt war, macht den „offenen Wagen" noch nicht zu einem geschlossenen (bedeckt gebauten) Wagen. Es liegt ferner ein „Verlust" unbekannter Art vor, zu dem auch Diebstahl gehören würde, welcher naturgemäß bei offenen Wagen leichter ausführbar ist und daher mit zu den Gefahren gehört, welche mit der Beförderungsart auf offenen Wagen verbunden sind. Es greift daher auch hier die Vermutung des § 86 Abs. 2 EVO. und Abs. 2 des § 459 HGB. Platz, wonach, wenn ein Schaden den Umständen nach aus einer der im Abs. 1 bezeichneten Gefahren entstehen konnte, vermutet wird, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist.

Es handelt sich daher für die Entscheidung nur noch um die Frage, ob der Verlust der einen Decke, mit welcher die Strohladung bedeckt war, als ein Verlust eines ganzen Stückes im Sinne der EVO. anzusehen ist. In Ermangelung einer im HGB. enthaltenen Begriffsbestimmung des „Gutes" wird man

mit Staub, HGB., Anm. 5 zu § 425 HGB., annehmen müssen, daß unter „Gut" im Sinne der Vorschriften des HGB. jeder bewegliche Gegenstand, der beförderungsfähig ist, zu verstehen ist. Diesen Begriff des Gutes im allgemeinen wird man auch der EVO. zugrundezulegen haben, denn es würde nicht zulässig sein, daß die EVO. hier für das „Gut" einen anderen Begriff aufstellen würde als das grundlegende Handelsgesetzbuch. Aber innerhalb des Rahmens dieses Begriffes wird man den Ausdruck „Verlust ganzer Stücke", wie er im § 86 der EVO. gebraucht wird, aus der EVO. heraus, die hier insoweit die Haftung der Bahn erweitert, auslegen müssen. Und da kommt es darauf an, ob die Decke als besonderes selbständiges Frachtgut oder als Zubehörstück der Ladung aufgegeben ist. Ausgangspunkt hierfür ist der Inhalt des Frachtbriefes. In diesem ist als Inhalt der Ladung nur Stroh angegeben. Ein besonderes Gewicht ferner, wie es § 56 der EVO. vorschreibt, ist für die Decken nicht angegeben, der Frachtbrief enthält vielmehr nur eine Bezeichnung der Decken, die offenbar hauptsächlich nur den Zweck hat, eine Verwechslung mit anderen Decken zu vermeiden. Denn im übrigen sind die Decken insoweit in Gegensatz zu der Ladung gebracht, als es im Frachtbriefe heißt „zur Bedeckung der Ladung sind . . . . . Privatdecken . . . . . verwendet", und die Ladung war eben das Stroh. Es geht danach aus dem Frachtbriefe nicht hervor, und es sind auch sonst keine Umstände für die Annahme gegeben, daß es sich bei den Decken um ein als besonderes, selbständiges Stückgut aufgegebenes Frachtgut handelt, was für den Begriff des „ganzen Stückes" wesentlich ist. Es kommt daher die ausnahmsweise Haftung der Bahn aus § 86 Abs. 1 Ziff. 1 der EVO. nicht in Frage, und ein die Haftung etwa trotzdem begründendes Verschulden der Bahn für den Verlust aus Abs. 3 des § 86 EVO. ist nicht behauptet. Hiernach mußte die Berufung Erfolg haben."

— **Haftbefreiung der Eisenbahn bei Diebstahl aus einem offenen Wagen.** Das nachstehende Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Lübeck vom 19. Januar 1921 bringen wir auf Anregung der beteiligten Eisenbahnverwaltung auszugsweise zum Abdruck, obwohl es in höhere Instanzen nicht gelangt ist: „Der Kläger brachte mit offenem Wagen einen Motorwagen und eine Kiste Zubehör an die Firma B. nach W. zum Versand. Als der Wagen in W. eintraf, war die Kiste mit den Zubehörteilen erbrochen, und von dem Inhalt fehlten nach Behauptung des Klägers die in der Klage näher bezeichneten Sachen, für die er Ersatz verlangt. Die Versendung im offenen Wagen ist unstreitig in Vereinbarung mit dem Absender erfolgt. In diesen Fällen haftet die Eisenbahn nach § 459 Absatz 1, Ziffer 1 HGB., § 86 Absatz 1, Ziffer 1 EVO. nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht. Nach richtiger Auslegung ist hierin ein Schaden zu verstehen, dessen Gefahr durch die Beförderung im offenen Wagen erhöht wird. Dies trifft nun zweifelsfrei bei der Beförderung einer Kiste in einem offenen Wagen zu. Die Beraubung anderer Güter, wie z. B. die von Weinfässern, mag auch im offenen Wagen mit solchen Schwierigkeiten verbunden sein, daß die Gefahr des Diebstahls keine erheblich größere als bei der Beförderung in geschlossenen Wagen ist. Eine Kiste dagegen ist mit dem geeigneten Handwerkszeug so leicht und schnell zu erbrechen und ihres Inhalts zu berauben, daß es einen großen Unterschied macht, ob sie dem Dieb ohne weiteres zugänglich ist, oder ob er erst durch die allerdings auch nicht schwierige Öffnung eines geschlossenen Wagens an dieselbe gelangen muß. Es kommt hinzu, daß die Versuchung zum Diebstahl schon durch die Sichtbarkeit des Gutes auf dem offenen Wagen erhöht wird. Da hiernach die Haftung der Eisenbahn gemäß § 86 EVO. ausgeschlossen ist, so war die Klage abzuweisen."

Bücherschau.

— **Provisorischer Tarif, Teil II, für die Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen auf den Linien der Direktion Belgrad** der Staatsbahnen des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen, gültig vom 1. Februar 1921. Verlag Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien I. Durch diesen Tarif, dessen deutsche Übersetzung einem Bedürfnisse der Verkehrswelt gleichkommt, wird der bisherige provisorische Tarif vom 1. August 1919 für den Direktionsbezirk außer Kraft gesetzt, von dem nur die kilometrischen Entfer-Tarif vom 1. August 1919 für den Direktionsbezirk Belgrad außer Kraft gesetzt, von dem nur die kilometrischen Entfernungen in Gültigkeit bleiben. Er enthält allgemeine und besondere Bestimmungen über die Frachtberechnung für Eilgut, Frachtgut, Leichen, lebende Tiere und andere Sendungen (feuergefährliche Güter, Kostbarkeiten usw.), ein Verzeichnis der Nebengebühren, eine Güterklassifikation und Frachtberechnungstabellen. Der Tarif ist in der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, käuflich.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Vom 1. April 1921 ab ist der an der Bahnstrecke Kandrzin-Neustadt (Oberschles.) zwischen Kandrzin und Cosel gelegene Haltepunkt Cosel Hafen für den Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der Bahnhof Magdeburg Alte Neustadt an der Bahnstrecke Magdeburg Buckau-Magdeburg Rothensee Vschbbf. führt künftig die Bezeichnung Magdeburg Nord.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Namen der Stationen, Haltepunkte Kemnitz Dorf und Stetzsch geändert in „Dresden-Kemnitz" und „Dresden-Stetzsch". Die Güterverkehrsstelle Dresden Hauptmarkthalle hat die Bezeichnung „Dresden Großmarkthalle" erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Der Bahnhof Magdeburg Alte Neustadt an der Bahnstrecke Magdeburg Buckau-Magdeburg Rothensee Vschbbf. führt künftig die Bezeichnung Magdeburg Nord.

Magdeburg, den 4. April 1921. (405)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit ist das Zeichen Rd 4,5 t bzw. 5,5 t bei verschiedenen pfälzischen Stationen zu streichen.

Die pfälzische Station Matzenbach erhält die Bezeichnung „Eisenbach-Matzenbach".

Die Dienstbeschränkungszeichen der bayerischen Stationen Rohrbach und Buch (Inn) werden geändert. Die Station Landshut erhält die Bezeichnung „Landshut i. Bayern".

Hannover, den 6. April 1921. (414)
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, ostmitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Der an der Eisenbahnstrecke Dessau-Cöthen zwischen den Stationen Dessau und Mosigkau gelegene Bahnhof IV. Klasse Alten, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, wird am 1. Mai 1921 als Tarifstation für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger von und nach den dort angeschlossenen Werken eröffnet und in die oben bezeichneten Tarife einbezogen. Die Entfernungen nach den Nachbarstationen sind: Alten-Dessau = 3,43 km, Alten-Mosigkau = 3,32 km.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft B, Teilheft B I 7 ist neu aufzunehmen auf Seite 1 vor Altes Lager:

Alten
Dessau 4 km, Mosigkau 4 km,
Elsnigk (Anh.) 10 km, Cöthen 18 km
übrige Stationen
Nr. 729 Heft B II 30 3 km
Nr. 601 Heft B II 24 18 km.

Nachzutragen ist auf
Seite 2 bei Dessau Alten 4 km,
Seite 3 bei Elsnigk (Anh.) Alten 10 km,
Seite 7 bei Mosigkau Alten 4 km

Außerdem ist im Teilheft B I 11 nachzutragen bei Cöthen Alten 18 km.

In den Stationstarifen ist in der alphabetischen Reihenfolge nachzutragen:

Alten [H 1] WA St. mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einem Empfänger der angeschlossenen Werke

Halle (Saale), den 9. April 1921. (415)
Eisenbahndirektion.

3. Nachrufe.

Am 25. März verschied unerwartet im 67. Lebensjahr der Vorstand des Betriebsamts Coburg,

Herr Reg.- und Baurat **Oppermann.**

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen liebenswürdigen, immer hilfsbereiten Kollegen von lauterer Gesinnung und warmem Herzen für alle gemeinnützigen Bestrebungen. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Der Verband der Oberen Reichseisenbahnbeamten, Bezirksgruppe Erfurt. (408)

Am 6. April 1921 verschied in Moselkern, wohin er sich nach Übertritt in den verdienten Ruhestand begeben hatte, der

Geheime Baurat

Herr **Franz Schunck,**

Regierungs- und Baurat a. D.

Der Heimgegangene hat, nachdem er sich bereits vorher in verschiedenen Stellungen der Eisenbahnverwaltung durchaus bewährte, zuletzt mehr als 15 Jahre das Betriebsamt 3 in Trier als dessen Vorstand in verdienstvoller Weise verwaltet und sich während dieser Zeit die Achtung und Zuneigung der Beamten und Arbeiter erworben.

Wir betrauern in dem Verstorbenen, der sich durch vorbildliche Pflichttreue und nie versagende Zuverlässigkeit stets auszeichnete, einen hochgeschätzten Mitarbeiter und lieben Amtsgenossen, dessen Andenken wir hoch in Ehren halten werden.

Trier, den 7. April 1921. (410)

Der Präsident und die Dezernenten, Hilfsdezernenten und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion Trier.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Frachtberechnung für stickstoffhaltige Düngemittel.

Die durch Bekanntmachung vom 31. März 1921 veröffentlichte Vergünstigung für stickstoffhaltige Düngemittel wird mit sofortiger Gültigkeit auf Superphosphate ausgedehnt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (417)

Berlin, den 10. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, vom 1. Juli 1920.

In dem Ausnahmetarif 3 wird die Fassung für die Tarifstellen: „Röhren, gegossene", und „Papier" und „Pappe" erweitert.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 6. April 1921. (416)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5. —

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

Zu Heft B I (Teilhefte B I 7, 9, 11, 12, 15, 16, 20, 21 und 22) Nachtrag 14.

Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 14.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

a) Änderungen für die Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und der Südharzeisenbahn. Gültig vom 1. Dezember 1920. (Vergl. T. V. A. Nr. 797/1920.)
b) Änderungen infolge Einführung neuer Grenzpunkte gegen Belgien und Elsaß-Lothringen sowie Übergang der Kreise Eupen und Malmedy an Belgien. Gültig vom 1. März 1921.
c) Änderungen für die Stationen der Crefelder Eisenbahn.
d) Änderungen für die Stationen der Brohlthalbahn. Gültig vom 15. November 1920. (Vergl. T. V. A. Nr. 777/1920.)
e) Neue Stationen.
f) Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. März 1921. (396)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden die Überführungsgebühren für Breslau Viehhof erhöht. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 5. April 1921. (403)
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 10. April 1921 werden Tarifentfernungen für den Grenzpunkt Emmerich Grenze eingeführt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger, auch gibt unser Verkehrsbüro, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 5. April 1921. (402)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

I. Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.
II. Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.
III. Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Tarif zu I die Abschnitte III und VII des Nebengebührentarifs und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. teilweise ergänzt und geändert und in diesen Ausnahmetarif die Stationen Bannewitz und Gittersee als Versandstationen aufgenommen. Ferner werden im Nachtrag XIV zum Tarif unter II die Mindestfrachten für Stückgut in 1,10 ℳ und für beschleunigtes Eilgut in 6,00 Mark, in Nachtrag I zum Tarif unter III die Mindestgebühr für Stückgut auf der Strecke Nebitzschen-Kroptewitz in 150 ₰ und der Frachtsatz für Pflastersteine von Saupersdorf nach Wilkau in 20 ₰ geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 6. April 1921. (404)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200 —.

Mit sofortiger Gültigkeit werden erhöht:

a) die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brölthaler Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge,
b) die im Abschnitt III bei Geißingen, Großenbusch, Herrnstein, Limberg, Pützchen, Quirrenbach angegebenen Überfuhrgebühren und zwar
   1. für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art von 100 Pf. auf 1000 Pf.,
   2. für alle übrigen Güter von 110 Pf. auf 1070 Pf.

   für den Wagen der Brölthalbahn.

Näheres enthält die am 11. April 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Alexanderplatz. (411)

Berlin, den 7. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

1. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 erhält unter A. 1. c) folgende Fassung: (413)

Steingrus und Steinsplitt, ungemahlen — Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen —;

2. Mit Gültigkeit vom 15. April 1921 wird bei Steinkohlenkoks und Gaskoks das der Frachtberechnung zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 6 zugrunde zu legende Mindestgewicht für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 12,5 t bis einschließlich 15 t von 10 t auf 12,5 t erhöht.

Stuttgart, den 8. April 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehrs-Tarif vom 1. Dezember 1909.
Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehrs-Tarif vom 1. August 1916.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 wird der Ausnahmetarif 6 (Nachtrag VI Seite 23 zum badisch-bayer. Tf. und Nachtrag 3 Seite 9 zum pfälzisch-bayer. Tarif) aufgehoben und wie folgt ersetzt:

Warenverzeichnis
Anwendungsbedingungen
Gattungsbereich und Frachtberechnung
} wie im deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, besonderes Tarifheft enthaltend Ausnahmetarif 6. (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses.)

München, den 1. April 1921. (398)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1921 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau-Reutin und Lindau Stadt (Nachtrag VI Seite 13) aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Kilometer	Konstanz nach oder von	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig														
		Stückgut			Wagenladungen											
		Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse	Klassen									Ausnahmetarife		
														5	5c	6
		Ie	I	II	A	An	B	Bn	C	Cn	D	Dn	E	Wegebaustoffe	Steingrus	Brennstoffe
105	Lindau-Reutin F Bes.	—	912	780	534	621	432	532	360	464	276	364	232	169	121	275
104	Lindau Stadt E Bes.	1724	912	—	534	621	432	532	360	464	276	364	232	—	—	—

München, den 31. März 1921. (397)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden im Wechselverkehr der Ilmebahn Tiersendungen nur noch auf Grund direkter Entfernungen zu den nach der Umrechnungstafel um 55 v. H. erhöhten Frachten und Sätzen des Tierfrachtanzeigers (Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses) abgefertigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. April 1921. (401)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Auf 8. Mai 1921 wird das Wägegeld für Landwagen von 1 auf 2 ℳ erhöht, die Gebühr für Beihilfe beim Ladedienst von 5 auf 7,50 ℳ für jeden Arbeiter und jede angefangene Stunde, die Benutzungsgebühr für Holzverladekranen von 4 auf 10 ℳ für die Ladung eines Schemel- oder Kuppelwagenpaares, die Gebühr für einen Signierzettel von 10 auf 20 ₰. Gleichzeitig wird die unentgeltliche Prüfung der Vordrucke für Frachtbriefe und Benutzung des amtlichen Prüfungsstempels zur Abstempelung derselben aufgehoben. Auf denselben Zeitpunkt wird für die badischen Stationen auf Schweizergebiet für die nicht begründete Feststellung des Tatbestandes bei Gütern eine Gebühr von 6 Fr. für jeden verwendeten Eisenbahnbeamten und jede angefangene Stunde neu eingeführt und für die Benachrichtigung des Absenders von Ablieferungshindernissen eine Gebühr von 25 Rappen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 6. April 1921. (407)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Am 24. März 1921 ist die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn in den Besitz der Ruppiner Eisenbahn übergegangen. Im Verzeichnis der beteiligten Bahnen (Seite 4 des Tarifs) wird die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn gestrichen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. April 1921. (400)
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz), Sachsen-Württemberg, Tarifhefte 8 und 11 B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden bei einer Anzahl pfälzischer Stationen und bei der Station Stuttgart-Degerloch die Dienstbeschränkungszeichen ergänzt bzw. geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarifanzeiger der vormalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. (399)

Dresden, am 5. April 1921.
Eb.-Gen.-Dir. als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Güterverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Voraussichtlich vom 15. April 1921 ab wird der Grenzverkehr für Personen und Güter in Wagenladungen zwischen Deutschland und Polen und umgekehrt auf der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn zwischen den Stationen Wehrse und Rawitsch aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsabteilung der Ges. m. b. H. Lenz & Co. Berlin in Breslau, Schweidnitzerstadtgraben 12. (406)

Liegnitz, den 2. April 1921.
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung des Bahnhofs Quelle für den Expreßgutverkehr.

Am 1. Mai 1921 wird der zwischen den Stationen Steinhagen (Westf.) und Brackwede links der Bahnstrecke Osnabrück-Brackwede gelegene Bahnhof Quelle, welcher bisher dem Personen-, Güter- und beschränkten Gepäckverkehre diente, auch für den Expreßgutverkehr eröffnet werden. (412)

Münster (Westf.), im April 1921.
Eisenbahndirektion.

6. Verdingung.

Die Verbreiterung des Bahnsteigs A auf Bahnhof Treptow (rund 74 qm Fläche) und Ausführung von rund 50 cbm Betonmauerwerk und 184 qm Mosaikpflaster soll in einem Lose öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 3 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 7,80 ℳ von der Kanzlei, Zimmer 60, hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder porto- und bestellgeldfrei (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Verbreiterung des Bahnsteigs A auf Bahnhof Treptow" versehen bis Sonnabend, den 23. April d. J., vormittags 10½ Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet im Zimmer 17 zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (395)

Eisenbahn-Betriebsamt 10.
Berlin NW. 40. Invalidenstr. 51.

Die Lieferung:

A. von Handlaternen, Lokomotiv-, Pfahl- und Wandlaternen,

B. von Steinschlaggabeln, Harken, Stopfhacken, Kohlenkasten, Kiesschaufeln, Grasschaufeln, Spaten, Kohlenlöffeln, Müllschaufeln, Heckenscheren, Signalhörnern, Handscheren, Bohrern, Beilen, Handlaternen-Brustledern, Eimern, Handhämmern, Ölkannen, Schraubenschlüsseln, Kohlenkörben, Signalpfeifen, Vierkantschlüsseln, Gashahnschlüsseln, Kohlenschaufeln, Hemmschuhen, Ölspritzen und Kneifzangen und

C. von Pinsel- und Bürstenwaren für das Rechnungsjahr 1921 soll öffentlich vergeben werden.

Eröffnung der Angebote am 26. April 1921 vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 24. Mai 1921.

Die Verdingungsunterlagen sind für die unter A, B und C genannten Gegenstände je besonders gegen portofreie Einsendung von je 6 ℳ vom Vorstande unseres Zentralbüros zu beziehen. (409)

Münster (Westf.), 2. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 16. Berlin, den 21. April 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Steigerung der Selbstkosten.

Vom Regierungs- und Baurat Dr. Tecklenburg.

Der in Nr. 14 der Vereinszeitung veröffentlichte Aufsatz brachte einen allgemeinen Überblick über die Betriebskosten der Eisenbahnen und ihre Steigerung. Im nachstehenden sollen diese allgemeinen Untersuchungen dahin ergänzt werden, daß die Entwicklung des Selbstkostensatzes für ein Wagenachskilometer in Gegenüberstellung mit der durchschnittlichen Einnahme für dieses betrachtet und die einzelnen Faktoren, aus denen sich der Selbskostensatz bildet, untersucht werden.

Das Wagenachskilometer stellt zwar eine ganz einwandfreie Grundlage für die Selbstkostenuntersuchung nicht dar. Es ist keine Nutzleistungseinheit, aber da es an einer solchen statististisch bestimmt zu erfassenden Größe überhaupt fehlt, ist es als die der Nutzeinheit am nächsten kommende Betriebsleistungseinheit gewählt worden. Nicht berücksichtigt ist bei den nachfolgenden Zahlenangaben die infolge der letzten Erhöhung der Bezüge für Beamte und Arbeiter eintretende Steigerung der persönlichen Ausgaben. Die Zahlen für das Jahr 1920 sind außerdem auch sonst noch keine endgültig feststehenden und müssen deshalb mit dem Vorbehalt, daß sie später durch die Wirklichkeit eine Berichtigung erfahren, hingenommen werden.

Die Entwicklung der Gestehungskosten für das Wagenachskilometer für die ehemals preußisch-hessischen Eisenbahnen seit dem Jahre 1895 veranschaulicht die Abbildung. In die Augen springend ist die ungeheure Verteuerung, die die Nachkriegszeit gebracht hat. Das Bild zeigt aber, daß auch in der Vorkriegszeit die Selbstkosten keinen Gleichstand kannten, sondern von jeher die Neigung zum Steigen hatten und innerhalb dieser allgemeinen Steigerungsneigung lebhafte Schwankungen aufweisen.

Die Gründe für diese allgemeine Neigung zum Steigen liegen in der allmählichen Preissteigerung, die sich auch früher auf allen Gebieten bemerkbar machte. Die Aufwendung für die Betriebsmaterialien, die Kosten für die Unterhaltung und Ergänzung des Oberbaues, der Betriebsmittel und der baulichen Anlagen nahmen dauernd zu, und insbesondere waren es die Ausgaben für das Personal, die Vermehrung der Angestellten, die der allgemeinen Preisentwicklung anzupassende Entlohnung und die dauernd steigenden Anforderungen an die soziale Fürsorge, die eine ständig wachsende Belastung für die Verwaltung bedeuteten. Die innerhalb der allgemeinen Steigerungsneigung auftretenden zeitweiligen Schwankungen dagegen sind zurückzuführen auf die Schwankungen der allgemeinen Wirtschaftkonjunktur. Wie diese einen Stillstand oder selbst einen auf kurze Zeit nur bestehenden Gleichstand nicht kennt, so ist auch die Eisenbahnverwaltung, die aufs engste verbunden ist mit dem Wohlergehen von Handel und Gewerbe in all ihren Wirtschaftsfaktoren, den Schwankungen der Wirtschaftskonjunktur unterworfen. Und dies in zweifacher Hinsicht: in ihren Ausgaben, die der Gestaltung der allgemeinen Lohn- und Preisverhältnisse folgen müssen, und

dann in den Rückwirkungen, die die ebenso als Folge der Konjunkturschwankungen auftretenden Verkehrsschwankungen ausüben. Sinkender Verkehr bringt eine Verteuerung der Selbstkosten, steigender — im allgemeinen und bis zu gewissen Grenzen — eine Verminderung, und damit ist das Gesetz für die Bewegung der Selbstkosten gegeben. Höhepunkte zeigen sie als Folge wirtschaftlicher Krisen, die ein plötzliches Abflauen des Verkehrs zu bringen pflegen. In den darauf folgenden Jahren allmählich und mäßig sich wieder belebenden Verkehrs und unter dem Einfluß der Bestrebungen auf Einschränkung der Ausgaben tritt ihre Besserung ein, bis die in Zeiten der Hochkonjunktur auf allen Gebieten einsetzende, wachsende Teuerung auch hier wieder die Umkehr bringt. Die Selbstkosten steigen und die steigende Bewegung findet ihren Höhepunkt und Abschluß wieder als Folge des unausbleiblichen Umschwungs der Wirtschaftskonjunktur. Der Zeitpunkt, zu dem nach einem solchen die Besserung wieder eintritt, hängt, abgesehen von dem Maß der wirtschaftlichen Erschütterung, davon ab, inwieweit es der Verwaltung gelingt, ihre Ausgaben einzuschränken.

Was die Eisenbahnverwaltung seit ihrem Bestehen schon viele Male durchgemacht hat — man konnte früher mit einer Umkehr der Wirtschaftskonjunktur so etwa alle sieben Jahre rechnen —, das erlebt sie auch jetzt wieder, aber in einem gewaltig vergrößerten Maße. Der Krieg traf uns in einer Zeit wirtschaftlichen Aufschwungs, der Rückschlag, den das Jahr 1908 gebracht hatte, war überwunden, die Selbstkosten, die auf den damaligen Höchststand von 7,4 ₰ für ein Wagenachskilometer emporgeklommen waren, hatten sich bis zum Stand von 6,7 ₰ im Jahre 1911 gebessert und zeigten dann wieder dem lebhafteren Pulsschlag des allgemeinen Wirtschaftslebens folgend, eine mäßige Neigung zur Steigerung. Da ließ das Mobilmachungsjahr mit seinen schweren wirtschaftlichen Erschütterungen, die sich widerspiegeln in einer erheblichen Abnahme des Verkehrs — die Leistungen sanken von 25 Milliarden Wagenachskilometer auf 22, die Einnahmen von 2,6 Milliarden auf 2,3 —, sie emporschnellen auf 8,2 ₰. Bemerkenswert ist das Ergebnis des Jahres 1915: das öffentliche Leben hatte sich auf die Kriegsverhältnisse eingestellt, die Betriebsleistungen waren, abgesehen von denen im Personenverkehr, bei dem eine erhebliche Einschränkung beibehalten wurde, sogar höhere als im letzten Friedensjahr. Die Verkehrseinnahmen zeigten eine, wenn auch geringe Zunahme, der Selbstkostensatz für das Wagenachskilometer ging unter diesen Wirkungen zurück auf den Stand des letzten Friedensjahres, auf 7,1 ₰. Aber schon vom folgenden Jahre ab machten sich die Kriegsverhältnisse in ihren ungünstigen Folgeerscheinungen bemerkbar. Zwar behalten die Verkehrseinnahmen unter der Wirkung der inzwischen vorgenommenen Tariferhöhungen ihre steigende Richtung, aber die Betriebsleistungen nehmen, zunächst langsam, ab und gleichzeitig bewegen sich die Ausgaben in stark steigender Richtung, so daß der Selbstkostensatz auf 8,6 und im Jahre 1917 auf 12,1 ₰ anwächst. Das Revolutionsjahr und das diesem folgende der schwersten Erschütterungen des gesamten Wirtschaftslebens zeigen die Folgen der in der ungünstigen Richtung zusammenwirkenden Einflüsse. Starker Verkehrsrückgang und gleichzeitig gewaltsam ansteigende Ausgaben steigern den Selbstkostensatz auf 22,9 und dann auf 56,5 ₰. Die eilig fortschreitende weitere Teuerung des Jahres 1920 läßt den Einfluß des sich wieder etwas erholenden Verkehrs nicht zur Geltung kommen, sie bringt den Selbstkostensatz zum sprunghaften Hinaufschnellen, bis auf 110,7 ₰. Er hat damit einen um 1442 % höheren Stand erreicht als im letzten Friedensjahre.

Demgegenüber nun die Kurve des durchschnittlichen Erlöses für ein Wagenachskilometer. Wenn auch der kleine Maßstab der Abbildung die Bewegungen nicht so recht zum Ausdruck kommen lassen kann, so ergibt doch eine genauere und für einen längeren Zeitraum angestellte Untersuchung folgende Regel: Auch die durchschnittliche Einnahme für das Wagenachskilometer kannte in Friedenszeiten keinen auf einen längeren Zeitraum sich erstreckenden Gleichstand. Auch sie war den Schwankungen des Wirtschaftslebens unterworfen und zeigt eine allgemeine Neigung allmählicher Verringerung, in der Hauptsache verursacht durch die beim Personenverkehr zu beobachtende Verminderung der Durchschnittseinnahme für 1 Personenkilometer, die ihren Grund findet nicht allein in Tarifmaßnahmen, sondern auch in der Abwanderung in billigere Fahrklassen. Der Verkehr läßt sich keinen Zwang antun, er sucht stets die billigste Möglichkeit zu seiner Befriedigung, und wenn dies Streben noch begünstigt wird durch betriebliche Maßnahmen, wie bessere Ausstattung der Wagen, Einstellen von 3. Klassewagen in die Schnellzüge, Einrichtung von Nichtraucherabteilen auch in der 4. Klasse, Sitzgelegenheit in der 4. Klasse u. dgl., dann muß die notwen-

Kosten eines Wagenachskilometers und durchschnittliche Einnahme auf ein Wagenachskilometer in Pfennigen.

Die fein ausgezogene Kurve stellt die Einnahmen, die stark ausgezogene die Kosten dar.

dige Folge sein, daß zugleich mit dem Schwinden sozialer Vorurteile eine immer weitergehende Abwanderung eintritt.

Für die Eisenbahnverwaltung lagen die Verhältnisse von jeher ungünstig. Ihren ständig steigenden Selbstkosten gegenüber stand eine allmähliche, wenn auch langsame Verringerung des Preises für ihre Leistungen; den Ausgleich brachte lediglich die — abgesehen von den Unterbrechungen — ständig wachsende Verkehrsvermehrung, die die Gesamterträge dauernd wachsen ließ. Diese Entwickelung wurde unterbrochen durch die Kriegsmaßnahmen, deren Folgen vom Jahre 1915 ab erkennbar werden. Nicht nur die Tariferhöhungen, sondern auch die betrieblichen Maßnahmen, weitgehende Einschränkung der Personenzüge, die deren für frühere Begriffe unmögliche, günstige Ausnützung bringt, Erhöhungen des Ladegewichts für die Güterwagen, lassen den Durchschnittssatz stark und schnell ansteigen, aber doch nicht stark genug, um den verhältnismäßig noch stärker wachsenden Ausgaben das Gegengewicht zu halten. Im Jahre 1918 erfolgte die Überschneidung beider Kurven, die Verwaltung arbeitet von da an mit Fehlbeträgen, und die verhältnismäßig größere Steigerung der Ausgaben läßt die Spannung zwischen Erlös und Selbstkostensatz immer größer werden.

Es ist ja begreiflich, daß die Verwaltung bei ihren Bestrebungen, ihre Preise den Selbstkosten anzupassen, ungleich größeren Hemmungen begegnet, als ein Privatunternehmer. Dieser pflegt bei seiner Preisberechnung seine Gestehungskosten zugrunde zu legen, und daß er einen — bei den heutigen Verhältnissen in der Regel sogar recht ansehnlichen — Nutzen darauf schlägt, erscheint ihm selbstverständlich; jene kann nur im heftigen Kampfe mit der öffentlichen Meinung ihre Forderungen durchsetzen. Die Verwaltung hat demzufolge bisher auch nur schrittweise und, wie es in der Natur der Sache liegt, der allgemeinen Preisgestaltung nachhinkend, ihre Preise erhöhen können, und erst neuerdings hat sie es durchzusetzen vermocht, durch die Neuregelung ihrer Tarife den Vorsprung des Selbskostensatzes wenigstens einigermaßen einzuholen. Der vom 1. April d. J. ab in Aussicht genommene Gütertarif bringt Erhöhungen, die eine immerhin annähernde Anpassung an die allgemeinen Preisverhältnisse bieten, Steigerungen um etwa 1000 bis 1200 % gegen die Friedenssätze, für einzelne Güter, bei denen ungünstige Momente, wie Auftarifierung, Wegfall von Ausnahmetarifen zusammentreffen, erheblich höhere. Im Personenverkehr ist man zurückhaltender gewesen. Auch nach der für den 1. Juni d. J. vorgesehenen Tariferhöhung werden die Preise noch stark hinter den der Geldentwertung entsprechenden Sätzen zurückstehen; sie werden gegenüber den Friedenssätzen Steigerungen von 735 % in der 1., 622 % in der 2. und 550 % in der 3. und 4. Klasse aufweisen.

Unter der Wirkung der neuen Tarife wird sich die Kurve des durchschnittlichen Erlöses für das Wagenachskilometer heben, keinesfalls aber so weit, daß sie die der Selbstkosten erreicht, denn die durchschnittliche Erhöhung der Preise bleibt noch immer beträchtlich hinter der der Selbstkosten zurück. Und außerdem wird sie auch nicht voll zur Wirkung kommen, weil Verschiebungen im Verkehr, Abwanderung in niedere Klassen und Verkehrsrückgang die unausbleibliche Folge jeder Tariferhöhung sind. Es wird also auch nach der Tariferhöhung eine, wenn auch gemilderte Spannung zwischen dem Erlös und dem Selbstkostensatz bleiben. Und deshalb bleibt als unbedingte Vorausetzung der Wiedergesundung unseres Eisenbahnunternehmens: die Verbilligung der Produktion, die Senkung der Selbstkosten.

Wie der Selbstkostensatz für das Wagenachskilometer sich aus seinen einzelnen Bestandteilen bildet, zeigt die nebenstehende Tabelle.

Gemeinsam ist sämtlichen Zahlenreihen die außerordentliche Steigerung, die in der Hauptsache ihren Grund hat in der ungeheuren Entwertung des Geldes. Mitbestimmend für das Maß der Steigerung sind jedoch auch die Schwankungen

Von den Kosten für 1 Wagenachskilometer entfallen (in Pfennigen) auf:

1	2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12
Jahr	Persönliche Ausgaben (Titel 1—6) einschl. Kriegsbeihilfen		Unterhaltung u. Ergänzung der Ausstattungsgegenstände (Titel 7)				Bauliche Anlagen (Titel 8)						Fahrzeuge (Titel 9)						Sonstige Ausgaben (Tit. 10—12) ausschl. Kriegsbeihilfen		Gesamtbetrag
			ohne Kohle		Kohle		Löhne		Beschaffung von Oberbaustoffen		Sonstiges, kleine u. erhebliche Ergänzungen		Löhne		Beschaffung von Stoffen auf Vorrat, Sonstiges		Beschaffung ganzer Fahrzeuge				
	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.	% des Gesamtbetrages	Pf.
1910	3,398	49	0,294	4	0,615	9	0,318	5	0,495	7	0,408	6	0,434	6	0,340	5	0,381	5	0,284	4	6,976
1911	3,298	49	0,286	4	0,582	9	0,306	4	0,444	7	0,402	6	0,420	6	0,324	5	0,351	5	0,296	5	6,709
1912	3,376	49	0,301	4	0,603	9	0,313	4	0,498	7	0,371	6	0,437	6	0,322	5	0,376	5	0,331	5	6,928
1913	3,496	49	0,325	4	0,641	9	0,332	4	0,476	7,5	0,403	6	0,477	6,5	0,335	5	0,365	5	0,332	5	7,182
1914	4,160	51	0,333	4	0,659	8	0,339	4	0,561	7	0,520	6	0,522	6	0,383	5	0,431	5	0,315	4	8,223
1915	3,599	50	0,267	4	0,641	9	0,307	4	0,461	7	0,463	7	0,493	7	0,294	4	0,371	5	0,236	3	7,132
1916	4,124	48	0,290	3	0,822	10	0,362	4	0,424	5	0,478	5	0,702	8	0,231	3	0,869	10	0,348	4	8,630
1917	5,845	48	0,409	3	1,410	11	0,539	5	0,426	4	0,413	3	1,307	11	0,590	5	0,434	4	0,720	6	12,093
1918	11,440	50	0,765	3	2,120	9	1,476	7	0,961	4	0,264	1	2,777	12	1,276	6	0,720	3	1,152	5	22,951
1919	26,701	48	2,000	3	7,945	14	3,352	6	—	—	0,581	1	6,878	12	5,900	11	—	—	3,026	5	56,228
1920	44,826	41	4,339	4	15,840	14	5,887	5	6,818	6	2,391	2	11,051	10	16,237	15	—	—	3,341	3	110,78

des Verkehrs, das wechselnde Stärkeverhältnis der beiden Hauptverkehrsarten zueinander und schließlich die Maßnahmen der Verwaltung, die bei den einzelnen Ausgabetiteln mehr oder weniger zur Geltung kommen. Dies muß man sich vor Augen halten, wenn man die Zahlen zu Vergleichen zwischen den einzelnen Jahren verwenden will, wie sie nachstehend zwischen dem Jahre 1920 und dem letzten Friedensjahr angestellt werden sollen.

Die persönlichen Kosten, zu denen auch die Löhnung für Bahnunterhaltungsarbeiter und Werkstättenarbeiter gerechnet werden sollen, lieferten im Jahre 1920 einen Anteil von 61,8 ₰ des Selbstkostensatzes von 110,7 ₰. Das sind 56 %, während die gesamten sächlichen Kosten 48,9 ₰ ≙ 44 % dazu beitrugen. Im Jahre 1913 hatte sich das Verhältnis auf 60 % zu 40 % gestellt. Die persönlichen Kosten für ein Wagenachskilometer hatten damals 4,3 ₰ ausgemacht und haben inzwischen eine Steigerung um 1340 % erfahren, die der sächlichen Kosten eine solche von 1600 %.

Der Anteil, den die Beschaffung der Kohlen lieferte, betrug im Jahre 1913 0,64 ₰ für ein Wagenachskilometer, das waren 9 % der Gesamtkosten; jetzt sind es 14 % geworden, 15,8 ₰ für 1 Wagenachskilometer. Die anteiligen Kosten der Kohlenbeschaffung haben damit eine Steigerung von 2400 % erfahren. Daß diese eine beträchtlich größere ist, als die für die Preissteigerung der Kohle selbst, die man auf etwa 1800 % ansetzen kann, rührt daher, daß der Verbrauch für die Leistungseinheit erheblich gestiegen ist und zeitweise nahezu 50 % mehr betrug als in Friedenszeiten. Hierin macht sich neben anderen betrieblichen Gründen die außerordentlich nachteilige Folge der schlechten Beschaffenheit der gelieferten Kohle bemerkbar. Die Verwaltung mußte nicht nur die Kohle sehr teuer bezahlen, sie mußte wegen der schlechten Beschaffenheit auch erheblich größere Mengen kaufen, um dieselben Leistungen zu erzielen. Daß dies außerdem auch noch indirekt zu einer weiteren Verteuerung des Betriebs, also zur Steigerung der Selbstkosten führen mußte, soll nur beiläufig erwähnt werden. Für den Mehrverbrauch waren natürlich Eisenbahnwagen für den Transport erforderlich, und die anfallenden Mehrmengen an Schlacken mußten wiederum auf Wagen geladen und abgefahren werden.

Die Kosten für die Bahnunterhaltung, wobei jetzt die Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter mit eingerechnet werden mögen, brachten im Frieden einen Beitrag von 2,21 ₰, das sind rund 17 % der Selbstkosten. Jetzt sind es 15,1 ₰ oder 14 %. Im Jahre 1919 waren sie, durch die Beschaffungsschwierigkeiten mitbedingt, soweit eingeschränkt, daß sie nur 7 % der Selbstkosten ausmachten. Für die Unterhaltung der Fahrzeuge, die Löhne wieder mit eingerechnet, wurden im Jahre 1913 1,18 ₰, also rund 16,5 % der Selbstkosten aufgewendet. Der Betrag ist gestiegen auf 27,3 ₰, was jetzt über 26 % ausmacht.

Die Bestrebungen, die Selbstkosten zu verringern, müssen auf allen Gebieten einsetzen; keines davon darf verschont bleiben, wenn ein zu Buch schlagender Erfolg erreicht werden soll. Den Hauptanteil der Selbstkosten machen, wie oben dargelegt, die Lohnkosten — in weitestem Sinne des Wortes — aus. Wenn nun auch hierbei, in Geldwert ausgedrückt, eine geringere verhältnismäßige Steigerung zu verzeichnen ist, als bei den sächlichen Ausgaben, so ist dies nicht darauf zurückzuführen, daß nun wirtschaftlicher gearbeitet wird als früher, d. h. daß für die Erzielung der Leistungseinheit ein geringerer Arbeitsaufwand vonnöten ist. Das Gegenteil ist der Fall: infolge der starken, über das durch die Einführung des Achtstundentages berechtigte Maß hinausgehenden Vermehrung des Personals ist der Arbeitsaufwand für ein Wagenachskilometer auf mehr als das Doppelte gegen früher gestiegen. Die geringere Steigerung ist vielmehr darauf zurückzuführen, daß die Entlohnung der Angestellten im einzelnen erheblich unter der der allgemeinen Geldentwertung entsprechenden Höhe zurückgeblieben ist. Zunehmender Verkehr, wenn wir für die nächste Zukunft damit rechnen dürfen, würde zwar einen gewissen Ausgleich selbsttätig bringen; kein Einsichtiger wird sich aber der Erkenntnis verschließen können, daß auch die Verwaltung hier eingreifen muß. Es muß erreicht werden, daß der Arbeitsaufwand verringert wird und keinesfalls über das durch die sozialen Vergünstigungen berechtigte Maß hinausgeht.

Die sächlichen Kosten zeigen, wie oben ausgeführt, die größere Steigerung. Und es ist ja auch begreiflich, daß hier, wo die Verwaltung im wesentlichen auf den Bezug ihres Bedarfs von Privaterzeugern angewiesen ist, die allgemeine Preislage am deutlichsten zum Ausdruck kommen muß. Für die Erzeugnisse der Privatindustrie müssen Preise angelegt werden, denen die volle Geldentwertung zugrunde liegt, und die infolgedessen vielfach ganz erheblich über die Verteuerung der Selbstkosten der Eisenbahn hinausgeht.

Mit größtem Nachdruck müssen die Bestrebungen, sparsam zu wirtschaften, durchgeführt werden, und hierbei ist die Verwaltung auf die tatkräftige Mitwirkung jedes einzelnen angewiesen. Dieser Pflicht darf sich kein einziger Bediensteter entziehen. Jeder muß sich, sein dienstliches Tun und Lassen, fortgesetzt aufs eingehendste kontrollieren und jede, selbst die anscheinend geringfügigste Vergeudung unterlassen. Darüber hinaus aber muß jeder Dienststellenleiter, jeder Beamte, dem ein bestimmter Wirkungskreis zugewiesen ist, in dem Leistungen geschaffen werden, sich selbst dauernd die Wirtschaftlichkeit seines engeren Wirkungskreises veranschaulichen; er muß sich Rechenschaft darüber ablegen, welche Kosten sein Betrieb verursacht, und welche Leistungen er als Gegenwert dafür erzeugt. Das Bild, das er hierdurch erhält, wird ihm, namentlich im Vergleich mit anderen gleichartigen Betrieben, zeigen, wo die Mängel seines Betriebes liegen, wo er den Hebel ansetzen muß, um bessere wirtschaftliche Leistungen zu erzielen. Er wende nicht ein, daß bei der großen Eisenbahnverwaltung für kleine Einzelbetriebe derartige Kostenrechnungen nicht möglich seien. Sie *sind* durchführbar und können für viele unserer Betriebe, vom einfachen Umladeschuppen angefangen bis zum großen Rangierbahnhof, als geschlossene Betriebe betrachtet, sehr wohl vorgenommen werden. Es bedarf dazu nur des festen Willens, Klarheit in die einzelnen Betriebsvorgänge hineinzubringen.

Die Kurve des Selbstkostensatzes, deren Anschwellung in einer für die bisherigen Begriffe ganz unerhörten Weise wir zurzeit erleben, wird dereinst auch einen Höhepunkt finden und dann sich wieder in abwärts gehender Richtung bewegen. Das liegt in der Gesetzmäßigkeit, in der sich die wirtschaftlichen Vorgänge abspielen. Und wenn auch ihre bisherige mit ihrem Auf und Nieder dem Spiel der Wellen vergleichbare Entwickelung, durch die Geschehnisse der letzten Jahre aufs tiefste erregt, wie eine Springflut zu einem Wellenberg ungeheurer Mächtigkeit sich aufgetürmt hat, einmal muß auch dieser seinen Höhepunkt erreicht haben und dann allmählich verebben. Und dann werden, auf gründlich geändertem Niveau zwar, und auf lange Zeit hinaus noch durch heftige Wellenbewegungen aufgewühlt, die Verhältnisse wieder einer Zeit ruhigerer Entwickelung entgegengehen. Unsere Aufgabe aber bleibt es, dem weiteren Anschwellen des Wellenberges entgegenzuarbeiten, den Wendepunkt zum Besseren so frühzeitig wie nur möglich herbeizuführen und das Maß der Besserung tatkräftigst zu beeinflussen, und das ist eine Aufgabe, der kein Eisenbahnbediensteter seine Mithilfe versagen darf.

Die Elektrisierung der österreichischen Staatsbahnen.

Der Direktor des Elektrisierungsamtes der österreichischen Staatsbahnen, Ministerialrat Ing. Paul Dittes hat vor kurzem im österreichischen Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag über den Fortgang der Arbeiten zur Elektrisierung der österreichischen Staatsbahnen gehalten und dabei eingehend darüber berichtet, was seit März 1920 auf dem Gebiete der Bahnelektrisierung und im Ausbau der Wasserkräfte für Bahnbetriebszwecke geleistet worden ist. Wir entnehmen den Ausführungen folgendes:

Im März 1920 hat der Kabinettsrat ein auf Grund von eingehenden Beratungen zwischen dem damaligen Staatssekretär für Verkehrswesen, Paul, dem Präsidenten des Wasserkrafts- und Elektrizitätswirtschaftsamtes Dr. Ellenbogen und Ministerialrat Ing. Dittes aufgestelltes Elektrisierungsprogramm genehmigt und das Staatsamt für Verkehrswesen beauftragt, ein Investitionsgesetz auszuarbeiten. Der Gesetzentwurf, betreffend die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Staatsbahnen der Republik Österreich wurde in der Nationalversammlung vom Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Pesta begründet (vgl. Nr. 60/1920 d. Ztg.) und am 23. Juli 1920 mit dem Beschluß der Nationalversammlung zum Gesetz erhoben. Dieses Gesetz, das dem ganzen Elektrisierungswerk erst die notwendige wirtschaftliche Grundlage gegeben hat, sieht — wie bekannt — ein zunächst auf fünf Jahre aufgestelltes Elektrisierungsprogramm für die Strecken Innsbruck-Bregenz-Reichsgrenze einschließlich der Nebenlinien in Vorarlberg, Salzburg-Schwarzach-St. Veit und Schwarzach-St. Veit - Wörgl, Schwarzach - St. Veit - Spittal - Millstättersee und schließlich Stainach-Irdning - Attnang-Puchheim vor. Was die Beschaffenheit der für den Betrieb dieser Linien erforderlichen elektrischen Kraft betrifft, so sollen — neben dem Bezug elektrischen Stromes aus fremden Kraftwerken — vorerst bahneigene Werke am Spullersee bei Danöfen, im Stubachtale und an der Mallnitz bei Obervellach errichtet und das Bahnkraftwerk am Rutzbache ausgestaltet werden. Das Gesetz enthält weiter die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel und die Ermächtigung zur Aufbringung der Gelderfordernisse, wofür vornehmlich langfristige Anleihen — insbesondere unter Heranziehung ausländischen Kapitals — vorgesehen sind. Im Gesetz ist auch die Möglichkeit der Elektrisierung der „Péagestrecke“ der Südbahn Spittal-Millstättersee-Villach gesichert und überdies verfügt, daß die Vorarbeiten für die Elektrisierung der Strecke Wien-Salzburg in Angriff zu nehmen sind.

Die im Gesetz angegebenen Strecken sind fast durchwegs Gebirgsbahnen mit großen Steigungen, zahlreichen Tunnels und vergleichsweise großen Verkehrsleistungen; es sind daher alle Voraussetzungen für die Zweckmäßigkeit der Elektrisierung gegeben. Überdies liegen die Verhältnisse für die Kraftbeschaffung günstig, da die Staatsbahnverwaltung sich in Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Kärnten geeignete Wasserkräfte sichern konnte, an deren Ausbau rasch geschritten werden kann. Zur Zeit der Einbringung der Gesetzesvorlage war die Frage des Ausbaues der Wasserkräfte der Donau und der Enns und damit auch die Frage der Kraftversorgung der Strecke Wien-Linz noch ungelöst, und es ist auch bis heute eine vollkommene Klärung noch nicht erfolgt. Auch dieser Umstand spricht dafür, daß es richtig war, mit dem Ausbau der Wasserkräfte und der Bahnelektrisierung im Westen zu beginnen. Es ist zu hoffen, daß noch während der Durchführung des ersten Elektrisierungsprogramms die Enns- und die Donaufrage gelöst werden und damit auch die spätere Elektrisierung der Hauptstrecke Wien-Linz-Salzburg ermöglicht wird.

Für das Bahnnetz westlich von Innsbruck sind die durch eine 55 000 Volt-Übertragungsleitung elektrisch zu kuppelnden Kraftwerke am Spullersee und am Rutzbache bestimmt, die zusammen rund 64 Millionen Kilowatt im Jahr abgeben können. Damit ist der Kraftbedarf dieser Strecken, der nach der Verkehrsstärke des Jahres 1913 rund 43 Millionen Kilowatt beträgt, bis auf weiteres vollkommen gedeckt. Das Rutzbachwerk wird durch Erweiterung des Wasserschlosses, Legung eines zweiten Rohrstranges und Aufstellung eines Maschinensatzes für 8000 PS erweitert. Die Arbeiten sind voll im Zuge; ein namhafter Teil der Erdbewegung ist durchgeführt, die Rohrstützpfeiler hergestellt, Druckrohrleitung, Turbine, Wechselstromgenerator und Schaltanlage in den Fabriken in Arbeit.

Die Bauarbeiten am Spullerseewerk — einem Spitzendeckungswerk für eine Gesamtleistung von 48 000 PS, wovon vorerst 24 000 PS ausgeführt werden — sind im letzten Jahr rüstig fortgeschritten. Die zur Beförderung der Baustoffe von der Station Danöfen zum Spullersee errichtete elektrisch betriebene Seilschwebebahn, die einen Höhenunterschied von rund 750 m überwindet und bei achtstündigem Tagesbetrieb 32 000 kg befördern kann, ist fertiggestellt. Desgleichen der elektrische Schrägaufzug zur Verbindung der Station Danöfen mit dem Wasserschlosse auf der Grafenspitze, der ebenfalls rund 735 m Höhenunterschied überwindet. Weiter ist der zwischen der Station Danöfen und dem Talboden erbaute Bremsberg fertig. Im Tale sind bereits zwei der zukünftigen Wohnhäuser des Bedienungspersonals unter Dach.

Die Absenkung des Spullersees, die zur Durchführung der Arbeiten an der Staumauer und am Hauptzulaufstollen notwendig war, ist durchgeführt. Die Entleerung des Sees währte vom Mai bis Dezember 1920, und es beträgt die erreichte Absenkungstiefe 10,5 m. Am Hauptstollen zwischen Wasserschloß und Spullersee wurden die Arbeiten im Oktober 1920 auch von der Seeseite begonnen, und es ist der Stollen bereits über 100 m vorgetrieben.

Die umfangreichen Vorarbeiten für die Sprengungen erforderten die Errichtung einer Kompressorenanlage am Spullersee; die elektrische Kraft für die Seilbahn, den Schrägaufzug, die Kompressorenanlage und die sonstigen Hilfsbetriebe wird den Gebrauchsorten mittels Hochspannungsleitung vom Kraftwerk der Montafonerbahn zugeführt und dortselbst in Transformatorenanlagen auf die Gebrauchsspannung herabgesetzt. Ein anschauliches Bild der zu bewältigenden Schwierigkeiten gibt die Tatsache, daß bei diesem Hochgebirgsbau rund 1½ Millionen Kilogramm Lasten durch Träger befördert werden mußten, wobei der durchschnittliche Höhenunterschied 600 m beträgt.

Das Jahr 1920 war hinsichtlich der Witterungsverhältnisse den Bauarbeiten wenig günstig; der Winter 1919/20 schneereich, Frühjahr und Sommer 1920 außerordentlich regenreich. Erst Ende September 1920 begann eine für die Bauarbeiten günstige, längere Trockenperiode. Der Bau der Fahrleitungsanlagen wurde vergangenes Jahr vor allem auf der Strecke Innsbruck-Telfs und im Arlbergtunnel sehr gefördert. In der Station Innsbruck-Westbahnhof sind alle Gittermaste aufgestellt, ein Teil der Ausleger und Tragjoche bereits montiert. Auf der Strecke Innsbruck-Telfs sind die Holzmastfundamente fertiggestellt, auf der Arlbergrampe wurde die Aufstellung der eisernen Maste, mit der schon im Vorjahre begonnen wurde, fortgesetzt.

Die Ausrüstung der zahlreichen Tunnels bildet einen schwierigen Teil des Fahrleitungsbaues, dies umsomehr, als die Profile durchweg sehr knapp sind. Für die Arbeiten im Arlbergtunnel wurde ein Bauzug zusammengestellt, der aus einem Dienstwagen, drei Gerüstwagen, einem Personenwagen und dem Maschinenwagen, der die Bohranlage enthält, besteht. Die in den Tunneln verwendeten Eisenteile werden zum Schutze gegen das Rosten mit einem metallischen Überzug aus Zink mit einer darüberliegenden Bleischicht versehen; die Metallisierung erfolgt nach dem Schoopschen Metallspritzverfahren.

Ein mit der Einführung des elektrischen Betriebes aufgerolltes schwieriges Problem bildet die Vermeidung oder Behebung störender Beeinflussungen der Schwachstromanlagen; dieser Frage mußte mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der längs der Hauptverkehrsadern verlaufenden Telegraphen- und Telephonleitungen besonderes Augenmerk zugewendet werden. Das eingehende Studium dieser Frage durch die beteiligten Stellen der Staatseisenbahn- und Staatstelegraphenverwaltung hat folgende Lösung als die technisch und wirtschaftlich zweckmäßigste erkennen lassen. Die dem Fernverkehr dienenden Staatstelegraphenleitungen werden möglichst weit aus dem Störungsbereiche wegverlegt; sie verlaufen zunächst im Inntal in großer Entfernung von der Bahn und werden sodann durch das Lechtal und über den Schröcken ins Tal der Bregenzer Ache geführt und erreichen so Bregenz. Auf derselben Trasse wird eine Telephonleitung für den direkten Schweizer Verkehr geführt. Die übrigen Staatstelephonleitungen verbleiben auf der alten Trasse. Die Staatstelegraphenleitungen für den Verkehr der an der Bahn gelegenen Ortschaften werden vom Bahnkörper auf die Straße verlegt. Die Bahntelegraphenleitungen werden auf die Staatstelegraphengestänge übertragen. An einzelnen Streckenteilen, insbesondere im Bereiche der Stadt Innsbruck werden Kabel verlegt. Desgleichen werden die Bahntelephon- und Bahnbetriebs-

dienstleitungen in Kabel verlegt werden. Es steht zu erwarten, daß durch diese Lösung Beeinträchtigungen des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs vermieden werden.

Die Bauarbeiten beim Stubachwerke und beim Kraftwerk an der Mallnitz — welche Werke für die Kraftversorgung der Strecken Salzburg - Schwarzach - St. Veit-Wörgl, Schwarzach-St. Veit-Spittal-Millstättersee - Villach dienen — erstreckten sich im abgelaufenen Jahre vornehmlich auf die erforderlichen umfangreichen Einzelaufnahmen, die Herstellung von Materialplätzen, Unterkunftsbaracken und Zufahrtsstraßen, sowie auf die Gewinnung von Bauholz usw. Im kommenden Frühjahr ist bei beiden Werken eine lebhafte Bautätigkeit zu erwarten. Auch diese beiden Werke werden durch eine 55 000 Volt-Übertragungsleitung elektrisch gekuppelt und speisen 8 Unterwerke. Für die Kraftversorgung dieses Netzteiles, insbesondere der Teilstrecke Saalfelden - Wörgl kommt auch das von der Stadt Innsbruck im Einvernehmen mit der Staatsbahnverwaltung geplante Achenseewerk in Betracht; die Vorarbeiten sind so weit gediehen, daß mit einer baldigen Inangriffnahme dieses Werkes gerechnet werden kann.

Das Baujahr 1920 war durch einen außergewöhnlichen Preisanstieg der Baustoffe und Löhne gekennzeichnet; es waren z. B. die Preise von Rundholz zu Ende 1920 gegenüber 1914 um etwa 4000 %, die Stundenlöhne beim Spullerseewerksbau gegenüber 1914 ungefähr auf das 37fache gestiegen.

An elektrischen Triebfahrzeugen sind bisher insgesamt 27 Lokomotiven im Bau, die sich verteilen auf schwere Gebirgsschnellzuglokomotiven mit der Achsfolge 1 C + C 1 für die Arlbergstrecke, leichtere Personenzuglokomotiven mit der Achsfolge 1 C 1, die zur Beförderung leichterer Schnellzüge, von Personenzügen und Güterzügen auf Strecken mit wechselnden Neigungsverhältnissen bestimmt sind, und endlich Güterzuglokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen zur Beförderung schwerer Güterzüge auf Gebirgs- und Mittelgebirgsstrecken. Für die Verbesserung des Nahverkehres im Bereiche größerer Städte ist — wie bekannt — die Inbetriebnahme von Akkumulatoren-Triebwagenzügen in Aussicht genommen, wobei die Ladeenergie aus Wasserkraftwerken bezogen werden soll. Der erste dieser Triebwagenzüge ist vor kurzem in der Staatsbahnwerkstätte St. Pölten fertiggestellt und auf der Strecke St. Pölten-Traismauer erprobt worden. Er wird nunmehr auf der Strecke Salzburg-Hallein in Verkehr gesetzt werden. Ein zweiter Zug für diese Strecke geht der Vollendung entgegen. Zwei andere Triebwagenzüge sind für die Strecke Linz-Wels bestimmt. Wenn auch diese Fahrzeuge nur als bescheidene Vorläufer der Bahnelektrisierung aufgefaßt werden können, so schaffen sie doch eine kleine Verkehrsverbesserung, und es wird jeder Zug im Jahr rund 1200 t Kohle ersparen, was heute rund 3½ Millionen Kronen im Jahr ausmacht.

Die Ausführungen des Vortragenden zeigten, daß das letzte Jahr für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den österreichischen Staatsbahnen nicht ungenutzt verstrichen ist, ja, daß der erzielte Baufortschritt, der an der Ungunst der Verhältnisse gemessen, durchaus befriedigend genannt werden kann. Was geleistet wurde, ist das Ergebnis des Zusammenwirkens aller bei der Elektrisierung der Bahnen unmittelbar oder mittelbar Tätigen und läßt erwarten, daß auch die weiteren Arbeiten befriedigend fortschreiten werden.

Das Bildungs- und Unterrichtswesen der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen.

Vom Bahnverwalter **Josef Popper** im Reichsverkehrsministerium in Berlin.

In der richtigen Erkenntnis, daß unser Volk durch den unglücklichen Ausgang des Krieges auf die wirtschaftlichste Verwendung des Restes seiner Kräfte angewiesen ist, erstreben die Eisenbahnverwaltungen eine bis zur Grenze des Möglichen gesteigerte Kräfteentfaltung. Um der zur Erreichung dieses Zieles unerläßlichen Bedingung einer gediegenen Aus- und Fortbildung des Personals zu genügen, wird es nötig sein, hierin Veraltetes zu erneuern, während des Krieges entstandene Lücken auszufüllen und allmählich die durch den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich notwendige Einheitlichkeit des Bildungsganges in die Wege zu leiten; letzteres nicht etwa in dem Sinne, die bislang bei den einzelnen Zweigstellen bestehenden Bildungsmaßnahmen samt und sonders außer Kurs zu setzen, sondern im Gegenteil alles, was sich bewährte und lebenskräftig erhielt, bereitwillig und sogar dankbarst zu verwerten. Zu der hierzu nötigen Auslese dürfte es ein vorteilhafter Behelf sein, kurze Zusammenstellungen über die Unterrichtseinrichtungen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Verfügung zu haben. Für Preußen-Hessen ist eine solche Zusammenstellung bereits vorhanden. Sie stammt aus der Feder des Ministerialrates im Reichsverkehrsministerium, Geheimen Baurates Dr.-Ing. Schwarze und ist im Taschenbuche 1920/21 für das Reichsverkehrswesen (Verlag für Politik und Wirtschaft G. m. b. H., Berlin W 35) veröffentlicht. Eine kurz gehaltene Aufzählung und Gegenüberstellung der bei den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen vorhandenen Unterrichtseinrichtungen soll der Zweck der folgenden Ausführungen sein.

1. Unterrichtskurse. Für die Anwärter des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes sind in Bayern und Württemberg sogenannte „Unterrichtskurse“ und in Baden die „Eisenbahnschule“ eingerichtet. Entsprechend den preußischen Eisenbahnverwaltungen bezwecken sie die Vorbereitung für die Fachprüfung erster Klasse. Ihr Lehrplan deckt sich im wesentlichen mit dem in Preußen-Hessen, d. h. der Unterricht erstreckt sich auf allgemeine Verwaltung, Rechnungswesen, Betriebs- und Verkehrsdienst und technische Einrichtungen; in Württemberg und Baden außerdem auch auf Eisenbahngeographie und Französisch. Den Unterricht erteilen Beamte des mittleren und höheren Eisenbahndienstes.

Die Unterrichtskurse in Bayern bestehen seit 1919. (Ministerialentschließung vom 7. März 1919 2/Plm.) Dauer des Kurses 8—12 Wochen. Zulassung erfolgt gegenwärtig im 18. Ausbildungsmonat.

Die Unterrichtskurse in Württemberg zerfallen in zwei Hauptteile:

1. den Eisenbahnassistentenkursus (eingerichtet mit Ministerialerlaß vom 20. Dezember 1902) und
2. den Eisenbahnsekretärkursus (eingerichtet mit Ministerialerlaß vom 17. April 1884).

Der Anwärter für den mittleren Dienst besucht nach mindestens dreijähriger Ausbildung zuerst den Assistentenkursus und sodann den nach etwa 3 Monaten sich anschließenden Sekretärkursus (Ergänzungskursus), in dessen Lehrplan als weitere Fächer Staats-, Verwaltungs-, Beamten- und bürgerliches Recht aufgenommen sind. Dauer des Assistenkursus durchschnittlich 12 Wochen, des Ergänzungskursus durchschnittlich 8 Wochen.

Die Eisenbahnschule in Baden besteht seit 1908. (Verordnung vom 9. Mai 1908.) Die Zeit des Beginns und der Beendigung jedes Kursus wird von der Generaldirektion bekanntgegeben. Zulassung erfolgt nach erfolgreichem Besuche von 6 Klassen einer Mittelschule frühestens nach zweijähriger und nach erfolgreichem Besuche von 9 Klassen einer Mittelschule frühestens nach einjähriger Ausbildungszeit.

Unterricht wird in Bayern am Sitze jeder Eisenbahndirektion, in Württemberg und Baden ausschließlich nur am Sitze der Eisenbahngeneraldirektion erteilt. In Baden ruht der Unterricht seit 1913, da Anwärter nicht vorhanden sind.

2. Dienstunterweisungen an das im äußeren Dienste verwendete Eisenbahnpersonal. Von einigen unwesentlichen Abweichungen abgesehen, sind Form, Inhalt und Umfang dieser Dienstunterweisungen in Bayern, Württemberg und Baden einander gleich. Die Unterweisung des gesamten, im äußeren Dienste verwendeten Personals obliegt in erster Linie dem Vorstande, auf großen Stationen einem vom Vorstande aufgestellten Vertreter. Besondere Sorgfalt ist dem in „Ausbildung“ begriffenen Personal zuzuwenden. Der Lehrstoff bestimmt sich im allgemeinen nach den Gegenständen, deren Kenntnis in der Prüfungsordnung für die verschiedenen Beamtenklassen vorgeschrieben ist. Die einschlägigen Bestimmungen sind enthalten:

- für Bayern im Verkehrsministerialblatt Nr. 66 vom 18. November 1909,
- für Württemberg im Amtsblatt Nr. 44 vom 30. März 1912 und in den „Vorschriften für die Ausbildung der Kandidaten des Sekretär- und des Assistentendienstes“ vom Jahre 1914,
- für Baden im Nachrichtenblatt der Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe Nr. 87 vom 20. Juli 1920.

Als einer besonderen Einrichtung bedient sich die bayerische Eisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1911 auch des Wanderlehrers. Bei den einzelnen Direktionen sind hierfür zwei bis drei Beamte des mittleren Betriebs- und Verwaltungsdienstes aufgestellt, die sich mit der Unterrichtserteilung an das Personal des Gesamt- und Lokalbahndienstes im ganzen Direktionsbezirke in weitgehendem Maße zu be-

fassen haben. In ihrer Arbeitseinteilung ist ihnen volle Bewegungsfreiheit eingeräumt.

Um den Arbeitern und unteren Beamten noch besondere Gelegenheit zur Fortbildung und Vorbereitung auf die Anstellungsprüfung zu geben, hält die Eisenbahndirektion München seit 1919 eigene regelmäßige Unterrichtskurse ab, die sich beim Personal großer Beliebtheit erfreuen und daher voraussichtlich auch in den kommenden Jahren stattfinden werden.

3. Werkschulen. Zufolge ministerieller Entschließung vom 22. Juli 1920 sind von der bayerischen Eisenbahnverwaltung bei allen Betriebswerkstätten Fachschulkurse für Anwärter zum Lokomotivführer eingerichtet, die der Abteilung II der preußischen Werkschulen entsprechen und sich mit ihrem Lehrplan an diese anlehnen. Der erste Kursus findet gegenwärtig statt, dauert 6 Monate und erstreckt sich auf Deutsch, technisches und bürgerliches Rechnen, Naturkunde und Darstellungslehre. Der Unterricht wird größtenteils von geeigneten Beamten der Eisenbahnverwaltung erteilt. Schulgeld haben die Teilnehmer, im Gegensatz zu Preußen-Hessen, nicht zu entrichten. Im Bezirk der Eisenbahndirektion München ist ihnen außerdem Gelegenheit geboten, die seit 1919 für das Personal der Starkstromabteilung eingeführten Kurse über Elektrotechnik zu besuchen.

In Württemberg wurde mit Entschließung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen vom 13. November 1907 in Eßlingen ein Vorbereitungs- und Fortbildungsunterricht für das Lokomotivpersonal eingeführt. Zum Vorbereitungsunterrichte werden die Heizeranwärter etwa ein Jahr nach ihrer Aufnahme in den Dienst einberufen. Der einzelne Kurs dauert drei Wochen und erstreckt sich neben Elementarfächern auf Naturkunde und allgemeine Maschinenlehre. Der Fortbildungsunterricht soll die erworbenen Kenntnisse befestigen und dem Personal neue Einrichtungen und Vorschriften erläutern. An ihm hat das gesamte Lokomotivpersonal teilzunehmen.

In Baden ist ein Unterrichtskursus eingerichtet, den jeder Hilfsheizer durchzumachen hat, der die Anstellung als Lokomotivheizer und die spätere Beförderung zum Lokomotivführer anstrebt. Voraussetzung für die Zulassung ist eine mindestens halbjährige Beschäftigung als Schlosser in einer badischen Eisenbahnwerkstätte und einjährige ständige Verwendung als Hilfsheizer im Fahrdienste. Der Unterrichtskursus wird bei der Verwaltung der Hauptwerkstätte in Karlsruhe abgehalten und dauert etwa elf Wochen. Er erstreckt sich auf die den Dienst des Lokomotivpersonals berührenden oder ihm nahestehenden Gegenstände der Mathematik, der Mechanik und der einschlägigen Grundlehren der Physik und Chemie und auf den Bau und die Wirkungsweise der Lokomotiven.

Neben diesen Kursen halten die bayerische, württembergische und badische Eisenbahnverwaltung bei den einzelnen Werkstätten „Dienstunterweisungen" an die Lokomotivführer, Heizer und die im Lokomotivdienste beschäftigten Hilfsbeamten ab.

Es ist nicht zu verkennen, daß die in immerhin reicher Zahl vorhandenen Bildungsmaßnahmen während des Krieges in ihrer Auswirkung gehemmt waren, wodurch ein schwer empfundener Tiefstand in den Dienstkenntnissen des Personals eintrat. Um so begrüßenswerter ist es nun, daß man allen Ernstes darangeht, hier nachzuholen, was Jahre versäumten. Dabei wird man zweckmäßig bedacht sein, die „Form" der Unterrichtserteilung der Eigenart des Dienstes günstiger anzupassen, und hier wird wohl „der Wanderlehrer der kommende Mann" sein; gleichzeitig wird man auch den „Inhalt" der Lehrvorträge den Anforderungen einer neuen Zeit entsprechend ergänzen und beispielsweise Fächer wie das Betriebsrätegesetz und den Lohntarif wegen ihres tiefeinschneidenden Einflusses auf unser Wirtschaftsleben in den Lehrplan ebenfalls aufnehmen. In ihrem Bemühen nach Vervollkommnung des Unterrichts- und Bildungswesens begegnen die Eisenbahnverwaltungen erfreulicherweise dem vollen Verständnis des Personals, in dessen Kreisen sich beachtenswerte Ansätze zur Vermehrung seiner Berufskenntnisse schon wiederholt bemerkbar machten, das insbesondere durch den Mund seiner Organisationen und Verbände mit Wünschen und Anträgen auch in dieser Hinsicht gern hervortritt und sich daher bei der künftigen Ausgestaltung des Unterrichts zu wertvoller Mitarbeit bereitfinden wird.

Zwei Jahre Staatsbetrieb der amerikanischen Eisenbahnen.

Nach einem Staatsbetrieb von 26 Monaten Dauer sind die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Ende Februar 1920 den Eisenbahngesellschaften wieder zur eigenen Verfügung überwiesen worden. Das Ergebnis des Staatsbetriebes, das auch zur Erörterung der Verstaatlichung der Eisenbahnen geführt hat, kann in wirtschaftlicher Beziehung nicht als günstig bezeichnet werden. Hierfür kann allerdings die vom Staate eingesetzte Verwaltung der Eisenbahnen nicht allein verantwortlich gemacht werden, vielmehr haben Maßnahmen, die die Regierung getroffen oder auch unterlassen hat, viel zu diesem Ergebnis beigetragen. Das allgemeine Urteil über den Staatsbetrieb der Eisenbahnen würde günstiger sein, wenn seine Anhänger nicht so große Erwartungen daran geknüpft und behauptet hätten, die Zusammenfassung eines Netzes von rd. 400 000 km Länge könne alle Schwierigkeiten des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs beseitigen. Gegen Ende der Zeit, in der die Eisenbahnen vom Staate betrieben wurden, regte sich allenthalben der Wunsch nach Wiederherstellung des Vorkriegszustandes; fast nur die Eisenbahngewerkschaften waren anderer Ansicht.

Man hatte vom Staatsbetriebe große Ersparnisse erwartet, sah sich aber in dieser Hoffnung getäuscht. Soweit sie z. B. durch Verminderung der Zahl der hochbesoldeten Leiter des Dienstes der Eisenbahngesellschaften erzielt werden konnten, wurden sie durch die Gehälter der mit der Leitung des Bundesbetriebes der Eisenbahnen betrauten Beamten wieder aufgezehrt.

Für die Betriebsjahre 1918 und 1919 gibt der zweite Generaldirektor der Eisenbahnen, Hines, der Nachfolger von Mac Adoo, dem Schwiegersohn Wilsons, die Fehlbeträge in einem Bericht zu 245 und 349,2 Millionen Dollar an. In beiden Jahren zusammen hatten die Einnahmen 10 110, die Ausgaben 8437 Millionen Dollar betragen, so daß nach Abzug von Steuern und Abgaben ein Reinertrag von 1205 Millionen verbleibt. Hierin ist jedenfalls die Verzinsung des Anlagekapitals nicht enthalten, und die hierfür nötigen Ausgaben haben den Fehlbetrag herbeigeführt. Gegenüber den Betriebsjahren 1916 und 1917 hatten die Einnahmen in den Jahren 1918 und 1919 um 31 %, die Ausgaben aber um 61 % zugenommen, so daß der Betriebsüberschuß um 68 % zurückgegangen war.

Die Bundesverwaltung der Eisenbahnen verteidigt sich mit dem Einwand, daß, wenn die Erhöhung der Tarife statt im Juni 1918 schon am 1. Januar eingeführt worden wäre, der Fehlbetrag der zwei Betriebsjahre unter Berücksichtigung der 900 Millionen Dollar, die als jährliche Entschädigung an die Eisenbahngesellschaften gezahlt wurden, nur etwa 104 Millionen betragen hätte. Dem widerspricht die Stellungnahme von Mac Adoo, der im Juni 1919 im Senat behauptet hatte, daß er bei den damals gültigen Tarifen einen Überschuß von 100 Millionen erwarte. Außerdem wäre es gar nicht möglich gewesen, die Tariferhöhungen eher einzuführen, weil sie eine Folge der höheren Löhne und Gehälter waren, deren Erhöhung also nicht vorauseilen konnte. Der Fehlbetrag ist vielmehr eine Folge falscher Beurteilung der Lage durch die Bundes-Eisenbahnverwaltung, die die Zunahme der Ausgaben unterschätzt und demgemäß die Tariferhöhungen nicht genügend hoch angesetzt hat. Selbst eine frühere Einführung der höheren Tarife hätte aber den Fehlbetrag des Jahres 1919 nicht zu verhindern vermocht und hätte auch keinen Einfluß auf die Lage der Eisenbahngesellschaften nach der Rücküberweisung der Eisenbahnen an sie gehabt, welche Lage sich dadurch kennzeichnet, daß die Gesellschaften die Betriebsausgaben nicht ohne eine nochmalige Erhöhung der Tarife decken können. Das Bundesverkehrsamt würdigt allerdings die Verhältnisse richtig und erwägt daher eine neue Erhöhung der Tarife im Mittel um 28 %.

Der Verkehr hatte sich in den zwei Jahren des Staatsbetriebes in unerwarteter Weise entwickelt. Im Jahre 1919 hatten die vom Bunde geleiteten Eisenbahnen etwas über 641, im Jahre vorher etwas über 703 Milliarden Tonnenkilometer geleistet, was gegenüber den Jahren 1916 und 1917 zusammen eine Zunahme um 26 Milliarden oder um 2 % im Güterverkehr bedeutet. Die Zahl der beförderten Reisenden hatte aber in den Jahren 1916: 34 497, 1917: 39 361, 1918: 42 498 und 1919: 46 203 Millionen betragen, was in den zwei Jahren 1918 und 1919 gegenüber 1916 und 1917 eine Steigerung um 20 % ausmacht. Die Zunahme des Güterverkehrs um 2 % und des Personenverkehrs um 20 % hatte eine Steigerung der Betriebsausgaben um 61 % zur Folge, im Zusammenhang mit dem erwähnten Rückgang der Einnahmen um 31 %, wieder einmal ein Beweis dafür, wenn es eines solchen noch bedürfte, daß der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle der Eisenbahnen ist und der Personenverkehr ihnen nichts einbringt.

Was die zwei Monate Januar und Februar 1920 anbelangt,

um die der Bundesbetrieb die Dauer von zwei Jahren noch überschritten hat, so haben sich bei ihnen die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen etwas günstiger entwickelt. Es kam kein Streik vor, das Wetter war das gewöhnliche. Der Verkehr übertraf die betreffenden Zahlen der gleichen Monate früherer Jahre erheblich. Gegenüber Januar-Februar 1917, dem letzten Jahre des Privatbetriebes, betrug die Zunahme im Güterverkehr 10 %. Dies hatte eine Steigerung der Einnahmen um 42 % zur Folge, der aber eine Erhöhung der Ausgaben um 96 % gegenüberstand, so daß der Betriebsüberschuß um 99 % zurückging, also fast ganz verschwand. Eine Einnahme von 838 Millionen Dollar ergab also nur einen Überschuß von etwas mehr als einer Million, was kaum 1 % der den Eisenbahngesellschaften gewährleisteten Einnahmen von 105 Millionen für die zwei Monate bedeutet. Damit erreicht der gesamte Fehlbetrag des Staatsbetriebes in 26 Monaten eine Höhe von rd. 700 Millionen Dollar. Hierzu kommen aber noch die Zinsen für die Kosten der Neuanlagen, die in dieser Zeit aufgewendet worden sind, sowie für Unterhaltungsarbeiten, die bis nach Wiederkehr von Friedensverhältnissen aufgehoben worden sind, und die besondere Entschädigung, die den Eisenbahngesellschaften nach den mit ihnen getroffenen Abmachungen für die erhöhte Abnutzung ihrer Anlagen während des Krieges zusteht. Mit Rücksicht auf die hierfür noch zu machenden Aufwendungen aus der Staatskasse mag es also richtig gewesen sein, wenn bei Gelegenheit einer Forderung von 300 000 000 Dollar für die Leitung des Staatsbetriebes der Berichterstatter im Abgeordnetenhause den Fehlbetrag des Staatsbetriebes auf 904 Millionen bezifferte.

Der Mangel an Baustoffen und an Arbeitskräften hatte im ersten Jahre des Staatsbetriebes die Folge gehabt, daß die Ausgaben, die dem Anlagekapital zur Last fielen, auf diejenigen Aufwendungen beschränkt wurden, die der Kriegszustand unbedingt erforderte. Noch zurückhaltender war man mit diesen Ausgaben im folgenden Jahre, teilweise jedenfalls, weil die Knappheit noch größer wurde, teilweise auch deshalb, weil man den Zeitpunkt herannahen sah, wo die Eisenbahnen den Gesellschaften wieder überwiesen würden, und daher nicht Ausgaben auf Staatskosten übernehmen wollte, die man auf die Gesellschaften abwälzen konnte. Infolgedessen wurden z. B. keine neuen Betriebsmittel bestellt. Was diese anbelangt, so hatte die Knappheit an Wagen, die jeden Herbst bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten auftrat, Anlaß zu der Forderung einer Verstaatlichung der Eisenbahnen gegeben; die Erfahrungen, die mit dem Staatsbetrieb gemacht worden sind, haben aber diejenigen Kreise, die diesen Grund für die Verstaatlichung geltend machten, eines besseren belehrt. Die Bundes-Eisenbahnverwaltung hat in den zwei Jahren 1918 und 1919 100 000 Güterwagen und 2000 Lokomotiven beschafft, das sind weniger als die Eisenbahngesellschaften sonst in einem Jahre anzuschaffen pflegten. Nun hat allerdings die Zusammenfassung der Eisenbahnen des ganzen Landes in einer Hand, die Überwachung der Wagenverteilung und verschiedene Maßnahmen, die nur von einer gemeinschaftlichen Leitung aller Eisenbahnen durchgeführt werden konnten, eine bessere Ausnutzung des Betriebsmittelparkes als unter der Herrschaft der Eisenbahngesellschaften zur Folge gehabt, so daß Ende Januar 1920, also kurz vor Rücküberweisung der Eisenbahnen an die Gesellschaften, die Zahl der fehlenden Wagen nur auf 80 000 beziffert wurde. Die Zahl der beladenen Wagen, die nicht befördert werden konnten, betrug nur 117 000 gegenüber 150 000 zur Zeit des Gesellschaftsbetriebes, wo die Anhänger des Staatsbahngedankens mit dieser Zahl den Zusammenbruch der Eisenbahnen zu beweisen suchten. In beiden Jahren des Staatsbetriebes ist nicht ein Personenwagen beschafft worden.

Mit den Verhältnissen der Arbeiter befaßt sich Railway Gazette, nach der die gegenwärtigen Darlegungen wiedergegeben werden, nur flüchtig, obgleich sie sagt, man könnte darüber Bände schreiben. Alle die Zuwendungen, die die Regierung den Eisenbahnarbeitern hat zukommen lassen, haben die Erregung unter diesen nicht zu beseitigen vermocht, ja sie sogar noch erhöht, und die Lage ist in dieser Beziehung sicher nicht besser als 1917. Mac Adoo hatte sich gerühmt, daß er im Januar 1919 allen Grund zur Beunruhigung unter den Eisenbahnarbeitern beseitigt hätte. Er scheint aber auch in dieser Beziehung entweder die wahre Lage nicht erkannt oder sie falsch geschildert zu haben. Denn es wurden auch im Jahre 1919 wiederholte Lohnzulagen nötig, und es sind 33 Streiks bei den Eisenbahnen zu verzeichnen. Die höheren Angestellten der Eisenbahnen haben auch unter der Staatsleitung stark gelitten, und die Folgen davon werden sich noch lange Zeit unliebsam bemerkbar machen.

Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen ist also nach der Rücküberweisung des Betriebes an die Gesellschaften durchaus nicht günstig, weit ungünstiger als zu dem Zeitpunkt, da er vom Staate übernommen wurde, und das Bundesverkehrsamt wird, gestützt auf die Befugnisse, die ihm das neue, die Rücküberweisung der Eisenbahnen an ihre Eigentümer anordnende Gesetz verleiht, Hand in Hand mit den Gesellschaften angestrengt arbeiten müssen, um den früheren Zustand wieder herzustellen.

W e r n e k k e.

Einfluß der Eisenbahnen auf Laubenkolonien, Schrebergärten und Gartensiedlungen.

Vom Regierungsrat **Leopold Stockert**, Wien.

Solange größere Städte noch von Wällen umgeben waren, war die Bevölkerung gezwungen, sich außerhalb dieser Wälle zu ergehen, wenn sie ins Grüne gelangen wollte. Hausgärten gab es wohl auch innerhalb der Stadtmauern, aber nur der hohe Adel konnte sich große Gärten oder Parks leisten. Die Wälle fielen, und das Glacis wurde in der Regel für städtische Parkanlagen oder sogenannte Ringstraßen verwendet. Nun gab es auch für die Minderbemittelten die Möglichkeit, bessere Luft zu genießen. Erst die Sportspiele verlangten größere Plätze, die aber nicht mehr oder selten im Bannkreise der Städte lagen. Das Verlangen nach frischer Luft stieg, und schon vor Kriegsbeginn begann man in Deutschland mit den Laubenkolonien, die in Österreich als Schrebergärten Nachahmung fanden. Unabhängig von diesen hatten die Bahnbediensteten längst ihre Gärtchen bei Wächterhäusern und Stationen, und wenn bei einer Versetzung in die größere Stadt das Gärtchen verlorenging, trachtete man, auch dort ein solches zu pachten. Es dürfte wenig Berufe geben, bei denen die Blumenliebhaberei in ähnlicher Weise Verbreitung fand wie bei den Eisenbahnern.

So war es fast natürlich, daß bei Kriegsausbruch in Deutschland und Österreich besonders das Eisenbahnpersonal allenthalben an die Ausnutzung jedes grünen Fleckchens ging, und die Eisenbahnverwaltungen förderten diese Bewegung in jeder Weise. Als andere die hübschen Erfolge sahen, machten sie es nach, und es entstanden große Laubenkolonien in Deutschland und Schrebergärten in Menge in Österreich. Bei einer großen Ausstellung der Schrebergärtner Wiens und Umgebung schnitten die Kolonien der Eisenbahnbediensteten besonders gut ab.

Als nach dem Zusammenbruch die Heimkehrenden ziemlich gleichzeitig anrückten, entstand arger Wohnungsmangel, denn während des Krieges hatten sich vielfach Flüchtlinge angesiedelt, die nicht mehr in ihre alte Heimat zurückkehren wollten oder konnten. Man stellte Wagenkasten oder ganze Züge in den Bahnhöfen auf, wo zwar die meisten nur elende Unterkunft fanden, aber doch glücklich waren, wenigstens mit ihren Familien unter Dach zu sein. Aber auf die Dauer ging es aus hygienischen und moralischen Gründen nicht, daß — wie es vorgekommen ist — bis zu vier Familien mit 15 Köpfen in Zimmer und Küche gemeinsam hausten. Die Staatsbahnen förderten ihre bessere Unterbringung, wo es sich um Bahnbedienstete handelte. Auch städtische Verwaltungen halfen, und nach und nach wurden aus den provisorischen Schrebergartenhäuschen auch im Winter zur Not bewohnbare Hütten gebaut. Es begann die Entwicklung zur Gartensiedlung, die nun in Wien einen außerordentlichen Aufschwung zu nehmen verspricht.

Während ursprünglich geräumte Barackenspitäler und Flüchtlingslager durch Unterteilung der großen Säle in kleine Wohnungen, insbesonders für Eisenbahn- und Straßenbahnbedienstete zur getrennten Aufnahme verschiedener Familien hergerichtet wurden, nahm man sie nun, wenn sie, wie beispielsweise die von Mühling, Schauboden und Burgstall a. d. Erl in hübscher Gegend, fern von Wien lagen, als Erholungsheime für Sommerurlauber in Beschlag, und tüchtige Architekten verstanden es, das Vorhandene mit möglichst einfachen Mitteln nicht nur bewohnbar zu machen, sondern auch hübsch und gefällig auszustatten. Man ging nun daran, aus längeren Baracken durch die Entfernung von Zwischenteilen, die dann zur Verschalung Verwendung fanden, freistehende Häuschen mit einer oder zwei Wohnungen herzustellen, die nur den Nachteil hatten, das sie weder unterkellert waren, noch Hausböden besaßen.

Aber die Entwicklung ging weiter, und die Schrebergärten Österreichs bildeten einen großen Verband, der in jüngster Zeit eine Zentralkreditanstalt der Kleingärtner und Siedlungsgenossenschaften als Kleingärtnerbank ins Leben rief.

Gleichzeitig entstand ein Hauptverband für Siedlungswesen in Wien, der sich den als hervorragenden Fachmann auf diesem Gebiete in Deutschland bekannten Dr. Hans Kampffmeyer aus Karlsruhe verschrieben hat, der hier mit großer Energie die erste, wirklich gartenarchitektonische Siedlung auf dem Gebiete des Lainzer Tiergartens bauen soll.

Der mit Rücksicht auf die schlechte Finanzlage Österreichs längst als notwendig erkannte Abbau der Staats- und insbesondere Eisenbahnbediensteten bringt es mit sich, daß nun immerfort neue Vorschläge auftauchen, auf welche Weise man die Alt-, aber auch Neupensionäre in natura abfinden könne. In absehbarer Zeit wird die Aufhebung der seit Kriegsbeginn bestehenden Mieterschutzverordnung notwendig werden, da mit den alten Wohnungszinsen eine Hauserhaltung unmöglich ist, und die Wiener Häuser dem Verfall entgegengingen, insoweit sie nicht Kriegsgewinnern gehören. Dann werden die Mieten voraussichtlich auf eine Weise steigen, daß es Festbesoldeten unmöglich werden dürfte, in der Stadt zu bleiben. Voraussehende treten daher schon gegenwärtig Siedlungsgenossenschaften bei, und es ist begreiflich, daß nun auch eine Siedlungsgenossenschaft für Eisenbahnbeamte und Pensionäre angeregt wurde.

Der Allgemeine Verband der geistigen Arbeiter Österreichs ist bemüht, die intellektuellen Kreise zum Zusammenschluß zu veranlassen, um in geschlossener Masse ähnliche Erfolge bei Platzüberlassung zu erzielen wie die Arbeiterschaft. Selbstverständlich erregt diese Bewegung, von der man bei einer vorläufigen Anmeldung von einer halben Million Siedlern großen Erfolg für die bessere Selbstversorgung Österreichs erwartet, großes Interesse, und ein kürzlich im Anzengruberverlag, Wien-Leipzig, erschienenes hübsch illustriertes Buch von Franz Nothhacksberger in Stuttgart, das Gartensiedlungen und Grünflächenreform behandelt, ist geeignet, in jeder Beziehung aufklärend zu wirken. Leider ist die Erhöhung von Straßen- und Eisenbahnfahrpreisen für die Gartensiedlungsbewegung recht hemmend, und auch die Schwierigkeit einer Übersiedlung bei den ungeheuren Fuhrlöhnen wird nur mit Staatshilfe überwunden werden können.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das wegen der Papierknappheit eingeführte verkleinerte Frachtbriefmuster darf nach einer Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 31. März d. J. nur noch bis zum 31. Dezember d. J. benutzt werden. In dem von da ab wieder zu verwendenden, einseitig bedruckten Muster ist in der Bemerkung am oberen Rande zwischen den Worten „Eigentumsmerkmale“ und „des Wagens“ einzuschalten „sowie das Ladegewicht“. Dadurch sollen die Versender darauf hingewiesen werden, daß bei selbstverladenen Gütern neben der Nummer und dem Eigentumsmerkmal auch das neuerdings für die Frachtberechnung wichtige Ladegewicht des verwendeten Wagens im Frachtbrief anzugeben ist.

Ferner sind die im § 60 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgesehenen Frachtzuschläge für unrichtige Frachtbriefangaben um etwa das Dreifache erhöht worden, weil ihre jetzige Höhe angesichts der Geldentwertung keine abschreckende Wirkung mehr hat. Gleichzeitig ist die Erhebung von Frachtzuschlägen für den Fall verfügt worden, daß eine unrichtige Angabe des Ladegewichts des verwendeten Wagens eine Frachtverkürzung herbeiführen kann. Das Nähere geht aus Nr. 41 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Sommerfahrplan.** Wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz“ meldet, treten auf den Strecken der Eisenbahndirektion Stettin im Sommerfahrplan wichtige Änderungen ein. Von den durchgehenden Schnellzugverbindungen erfährt vor allen Dingen der „Schweden“-Zug D 13 eine wesentliche Beschleunigung. Er verläßt Berlin erst um 9.30 vorm. (bisher 8.41 vorm.) und trifft fast zu der gleichen Zeit wie bisher in Saßnitz Hafen ein (3.36 nachm.), wo das Fährschiff um 4.31 nachm. abfährt und um 8.36 abends in Trälleborg eintrifft. Das von Trälleborg kommende Fährschiff soll um 12.56 in Saßnitz einlaufen zum Anschluß an den um 1.56 nachm. von dort abgehenden, genau eine Stunde früher als bisher (um 8.20 abends) auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin eintreffenden D-Zug 18. Bemerkenswert ist noch eine neue Spätverbindung, die zwischen Berlin und Stettin durch den neuen Sommerfahrplan geschaffen wird. Bisher fuhr der letzte Personenzug auf dieser Strecke um 8.40 vom Stettiner Bahnhof ab. Im Sommer wird zwischen Berlin und Stettin noch ein Eilzug verkehren, der um 10.20 abends vom Stettiner Bahnhof abfährt und um 12.38 nachts in Stettin eintrifft. Der vorherliegende Personenzug trifft um 12.25 nachts in Stettin ein, fährt von dort aber erst um 12.48 abends weiter, so daß die Reisenden Gelegenheit haben, aus dem Eilzuge in den nach Ostpreußen weiterfahrenden Personenzug umzusteigen, wodurch eine Stunde und 40 Minuten Fahrzeit erspart werden. Auch einen verstärkten Sommerverkehr sieht der Fahrplan durch die Einlegung von Schnellzügen nach und von Wolgaster Fähre, Lauterbach usw. vor, die zur Zeit der großen Ferien, d. h. vom 15. Juni bis 15. September bzw. vom 1. Juli bis 31. August gefahren werden sollen.

— **Die Bauarbeiten auf der Berliner Stadtbahn.** An den Stadtbahnbögen zwischen den Bahnhöfen Alexanderplatz und Friedrichstraße werden zurzeit umfangreiche Ausbesserungsarbeiten vorgenommen, die es erforderlich machen, daß die Fernzüge zwischen diesen beiden Bahnhöfen nur eingleisig verkehren. Beim Bau der Stadtbahn sind an dieser Stelle Konstruktionen gewählt worden, die sich im Laufe der Zeit als unzweckmäßig erwiesen haben. Die Bauarbeiten nähern sich nunmehr ihrem Ende; eine durchgreifende Erneuerung der Träger und Schwellen hat stattgefunden, so daß anfangs Mai mit der Wiederaufnahme des zweigleisigen Betriebes der Fernzüge zwischen den Stationen Friedrichstraße und Alexanderplatz gerechnet werden kann. Nach diesen Arbeiten sollen weitere Ausbesserungen der Stadtbahnbögen im Tiergarten ausgeführt werden, wo bereits vor dem Kriege am Bahnhofe Bellevue einige Erneuerungen, u. a. der Spreebrücke, stattgefunden haben. Alle Arbeiten konnten trotz der notwendigen Aufrechterhaltung des Betriebes in verhältnismäßig kurzer Zeit ausgeführt werden; eine Störung des Verkehrs ist nicht eingetreten, nur war infolge der Bauarbeiten die Verlegung einiger Züge notwendig.

— **Gebühren für Privatanschlußgleise.** Am 12. Februar fand im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, auf Wunsch des Reichsverbandes der Deutschen Industrie eine Besprechung statt, zu der auch der Deutsche Industrie- und Handelstag zugezogen wurde. Die erstrebte Verständigung über die Erhöhung der Gebühren für Privatanschlußgleise wurde nicht erzielt; namentlich gingen die Meinungen über die Selbstkostenberechnung und die Zulässigkeit von durchschnittlichen Berechnungen für alle Anschlüsse auseinander. Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, richtete, wie wir der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ entnehmen, am 16. März an den Reichsverband der Deutschen Industrie ein Schreiben, der es auch dem Deutschen Industrie- und Handelstag mitteilte, und in dem es heißt:

„Indem ich die Erklärungen meines Kommissars genehmige, wonach zwar die Erhöhung der Gebühren der §§ 9, 10, 11, 16 und 17 ab 1. Januar 1921, diejenige des § 19 dagegen erst am 1. April 1921 in Wirksamkeit treten soll, möchte ich noch einmal an die Vertretungen der Anschlußgleisbesitzer das ergebene wie dringende Ersuchen richten, dem Inkrafttreten der Maßnahmen während des Laufs der Verträge zuzustimmen.

Das Reichsverkehrsministerium betrachtet es als seine Aufgabe, die Anschlußgebühren für das gesamte Gebiet der Reichseisenbahnen einheitlich zu gestalten. Bei der außerordentlich großen Verschiedenheit der Verhältnisse in den einzelnen Ländern läßt sich dieses Ziel indes nicht mit der erwünschten Schnelligkeit erreichen. Als die schon seit längerer Zeit im Gang befindlichen Vorarbeiten dies erkennen ließen, mußte zu dem einstweiligen Aushilfsmittel gegriffen werden, die in den bestehenden Verträgen vorgesehenen Gebühren, die schon seit geraumer Zeit die Selbstkosten bei weitem nicht mehr decken, unter Aufrechterhaltung der geltenden Grundsätze, angemessen zu erhöhen. So wenig ich auch die Bedeutung der Privatanschlußgleise für das Wirtschaftsleben und die Verbilligung des Produktionsvorganges verkenne, und so sehr ich manche Vorteile für die Eisenbahnverwaltung anerkenne, so wenig vermag ich es zu vertreten, dauernd Leistungen einzelner ausführen zu lassen, bei denen die entstehenden Kosten ungedeckt bleiben, also die Allgemeinheit, die Verkehrsinteressenten und — zurzeit — die Steuerzahler belasten. Das ist um so weniger vertretbar, als bei der gegenwärtigen schlechten Finanzlage der Reichseisenbahnen eine Reihe dringender Wünsche der Verkehrsinteressenten wie auch solche des Personals zu meinem lebhaften Bedauern nicht erfüllt werden können.

Ich vermag auch der Auffassung nicht beizutreten, wonach schon die Abfertigungsgebühr für die hier in Frage kom-

menden Leistungen genügende Deckung bietet. Tatsächlich entstehen bei der Bedienung der Anschlußgleise besondere Aufwendungen über dasjenige Maß hinaus, was die Bedienung des sonstigen Verkehrs erfordert. Die Nichtberücksichtigung dieser Leistungen würde eine Benachteiligung aller derjenigen Verfrachter bedeuten, die die großen, mit dem Anschlußgleis verknüpften Vorteile, namentlich die Verringerung der jetzt besonders hohen Kosten für die Umladung und den Achstransport, nicht genießen. Die Kosten der Abfertigung und der damit zusammenhängenden Arbeiten sind in den Anschlußgleisgebühren nicht mit in Rechnung gestellt. Die Abfertigungsgebühren können deshalb nicht als Entgelt für die in Rede stehende Tätigkeit der Eisenbahnverwaltung betrachtet werden.

Auch die Tatsache, daß die neuen in Aussicht stehenden Tariferhöhungen bei weitem nicht die Ausgaben decken, auf deren Herabminderung auch ferner mit allem Nachdruck hingearbeitet wird, und deren Höhe durch die Stoffpreise stark beeinträchtigt wird, nötigen mich, den gewünschten Verzicht auf die Durchführung der Maßnahme abzulehnen.

Was endlich den Hinweis anbelangt, daß die Maßregel in kürzester Frist und ohne Rücksicht auf die laufenden Verträge in Kraft gesetzt worden ist, so bedaure ich die Notwendigkeit dieses Schrittes selbst am meisten. Ich bitte, überzeugt zu sein, daß ich davon Abstand genommen haben würde, wenn ein anderer Ausweg gegeben gewesen wäre. Ich darf aber dabei wiederholt und nachdrücklich darauf hinweisen, daß die Industrie auf fast allen Gebieten des Wirtschaftslebens von mir die Zustimmung zur Erhöhung vertraglich vereinbarter Preise gefordert hat und noch fordert, und daß ich diesem Verlangen mit sehr erheblichen Opfern für die Allgemeinheit geglaubt habe, nachkommen zu müssen, deshalb, weil die Untersuchung ergab, daß die Voraussetzungen, unter denen der Vertrag geschlossen war, sich geändert hatten. Wenn jetzt eine solche grundlegende Aenderung der Verhältnisse auch auf Seiten der Eisenbahnverwaltung eingetreten ist, so glaube ich auf ein gleiches Verständnis der Zwangslage rechnen zu dürfen."

Das Schreiben geht weiter auf einzelne Gebühren ein und gelangt zu folgendem Schluß: „Mit Rücksicht auf die schwierige Finanzlage der Reichseisenbahnen bin ich zu meinem Bedauern genötigt, an dem Ersuchen festzuhalten, sich trotz der entgegenstehenden Verträge mit der Erhöhung der Gebühren baldgefälligst einverstanden zu erklären. Ich handele damit auch sicher im Sinne der Öffentlichkeit, die ein gegenteiliges Verfahren nicht verstehen würde. Ich bitte deshalb nochmals, auch auf die von Ihnen vertretenen Kreise des Wirtschaftslebens einzuwirken, daß sie sich mit den von den Eisenbahndirektionen mitgeteilten neuen Anschlußbedingungen einverstanden erklären möchten."

— **Die Werkschulen im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin.** Mit Beginn des neuen Etatsjahres erhalten die Werkschulen durch Aufnahme eines weiteren Jahrganges von Lehrlingen eine Erweiterung. Im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin ist die Entwickelung so weit vorgeschritten, daß nunmehr in allen Werkstätten mit der Abteilung I für Lehrlinge und Abteilung II für Lokomotivführeranwärter Werkschulen bestehen. Die Werkschule Grunewald ist dabei die am weitesten ausgebaute Schule. Seit Ostern 1921 sind alle vier aufsteigenden Klassen der Abteilung I den vier Lehrjahren entsprechend ausgebaut. Die Leitung dieser Schule liegt in den Händen eines hauptamtlichen Leiters und Lehrers; ihr sofortiger Ausbau mit allen Klassen ist deswegen erfolgt, weil das für den Schulbesuch der Lehrlinge an die Stadtgemeinde Charlottenburg zu zahlende Schulgeld so hoch gesteigert wurde, daß dieser Unterricht in eigener Verwaltung billiger durchgeführt werden kann, zumal eigene zweckentsprechende Räume mit allen erforderlichen Unterrichtseinrichtungen vorhanden sind.

Die Lehrerausbildung ist in der Weise sichergestellt, daß im Laufe des Schuljahres in Angliederung an den staatlichen Hochschulkursus für Gewerbelehrer in Charlottenburg, Sondervorträge für die Werkschullehrer der Eisenbahnwerkschulen eingerichtet sind. Zur Unterstützung des Vortragenden sowie zur Befestigung des Inhalts der Vorträge werden den Teilnehmern besondere Auszüge mit Angabe der geeigneten Literatur für ein Weiterstudium in Form von Umdrucken in die Hände gegeben. Die Vorträge im Sommerhalbjahr erstrecken sich auf: Volkswirtschaft (Handelslehrer Hering, Dozent am Hochschulkursus), Fachzeichnen (Studienrat Professor Schindler, Leiter des Hochschulkursus), Gesundheitslehre und Ernährungswesen (Dr. med. Röschmann), Wandtafelzeichnen (Gewerbelehrer Leben, Dozent am Staatl. Hochschulkursus), Hauswirtschaft und Schriftwerk einschl. Privatwirtschaftslehre (Gewerbeschuldirektor Bierher aus Düsseldorf), Staatswissenschaften und Bürgerkunde (Studienrat Dr. Herring, hauptamtlicher Dozent am Staatl. Hochschulkursus), Fachkunde, einschl. Naturlehre (Regierungs- und Gewerbeschulrat Professor Horstmann, Prov.-Schulkollegium, Berlin), Physikalisch-chemisches Praktikum Dr. Manthey, Direktor des Chemischen Eisenbahnversuchsamtes). Für das Winterhalbjahr sind vorgesehen Pädagogik und Psychologie, Methodik der einzelnen Unterrichtsfächer sowie praktische Einführung in den Unterrichtsbetrieb.

— **Die A. E. G.-Schnellbahn in Berlin.** Bekanntlich hat die Kriegs- und Nachkriegszeit und die in aufsteigender Linie sich bewegende allgemeine Teuerung auch auf die Fortschritte der Bauarbeiten für die Berliner Schnellbahnen (Städtische Nordsüdbahn, A. E. G.-Bahn Gesundbrunnen-Neukölln, Erweiterungsstrecke der Hochbahn: Gleisdreieck-Kurfürstenstraße-Nollendorfplatz) recht hemmend eingewirkt, derart, daß schließlich die Bauarbeiten an der A. E. G.-Bahn und der Hochbahn-Erweiterungsstrecke ganz eingestellt werden mußten. Betragen doch die heutigen Baukosten etwa das 15fache der friedensmäßigen. Während aber die Hochbahngesellschaft die Instandhaltung der bereits fertiggestellten Bauteile im Auge behält, hat die Gesellschaft der A. E. G.-Bahn seit längerer Zeit die Pumparbeiten eingestellt, so daß die Baugruben nunmehr unter Wasser stehen. Sollte der zurzeit beim Reichsgericht schwebende, von der A. E. G.-Schnellbahngesellschaft angestrengte Prozeß gegen die Stadt Berlin auf Befreiung von der seinerzeit übernommenen Bauverpflichtung für die Klägerin ungünstig verlaufen, so bleibt der Gesellschaft wohl nur noch übrig, sich für zahlungsunfähig zu erklären, da es ihr niemals gelingen dürfte, die für die Vollendung der Bahn notwendigen Riesensummen auf dem freien Kapitalmarkt aufzubringen.

Es sei daran erinnert, daß die A. E. G.-Bahngesellschaft noch zu Beginn des Jahres 1919 begründete Aussicht hegen durfte, das für Berlin so wichtige, auch während der Kriegszeit mit Opfern und größter Anstrengung geförderte Schnellbahnunternehmen mit Erfolg durchführen zu können; jedoch die völlige Wandlung der Verhältnisse, der fortschreitende Niederbruch unserer Wirtschaft und die damit zusammenhängende maßlose Überteuerung aller Baustoffe machte auch die letzten Hoffnungen zunichte. Die Stillegung dieses Unternehmens ist selbstverständlich für die Berliner Verkehrsverhältnisse von einschneidender Bedeutung.

Neuerdings hat sich Baurat E. Manke in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure und in der „Verkehrstechnik" zu dieser Frage geäußert; er steht auf dem Standpunkt, daß die Bedeutung der Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln in volkswirtschaftlicher Beziehung in der Zwischenzeit noch gewachsen sei, und versucht, die wirtschaftlichen Aussichten des Unternehmens klarzustellen. Die Bahn befährt durchweg nicht nur dicht bewohnte, gewerbreiche Stadtgebiete, sondern bietet auch wertvolle Anschlußmöglichkeiten, einerseits von der im Norden Berlins liegenden Endstation Christianiastraße nach Reinickendorf-Rosenthal mit unmittelbarem Anschluß an die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Vorortbahn, anderseits von der in Neukölln angeordneten Endhaltestelle Münchener Straße nach Britz, um dort Anschluß an die Mittenwalder Kleinbahn zu gewinnen. Die Bahn könnte somit dem Zwecke der Siedlungsaufgaben und auch dem Ausflugverkehr recht gut dienen, wird doch hier eine weitausholende Nordsüdverbindung geschaffen. Das Bedürfnis hierzu ist nach dem Verfasser mit der Zeit immer größer geworden. Am verkehrsreichen Staatsbahnhof Gesundbrunnen wird die A. E. G.-Bahn einen großen Umsteigebahnhof erhalten, der den Übergang zu den Bahnsteigen des Nordrings, des Vorort- und des Fernverkehrs in bequemer Weise ermöglicht. Mit der im Bau befindlichen städtischen Nordsüdbahn wird die A. E. G.-Bahn in dem für Richtungsbetrieb entworfenen Gemeinschaftsbahnhof Hermannplatz in Neukölln unmittelbar verbunden sein.

Die Bauform ist im Norden, von der seitherigen Stadtgrenze an der Christianiastraße bis zum Humboldthain (Gesundbrunnen), die einer einstieligen Hochbahn, im übrigen die einer Unterpflasterbahn mit Mittelstützen. Höchste betriebliche Leistungsfähigkeit soll durch folgende Einrichtungen und Maßnahmen erreicht werden: erweitertes Profil des lichten Raumes; Wagen größten Fassungsraumes mit beiderseits je vier breiten Türen; Zugfolge bis zu 1½ Minuten Abstand bei selbsttätiger Zugsicherung; übersichtliche Bahnsteige von großer Breite und Länge, ausreichend für Acht-Wagenzüge; geräumiger Betriebsbahnhof mit allmählich zu erweiternden Wagenhallen und nach neuesten Erfahrungen eingerichteten Werkstätten.

Ausgeführt ist als nördlichster Teil der Tunnelbahn die Unterquerung der Brunnenstraße zwischen Ramlerstraße und Humboldthain, sodann der Tunnelrohbau in der ganzen Brunnenstraße bis zur Invalidenstraße, ferner die schwierige und zeitraubende Unterfangung der Häuserecke Münzstraße-Kaiser-Wilhelm-Straße und der Zentralmarkthalle für die Auf-

ahme des Tunnelkörpers, wie auch in der Hauptsache der igentliche Tunnelbau in der Kaiser-Wilhelm-Straße selbst, chließlich auch der bautechnisch so interessante Spreetunnel wischen der Waisen- und der Jannowitzbrücke; in der Brückenstraße und der Dresdener Straße sind ebenfalls einelne Tunnelteile hergestellt. Mehrere Baustrecken sind anefangen und in großem Umfange Leitungen für Abwässer, Gas, Wasser usw. für weitere Tunnelstrecken verlegt. Ferige Entwurfzeichnungen und Berechnungen für die Hochbahntrecke mit dem großen Umsteigbahnhof Gesundbrunnen, für Kanalunterführungen, für den an der Christianiastraße Oskarplatz) geplanten Betriebsbahnhof und baureife Pläne ür die noch herzustellenden Streckenabschnitte nebst ihren Haltestellen liegen bereit. Auch sind genaueste Berechnungen und Untersuchungen über alle betriebstechnischen Anagen durchgeführt, so über die günstigste Reisegeschwindigeit, die zu wählende Stromart und Betriebsspannung, die Verteilung der Umformerwerke, die Bauart und die Raumverteiung der Wagen, die erforderliche Motorbauart in Wechselwirkung mit der Reisegeschwindigkeit und der zuzulassenden größten Streckensteigung, die selbsttätige Zugsteuerung und Streckensicherung, endlich auch über den anzuwendenden Oberbau auf Grund besonderer Studien im In- und Auslande.

Niemand wird dem Verfasser des angezogenen Aufsatzes die dahingehenden Ausführungen bestreiten, daß rein privatwirtschaftlich das Unternehmen nicht zu finanzieren und nicht zu betreiben ist, ebensowenig wie private Unternehmung neue Wohnhäuser bereitzustellen vermag. Mit ähnlichen Tarifen, wie sie die anderen Verkehrsunternehmungen in Berlin jetzt oder in Zukunft anwenden, vielleicht ausreichend, um bestehende Bahnen zu erhalten, sei eine Rentabilität des ein Vielfaches der veranschlagten Kosten erfordernden Unternehmens unmöglich. Ungeklärt ist bisher die außerordentlich wichtige Frage, was zu geschehen hat, um die unter großer Kapitalaufwendung (40 Millionen Mark) bereits geschaffenen Bahnteilstrecken durch Fertigstellung der Gesamtstrecke ihrer Bestimmung zuzuführen, nämlich dem Verkehr zu dienen. Baurat Manke wirft schließlich folgende Fragen auf, ohne selbst dazu Stellung zu nehmen:

Erheischt und ermöglicht es das öffentliche Interesse, die hierzu nötigen großen Geldmittel bereitzustellen? Sind im Allgemeininteresse wenigstens die fertiggestellten Anlagen in einem derartigen Zustande zu erhalten, daß eine spätere Fertigstellung der Bahn ermöglicht werden kann? Wer stellt die hierzu nötigen Millionen zur Verfügung? Soll ein für allemal diese Schnellbahn unausgeführt bleiben?

Um die Fragen zu beantworten, wäre es erwünscht, wenigstens einigermaßen übersehen zu können, wie sich unsere Zukunft gestalten wird. Es wäre dringend zu wünschen, daß die gegenwärtig unberechenbaren wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse sich in absehbarer Zeit derart bessern, daß das auf Grund eines brennenden Verkehrsbedürfnisses ins Leben gerufene Unternehmen bald weitergefördert werden kann.

— **Bahnsteigmarken** aus Metall, wie sie nach der Mitteilung in Nr. 11, Seite 207 d. Ztg. demnächst auf dem Görlitzer Bahnhof in Berlin eingeführt werden sollen, sind versuchsweise auf Bahnhof Schwerin (Meckl.) schon seit dem 1. Januar d. J. im Gebrauch. Sie sind von der Firma L. Chr. Lauer, Berlin SW. 68, Ritterstr. 56, geliefert worden. Ihre Gebrauchsfähigkeit soll 10 Jahre betragen; ihre Verwendung stellt sich demnach auf die Dauer erheblich billiger, als die nach jeder Benutzung wertlos werdenden Pappkarten. Die allgemeine Einführung würde nicht unerhebliche Ersparnisse bringen. Das System aber ist nicht ohne Mängel. Die Metallmarke kann nicht mit dem Merkmal der Benutzung versehen werden. Vorbedingung für ihre Einführung ist deshalb eine gute Bahnsteigsperre und eine scharfe Kontrolle der Bahnsteigschaffner. — Die Versuche werden im Verwaltungsbezirk der Eisenbahn-Generaldirektion Schwerin zurzeit durch Ausgabe der Marken auf weiteren vier Bahnhöfen fortgesetzt.

— **Eisenbahnrat Dresden.** Der der Eisenbahn-Generaldirektion in Dresden beigeordnete Eisenbahnrat hielt am 14. April d. J., in seiner neuen Zusammensetzung unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion, Dr. Mettig, seine 80. Sitzung ab. Er wählte zunächst die Mitglieder des ständigen Ausschusses und nahm hierauf Berichte entgegen über die Reform der Güter- und Tiertarife vom 1. Dezember 1920, die Erhöhung der Güter- und Tiertarife vom 1. April 1921, die bevorstehende Erhöhung der Personentarife sowie über die Verkehrslage, wobei von verschiedenen Mitgliedern Bedenken gegen die vorgesehenen Erhöhungen geäußert wurden. In der seiner Begutachtung unterbreiteten Frage der Versetzung von Brennholz von der Tarifklasse D nach E sprach er sich einstimmig gegen diese Detarifierung aus und beriet am Schlusse den Sommerfahrplan 1921.

— **Verbesserung der Gepäckabfertigung nach den Nordseebädern.** Die Möglichkeit, Reisegepäck von binnenländischen Eisenbahnstationen nach den ostfriesischen Nordseebädern durchgehend abzufertigen, ist seit dem 1. April d. J. wesentlich erweitert worden. Während bisher Reisegepäck nur von solchen Orten nach den Nordseeinseln durchgehend abgefertigt werden konnte, in denen Fahrkarten dorthin erhältlich waren, können nunmehr alle Stationen, auf denen Eisenbahnfahrkarten nach Rheine, Münster (Westfalen), Osnabrück Hbf., Bremen Hbf. und Hamburg-Altona aufliegen, Reisegepäck nach den Inseln Borkum, Juist, Langeroog, Norderney, Spiekeroog und Wangeroog durchgehend abfertigen, wenn die Reisenden Fahrkarten nach einer der vorgenannten Knotenpunktstationen oder darüber hinaus vorzeigen. Da jeder Besucher der Nordsee in der Lage sein wird, am Ausgangspunkt seiner Reise sich eine Eisenbahnfahrkarte nach Bremen oder Hamburg zu verschaffen, wird es hinfort wohl in allen Fällen möglich sein, das Reisegepäck durchgehend nach den vorerwähnten Inseln abzufertigen, und zwar über die Landwege sowohl wie über die von den Seebäderdampfern des Norddeutschen Lloyd ab Bremerhaven und Wilhelmshaven und der Hamburg-Amerika-Linie ab Cuxhaven befahrenen Linien.

— **Expreßgut nach Danzig.** Zur Vermeidung des Aufenthalts an der Grenze wird das nach Danzig aufgegebene Expreßgut auf der Zollstelle Bahnhof Friedrichstraße abgefertigt (Ausfuhrprüfung, Verzollung). Die Handelskammer zu Berlin ersucht daher die Verkehrtreibenden, Expreßgut nach Danzig stets auf Banhof Friedrichstraße aufzuliefern und in umgekehrter Richtung Expreßgut von Danzig stets nach Bahnhof Friedrichstraße adressieren zu lassen. Die Dienststunden der Zollstelle auf Bahnhof Friedrichstraße sind vorläufig von 8—3 Uhr festgesetzt.

— **Frachtberechnung für stickstoffhaltige Düngemittel.** Anläßlich mehrfacher Anfragen weist die Handelskammer zu Berlin die beteiligten Kreise darauf hin, daß für stickstoffhaltige Düngemittel, z. B. Ammoniak, salzsaures, schwefelsaures, Ammoniaksuperphosphat, Blutmehl, Guano, Kalkmehl, Superphosphat usw. vom 1. April bis 15. Mai d. Js. ausnahmsweise die Fracht nicht mehr nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, sondern wie früher nach dem wirklich verladenen Gewicht, mindestens für 10 000 kg, bezahlt werden muß.

— **Geheimer Regierungsrat Dr. Adolf Sarter,** früher Referent im Reichsverkehrsministerium, ist aus dem Reichsdienst endgültig ausgeschieden, um die Chefredaktion der neuen Tageszeitung „Der Deutsche“ zu übernehmen. Sarter hat an den Arbeiten für die Übernahme der deutschen Staatseisenbahnen auf das Reich in hervorragender Weise mitgewirkt und durch seine unermüdliche Tätigkeit und seine Geschicklichkeit zur Lösung dieser schwierigen Aufgabe wesentlich beigetragen. Der Reichsverkehrsminister hat anläßlich des Ausscheidens Sarters aus dem Reichsdienst seinen Dank für diese Leistungen zum Ausdruck gebracht.

Österreich.

— **Beirat des Bundesministeriums für Verkehrswesen.** Bis zum staatlichen Umsturze bestand beim Eisenbahnministerium zur Begutachtung allgemeiner volkswirtschaftlicher Fragen des Eisenbahnverkehrswesens der Staatseisenbahnrat, dessen Wirksamkeit sich sowohl für die staatliche Eisenbahnverwaltung wie auch für deren Benutzer als außerordentlich wertvoll erwies. Es erscheint daher angemessen und entspricht dem von allen beteiligten Wirtschaftskreisen sehr lebhaft geäußerten Wunsche, diese Einrichtung in der durch die geänderten Verhältnisse erforderlichen Neugestaltung wieder aufleben zu lassen. Hierzu bedarf es nach den geltenden verfassungsrechtlichen Bestimmungen der Republik Österreich einer gesetzlichen Grundlage. Die Bundesregierung hat demgemäß vor kurzem den Entwurf eines einschlägigen Bundesgesetzes dem Präsidium des Nationalrates zur verfassungsmäßigen Behandlung übermittelt. Durch dieses vom Nationalrate zu beschließende Bundesgesetz soll der Bundesminister für Verkehrswesen ermächtigt werden, einen Interessentenbeirat zu bilden, der die Aufgabe hat, über die Wirkungen von geplanten Verkehrsmaßnahmen auf die verschiedenen Zweige der Volkswirtschaft auf Grund der Erfahrungen und Kenntnisse der mitten im Leben stehenden praktischen Volkswirte dem Bundesministerium für Verkehrswesen Gutachten zu erstatten.

Da der zu schaffende Beirat des Bundesministeriums für Verkehrswesen (Verkehrsbeirat) eine Interessenvertretung

darstellt, sollen zur Wahl seiner Mitglieder — eine andere Berufungsart soll künftighin nicht mehr Platz greifen — nur solche Körperschaften berufen werden, die als Vertreter der durch die Maßnahmen der Verkehrsmittelverwaltung unmittelbar berührten Wirtschaftszweige anzusehen sind. Rein fachliche Vereinigungen können trotz ihrer unter Umständen zweifellos hohen Bedeutung für verschiedene Zweige des Verkehrswesens hierbei naturgemäß nicht in Betracht kommen.

Dem Wirkungskreise des Bundesministeriums für Verkehrswesen entsprechend, wird sich das Tätigkeitsgebiet des neuen Beirates auf alle Zweige des Verkehrswesens mit Ausnahme des Straßenwesens (Eisenbahn, Schiffahrt, Post-, Telegraphen-, Fernsprech-, Kraftwagenverkehr, Fremdenverkehr und Luftfahrwesen) zu erstrecken haben. Im Hinblick auf dessen ausgedehnte Tätigkeitsgebiete wird der Beirat in mehrere Abteilungen gegliedert werden; die in den ihnen zufallenden Angelegenheiten in der Regel endgültige Beschlüsse zu fassen haben, so daß die Vollversammlung aller Mitglieder des Verkehrsbeirates nur zur Beschlußfassung in solchen Angelegenheiten berufen sein wird, die ihr vorbehalten wurden oder die mehr als eine Abteilung berühren. Die Mitgliedschaft im Verkehrsbeirat ist ein Ehrenamt, mit dem keine Entlohnung und kein Anspruch auf eine Titelführung oder auf eine Fahrtbegünstigung verbunden ist.

— **Besprechung über die Eisenbahntarife.** Die jüngsten Forderungen der Eisenbahnangestellten, welche durch eine neuerliche Tariferhöhung gedeckt werden sollen, haben das Bundesministerium für Handel veranlaßt, eine Enquete einzuberufen, welche die Fragen zu beraten hat, wie eine neuerliche Tariferhöhung durchgeführt werden kann, wobei die Interessen der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft, des Handels und der Verbraucher nach Möglichkeit geschont werden sollen. Die Besprechung fand in den Räumen der Handelskammer unter dem Vorsitze des Sektionschefs Dr. Riedl statt und währte 3 Tage. Zunächst wurden die einzelnen Fragen im allgemeinen erörtert. Fast sämtliche Redner erklärten, daß vor allem die Schwierigkeiten der Verkehrsabwicklung, der Mangel an Betriebsmaterial, die unglücklichen Instradierungsverhältnisse und die daraus hervorgehende Belastung der Frachtzahler eine weitaus ungünstigere Wirkung für die Industrie und insbesondere für die Ausfuhr ausüben, als es die Höhe der Tarife tue. Die meisten Redner gaben der Meinung Ausdruck, daß die Herstellung eines geordneten Güterverkehrs die Einnahmen der Staatsbahnen in so ausreichendem Maße erhöhen würden, daß eine neuerliche Tariferhöhung vermieden werden könnte. Eine lineare Tariferhöhung wurde von allen Seiten abgelehnt. Sodann wurde die Belastungsfähigkeit der einzelnen Güter besprochen. Die Vertreter der Regierung versicherten, daß es ohne Frachterhöhung nicht abgehen könne, weil eine Deckung für die den Eisenbahnern gemachten Zugeständnisse von 3½ Milliarden Kronen gefunden werden müsse. Die Regierungsvertreter sagten aber die Berücksichtigung der in der Enquete geltend gemachten Gesichtspunkte zu. Nunmehr wird das Eisenbahnministerium an die Ausarbeitung der neuen erhöhten Tarife schreiten, wobei die in der Enquete gewonnenen Erfahrungen zugrunde gelegt werden sollen. Der Tarif dürfte kaum vor Ende des Sommers erscheinen.

— **Änderung des staatlichen Budgetjahres.** Das österreichische Voranschlagsjahr, das gegenwärtig jeweils vom 1. Juli des einen bis zum 30. Juni des nächsten Jahres läuft, fällt ab 1922 wiederum mit dem Kalenderjahr zusammen. Aus diesem Grunde wird für die Zeit vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 1921 ein Halbjahresbudget (1921/II) als Übergangsvoranschlag eingeschoben. Bis zum Jahre 1864 hatte das staatliche Verwaltungsjahr im ehem. Gesamtstaate Österreich vom 1. November bis zum 31. Oktober gedauert. Durch Einschaltung einer zweimonatlichen Periode zum Voranschlage 1864 war man im Jahre 1865 auf das Kalenderjahr übergegangen. Dadurch ergaben sich jedoch Schwierigkeiten bei der parlamentarischen Behandlung, indem das Budget mit Rücksicht auf die Sommerurlaube der Abgeordneten jeweils erst im Herbste der Volksvertretung vorgelegt, bei den umfangreichen politischen Budgetdebatten im alten Österreich aber nicht mehr zeitgerecht verabschiedet werden konnte. Auch fiel dabei die Zusammenstellung des Voranschlages durch die staatlichen Behörden vornehmlich in die für derartige Arbeiten klimatisch ungeeigneten Sommermonate. Im Sinne wiederholter Anregungen beider Häuser des Reichsrates und nach Überwindung des Widerstandes der ungarischen Regierung, deren Einvernehmen mit Rücksicht auf das Ineinandergreifen der gemeinsamen Gebarung und der Gebarungen beider Reichshälften unbedingt notwendig war, ging daher die österreichische Regierung ab 1914 auf das dermalen noch in Geltung stehende staatliche Budgetjahr über, indem sie zunächst für das erste Kalenderhalbjahr 1914 ein Übergangsbudget (1914/I) vorsah und daran das Voranschlagsjahr Juli 1914/Juni 1915 schloß.

Ebenfalls mit 1. Juli beginnt auch in Italien (seit 1884), Spanien und Portugal, in den Vereinigten Staaten von Amerika (seit 1844) und in mehreren der größeren südlichen Staaten Amerikas das Budgetjahr, während es in anderen Staaten wie England (seit 1855), im Deutschen Reiche (seit 1877), wie in der Mehrzahl der deutschen Staaten, ferner in Dänemark, Schweden, Norwegen, Rumänien und Japan mit 1. April den Anfang nimmt. Infolge Nichtübereinstimmung zwischen dem staatlichen Verwaltungsjahre einerseits und dem Steuer- und Kalenderjahre andererseits sind jedoch mannigfache Schwierigkeiten und erhebliche Mehrarbeiten erwachsen. Da weiters auch das Verwaltungsjahr der den Bundesstaat Österreich bildenden Länder auf das Kalenderjahr abgestellt ist und nach der neuen Bundesverfassung dieser Republik zahlreiche Beziehungen zwischen Bund und Ländern sich ergeben werden, welche diese schon bestehenden Schwierigkeiten überaus steigern würden, schien es zweckmäßig, das Budgetjahr wiederum mit dem Kalenderjahr zusammenfallen zu lassen. Im Besonderen bestanden auch für die österreichischen Staatsbahnen Erschwernisse ähnlicher Art im Hinblicke auf deren zahlreiche Wechselbeziehungen mit den Privatbahnen, vornehmlich bei deren Betriebsführung durch den Staat, da diese Bahnverwaltungen ebenfalls beim Kalenderjahr verblieben waren. Vollends begrüßt aber die Wiedereinführung des Kalenderjahres als staatliches Wirtschafts- und Rechnungsjahr der Bau- und Bahnerhaltungsdienst, weil dadurch die gegenwärtige künstliche Zerreißung der vom Frühjahr bis zum Herbste sich erstreckenden Bauzeit in zwei Verrechnungs- und Gebarungszeiträume aufhört und dadurch die bezügliche Kreditwirtschaft wesentlich erleichtert wird wie an Übersicht gewinnt. Dr. Rottleuthner.

— **Die Aufteilung des zwischenstaatlichen Fahrparkes.** Laut Zeitungsmeldungen hat die durch die Botschafterkonferenz eingesetzte Kommission, welcher die Aufteilung des Fahrparkes unter den Nationalstaaten übertragen wurde, die Vorarbeiten abgeschlossen, und am 1. April wurde mit der Aufteilung der Wagen begonnen. Bisher befanden sich die Wagen, deren Eigentum strittig war, im allgemeinen Gebrauch. Nunmehr wurde die erste Gruppe von Wagen, die sich auf ungefähr 50 000 Stück beläuft, unter den Nationalstaaten aufgeteilt. Bei der Aufteilung selbst wird nach bestimmten Plänen vorgegangen. Die Aufteilung der restlichen Wagen soll in naher Zeit fortgesetzt werden.

— **Änderung der frachtrechtlichen Grundlage im Verkehr zwischen Österreich und der tschecho-slowakischen Republik.** (Vgl. auch Nr. 12, S. 231 d. Ztg.) Der Allgemeine Tarif-Anzeiger führt über diesen Gegenstand folgendes aus: Nach dem Zusammenbruch, selbst nach Auflösung der gemeinsamen Tarife, ist im Verkehr zwischen dem neuen Österreich und den Nachfolgestaaten der Tarif, Teil I A vom 1. Januar 1910, der das Eisenbahnbetriebsreglement und dessen allgemeine Ausführungsbestimmungen enthält, weiterhin in Kraft geblieben. Nun ist auch dieses letzte Stück der gemeinsamen Verkehrsbestimmungen zu Fall gekommen. Mit Wirksamkeit vom 15. März d. J. gilt im Verkehr zwischen den Stationen der österreichischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der tschecho-slowakischen Bahnen andererseits der Tarif, Teil I, Abteilung A für den Internationalen Tarifverband, gültig vom 1. September 1914, nach dem Stande vom 1. November 1918, das heißt, an Stelle des Betriebsreglements tritt in diesem Verkehr das Internationale Übereinkommen mit seinen Ausführungsbestimmungen und Zusatzbestimmungen und den in der bezüglichen Einführungs-Kundmachung ausgeführten Abweichungen.

Aus dieser Verschiebung der Rechtsgrundlagen ergeben sich zum Teile schwerwiegende Änderungen der Rechtslage. Vor allen Dingen sei darauf aufmerksam gemacht, daß, vom 15. März 1921 angefangen, die bisherigen Frachtbriefe im Wechselverkehre der tschecho-slowakischen Republik und Österreich nicht mehr verwendet werden können, sondern daß internationale Frachtbriefformulare verwendet werden müssen. Die Beförderung von Kostbarkeiten kann im direkten Verkehr mit internationalen Frachtbriefen nicht erfolgen. Was der Tarif in Österreich bzw. in der tschecho-slowakischen Republik unter „Kostbarkeiten" versteht, ergibt sich aus den in beiden Staaten bestehenden Bestimmungen. Hingegen können Kunstgegenstände (Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten), als solche ausdrücklich erklärt, mit internationalem Frachtbrief aufgegeben werden. Für solche Güter wird zum Zwecke der Entschädigungsberechnung ein Höchstbetrag von 400 tsch. K. für 100 kg

festgesetzt. Die Gebührenfrage für die Verwägung der Stückgüter ist im Eisenbahn-Betriebsreglement so geordnet, daß für Stückgüter keine Wägegebühr zu entrichten ist. Nunmehr gelten hinsichtlich der Gebühren die Bestimmungen der Versandbahn. Es bleibt also vorerst bei der Gebührenfreiheit für Stückgüterverwägung. Da aber der demnächst in Kraft tretende Tarif, Teil I A im tschecho-slowakischen Staat Verwägungsgebühren auch für Stückgüter einführt, und eine in Österreich in Aussicht genommene Änderung des Reglements gleichfalls die Gebühreneinhebung vorsieht, so wird in kurzer Zeit die Verwägung von Stückgütern im Wechselverkehr mit Kosten verbunden sein. Nachnahmen, bisher in der Währung des Aufgabelandes zugelassen, werden in Zukunft nur in tschecho-slowakischer Währung, also auch bei Transporten aus Österreich zulässig sein. Eine besondere Zusatzbestimmung sieht die Zulassung von Begleitern auf Verlangen des Absenders vor. Die Lieferfristen des Internationalen Übereinkommens sind andere als jene des Eisenbahn-Betriebsreglements. Von nun an gelten in dem hier besprochenen Verkehr die Lieferfristen des Art. 14 des Internationalen Übereinkommens. Nach dem Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 67) gilt der Grundsatz, daß die Eisenbahn für die Einhaltung des billigsten Frachtsatzes und der kürzesten Lieferfrist zu haften hat. Nach dem Internationalen Übereinkommen Art. 6 haftet die Eisenbahn, wenn der Absender den Transportweg oder die anzuwendenden Tarife nicht angegeben hat, für die Folgen dieser Wahl, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt. Somit bekommen die neuen Rechtsgrundlagen auch auf die Frachthöhe einen Einfluß. Es wird Sache des Absenders sein, den billigsten Weg oder die billigsten Tarife im vorhinein vorzuschreiben, da sonst eine Rückvergütung eine sehr unsichere Sache ist.

— **Elektrischer Zugverkehr.** Am 9. April wurde in Salzburg der erste elektrische Speichertriebwagenzug dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dieser Zug dient der Personenbeförderung zwischen Salzburg und Hallein. Er verkehrt dreimal täglich in jeder Richtung. Die Fahrzeit Salzburg—Hallein beträgt drei Viertelstunden.

— **Maßnahmen zur Erhöhung der Feuersicherheit auf Bahngrund.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat hierfür Weisungen an alle Staatsbahndirektionen hinausgegeben, aus denen wir folgendes hervorheben: Bei den heutigen außergewöhnlichen Verhältnissen werden bei Bränden große Werte vernichtet, die überhaupt nicht oder nur sehr schwer wieder ersetzt werden können. Es müssen daher alle Vorkehrungen getroffen werden, um eine Brandgefahr möglichst zu verhüten. Die Eisenbahnverwaltung trifft die volle Verantwortung für die lückenlose Durchführung der feuerpolizeilichen Vorschriften, und sie ist verpflichtet, alles vorzukehren, um Brände in eigenem Bereiche hintanzuhalten und bei entstehenden Bränden deren weitere Ausbreitung wirksam zu begegnen. Die Direktionen wurden daher neuerdings angewiesen, der Feuersicherheit der Bahnanlagen im allgemeinen, insbesondere bei allen auf Bahngrund errichteten Wohn- und Nebengebäuden, Werkstätten, Magazinen, (Lagerplätzen) usw. die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden, die diesfalls vorhandenen Feuerschutzvorrichtungen und Vorschriften einer Nachprüfung zu unterziehen, die bestehenden Einrichtungen auszugestalten, feuergefährliche Anlagen entsprechend abzuändern oder vorschriftswidrige Gebarungen abzustellen.

Um die Einheitlichkeit des Feuerschutzwesens zu sichern, wurde die Leitung des gesamten Feuerschutzwesens rücksichtlich der Bahnanlagen bei den Direktionen der Abteilung III (Bahnerhaltung und Bau) übertragen. Diese Tätigkeit gliedert sich in zwei Teile, in die Überwachung, daß die bestehenden Vorschriften strenge eingehalten werden, und in die Schulung der Bediensteten im Feuerlöschdienst und in der Handhabung der Löschgeräte. Die überwachende Tätigkeit wird vor allem durch die Bahnerhaltungskontrolle im Zusammenwirken mit den beteiligten Dienstvorständen ausgeübt. Zur Behandlung feuerschutztechnischer Sonderangelegenheiten wurde angeordnet, für jeden Direktionsbezirk zwei hierfür geeignete bautechnische Beamte durch Einschulung bei einer geeigneten Berufsfeuerwehr im Feuerschutzwesen theoretisch und praktisch auszubilden. Diesen Beamten wird obliegen: a) Die fallweise Unterstützung der Bahnerhaltungskontrolleure in feuertechnischer Hinsicht bei den von diesen durchzuführenden allgemeinen Nachprüfungen, die selbständige Durchführung der regelmäßigen Feuerbeschau in bestimmten größeren Bahnhöfen und fallweise auf besonderen Auftrag die Feuerbeschau in sonstigen Bahnhöfen. b) Die Leitung des Schulungswesens im Feuerlöschdienste usw. unbeschadet der bei den Werkstättenfeuerwehren bereits bestehenden Einrichtungen. c) Die Begutachtung bautechnischer Entwürfe vom Standpunkte der Feuersicherheit.

Empfohlen wurde auch, besonders in größeren Bahnhöfen, fallweise die Leiter der betreffenden Ortsfeuerwehr, ab und zu auch sonstige als besonders tüchtig bekannte Fachmänner auf dem Gebiete des Feuerschutzwesens heranzuziehen, um auch die auf diesem Gebiete sich ergebenden Fortschritte rechtzeitig nutzbar machen zu können.

— **Maßnahmen zur Erleichterung des Ausscheidens von Eisenbahnbediensteten.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat in dieser Angelegenheit im Januar 1921 nachstehenden Erlaß an alle Dienststellen gerichtet: „Angesichts des in vielen Dienstzweigen der Staatseisenbahnverwaltung vorhandenen Personalüberschusses, dessen Abbau nicht nur erwünscht, sondern geradezu dringend geboten ist, verdienen die unter dem Drucke der wirtschaftlichen Notlage in weiten Kreisen der Bediensteten ausgelösten Bestrebungen nach einer Unterkunft in einträglicheren Berufszweigen zweifellos die besondere Beachtung und Unterstützung der Verwaltung. Wir behalten uns deshalb vor, gegenüber jenen Bediensteten, die unter Hinweis auf den beabsichtigten Eintritt in einen anderen Berufszweig des privaten Wirtschafslebens die Versetzung in den Ruhestand anstreben, in tunlichst weitgehendem Ausmaße von den Bestimmungen des § 131 lit. a der Dienstordnung über die Versetzung in den zeitlichen Ruhestand bei Organisationsänderungen und Entbehrlichkeit infolge bleibender Verringerung der Geschäfte Gebrauch zu machen. Damit soll jedoch der freiwilige Dienstaustritt nach § 137 der Dienstordnung oder eine anderweitige im Vereinbarungswege zustandegebrachte Lösung des Dienstverhältnisses keineswegs grundsätzlich ausgeschaltet werden. Was die Behandlung jener Bediensteten anlangt, die unter Verschleierung ihrer wahren Absicht auf allerlei Umwegen und insbesonders unter dem Vorwande der Dienstunfähigkeit ihre Ruhestandsversetzung zu erzwingen trachten, oder aus Gründen, die nicht anerkannt werden können, der Einberufung zu einer Dienstleistung Widerstand entgegensetzen oder schließlich ihre Dienstleistung vorsätzlich zu einer nicht befriedigenden gestalten, so sind gegen solche Bedienstete mit aller Strenge und unnachsichtlich die hierfür vorgesehenen dienstordnungsmäßigen Bestimmungen zur Anwendung zu bringen.“

— **Gültigkeitsverlängerung der Eisenbahnlegitimationen.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat verfügt, daß die bis zum 31. März 1921 in Kraft stehenden Legitimationen für Eisenbahnbedienstete des Dienst- oder Ruhestandes sowie für deren Frauen und Kinder, ferner für Postbedienstete sowie für deren Frauen und Kinder, für Staatsbedienstete, Militärpersonen und Lehrer auch nach diesem Zeitpunkt ohne weitere Gültigkeitsverlängerung bis auf weiteres als gültig anerkannt werden.

— **Stubaitalbahn.** Einer Meldung der „Innsbrucker Nachrichten“ zufolge hat ein deutsches Konsortium den größten Teil der Stammaktien der Stubaitalbahn erworben und wird den Betrieb noch in diesem Jahr übernehmen.

— **Kärntner Ostbahn.** In der Sitzung der vorläufigen Kärntner Landesversammlung wurde ein Beschluß, betreffend die gesetzliche Sicherstellung und eheste Inangriffnahme des Baues der Kärntner Ostbahn, gefaßt, wonach die Bundesregierung dringend zu ersuchen ist, alles vorzukehren, daß der Ausbau dieser Bahn gesetzlich sichergestellt und ausreichende Mittel für die Trassierungskommission bewilligt werden, damit die Vorarbeiten beendet werden können. Redner aller Parteien betonten die außerordentliche wirtschaftliche Bedeutung, die diesem Bahnbau zukomme. Ferner wurde angeregt, in der dringenden Frage des Ostbahnbaues im Einvernehmen mit den steirischen Kreisen vorzugehen, die an dieser Bahn, deren Ausbau nach Ungarn mitteleuropäische Bedeutung zukommen wird, ebenso das größte Interesse bekunden.

— **Zentralverband der Eisenbahner-Kleingärtner Österreichs.** Zur Interessenvertretung der Eisenbahner-Kleingärtner und -Kleintierzüchter Österreichs hat sich ein Verband unter dem Namen „Zentralverband der Eisenbahner-Kleingärtner Österreichs“ mit dem Sitze in Wien gebildet. Dieser Verband ist unpolitisch, fußt auf rein wirtschaftlicher Grundlage und hat sich die Aufgabe gestellt, die Staatseisenbahnverwaltung in der Fürsorgetätigkeit auf dem Gebiete des Kleingartenwesens und der Kleintierzucht zu unterstützen. Insbesondere will der Verband die Verwaltung bei Ausfindigmachung von Gründen und deren Beschaffung, bei Veranstaltung von Ausstellungen, bei Abhaltung von Unterrichtskursen und Vorträgen und

durch Verbreitung von Flugschriften und Fachzeitungen belehrenden Inhaltes wirksam zu unterstützen. Die Schaffung dieser Zentralstelle zur Pflege des Kleingartenwesens und der Kleintierzucht wird daher von der Staatseisenbahnverwaltung warm begrüßt.

— **Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnverein.** Dieser am 30. November 1920 in Nürnberg gegründete Verein veranstaltet in der Zeit vom 29. Mai bis 2. Juni d. Js. in Wien einen Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß. Das Programm für die Vorträge und Veranstaltungen ist in Vorbereitung und wird demnächst bekanntgegeben werden. Dem Verein gehören zurzeit bereits weit über 200 Bahnen und Einzelmitglieder aus Dänemark, Deutschland, Holland, Italien, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Südslawien, der Tschechoslowakei und Ungarn an.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Versicherung bei Bahntransporten.** Eine wichtige Entscheidung des Brünner Obersten Gerichtshofes erfolgte in der Frage der Verpflichtung des Absenders zur Versicherung der Sendungen. Es wurde in einem bestimmten Streitfall entschieden, daß der Absender verpflichtet war, die abgesandte Ware zu versichern, wenn er sie auch laut Klausel in der Faktura auf Rechnung und Gefahr des Empfängers abgesandt hatte. Infolge der gefällten Entscheidung beschloß der Gerichtshof folgenden Rechtssatz, der in die Sammlung der Entscheidungen eingetragen wurde: „Zur Zeit der Eisenbahndiebstähle ist der Absender verpflichtet, für die ordnungsmäßige Versicherung der Ware bei der Aufgabe derselben zur Bahnbeförderung zu sorgen; denn es erfordert dies die Vorsicht eines ordentlichen Kaufmannes im Sinne des Art. 344 HGB.“ Dieser Beschluß zwingt jeden Versender, sowohl in- wie ausländische Sendungen nicht nur für jene Kunden zu versichern, die darum ausdrücklich ersuchten, sondern auch für alle Sendungen, bei denen der Empfänger nicht ausdrücklich erklärt, daß der Transport auf seine Gefahr geschieht.

Ungarn.

— **Keine Einschränkung der Lebensmittelbeförderungen.** Die in den meisten Tagesblättern aufgetauchten Gerüchte, als würde infolge der Verkehrseinschränkungen der ungarischen Staatsbahnen wegen Kohlennot auch in der Beförderung der nach der Hauptstadt gerichteten Lebensmittel eine Stockung eintreten, entsprechen nicht den Tatsachen, da ja Lebensmittel auch während der für die Osterfeiertage angeordneten Einschränkungen des Verkehrs aufgenommen und befördert wurden. Nur hinsichtlich der an die öffentlichen Lagerhäuser beförderten Lebensmittel besteht schon seit längerer Zeit eine Einschränkung, da für deren Aufnahme dort kein Platz ist. Auf Wunsch der Lagerhäuser werden nur dem freiwerdenden Platze entsprechend neue Transporte aufgenommen.

— **Eisenbahnkonferenz in Budapest.** Ende März fand unter Vorsitz des Ministerialrates, Direktors der ungarischen Staatsbahnen Anton Pasztercyk, eine Konferenz statt, an der Direktoren aller ungarischen und österreichischen Eisenbahnen teilnahmen. Gegenstand der Beratungen bildeten Anschluß- und Tariffragen.

— **Zur Vorlage von Gesuchen der Eisenbahnbediensteten an den Handelsminister.** Dieser hat eine Verordnung erlassen, wonach Gesuche der Eisenbahnangestellten, die mit Umgehung des amtlichen Vorganges mit Inanspruchnahme privater Vermittler unterbreitet werden, dem Handelsminister überhaupt nicht vorgelegt werden dürfen.

— **Die Nutzbeteiligung des Staates an Mineralölerzeugnissen.** Nach einer Verordnung des Finanzministers beträgt die Nutzbeteiligung des Staates an Mineralölerzeugnissen, abgesehen von der Verbrauchssteuer, für das Kilogrammreingewicht bei Benzin mit einer Dichtigkeit von weniger als 735° 4 K., bei einer Dichtigkeit bis 750° 2 K., bei Leichtöl 2 K., Schmieröl 4 K., Paraffin und Vaselin 5 K. Bei Asphalt, Pech, Teer und Koks entfällt der ärarische Nutzanteil. Dagegen unterliegen dieser Abgabe auch die in den Raffinerien aus den der Nutzbeteiligung unterliegenden Produkten verfertigten, sowie die derartigen aus dem Auslande eingeführten Mineralölerzeugnisse.

— **Verminderung des Personalbestandes der Staatsbahnen.** Der Eisenbahnpersonalbestand umfaßte in Friedenszeiten 138 134 Angestellte. Am 17. September 1919 verfügten die ungarischen Staatsbahnen auf dem von Ungarn verwalteten Gebiete insgesamt über 73 061 Angestellte. In dem auf ein Drittel der vormaligen Größe zusammengeschrumpften Bahnnetz würde die Zahl der Angestellten der Staatsbahnen doppelt so groß sein, wie Ungarn sie tatsächlich benötigte. Obwohl in letzterer Zeit viele Angestellte in Ruhestand versetzt wurden, sind noch immer viele Angestellte überzählig, deren Zahl sich noch aus dem Grunde erhöhte, weil einige Abteilungen — wie kürzlich eine Betriebsleitung — aufgelöst wurden. Da die im Überschuß vorhandenen Eisenbahnangestellten im Eisenbahndienst nicht untergebracht werden könnten, sah sich die Regierung veranlaßt, diese anderwärts zu verwenden. Derzeit wurde ein Fachlehrkurs zur Ausbildung von Beamten zum finanziellen Dienst errichtet, die in den Etat des Finanzministeriums eingereiht werden sollen.

— **Abgabe von Brennholz zu ermäßigten Preisen.** Laut Verordnung des Handelsministers erhalten die in der Provinz wohnenden Eisenbahnangestellten, ferner deren Witwen, elternlosen Waisen und Pensionäre für das ihnen zu begünstigten Preisen bewilligte Brennholz, das sie in der Zeit vom 1. März bis 31. Dezember v. J. tatsächlich nicht bekommen konnten, eine Barvergütung im Betrage von 32,50 K. bis 130 K. für einen Monat. In der Verordnung werden die Anspruchsberechtigten genau angegeben, wie auch das Verfahren bei Feststellung und bei Auszahlung der Vergütungen erörtert.

— **Kohlenförderung und -verteilung.** Nach der vom Landeskommissariat für Kohlenverteilung gefertigten Zusammenstellung betrug die Kohlenförderung im Jahre 1920 49 562 850 Doppelzentner, was 78 % der Förderung des Jahres 1913 entspricht. Hiervon haben die Bergwerke 4 870 380 dz verbraucht, vorrätig blieben 105 530 dz, so daß im ganzen 44 000 000 dz zur Verteilung gelangten. Fast ein Drittel der gesamten Kohlenmenge wurde für Verkehrszwecke und ein weiteres Drittel für Zwecke der Industrie verwendet. Ansehnliche Mengen erhielten aber auch die Beleuchtungs- und Kraftwerke. Trotz der Schwierigkeiten ist es gelungen, im Vorjahre aus dem Auslande 638 000 dz Kohle und 159 700 dz Koks einzuführen. Zum Ersatz der Kohle wurden andere Brennstoffe in einer Menge von 951 500 dz gesammelt, und zwar 67 600 dz Torf, 349 600 dz Flugasche, 97 600 dz Koksgrus und 463 400 dz Kehrichtkoks.

Die in Lajtaujfalu und Zillingsdorf befindlichen Kohlenwerke sind im Besitz der Stadt Wien, mit der die Vereinbarung getroffen wurde, daß 80 % der Förderung für die Ebenfurter Elektrizitätsanlage ausgeführt werden dürfen, wofür Wien nach Ungarn 1000 Wagen Koks liefert. Die Ausfuhr nach Tschechien erfolgt ausschließlich auf Grundlage des Ausgleichs gegen andere Brennstoffe.

Uebrige europäische Länder.

— **Norwegischer Eisenbahnbauvoranschlag 1921/22.** Zu den im Eisenbahnentwurf von 1908 enthaltenen Eisenbahnplänen sind 17 264 000 Kr. vorgesehen, die sich folgendermaßen verteilen: Dovrebahn 800 000 Kr., Soerlandsbahn 6 519 000 Kr., Raumabahn 7 100 000 Kr., Flaamsbahn 230 000 Kr., Sunnan-Grongbahn 2 615 000 Kr. Als Zusatz zu diesem Plane und zum Umbau sind vorgesehen: Ostbahnstation Kristiania 4 400 000 Kr., Bratsbergbahn 300 000 Kr., Porsgrund-Brevikbahn 775 000 Kr., Bergen Hafenbahn 367 300 Kr., Stoerenbahn 1 700 800 Kr., Trondhjem Station und Werkstätte 300 000 Kr., Drammensbahn 9 800 000 Kr., Kristiania-Ljan 915 000 Kr., Ljan-Holm 785 000 Kr., Namsos-Grong 260 000 Kr., Hamar-Elverum 1 250 000 Kr., Vossebahn 1 250 000 Kr., Voss-Eidebahn 100 000 Kronen, Elektrisierung der Ofotenbahn 2 500 000 Kr. Im gewöhnlichen Anschlage sind 7 Millionen zur Deckung der Eisenbahnausgaben vorgesehen. Dr. S.

— **Eine schwedisch-norwegische Verkehrskommission.** Der Chef der schwedischen Staatsbahnen, Generaldirektor Granholm, besuchte am 5. April Kristiania, um mit den norwegischen Eisenbahndirektionen über Eisenbahnfragen, welche Schweden und Norwegen gleich berühren, zu verhandeln. Nach dem Morgenbladet beschäftigte man sich auf der Konferenz besonders mit der Frage der Verbindung Norwegens mit dem Auslande von Kristiania über Gothenburg. Eine günstige Lösung der Frage ist zu erwarten, und es ist anzunehmen, daß die Frage ihrer Lösung wesentlich näher gebracht wurde als bisher. Wahrscheinlich wird eine schwedisch-norwegische Verkehrskommission eingesetzt, die die Aufgabe hat, die Sache sowohl vom Orts- wie vom Fernverkehrsstandpunkte zu untersuchen. Dr. S.

— Vereinigte Post- und Eisenbahnstationen in Schweden. Der Postausschuß vom Jahr 1920 zeigt in einem Schreiben der Regierung an, daß, während die Postverwaltung nur in seltenen Ausnahmefällen von dem Rechte, mit Eisenbahnstationen geschlossene Abkommen wegen Mitbesorgung der Postgeschäfte zu kündigen, Gebrauch gemacht habe, die Eisenbahnverwaltungen dies in sehr vielen Fällen getan hätten. Diese Kündigungen hätten merkliche Erhöhungen der Kosten der Postverwaltung verursacht, in vielen Fällen aber auch andere Ungelegenheiten hervorgerufen, die noch viel drückender seien als wirtschaftliche Verluste. Vor allem werde das Publikum betroffen, das jetzt zur Besorgung seiner Post- und Bahngeschäfte verschiedene Anstalten aufsuchen müsse. Der Ausschuß hält es für angezeigt, in Erwägung zu ziehen, daß die Regierung in den Fällen, in denen sich die Generalpostdirektion und die betreffende Eisenbahnverwaltung über die Vereinigung von Post- und Bahngeschäften nicht einigen könne, die Entscheidung in die Hand nehme. Dr. S.

— Bewilligte und gestrichene Bahnbauten in Schweden. Der Staatsausschuß hat dem Regierungsvorschlag, für 1922 für Fortsetzung der Arbeiten an der Inlandbahn zwischen Volgsjö und Gällivare 4 Millionen Kronen zu genehmigen, zugestimmt. Der Vorschlag, Mittel für eine Querbahn Jörn-Gubblijaure zu bewilligen, wurde abgelehnt. Die für die Fortsetzung der Staatsbahn Forsmo-Hoting verlangten 3 Millionen hat der Ausschuß wegen des Sinkens der Preise um 400 000 Kr. gekürzt. Zur Fortsetzung der Staatsbahn Hällnäs-Stensele hat der Ausschuß 2 Millionen Kronen genehmigt. Die erste Kammer hat diesen Vorschlägen zugestimmt. Dagegen hat der Ausschuß 200 000 Kr. für den Bahnhof in Storvik, 200 800 Kr. für Ausführung von Gleisen im Anschluß an vorhandene Gleisanlagen, 500,000 Kr. für Doppelbahn Tranas-Aneby und Sandsjö-Sävsjö und 600 000 Kr. für die neue Erzwagenwerkstätte bei Notviken gestrichen. Sodann wurden die beiden Anschläge für vollendetes Material und Einführung der durchgehenden Druckluftbremse um je 1,8 Millionen Kronen gekürzt, der Anschlag für den Hauptverschiebebahnhof in Hallsberg um 280 000 Kr. und der für die Doppelbahn Oerebro-Hallsberg-Laxu um 300 000 Kr., desgleichen der Anschlag für Hausbauten von 1 348 800 Kr. auf 224 800 und die Anschläge für Grunderwerb und für Inventar von 800 000 bzw. 2 000 000 Kronen je auf die Hälfte gekürzt. Dr. S.

— Die Elektrisierung der Värmlandsbahnen. Die Elektrisierung der Strecken Karlstad-Munkfors und Nordmark-Klarälv schreitet sehr schnell vorwärts, und wenn nicht Unvorhergesehenes eintritt, so erwartet man, daß die Elektrisierung im August d. J. ganz durchgeführt sein wird. Die ganze Arbeit dürfte auf 3 Millionen Kronen kommen. An der Nordmarksbahn ist die Elektrisierung jetzt bis Nordmark, auf einer Strecke von 40 km von Hagfors, fertig. Die Betriebserlaubnis ist schon erwirkt, und der elektrische Zugbetrieb auf dieser Stecke beginnt dieser Tage. Auf der Linie Hagfors-Munkfors ist die Arbeit schon seit mehreren Monaten im Gang, und die elektrischen Züge laufen. Auf der 5 km langen Zweigbahn Sjögränd-Edebäk ist die Elektrisierung durchgeführt, und die neue Kraftquelle ist bereits in Anspruch genommen. Auf dem übrigen Teil der Nordmarksbahn oder der Strecke Nordmark-Filipstad ist ein Teil der Arbeiten schon fertig. Der erste elektrische Zug nach Filipstad geht nächstens. Die Elektrisierung südwärts bis Deje soll im Juni fertig werden, und im August dürfte Karlstad den ersten elektrischen Zug auf der Munkforsbahn begrüßen können. Damit wäre auch die ganze Arbeit abgeschlossen. Dr. S.

— Die Eisenbahnfrage in Luxemburg. Die luxemburgischen Zeitungen melden „aus informierter Quelle“ über den jetzigen Stand der Verhandlungen zwischen Belgien und Luxemburg über die Eisenbahnfrage folgendes: Belgien soll sich mit Frankreich geeinigt haben, und zwar so, daß Frankreich die Linie Esch—Luxemburg—Wasserbillig—Trier (strategisch wichtig für Frankreich) und Belgien die Linie Arlon—Kleinbettingen—Luxemburg—Ulflingen—Lüttich ausbeuten würde. Luxemburg hingegen hält daran fest, daß, gemäß dem Abkommen mit Deutschland, das ganze Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnnetz im Jahre 1952 dem luxemburgischen Staate zufallen müsse, und schlägt eine Gesellschaft zu Dreien vor, worin Luxemburg 60 %, Frankreich und Belgien je 20 % zugeteilt würden.

— Die Paris-Orléansbahn im Jahre 1920. Der am 22. März d. J. in der Generalversammlung der Aktionäre verlesene Geschäftsbericht der Paris-Orléansbahn für das Jahr 1920 enthält nach dem Temps u. a. folgende Angaben:

Die Elektrisierung eines wichtigen Teils des Eisenbahnnetzes wird binnen kurzem der Verwirklichung näher gebracht werden. Das Finanzgesetz vom 31. Juli 1920 hat den Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, der Gesellschaft die Konzession zur Ausnutzung der Wasserkräfte der Haute-Dordogne oberhalb Vernéjoux und ihrer Nebenflüsse: Le Chavanon und la Rhue zu erteilen. Die Konzessionsurkunde ist kürzlich ausgefertigt worden. Nach den getroffenen Vereinbarungen hat der Staat die hydraulischen, die Gesellschaft die elektrischen Anlagen auszuführen. Die beiden ersten Anlagen sind bereits ausgeschrieben und man hofft, daß die Arbeiten noch in diesem Jahr begonnen werden können. Außerdem wird ein weiteres Projekt ausgearbeitet, das die Möglichkeit bietet, unter günstigen Bedingungen elektrische Kraft auf der Linie Paris-Orléans und Châteauroux zu gewinnen. Hierdurch wird die elektrische Zugförderung auf der ganzen Linie Paris-Montauban durchgeführt werden können.

Das rollende Material ist wesentlich vermehrt worden. Im Vergleich zur Vorkriegszeit sind mehr erworben oder in Auftrag gegeben 1195 Lokomotiven, 1847 Personen- und Packwagen und 23 659 Güterwagen, darunter 7600 mit hohem Ladegewicht. Die Gesellschaft hofft, hierdurch der zu erwartenden Verkehrssteigerung im weitesten Umfange gerecht werden zu können.

Die Frage eines Ersatzes der Kohle als Heizmaterial für Lokomotiven durch Masut ist eingehend geprüft worden. Die angestellten Versuche hatten in technischer Beziehung vollen Erfolg. Die allgemeine Einführung dieser neuen Beheizungsmethode hängt jedoch von der Möglichkeit ab, das Masut in ausreichender Menge und zu annehmbarem Preise zu beschaffen. Die Gesellschaft hat sich daher in Gemeinschaft mit der Nord-, Ost- und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn an der Gründung der Gesellschaft „Les Consommateurs de Pétrole“ beteiligt, der sich auch die führenden Schiffahrtsgesellschaften angeschlossen haben; die neue Gesellschaft umfaßt also die etwaigen Hauptverbraucher des Masut.

Die Betriebszahl betrug für das vergangene Jahr 135 % gegenüber 105 % für 1919. Trotzdem sind die Verkehrseinnahmen gegenüber dem Vorjahre um 361 172 000 Fr. gestiegen. Die am Anfang des Jahres 1920 durchgeführte Tariferhöhung hat also den Verkehr nicht verringert, im Gegenteil. Dies kommt einmal im Personenverkehr zum Ausdruck. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um annähernd 32 % höher als im Jahre 1919. Die Zahl der beförderten Personen hat um 185 846 Einheiten die des vorhergehenden Rechnungsjahres überschritten. Der Finanzbericht verbreitet sich über die finanziellen Rückwirkungen der den „zahlreichen Familien“ gewährten Tarifermäßigungen. Die auf die vollen Fahrtkarten gewährten Vergünstigungen betragen für die Orléansbahn etwa 2 Millionen Franken.

Auch im Güterverkehr ist eine wesentliche Verkehrssteigerung zu verzeichnen. Im Eilgutverkehr hat die Tonnenzahl der beförderten Lebensmittel um 8½ % zugenommen und die sich aus diesem Verkehr ergebende Einnahme um 79 %. Die Lebensmitteltransporte zur Hauptstadt haben allein um 16 000 t zugenommen. Die Zunahme gegenüber dem Jahre 1913 übersteigt 24 000 t. Die Steigerung im Milchverkehr beträgt 6000 t; gegenüber dem letzten Rechnungsjahr vor dem Kriege bedeutet dies jedoch immer noch einen Ausfall von etwa 22 000 t. Beim Frachtgut ist die Tonnenzahl 28,30 % höher als im Vorjahr. Die Bruttotonnen für das Kilometer sind um 2 % höher gegenüber den Bruttotonnen von 1919. Es bedeutet dies eine Zunahme von 33 % gegenüber 1913. Wie im Personenverkehr hat also auch hier die Tariferhöhung die Verkehrsentwicklung nicht zu hemmen vermocht.

Trotz des Verkehrszuwachses und der Tariferhöhungen schließt das Rechnungsjahr mit einem Ausfall an Betriebseinnahmen in Höhe von 331½ Millionen Franken. Rechnet man hinzu die sich aus der Kapitalschuld ergebenden Lasten, so beläuft sich der Gesamtfehlbetrag auf 494 Millionen. Für diesen Betrag hat also die Gesellschaft die Garantie des Staates in Anspruch zu nehmen.

Der Fehlbetrag ist zurückzuführen auf die gewaltige Steigerung der Betriebsausgaben. Diese Steigerung beträgt für die Brennstoffe 260 Millionen (der Kohlenpreis, der im Jahre 1913 21 Fr. die Tonne betrug, ist von 103 Fr. im Jahre 1919 auf 255 Fr. im Jahre 1920 gestiegen), für das Personal 131 Millionen, die Reparaturen 15 Millionen, die Unterhaltung und Erneuerung der Strecke 30 Millionen, die Entschädigungszahlungen für Verlust, Beschädigung und Verzögerung 17 Millionen, die Ruhegehälter 12 Millionen.

Wie der Bericht hervorhebt, sind die Personalausgaben beeinflußt einmal durch die wesentliche Zunahme der Zahl der Beamten infolge des Achtstundentages und ferner durch die Erhöhung der Gehälter. Der Achtstundentag wurde unvermittelt in der Mitte des Jahres 1919 eingeführt und im Jahre 1920 einer Regelung unterworfen, die in keiner Weise die Besonderheiten des Dienstes der Eisenbahnangestellten berücksichtigt, der für einen großen Teil unter ihnen lediglich in Dienstbereitschaft besteht, ohne daß Arbeit im eigent-

lichen Sinne geleistet wird. Dieser bedauerliche Irrtum hat zum guten Teil die Zunahme der Ausgaben infolge Einführung des Achtstundentages verursacht. Er hat zur Folge gehabt, daß die Personalausgaben um mehr als 100 Millionen jährlich gestiegen sind; dazu kommt noch ein Kapital von etwa 450 Millionen für den Erwerb von Lokomotiven und den Bau von Lokomotivschuppen. Da dieser Zustand bei allen Eisenbahnen der gleiche ist, hat sich kürzlich die Finanzkommission des Senats mit der Angelegenheit befaßt und ihrer Meinung in einem Beschlußantrage dahin Ausdruck gegeben, „daß in der Festsetzung der täglichen Dienstdauer Änderungen unvermeidlich sind, um den Betrieb der Eisenbahnen nur mit dem unbedingt notwendigen und möglichst eingeschränkten Personalbestand sicherzustellen, daß bis zur Rückkehr normaler Verhältnisse weitergehendere Einschränkungen des Achtstundentages ins Auge zu fassen sind und in gewissen Fällen die Ermächtigung zu erteilen ist, Überstunden einzulegen.“

Das Rechnungsjahr 1920 war ferner belastet mit der Neuregelung der Gehälter mit rückwirkender Kraft vom 1. Januar 1919. Sie bedeutete für die meisten der Angestellten eine Gehaltserhöhung von 200 bis 300 % gegenüber dem Anfang des Jahres 1918. Hinzu kommen noch Zulagen (Gratifikationen, Prämien, besondere Aufenthaltsentschädigungen usw.), deren Höhe ebenfalls seit dieser Zeit wesentlich gestiegen ist. Zusammenfassend ergibt sich, daß die Personalausgaben, die im Jahre 1913 114 Millionen, das sind im Mittel 2400 Fr. auf den Kopf, betrugen, auf 369 Millionen im Jahre 1919 und auf 500 Millionen im Jahre 1920 gestiegen sind; letztere Zahl bedeutet eine Durchschnittsausgabe von 7100 Fr. für den Angestellten.

— **Die schweizerischen Eisenbahnen und die Konkurrenz der Kraftwagen.** Schon in einem ihrer letzten Geschäftsberichte haben sich die S. B. B. über die Konkurrenz der Kraftwagen ausgesprochen und den Erlaß von Schutzbestimmungen befürwortet. Jetzt haben sich, wie wir im Anschluß an die Ausführungen in Nr. 14, S. 273 d. Ztg. mitteilten, etwa 50 westschweizerische Privatbahnen an die Regierungen der Kantone Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf mit Eingaben gewendet, die gleichfalls den sie schädigenden Wettbewerb der Automobile betonen und um Abhilfe bitten. Die Überlegenheit der Kraftwagen besteht aber darin, daß die Straßenunterhaltung fast ausschließlich zu Lasten der Kantone und Gemeinden geht. Die von den Kraftwagen erhobenen Konzessionsgebühren — durchschnittliche Besteuerung: 500 Fr. — spielen eine geringe Rolle. Sie belasten ein Achskilometer im Kraftwagenverkehr mit etwa 1,66 Cts., was sich mit den gewaltigen Ausgaben der Eisenbahnen für die Verzinsung des in den Bahnanlagen festgelegten Kapitals, für die Streckenunterhaltung und Bewachung, für die Ausstattung des Erneuerungsfonds usw. nicht vergleichen läßt. Die Bahnen haben außerdem eine Betriebs p f l i c h t, ihre Tarife und Fahrpläne werden kontrolliert, während die Kraftwagen freie Hand haben und sich deshalb den Verkehrsbedürfnissen schneller und besser anpassen können. Diese Vorteile der Kraftwagenunternehmer einerseits und die außerordentlichen Erhöhungen der Eisenbahntarife andererseits haben den Wettbewerb der ersteren, wie auch in anderen Ländern, immer empfindlicher gemacht. Die Eisenbahnen fordern daher zu ihrem Schutz eine stärkere Erfassung der Kraftwagen durch folgende Maßregeln: erhöhte Konzessionsgebühren, Beitragspflicht zur Straßenunterhaltung, Versicherungszwang, Einschränkung der Tarifhoheit bei Transporten für Dritte, Betriebszwang.

— **Italienische Bezeichnung für Südtirol.** Die Neue Freie Presse berichtet: Laut eines Erlasses des Generalzivilkommissariates in Trient an die Gemeinden, Bezirksverwaltungen und Seelsorger hat von nun ab die Bezeichnung „Südtirol“ zu entfallen und ist an deren Stelle die Bezeichnung „Venezia Tridentina“ zu setzen.

— **Die neue Bahn Triest-Brenner.** Die Neue Freie Presse berichtet aus Triest: Die neue Bahnlinie von Villa Santina nach Toblach, welche die Verbindung zwischen Triest, Tirol und Süddeutschland außerordentlich verkürzen würde, soll in allernächster Zeit verwirklicht werden. Die italienische Regierung hat die Triestiner Handelskammer verständigt, daß sie 5 Millionen Lire vorläufig zur Verfügung stelle, damit die Trassierungsarbeiten sofort beginnen können.

— **Italien und die Rheinschiffahrt.** Der kürzlich in Venedig abgehaltene italienische Kongreß für Binnenschiffahrt hat im Beisein der Vertreter des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, des Marineministeriums und des Unterstaatssekretärs für das Transportwesen die oberitalienischen Binnenschiffahrtsfragen behandelt und besonders für die Schaffung einer Wasserstraße zwischen Venedig-Mantua-Cremona-Piacenza-Mailand großes Interesse an den Tag gelegt. Hierzu schreibt nun die in Wien erscheinende „Wasserwirtschaft“ u. a.: „Das italienische Interesse für Binnenschiffahrt bleibt jedoch nicht auf Italien beschränkt, sondern wendet sich aus wirtschaftspolitischen Gründen sogar der Rheinschiffahrt zu. Man hat in Italien bereits ausgerechnet, daß die Stimmen der beiden italienischen Vertreter bei der internationalen Rheinkommission schon bei der zunächst zu behandelnden Frage (Schiffahrt zwischen Basel und Straßburg) den Ausschlag geben dürften. Italien sieht im Rheinhafen Basel und dem wirtschaftspolitisch freien Bodensee neue Tore für italienischen Handel und Verkehr und ist entschlossen, die Verbindungswege zu schaffen, um die daraus zu erwartende Belebung dem vereinsamten Venedig zuführen zu können.“

— **Die ständigen Lohn- und Preissteigerungen im Bahnbetriebe** haben die L o n d o n e r Untergrundbahn-Gesellschaft, die ein ausgedehntes Netz elektrischer Schnellbahnen, dazu ein umfangreiches Straßenbahnnetz und das gesamte Londoner Omnibuswesen beherrscht, veranlaßt, ihre Gedanken über die wirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen den Ausgabesteigerungen und den Tariferhöhungen dem Publikum in belehrenden bildlichen Darstellungen drastisch vor Augen zu führen. Die Gesellschaft hat überhaupt schon lange vor dem Kriege großen Wert darauf gelegt, durch überaus geschickte Bildreklamen auf das Publikum einzuwirken; die von ihr herausgebrachten Plakate und sonstigen Bilddarstellungen, die auch im Auslande viel beachtet worden sind, heben sich von den sonst von Bahngesellschaften beliebten Bildanzeigen durch ihre zum Teil sehr beachtenswerte künstlerische Behandlung wohltuend ab und haben um so stärkere Wirkung ausgeübt.

Die beistehende Abbildung sucht das Publikum wie auch die Bahnangestellten über den Kreislauf zwischen den Steigerungen der Ausgaben (costs), der Betriebsstoffpreise (prices), der Löhne (wages) und der Fahrpreise (fares) aufzuklären, deren persönliche Verkörperungen — die Fahrpreise mit dem Bleigewicht der öffentlichen Widerstände beschwert — in immer größer werdenden Spiralen den Lebensbaum umrasen, aus dem das Unternehmen der Untergrundbahn seine Früchte ziehen soll. Die Abbildung zeigt, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse bei den Verkehrsunternehmungen drüben im Grunde ähnlich liegen wie hierzulande.

— **Schiffsverkehr nach Norwegen und Island.** Der Schiffsverkehr hat unter dem Kriege mindestens ebenso gelitten wie derjenige der Eisenbahn, und es ist ein erfreuliches Zeichen der Rückkehr zu Vorkriegsverhältnissen, daß er an vielen Stellen wieder aufgenommen wird. Das gilt namentlich für den von England ausgehenden Personenverkehr. Die eng-

schen Eisenbahngesellschaften haben in der letzten Zeit iederholt neue Schiffsverbindungen nach dem europäischen estlande eingelegt, und namentlich auch während der Osterige eine Anzahl Sonderfahrten nach der französischen Küste eranstaltet. Im Juni sollen auch die Vergnügungsfahrten on London und Grimsby nach den norwegischen Fjords ieder aufgenommen werden. Eine englische Gesellschaft ündigt für den kommenden Sommer sechs solche Fahrten on je 13 Tagen Dauer mit einem 14 000 t-Dampfer an. Von ewcastle nach Bergen verkehren zwei Dampfer, die Sonnig und Mittwoch Abend dort eintreffen. Der Nachtschnellzug ach Kristiania fährt an diesen beiden Abenden erst um 1,05 Uhr ab, um den Dampfer abzuwarten, während er an nderen Tagen, außer Sonnabend, wo er ganz ausfällt, bereits m 6 Uhr abfährt. — In Reykjavik soll im Juni eine Landirtschaftsmaschinen-Ausstellung abgehalten werden. Dampfr nach Island verkehren von Kopenhagen etwa ein bis zwei Ial im Monat, wobei sie unterwegs Leith anlaufen. Die anze Fahrt dauert 10 Tage, die Fahrt von Leith bis Reikivik 5 bis 6 Tage. Letztere kostet 10 £; dazu kommt für erpflegung der uns heutzutage geradezu lächerlich anutende Betrag von 10 Shilling.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen und die Stahlerzeugung der Vereinigten taaten.** Trotz Erhöhung der Personen- und Gütertarife und er dadurch geschaffenen Verbesserung der wirtschaftlichen age der amerikanischen Eisenbahngesellschaften will es iesen nicht gelingen, die nötigen Mittel aufzubringen, um ire durch den Krieg und weiter in der Folgezeit zusammenschmolzenen Bestände an Baustoffen und sonstigen Vorüten, an Betriebsmitteln u. dgl. zu ergänzen. Darunter leidet esonders auch das Eisen- und Stahlgewerbe. Die Wirkung ieser schlechten Marktlage im Binnenhandel der Vereinigten taaten wird noch dadurch verschärft, daß ausländischer Vettbewerb, namentlich derjenige Deutschlands und Belgiens, en Amerikanern viele Aufträge im Ausland wegnimmt, so aß hier kein Ausgleich für die Stille des einheimischen Marktes geschaffen werden kann. Die vom Stahlwerksverand — United States Steel Corporation — unabhängigen Hüttenwerke haben die Preise herabgesetzt, damit aber nicht en gewünschten Erfolg erzielt. Sie haben damit nur erreicht, aß ein weiterer Rückgang ihrer Beschäftigung aufgehalten vorden ist, so daß sie nach wie vor mit 25 % ihrer Leistungsihigkeit arbeiten. Die im Stahlwerksverband zusammengechlossenen Werke sind bis ungefähr Ende Januar ziemlich oll beschäftigt gewesen; bis Anfang März war ihr Beschäfgungsgrad aber auf 65 % gesunken. Ende Februar lagen men nur Aufträge von nahezu 7 Millionen Tonnen vor, d. s. Millionen Tonnen weniger als die Höchstzahl im Juli 1920. eit Oktober 1919 ist noch kein Monat mit so geringen Aufägen wie die Zeit um Februar und März d. J. dagewesen. ie neuen Bestellungen entsprechen nur 25 % der Leistungsihigkeit. Obgleich sich die Nachfrage nach Eisen für Bauvecke etwas steigert, ist doch keine Besserung in der Lage er Hüttenwerke zu erwarten. Die Aussichten für 1921 sind aher trübe, während 1920 mit Ausnahme von 1917 die rößte Stahlausfuhr gehabt hat.

— **Nochmals Abbau der Löhne in Amerika.** Daß der Abbau er Löhne bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten (. Nr. 15 S. 294 d. Ztg.) nicht so glatt möglich sein würde, ie die Eisenbahngesellschaften gehofft hatten, wird anchen nicht unerwartet sein, obgleich die Neigung, die öhne herabzusetzen, auch außerhalb der Eisenbahnen in eiten Kreisen besteht. Die Löhne machen zurzeit 70 % der etriebsausgaben der amerikanischen Eisenbahnen aus gegen % im Jahre 1914, und es erscheint daher theoretisch mögch, sie herabzusetzen und so das alte Verhältnis zwischen nen und den sonstigen Ausgaben wiederherzustellen. Der aktischen Durchführung stehen aber erhebliche Schwierigiten entgegen. Sie bestehen zunächst in den Abmachungen vischen den Eisenbahnen und ihren Arbeitern, die nur mit enehmigung des „Eisenbahnamts für Arbeiterfragen" aufgeben werden können. Dieses hat zunächst seine Gehmigung versagt, und die Folge davon war, daß eine kleine senbahn in einem der Südstaaten ihre Zahlungen einstellte d unter Zwangsverwaltung kam. Die Anrufung höherer tscheidung führte zur Genehmigung der Herabsetzung der öhne, und die Folge war ein Ausstand mit der Begründung, ß die in den Vereinbarungen vorgesehene Besprechung ischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vor der Herabtzung nicht stattgefunden habe. Da der Ausstand nur eine eine Eisenbahngesellschaft betrifft, sind seine Wirkungen sich nicht groß, aber es handelt sich um einen grundsätzlichen Fall, der noch weite Kreise ziehen kann, da schon fast alle die größeren Eisenbahnen im Osten Lohnherabsetzungen von 17 bis 21 % angekündigt haben, die Mitte April in Tätigkeit treten sollten. Einige Gesellschaften haben ihre Arbeiter zu Besprechungen der Lohnfrage eingeladen, aber diese scheinen nicht geneigt, hierauf einzugehen, und so werden denn Schwierigkeiten nicht ausbleiben; also gerade das wird eintreten, was die genannten Abmachungen vermeiden wollen.

— **Die amerikanische Schiffahrt.** Die Wirtschaftslage der Vereinigten Staaten hat zur Folge, daß Woche für Woche die Zahl der Schiffe, die das Schiffsamt aus dem Verkehr zurückzieht, zunimmt. Ende Februar waren von den ihm unterstellten Schiffen über 500 stillgelegt. Dazu kamen noch über 100 neue Stahlschiffe, die noch nicht in Dienst gestellt waren. Infolgedessen lagen 3 700 000 t, etwa die Hälfte der staatlichen Handelsflotte, still. Auch Schiffe, die im Privateigentum sind, sind in großer Zahl beschäftigungslos. Der Schiffsneubau nimmt beständig ab. Nach den Berichten aus dem März waren 1 400 000 t im Bau, wovon zwei Drittel auf Privatbestellungen entfielen, während ein Drittel zur Erfüllung des im Krieg aufgenommenen Plans, eine staatliche Gesellschaft für eine Notflotte ins Leben zu rufen, dienen. Im Februar wurden 12 neue Schiffahrtsunternehmungen mit einem Kapital von 6,5 Millionen Dollar gegründet; im Vormonat war aber die Zahl der neuen Gesellschaften genau, die Höhe ihres Kapitals annähernd doppelt so groß: es handelte sich im Januar um 24 Gesellschaften mit 12 Millionen Dollar Kapital. In Schiffsneubauten wurden in den zwei ersten Monaten des Jahres 1921 19 Millionen, im gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 110 Millionen Dollar angelegt. Der Schiffsbau ist also stark zurückgegangen, eine Folge des Darniederliegens des Schiffsverkehrs.

— **Von den Eisenbahnen Kanadas.** Die Zeit der großen Eisenbahnneubauten scheint in Kanada vorbei zu sein, und der Zug der Zeit ist mehr auf einen Ausbau der bestehenden Bahnanlagen gerichtet. In Toronto und Montreal sind Hauptbahnhöfe im Bau, die die dort einmündenden Bahnstrecken zusammenführen sollen. Sehr zielbewußt scheint man allerdings bei ihrer Planung nicht vorgegangen zu sein. In Toronto wird bereits der Abbruch eines noch nicht ganz fertigen Hauptbahnhofs erwogen, weil man an seiner Stelle den Nordbahnhof der Kanadischen Pazifik-Eisenbahn zu einem Gemeinschaftsbahnhof ausbauen will. In Montreal wird es als ein schwerer Fehler bezeichnet, daß die Nordbahn sich einen selbständigen Zugang in die Stadt geschaffen hat, da ihre Strecke nunmehr mit der Kanadischen Pazifik-Eisenbahn in Schienenverbindung gebracht werden, und der Windsor-Bahnhof dieser Eisenbahn demnächst auch von der Grand Trunk-Eisenbahn benutzt werden soll, also dazu berufen ist, der Hauptbahnhof von Montreal zu werden. — In die Goldfelder von Nord-Ontario soll eine 45 km lange elektrische Eisenbahn in Vollspur gebaut werden. Die Stadtbahnen beschränken sich auf Um- und Ausbauten, u. a. auf eine 50 km lange Abkürzungsstrecke zur Verbindung der Nordbahn und der Grand Trunk-Bahn, ferner wird eine Anzahl schon lange in Aussicht gestellter Zweigbahnen gebaut.

Die Werkstätten der Kanadischen Pazifik-Eisenbahn in Montreal sind im Laufe des letzten Jahres sehr erheblich vergrößert worden. Sie bedecken jetzt eine Fläche von über 100 ha mit 40 km Gleis und beschäftigen regelmäßig etwa 9000 Mann. Die 10 neuen Gebäude, die mit einem Aufwand von 1 000 000 Dollar errichtet worden sind, haben eine Grundfläche von über 23 000 qm. Der Stahlwerksverband der Vereinigten Staaten wendet nahezu 300 000 Dollar auf, um einen Gleisanschluß für sein in Kanada gelegenes Werk Ojibway zu schaffen. Während in anderen Ländern wegen der Kohlenknappheit Lokomotiven für Ölfeuerung umgebaut werden, spielt sich in Kanada wegen Ölknappheit der umgekehrte Vorgang ab.

— **Geldbedarf der kanadischen Staatsbahnen.** In Kanada ist bekanntlich die Grand Trunk-Eisenbahn verstaatlicht und mit der bereits vorhandenen Staatsbahn verschmolzen worden, so daß in diesem Lande im wesentlichen nunmehr nur noch zwei Eisenbahnnetze bestehen, das Staatsbahnnetz und das der Pazifik-Eisenbahnen, davon jedes ungefähr die Hälfte der 60 000 km Eisenbahnen Kanadas umfaßt. Die Verstaatlichung der Grand Trunk-Eisenbahn hat namentlich auch in England große Beunruhigung hervorgerufen. Das Aktienkapital ist im wesentlichen in England aufgebracht worden, und der Eisenbahnbetrieb hat bisher nur unbedeutende Überschüsse ergeben. England hat das Kapital für den Bau der Grand Trunk-Eisenbahn zu einer Zeit zur Verfügung gestellt, wo Kanada die dazu nötige Anleihe nur zu höchst ungünstigen Bedingungen hätte aufnehmen können. Der Begebung lag

eine Verzinsung mit 4 % zugrunde, aber 20 Millionen Pfund Sterling sind bis jetzt ohne Zinsen ausgegangen, obgleich sie der Entwicklung eines der wichtigsten Glieder im kanadischen Verkehrsleben dienen. Bei der Verstaalichung ist der Übernahmepreis nach den Betriebsergebnissen der letzten Jahre berechnet worden, und da in Kanada, wie in allen anderen Ländern, die Betriebskosten während des Krieges stark gestiegen, die Einnahmen ihnen aber nicht in gleichem Maße gefolgt sind, so sind die Aktionäre durch diese Preisfestsetzung stark benachteiligt. Der vom Staat eingesetzte Ausschuß zur Festsetzung des Übernahmepreises hat es sogar abgelehnt, eine Schätzung des wirklichen Werts der Eisenbahn und ihrer Anlagen vorzunehmen und auf ihre Zukunftsaussichten einzugehen; er hat seine Entscheidung vielmehr lediglich auf Grund der geldlichen Betriebsergebnisse der letzten Jahre getroffen. Dem Staate ist es natürlich nur willkommen, wenn er die Eisenbahn möglichst billig übernehmen kann, muß er doch ohnehin schwere Lasten dabei tragen. Der dem Parlament in Ottawa vorgelegte Haushaltsvoranschlag fordert für Eisenbahnzwecke 178 000 000 Dollar, und der Fehlbetrag, der gedeckt werden muß, beträgt 60 Millionen. Eine Neuregelung der Staatsbahnen wird daher gefordert. Dabei soll der Zugverkehr stark eingeschränkt werden. Von anderer Seite wird aber geltend gemacht, daß die besten Verkehrsmöglichkeiten geschaffen werden müssen, um die Einwanderung und die Besiedelung des Landes zu fördern. Der Eisenbahnbau ist in Kanada immer der Besiedelung vorausgeeilt; das hat zwar segensreiche Folgen für das Land und die Allgemeinheit gehabt, die Eisenbahnen haben aber manche Schwierigkeiten bestehen und Kinderkrankheiten durchmachen müssen, und sogar die Kanadische Pazifik-Eisenbahn, die jetzt glänzend dasteht, ist davon nicht verschont geblieben. Für den zuweit gehenden Bau neuer Strecken wird die Regierung verantwortlich gemacht, und diese muß, so schließen die Gegner ihrer Eisenbahnpolitik, nunmehr die Folgen tragen.

— **Petroleumfeuerung auf argentinischen Bahnen.** Nach den unter der Bezeichnung L a t e i n a m e r i k a erscheinenden Mitteilungen des Deutsch-Argentinischen Zentralverbandes und anderer mit ihm in Beziehung stehender Verbände haben die führenden britischen Eisenbahngesellschaften in Argentinien beschlossen, mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung zur Petroleumfeuerung überzugehen. Wie die Quelle berichtet, ist zwischen der Südbahn, der Westbahn und der Pazifischen Bahn einerseits und der Argentinischen Petroleumgesellschaft von Comodoro Rivadavia anderseits ein Abkommen getroffen worden, daß für eine Reihe von Jahren die der letzteren gehörenden Lagerstätten von den erwähnten Bahnen gepachtet werden. Die Pachtsumme wird auf 10—15 Millionen Pesos Papier bemessen, der jährliche Bedarf der Gesellschaften an Petroleum auf 600 000 t; doch kann mit einer so großen Gewinnung in Comodoro Rivadavia erst in späteren Jahren gerechnet werden. Zu dem Pachtvertrag werden folgende Einzelheiten mitgeteilt: Die Petroleumgesellschaft überläßt den genannten Bahnen ihre Petroleumfelder in Comodoro Rivadavia gegen Zahlung einer festen Summe von 150 000 Pesos Papier auf das Nennkapital von 4,5 Millionen Pesos Papier, sowie von 12½ % des Rohertrages aus der Petroleumgewinnung abzüglich der für den Betrieb der Felder benötigten Ölmengen. Die Nutznießung erstreckt sich zunächst auf 20 Jahre und kann danach auf weitere 10 oder 20 Jahre verlängert werden. Die Felder gehen mit sämtlichen bereits vorhandenen Einrichtungen und allem Zubehör, wie Werkzeugen usw., an die Bahnverwaltungen über. Abgesehen von den Bohrlöchern wird hierfür der Buchwert zur Zeit der Übernahme in Anrechnung gebracht, und das Anteilrecht der neuen Nutznießer für die Summe von rd. 1 Million Pesos, zahlbar in 10 zinsfreien Jahresraten, von denen die erste 6 Monate nach Übereignung der Ölfelder fällig ist, erworben. Auf der anderen Seite verpflichten sich die Bahngesellschaften, innerhalb der ersten 3 Jahre mindestens 20 und in den nächstfolgenden 3 Jahren jährlich mindestens 6 Bohrlöcher anzulegen; von dieser Verpflichtung sind sie im Falle der Behinderung durch höhere Gewalt, wozu auch die Unmöglichkeit der Beschaffung des nötigen Materials gerechnet wird, entbunden. Nach Ablauf dieser Frist kann die Bohrtätigkeit von den Bahngesellschaften eingestellt und von der Petroleumgesellschaft für eigene Rechnung wieder aufgenommen werden. Machen die Gesellschaften von diesem Rechte keinen Gebrauch und setzen sie ihre Bohrtätigkeit fort, so obliegt ihnen dann ohne weiteres die Verpflichtung zur Anlage von wenigstens 6 Sonden jährlich bis zur Mindestzahl von 100 Sonden. Übernimmt dagegen die Gesellschaft nach dem sechsten Jahre die Anlage neuer Bohrlöcher für eigene Rechnung, so hat sie die ihr vertraglich zustehenden 12½ % des Ölertrages ohne Entschädigungsansprüche den Eisenbahngesellschaften zu überlassen. Im Falle der Nichteinhaltung des Vertrages oder nach seinem Erlöschen verfügen die Eisenbahnen über sämtliche auf den Ölfeldern von ihnen selbst erstellten Anlagen und eingebrachten Materialien. Da die 100 Sonden einen Aufwand von mindestens 10 Millionen Pesos erfordern, so werden die Bahngesellschaften, einschl. der Nebenanlagen, wohl an die 15 Millionen Pesos in das neue Unternehmen stecken müssen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Firmenänderung.

Die amtliche Bezeichnung „D i r e k t i o n d e r S a a r b a h n e n“ ist in „E i s e n b a h n d i r e k t i o n d e s S a a r g e b i e t s“ geändert worden.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische E.) ist der Nachtrag II erschienen.

Rundschreiben

der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III. 111 vom 7. April 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Firmenänderung (abgesandt am 13. April d. J.);

Nr. V 66 vom 6. April 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 13. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Verkehr mit den Stationen der Bregtalbahn, der Kaiserstuhlbahn, der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn und der Nebenbahn Zell (Wiesental)-Todtnau zu erhebenden Frachtzuschläge ermäßigt. Ferner werden infolge der am 1. 2. 21 erfolgten Aufnahme des Binnenverkehrs der Bentheimer Kreisbahn in den Staats- und Privatbahngüterverkehr für die auf niederländischem Gebiet gelegene Strecke dieser Bahn, und zwar von der preußischen Landesgrenze bis Coevorden, besondere Zuschlagsfrachten (Währungszuschläge) erhoben. Näheres enthält die am 14. April 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. April 1921. (424)
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Der Stationsname Reichenbach-Steegen wurde in „Reichenbach (Pfalz)“ geändert.

Stuttgart, den 8. April 1921. (423)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C II.

Liebenstein-Schweina wird mit Gültigkeit vom 17. Mai 1921 als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 a aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, S. 455).

Erfurt, den 9. April 1921. (419)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge — Schweiz.

Für die für den Gesamtverkehr eröffneten Stationen Madulein und Trimmis der Rhätischen Bahn werden mit sofortiger Gültigkeit Wagenladungsfrachtsätze mit Basel Bad. Bf. u. Waldshut eingeführt. Näheres in unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Der gemeinsame schweiz. Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten wird auf 1. Mai 1921 neu ausgegeben. Verkaufspreis 3 Fr. Beziehbar durch unser Verkehrsbüro.

Karlsruhe, den 11. April 1921. (421)
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Nachrufe.

Trauererfüllt bringen wir zur Kenntnis, daß am 14. cr.

Herr **Dr. jur. Fritz May**

Direktor der Lokalbahn-Aktiengesellschaft

nach längerem Leiden im 61. Lebensjahre verschieden ist.

Der Entschlafene war durch eine unerschütterliche Treue in der Pflichterfüllung und eine vorbildliche Gerechtigkeitsliebe ausgezeichnet. Vermöge seiner außerordentlichen Tüchtigkeit hat er sich große bleibende Verdienste um die Entwicklung der Lokalbahn-Aktiengesellschaft und ihres weitverzweigten Bahnnetzes erworben.

Fritz May war eine gerade, aufrechte Natur und hat wegen seines edlen Charakters und der stets hilfsbereiten Herzensgüte unsere volle Hochschätzung genossen.

Wir werden dem allzufrüh Entschlafenen ein treues und dankbares Gedenken bewahren.

München, am 18. April 1921. (440)

Der Aufsichtsrat der Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

Schon wieder hat uns der Tod ein hochverehrtes Mitglied entrissen. Am 11. d. M. verschied in Erfurt im 69. Lebensjahr

Herr Hauptkassenrendant Rechnungsrat **Tietze.**

In ihm verlieren wir einen Mitarbeiter von vorbildlicher Pflichttreue und nie rastendem Arbeitseifer, einen liebenswürdigen, immer hilfsbereiten Amtsgenossen. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Verband der Oberen Reichseisenbahnbeamten
Bezirk Erfurt. (420)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 18. April 1921 werden die für Kappeln (Schlei) — Station der Eckernförde-Kappelner Kreisbahn — bestehenden Tarifentfernungen um 21 km ermäßigt.
Dresden, am 12. April 1921. (418)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C II.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 wird die Station Rosbach v. d. H. als Versandstation in die Gruppe 2 der Versandstationen des Ausnahmetarifs 7 b aufgenommen. Näheres im preußisch-hessischen Tarifanzeiger und bei den beteiligten Dienststellen.
Frankfurt (M.), 11. April 1921. (422)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 7 a für Eisenerz und Manganerz.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 wird die Station Crefeld-Linn in den Ausnahmetarif 7 a für Eisenerz usw. als Empfangsstation einbezogen. (430)
Köln, den 8. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tfv. 5, Heft C II; Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Tfv. 200 Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 20. April 1921 werden die Stationen Rüthen und Wamel als Sammellagerstationen in den Ausnahmetarif 1 a für Grubenhölzer usw. einbezogen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (433)
Berlin, den 13. April 1921
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatgüterverkehr. Heft A.
(Gemeinsamer Anhang 4 zu Nr. 5 und Nr. 200 des Tarifverzeichnisses.)
Der Bahnhof Elsdorf (Rheinl.) Ost wird mit sofortiger Gültigkeit für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen. Er dient somit nur noch dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Wagenladungsverkehr. (434)
Köln, den 13. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Alten für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg von und nach den dort angeschlossenen Werken.
Am 1. Mai 1921 wird der zwischen den Stationen Dessau und Mosigkau rechts der Bahnstrecke Dessau-Cöthen gelegene Bahnhof IV. Klasse Alten, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch als Tarifstation für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger von und nach den dort angeschlossenen Werken eröffnet werden.
Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Alten in den Staatsbahn-Privatbahn-Gütertarif, den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Gütertarif, den Mitteldeutsch-Bayerischen Gütertarif und den Mitteldeutsch-Südwestdeutschen Gütertarif aufgenommen.
Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (429)
Halle (Saale), im April 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher und preußisch-hessisch-bayerischer Tiertarif.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die auf den pfälzischen und bayerischen Strecken gültigen Sonderbestimmungen für Pferde in Bahnstallungswagen geändert. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (443)
Erfurt, den 15. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden ab 1. Juni d. J. die Entfernungszuschläge im Güterverkehr erhöht und die Pfennigzuschläge herabgesetzt.
Bekanntgabe der Erhöhung der Entfernungszuschläge erfolgt durch Nachtrag zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II. (442)
Wernigerode, den 18. April 1921.
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Vom 1. Mai 1921 ab werden im Tarifheft 1 die Tarifentfernungen für die badischen Stationen Breisach, Gottenheim und Hugstetten geändert. Ferner ist im Tarifheft 2 bei den Stationen Assenheim (Pfalz), Breitenstein (Pfalz), Dannstadt, Dirmstein Bf., Elmstein, Erfenstein, Friesenheim (Pfalz), Großkarlbach, Helmbach, Heßheim Bf., Heuchelheim b. Frankenthal, Laumersheim, Maudach Bf., Meckenheim (Pfalz) und Mutterstadt Lb. das Zeichen „Rd. 4,5 t" bzw. „Rd. 5,5 t" zu streichen.
Die Station Matzenbach hat die Bezeichnung „Eisenbach-Matzenbach" erhalten.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen. (439)
Breslau, den 16. April 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhänge 4 und 5. Tfv. 200.
Die Bestimmungen für Berlin Nordbf. und Berlin Osthafen sind geändert worden.
Näheres enthält die am 21. April 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (437)
Berlin, den 21. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Eröffnung der Güterannahme im Frachtgutverkehre mit Ujpest.
Die Güterannahme an der gesellschaftlichen Station Ujpest wird am 15. April a. c. eröffnet. Demgemäß ist ab dem bezeichneten Tage der Frachtgutverkehr zwischen den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (exkl. Wien Donaukaibahnhof), Bratislava (Pozsony, Preßburg), Ujpest und Budapest (exklusive Budapest Donauuferbahnhof) untereinander, sowie von diesen Stationen nach Belgrad offen.
Wien, am 12. April 1921. (426)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Frachtverkehr nach Belgrad.
Mit Wirksamkeit vom 15. April a. c. bis auf weiteres wird auch im Frachtgutverkehre nach Belgrad den Bestimmungen des gesellschaftlichen Lokalgütertarifs gemäß die Versicherung von Mehrwerten gesellschaftlicherseits

übernommen, sowie die Überweisung von Gebühren zugelassen.

Die bei der Ausladung der Sendungen in Belgrad erwachsenden Mehrkosten werden gesondert berechnet.

Wien, am 11. April 1921. (428)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I Abt B, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz): Verhältniszahlen zur Ermittlung der Gebühren. Änderungen von Bestimmungen.

Ab 15. April 1921 gelten folgende Bestimmungen:

I. Verhältniszahlen.

Die in den oben genannten Tarifen enthaltenen „Tarifziffern" werden zur Ermittlung der Frachtsätze und der bezüglichen Gebühren in den in Betracht kommenden Frachtberechnungswährungen*) bis auf weiteres mit nachstehenden Verhältniszahlen vervielfältigt:

Zur Umrechnung auf Pfennige . 10,
österr. Heller 36,
čechoslov. Heller 8,
ungar. Heller 30,
Para 5,5,
Bani . . . . 10,—,
Centimes Schw. Wg. . . . . 1,—.

II. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse.

Bis auf weiteres sind Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse (auch Nachnahmen von Bahngebühren) in allen Verkehren, mit Ausnahme der Verkehre innerhalb eines Staatsgebietes, ausgeschlossen. In den Verkehren innerhalb eines Staatsgebietes sind sie nur in der Frachtberechnungswährung zulässig.

III. Aufhebung von Bestimmungen und Gebühren.

Aufgehoben werden:

Die Kundmachung [968] im V.-Bl. Nr. 91 vom 6. 8. 1918, Absatz 2 der Kundmachung [256]**) im V.-Bl. Nr. 41 vom 10. 4. 1919, die Kundmachungen [257] im V.-Bl. Nr. 41 vom 10. 4. 1919, [277] im V.-Bl. Nr. 43 vom 15. 4. 1919, [307] im V.-Bl. Nr. 67 vom 10. 6. 1920, [346] im V.-Bl. Nr. 75 vom 29. 6. 1920, [446] im V.-Bl. Nr. 106 vom 11. 9. 1920 und [136] im V.-Bl. Nr. 15 vom 22. 2. 1921.

Die Kundmachung [435] im V.-Bl. Nr. 102 vom 31. 8. 1920 bleibt aufgehoben.

Wien, am 11. April 1921. (427)

*) S. Lokalgütertarif Teil II, Abschnitt II (Nachtrag I).

**) Absatz 3 dieser Kundmachung ist bereits außer Kraft getreten.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Neuausgabe des Tarifes für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen und der vom österreichischen Staate betriebenen Privatbahnen und der Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien) einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Reichsgrenze und Reichsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) sowie der Station Pfronten-Steinach Übergang anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen und der vom österreichischen Staate betriebenen Privatbahnen und der Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien) einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Reichsgrenze und Reichsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) sowie der Station Pfronten-Steinach Übergang anderseits in Kraft.

Er enthält im allgemeinen Ermäßigungen der Teilfrachtsätze in Hellern.

Durch diesen Tarif werden der vom 1. Januar 1921 gültige Tarif, sowie alle in diesem Blatte verlautbarten Kundmachungen aufgehoben und ersetzt.

Abdrucke derselben sind bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zu erhalten. (438)

Wien, am 11. April 1921.

Österreichische Bundesbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Ab 1. Mai wird die für den Versand von Erzeugnissen und Abfällen aus Basaltstein-Brüchen in Wagenladungen bestehende Zuschlagsfracht von 15 ₰ für 100 kg auf 10 ₰ für 100 kg ermäßigt und diese Ermäßigung auf den Versand von rohen Kalksteinen ausgedehnt. (444)

Butzbach, den 15. April 1921.

Der Vorstand.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Ruppiner Eisenbahn, Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Am 1. Juni 1921 tritt ein Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen im Binnenverkehr in Kraft. Durch diesen Nachtrag tritt eine allgemeine Erhöhung der bisherigen Fahrpreise und Beförderungspreise ein.

Neuruppin, am 11. April 1921. (432)

Die Eisenbahndirektionen.

Crefelder Eisenbahn.

Vorbehältlich der Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 der Nachtrag 8 zum diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäcktarif. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise sowie die Frachtsätze für Gepäck und Expeßgut erhöht. (431)

Crefeld, den 13. April 1921.

Die Direktion.

4. Verdingung.

Die Lieferung der nachstehend bezeichneten Geräte: 5450 Stck. Anstrichpinsel, 180 Haarpinsel, für Gießer, 30 Stck. Schlägerpinsel, 30 Stck. Schablonierpinsel, 100 Teerbürsten, 20 Vertreiber aus Dachshaaren, 180 Stck. Maurerpinsel, 450 Fischpinsel, 620 Schreibpinsel, 200 Malerbürsten, 20 Haarschlepper soll in verschiedenen Losen verdungen werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem, solange der Vorrat reicht, gegen portofreie Einsendung von 10 *M* bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 20. Mai 1921, vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Fürstenstraße 1/10 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Juni 1921. (441)

Magdeburg, den 15. April 1921.

Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der nachstehend bezeichneten Geräte:

a) 400 Drahtbürsten, 500 Spitzhauen, 2000 Stopfhauen, 2500 Reserve-Stahlstopfer, 100 Krauthauen, 2500 Schaufeln, 800 Kohlenschaufeln, 300 Irwinbohrer, 800 Handschwellenbohrer, 200 Schienenbohrer, 100 Schneeschaufeln, 200 Handbeile, 10 Gleishebewinden, 2000 Steinschlaggabeln, 50 Brechstangen, 150 Feilenbürsten, 100 Brückenbürsten, 600 Handhämmer, 600 Niethämmer, 150 Schienennagelhämmer;

b) 300 Waschbecken, 800 Zinkeimer, 50 Holzeimer, 100 Kohleneimer, 300 kleine Feuerhaken, 100 Lampenscheren, 100 Papierscheren, 200 Handschleifsteine, 300 Tintenfässer, 300 Schutzbrillen, 300 Feilkolben, 1000 Maßstäbe, 310 Signalhörner, 700 Kneifzangen, 200 Rundzangen, 200 Beißzangen, 600 Signalfahnen, 2000 Signalpfeifen, 300 Lineale, 400 Kohlenlöffel, 100 Wäschegerätständer, 7900 Sägeblätter für Metallsägen

sollen in verschiedenen Losen verdungen werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem, solange der Vorrat reicht, gegen portofreie Einsendung von je 10 M bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 13. Mai 1921, vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße Nr. 1—10 stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Juni 1921. (435)

Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die Schwellenerneuerung im Schnellzuggleise Berlin-Leb-Spandau zwischen km 3,0 + 70 und 5,7 + 00 + 2,63 km soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 29 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 11,00 *M* von der Kanzlei, Zimmer 60, hierselbst, bezogen werden. Der Betrag ist in bar zu zahlen oder portofrei durch die Post einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf die Ausführung der Schwellenerneuerung im Schnellzuggleise Berlin Lehrter Bf.-Spandau zw. km 3,0 + 70 u. 5,7" versehen bis zum 4. Mai 1921 nachmittags 1 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist vier Wochen. (436)

Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 17. Berlin, den 28. April 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Nochmals Verbesserung des Ferngüterzugdienstes.

Zu meinen Ausführungen „Verbesserung des Ferngüterzugdienstes" in Nr. 66/1920 der Z. d. V. D. E.-V. hat in Nr. 81/1920 der gleichen Zeitung der Eisenbahndirektor Schwabe Stellung genommen und dabei den Weg gewählt, folgende Gegenfragen zu stellen und zu beantworten:

a) Ist es empfehlenswert, für Ausnahmefälle einschneidende Änderungen der bisher geübten Ordnung im Zugdienste und in der Güterbeförderung zu treffen?

b) Welche Gefahren bringt die wahlweise Benutzung der Güterzüge für den Verkehrsdienst?

c) Ist es möglich, ohne Änderung der jetzigen Ordnung die Fernzugbildung richtig zu gestalten?

Da Schwabe meine Vorschläge im großen und ganzen als unzweckmäßig ablehnt, sehe ich mich zur nochmaligen Stellungnahme genötigt. Daß ich auf Widerspruch theoretischer Art gefaßt war, ergibt sich aus dem Satze meines Aufsatzes: „Theoretisch sprechen viele Gründe gegen das Verfahren, die der Praxis gegenüber nicht standhalten." Daß dieser Widerspruch aber von einer Seite kommt, die durch ihre Tätigkeit im Verkehrsdienste enge Berührung mit der Praxis des Betriebsdienstes hat, aus der meine Vorschläge hervorgegangen sind, hatte ich nicht erwartet, um so mehr als ich sonst bei Erörterung von Betriebs- und Verkehrsfragen mich mit Schwabe immer in Übereinstimmung befunden habe.

Den Schwerpunkt meiner Ausführungen bildeten die seit mehreren Jahren erreichten günstigen Erfolge auf der Strecke Hamm-Wustermark. Hätte da nicht erwartet werden dürfen, daß vor Ablehnung meiner Vorschläge die bestehenden Verhältnisse auf dieser Strecke untersucht und etwaige Mängel festgestellt worden wären? Sind aber diese Verhältnisse gut, bedeuten sie einen Fortschritt, dann ist nicht einzusehen, weshalb mein Vorschlag, die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der ausnahmsweisen Belastung jedes Ferngüterzuges zu prüfen und die hierbei als zulässig befundene ausnahmsweise Benutzungsmöglichkeit im Heft 4 G. B. V. zum Ausdruck zu bringen, nicht gebilligt werden soll. Bei Vornahme dieser Prüfung kann all den Bedenken, die Schwabe geltend macht, recht wohl Rechnung getragen werden. Es ist selbstverständlich, daß Züge, die wegen ihrer Wichtigkeit für den Verkehr oder Betrieb auch bei geringer Belastung unverändert regelmäßig verkehren müssen, unangetastet bleiben. Diese Züge zu bestimmen, wäre ebenfalls Sache der Prüfung.

Schwabe ist der Ansicht, daß mit Hilfe der Statistik, durch sorgfältige Beobachtung des Verkehrs und schließlich auch durch Fahrplanänderung innerhalb der Fahrplanperiode eine solche Annäherung zwischen planmäßiger und wirklicher Betriebsabwickelung erreicht werden könne, daß für den Ausgleich der noch verbleibenden nicht nennenswerten Unter- und

Überschreitungen des angenommenen Beförderungssolls besondere Maßnahmen nicht erforderlich sind. Das klingt ganz schön, deckt sich aber leider nicht mit der rauhen Wirklichkeit. Auch bei voller Würdigung der von Schwabe empfohlenen Maßnahmen sind diese doch nur Hilfsmittel zur Bestimmung der Mittelwerte, auf denen sich Fahrplan und Beförderungspläne aufbauen. Für die geeignetste Form der Betriebsabwickelung bei dennoch eintretender Über- und Unterschreitung des Beförderungssolls bieten sie keinen Anhalt. Wenn die Abweichungen zwischen Soll und Ist des Frachtenanfalls in der Vorkriegszeit zu besonderen Vorkehrungen weniger Anlaß gegeben haben, so liegt das an den früheren Verhältnissen, die gegenüber den gegenwärtigen wesentlich verschieden sind. Wir dürfen uns der Erkenntnis nicht verschließen, daß inzwischen Verhältnisse eingetreten sind, die eine günstigere zugleistungen auf den wichtigsten nordwestlichen Abfuhrstrecken im Monat Oktober 1920.

Einen Anhalt über die bestehenden Schwierigkeiten, eine geordnete Betriebsführung und Wirtschaftlichkeit im Betriebe bei Verkehrsschwankungen einigermaßen in Einklang zu halten, bietet u. a. auch die Niederschrift über die süddeutsche Fahrplanberatung in Säckingen am 4. und 5. August v. J. In der Begründung des Essener Antrages über die Zusammenstellung und Ablassung der Ferngüterzüge von Wedau nach Süden heißt es dort: „Unser Übergangsbahnhof Wedau hat Anweisung, in solchen Fällen die nicht ausgelasteten süddeutschen Ferngüterzüge nicht abzulassen und dafür unter der Nummer von Bischofsheimer, Mannheimer und Oberlahnsteiner Zügen Ersatzzüge nach diesen Bahnhöfen abzufertigen, damit eine wirtschaftliche Ausnutzung der ohnehin nach

Darstellung der Güterzugzahlen im Monat Oktober 1920.

(Rechte Rheinseite) Troisdorf-Süden und Süden-Troisdorf. Sollzahl 48/48

(Moselbahn) Coblenz-Ehrang und Ehrang-Coblenz. Sollzahl 25/23

Hamm-Seelze und Seelze-Hamm. Sollzahl 46/48

Geisecke-Bestwig und Bestwig-Geisecke. Sollzahl 18/14

Soest-Paderborn und Paderborn-Soest. Sollzahl 29/28

Münster-Osnabrück und Osnabrück-Münster. Sollzahl 47/47

Anmerkung: Der Verkehr aus dem Ruhrbezirk (Lastrichtung) ist durch fein ausgezogene Linie, der Verkehr nach dem Ruhrbezirk (Leerrichtung) durch fein gestrichelte Linie dargestellt. Die wagerecht verlaufenden stark ausgezogenen bzw. strichpunktierten Linien veranschaulichen die Sollzugzahlen, die auf- und absteigenden Linien die wirklichen Zugzahlen.

Betriebsführung und damit wieder Verringerung der Betriebskosten herbeiführende Änderungen, auch wenn sie gegen früher festgelegte Grundsätze verstoßen sollten, geradezu fordern. Stillstand bei geänderten Verhältnissen bedeutet Rückschritt. Die Zeiten, in denen es hieß: „Beschleunigung des Verkehrs ohne Rücksicht auf Kosten“ sind meines Erachtens auf Jahre hinaus vorbei.

Wer noch nicht von dem unregelmäßigen Frachtenanfall und den daraus sich ergebenden wirtschaftlich unbefriedigenden Betriebsleistungen bei Bewältigung der unvermeidlichen Verkehrsschwankungen überzeugt ist, verfolge die nachstehende Darstellung der planmäßigen und wirklichen Güter-

Wedau kommenden Einheiten — Einheit bedeutet besetzte Lokomotiven mit Packwagen und Zugbegleitpersonal — gesichert ist“ usw. In der Kölner Begründung zu dem Antrag über Vormeldung bei Einlegung von Zügen, die das Ziel des Planes nicht haben oder in Plänen mit anderer Belastungsvorschrift gefahren werden, ist gesagt: „Um in solchen Fällen den Zug nicht leer fahren zu lassen, läßt die Zugbildungsstation in dem freien Plane einen Sonderzug unter anderer Nummer oft unter der Bezeichnung Vor- oder Nachzug eines in der Nähe des frei gewordenen Planes liegenden anderen Güterzuges ab usw.“

Das besagt doch nichts anderes, als daß auf beiden Rhein-

strecken — um diese handelt es sich — die Güterzüge von Fall zu Fall wahlweise belastet werden, und daß die Regelung zurzeit den Zugbildungsstationen überlassen ist. Für die Anwendung dieses Verfahrens auf den Rheinstrecken ist die wirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotiven und Personale aber nicht allein maßgebend gewesen. Ausschlaggebend war vielmehr, daß Schwierigkeiten, die die glatte Durchbringung der Güterzüge in Bingerbrück und Oberlahnstein fortgesetzt in Frage stellten, durch das Verfahren in der Hauptsache beseitigt werden könnten. Daß der gegenwärtig ungeregelte Zustand auf den Rheinstrecken wenig befriedigt, bedarf keiner Erörterung, ist doch eine feste Regelung auch bereits in Aussicht genommen. Im Moselruhrverkehr in Richtung nach der Ruhr ist seit einiger Zeit ebenfalls die beschränkt wahlweise Belastung der Ferngüterzüge zugelassen. Bei der überwiegenden Mehrzahl der Züge mußte Wechsel der Zielstation und der Belastung erlaubt werden. Alle Bedenken, die gegen die bewegliche Gestaltung der Beförderungspläne der Mosel-Ruhrzüge jahrelang ins Feld geführt worden sind, haben sich nach Einführung der wahlweisen Belastung dieser Züge als hinfällig erwiesen.

Bei seinen Ausführungen stellt Schwabe meines Erachtens theoretische Erwägungen zu sehr in den Vordergrund und nimmt dabei nicht genügende Rücksicht auf die Ergebnisse der Praxis, die gegen früher wesentlich veränderten Verhältnisse die Anpassung erheischen und die völlig geänderte Verkehrs- und Betriebslage. Er befürchtet Untergrabung der Ordnung und daraus Nachteile für den Verkehr. Ich bin auf Grund praktischer Erfahrungen aus letzter Zeit überzeugter Vertreter der Ansicht, daß gerade durch die wahlweise Belastung der Ferngüterzüge mehr Durchsichtigkeit in die Güterbewegung gebracht wird und dadurch bessere Ordnung, bessere Regelung und bessere Wirtschaftlichkeit erzielt werden kann und wird. Wie bei allem Neuen kann ein voller Erfolg nicht von heute auf morgen erzielt werden; sorgsamste Pflege und Überwachung sind zunächst unentbehrlich. Die a u s n a h m s w e i s e — nur um eine solche soll und darf es sich handeln — Belastung eines Güterzuges mit anderer als der vorgeschriebenen Fracht tritt als Abweichung von der Regel für alle beteiligten Stellen auffällig in die Erscheinung; kommt sie häufiger vor, so ergibt sich schnell und klar, daß die Zugbildung nicht mehr dem Bedürfnis entspricht. Bei der bisherigen Ordnung hingegen verschwinden die überschüssigen Frachten in die Beistellgruppen, geändertes Frachtaufkommen bei einzelnen Gruppen bleibt unentdeckt, die ganze Sache wird undurchsichtig, und es kommt zu den für die Betriebs- und Verkehrsabwicklung früher geschilderten ungünstigen und unwirtschaftlichen Formen. An dem planmäßigen Verlauf der durch die Fahrpläne, die Diensteinteilung, die Beförderungsvorschriften usw. festgelegten Betriebsvorgänge ist der Betrieb mindestens in gleichem Maße interessiert wie der Verkehr. Es ist einleuchtend, daß durch entsprechende Anordnungen dafür gesorgt werden muß, daß Abweichungen von der planmäßig vorgesehenen Beförderung sich in möglichst engen Grenzen bewegen und in jedem Falle rechtzeitig bekannt werden. So erhält z. B. im Mosel-Ruhrverkehr jeder Ferngüterzug einen Belastungszettel, aus dem die Fracht und die Belastung nach Achsen und Tonnen ersichtlich sind. Dadurch, daß der Belastungszettel als ein Bestandteil des Fahrberichts gilt, ist dafür gesorgt, daß nicht nur die an der Beförderung unmittelbar beteiligten Stellen den erforderlichen Überblick behalten — die Züge werden außerdem auch noch telegraphisch vorgemeldet —, sondern daß auch die an der planmäßigen Betriebsabwickelung besonders interessierte Endverwaltung von jeder Abweichung von der vorgeschriebenen Ordnung sofort Kenntnis erhält.

Die geänderten Verhältnisse führen naturgemäß dazu, auf Mittel und Wege zu sinnen, wie den wohl von keiner Seite abgeleugneten betrieblichen Schwierigkeiten in wirtschaftlicher Weise unter Wahrung der Verkehrsinteressen abgeholfen werden kann. Folgende Wege sind wohl nur möglich:

1. Es bleibt bei dem gegenwärtigen Durcheinander. Die Zugbildungsstationen handeln nach bestem Ermessen. Viele Fehler, unzweckmäßige Anordnungen und Unwirtschaftlichkeit müssen alsdann in Kauf genommen werden.

2. Den Dienststellen wird jede Abweichung von der vorgeschriebenen Ordnung untersagt, auch ungenügend belastete Fern- und Durchgangsgüterzüge werden abgelassen.

3. Es wird eine andere Regelung, z. B. nach meinen Vorschlägen, eingeführt.

Hinsichtlich des Verfahrens zu 2. ist zu bemerken, daß es in den Hauptverkehrsgebieten zurzeit überhaupt nicht durchführbar erscheint. Ganz abgesehen von anderen schwerwiegenden Gründen, deren Erörterung hier zu weit führen würde, wird es schon deshalb nicht anwendbar sein, weil das dazu erforderliche Mehr an Lokomotiven fehlt. Da die Reichseisenbahnen zudem fortgesetzt sehr schwere leistungsfähige Lokomotiven unter Aufwendung außerordentlich hoher Beschaffungskosten beschafft haben und noch beschaffen, so werden auch die Vorbedingungen für ihre weitgehendste wirtschaftliche Ausnutzung, die auf Flachlandbahnen nur mit voll ausgelasteten Zügen erreicht werden kann, geschaffen werden müssen.

In der im Reichsverkehrsministerium erst kürzlich fertiggestellten vergleichenden Darstellung der wirtschaftlichen Lage der Reichseisenbahnen heißt es u. a.: „Dem Rückgang seit 1913 bis 1919 folgte ein Wiederaufstieg im Jahre 1920, der nicht unbedeutend und um deswillen besonders bemerkenswert ist, weil die Wagenachskilometer verhältnismäßig stärker steigen als die Lokomotivkilometer. Hieraus darf auf eine wirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotivleistungen bei Bedienung des Verkehrs geschlossen werden. Es wird nicht versäumt werden dürfen, diese Entwickelung wachsam im Auge zu behalten und mit allen Mitteln zu fördern usw."

Auch diese Ausführungen sprechen gegen das Verfahren unter 2. Es bleibt somit, wenn nicht der unter 1. angeführte bestehende ungünstige und unwirtschaftliche Zustand bleiben soll, nur übrig, eine andere Regelung zu finden. Eine solche anzuregen, war der Zweck meiner Arbeit.

Zu den Ausführungen des Herrn Schwabe zur Frage 2 meines Aufsatzes möchte ich kurz folgendes anführen: Ich habe nur die möglichste Einschränkung paralleler Zugbildungen gefordert und gesagt, daß beim Bestehen paralleler Zugbildungen der Verkehr der betreffenden Bahnhöfe in der günstigsten Weise miteinander in Einklang zu bringen und ineinandergreifend zu regeln sei. Im übrigen glaube ich den bündigsten Beweis für meine im II. Abschnitt meines Aufsatzes aufgestellten Behauptungen durch die weiter oben angegebenen Güterzugleistungen auf den Strecken Hamm-Wustermark, Soest-Altenbeken und Geisecke-Bestwig erbracht zu haben. Man braucht sich nur ein Bild von dem Leerlauf der Lokomotiven, der durch die ungleichen Zugzahlen beider Richtungen auf allen drei Strecken entsteht, zu machen und sich zu vergegenwärtigen, daß es bei der geographischen Lage der Strecken nicht schwer fallen kann, einen Teil des Verkehrs von der einen auf die andere Strecke zu legen, um unschwer zu erkennen, daß erhebliche Verbesserungen auf dem von mir vorgeschlagenen Wege zu erreichen sind.

Zu den Behauptungen, daß die Leitungsvorschriften der Vorkriegszeit immer von Beamten aufgestellt worden sind, denen die Betriebsverhältnisse bis ins einzelne genau bekannt waren, und daß die jetzt noch vielfach bestehenden Mängel in den Leitungsvorschriften nur Rückstände aus der Kriegszeit sind, steht die Erfahrung vieler leitender Betriebsbeamten, deren Anschauung hierüber mir bekannt ist, in auffälligem Widerspruch. Auch die Ausführungen des Herrn Schwabe über die Zweckmäßigkeit der Leitung aus dem Westen nach Berlin dürfen meines Erachtens nicht unwidersprochen

bleiben. Dieser Verkehr leitet mit Ausnahme des Verkehrs nach dem Potsdamer Bahnhof über Hamm-Wustermark, nach dem Potsdamer Bahnhof über Geisecke, Börssum, Magdeburg. Nun vergleiche man bei etwa gleicher Länge beider Strecken — der Weg über Hamm ist 15 km länger — die sehr erheblichen Unterschiede:

Beim Weg über Hamm:	Beim Weg über Geisecke
Umstellstationen:	Umstellstationen:
Cöln-Eifeltor	Cöln-Eifeltor
Hohenbudberg	Kalk Nord
Hamm	Vohwinkel
Wustermark	Geisecke
Tempelhof.	Börssum
	Grunewald
Höhenlage: über Normal-Null	Höhenlage: über Normal-Null
Cöln 55 m	Cöln 55 m
Hohenbudberg 34 m	Vohwinkel 171 m
Hamm 63 m	Geisecke 122 m
Brackwede 130 m	Bestwig 295 m
Minden 46 m	Brilon Wald 446 m
Lehrte 65 m	Scherfede 192 m
Block 101 77 m	Holzminden 97 m
Wustermark 35 m	Vorwohle 235 m
	Kreiensen 102 m
	Neuekrug 217 m
	Börssum 87 m
	Eilsleben 153 m
	Magdeburg 54 m
	Berlin 37 m

Hiernach ist vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus die Leitung des Verkehrs nach dem Potsdamer Bahnhof über Geisecke zweifellos nicht vertretbar. Nach meiner Kenntnis sind betriebliche Schwierigkeiten aus der Umlegung dieses an sich unbedeutenden Verkehrs auf die Hannoversche Strecke weder in Hamm noch in Wustermark, noch an einer sonstigen Stelle zu befürchten. In verkehrsdienstlicher Hinsicht dürfte die Leitung über Hamm insofern wesentlich vorteilhafter sein, als bei den ausgezeichneten Ferngüterzugverbindungen auf diesem Wege das Gut erheblich früher seinen Bestimmungsort erreichen würde, als es jetzt der Fall ist.

Bei der Veröffentlichung meiner Vorschläge bin ich von der Voraussetzung ausgegangen, daß bessere Anpassung an die veränderten Verhältnisse dringend notwendig ist, und daß insbesondere zur Überwindung der drückenden Notlage, in der sich die Reichseisenbahnen befinden, kein zur Hebung der Wirtschaftlichkeit im Betriebe Erfolg versprechendes Mittel ungenutzt bleiben darf. Bei der vorgeschlagenen Regelung kommt es nicht so sehr auf Einzelheiten, wie auf das große Ganze an. Daß im einzelnen ein Anpassen an die sehr oft verschieden liegenden Verhältnisse notwendig ist, ist selbstverständlich. Eine einseitige Vertretung der Interessen des Betriebes liegt mir fern. Ich bin mir bei meinen Ausführungen stets bewußt gewesen, daß der Betrieb nicht Selbstzweck ist, sondern die Anforderungen des Verkehrs zu erfüllen und diesen zu fördern hat, soweit das irgend möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

Flohr, Eisenbahndirektor, Berlin.

Auf Wunsch des Eisenbahndirektors Schwabe, dem die vorstehenden Ausführungen zur Kenntnis gebracht wurden, bringt die Schriftleitung noch die nachstehenden kurzen Bemerkungen zum Abdruck und schließt damit bis auf weiteres diese Erörterung.

* * *

Für meine Entgegnung in Nr. 81/1920 d. Ztg. waren keineswegs theoretische Erwägungen maßgebend. Sieht man bei den Zugabfertigungen die Frachtpapiere durch und beobachtet man den verschiedentlich unregelmäßigen, nicht planmäßigen Wagenanfall bei den Umladestellen, so wird man meine Einwendungen, die auch Flohr in gewissem Maße anerkennt, nicht beiseite lassen können. Auf Wirtschaftlichkeit im Güterzugverkehr wurde auch früher gehalten und hingewirkt (Achsenbücher, Sammlung betriebl. Vorschr., S. 13/15). Die hier gegebenen Vorschriften sind — wie auch auf anderen Gebieten dieser Kriegserscheinung sich zeigt — z. T. in Vergessenheit geraten, z. T. werden sie nicht mehr genügend beachtet. Der Wert der seinerzeit gerade von Betriebsseite gewünschten Statistik ist wohl nicht zu verkennen. Das unbegründete Fahren ungenügend belasteter Züge ist meines Erachtens strafbar.

Die Meinung über den Vorteil wahlweiser Güterzugbenutzung ist auch bei Betriebspraktikern geteilt (s. 1 a der Tagesordnung — Erhöhung der Betriebsleistung — für die technische Tagung in Bamberg 7. Februar 1921, Punkt 4 — Wegfall der wahlweisen Benutzung —). Die von mir keineswegs ganz verworfene wahlweise Benutzung (vgl. Nr. 81) kann aber — und daran halte ich fest — nur Vorteil bringen, wenn die Auslaufstrecke lang ist wie Hamm-Wustermark, und wenn an ihr ein aufnahmefähiger, Ersatzfrachten in Vorrat besitzender Bahnhof wie Seelze liegt. Ist das nicht der Fall, z. B. Bingerbrück (s. auch Flohr), so folgen aus der wahlweisen Benutzung wagendienstliche und wirtschaftliche Nachteile; Einheiten fahren z. T. leer nach der Heimat. Der Wert der — oft späten — Vormeldung der Belastungsart darf nicht zu hoch eingeschätzt werden.

Für die Festlegung der Leitungsvorschriften kann nicht immer die kleinere Zahl der Umstellstationen maßgebend sein. Es kommt ganz darauf an, ob die Wagen auf den Umstellbahnhöfen im Eckverkehr oder im geraden Durchlauf behandelt werden. Unter Umständen ist also ein mehrfacher Wechsel vorzunehmen.

Wenn die beiderseitigen Ausführungen dazu führen würden, daß etwa auf der mittleren Linie der richtige Weg gefunden wird, so wären sie nicht nutzlos gewesen.

Schwabe, Eisenbahndirektor.

Maßnahmen der österreichischen Bundesbahnen zur Verminderung des Kohlenverbrauches der Dampflokomotiven.

In der am 16. März tagenden Nationalversammlung machte der Bundesminister für das Verkehrswesen anläßlich seiner Budgetrede Mitteilung von verschiedenen Versuchen, die von der Staatseisenbahnverwaltung unternommen werden, um den Kohlenverbrauch der Dampflokomotiven zu vermindern. Über die näheren Einzelheiten dieser Versuche hielt am 18. März dieses Jahres der Sektionschef Ingenieur J. Rihoschek in der Fachgruppe der Maschineningenieure unter dem Titel: „Wie kann man bei der Dampflokomotive Kohle sparen?“ einen Vortrag, der bei der Zuhörerschaft großes Interesse erweckte. Im folgenden ist das Wesentlichste dieses Vortrages auszugsweise wiedergegeben.

Die Dampflokomotive gilt in weiten Kreisen als unwirtschaftlich, viel Kohle und Wasser verbrauchend. Insbesondere kam die Dampflokomotive in den Erörterungen über die Notwendigkeit der Elektrisierung der österreichischen Eisenbahnen schlecht weg. Es ist ja richtig, daß die alten mit Naßdampf als Zwillingsmaschinen arbeitenden Lokomotiven Kohlenfresser sind, doch die Einführung zuerst der Verbundwirkung und dann des Heißdampfes machte die Dampflokomotive so wirtschaftlich, daß die neuzeitliche Verbundheißdampflokomotive im Kohlen- und Wasserverbrauch ortsfesten Dampfmaschinenanlagen nicht viel nachsteht. Man findet Wirkungsgrade guter Lokomotivkessel bis zu 80 % und den gesamten thermischen Wirkungsgrad der Lokomotive bis 10 %. — Kohlen kann man bei der Dampflokomotive sparen, wenn der Wirkungsgrad des Lokomotivkessels und der Dampfmaschine weiter verbessert und die Lokomotivbauart jeweils den Verkehrsverhältnissen angepaßt wird. Der Kesselwirkungsgrad wird verbessert, wenn die Verbrennung in der Feuerbüchse eine vollkommenere wird, und wenn ein Teil der in dem Auspuffdampf und den Abgasen enthaltenen Wärme

zur Vorwärmung des Kesselspeisewassers rückgewonnen wird. Der erste Zweck wird erreicht durch geschickte Bedienung des Feuers durch geschulte Heizer, ferner durch das bei den österreichischen Bundesbahnen erprobte Feuergewölbe, Bauart Madeyski. Die Vorwärmung des Kesselspeisewassers geschieht in Vorwärmern, die zumeist aus Rohrbündeln mit Kammern bestehen, in denen Wasser kreist, das durch Abdampf oder Abgase erwärmt wird. Es werden jedoch auch Versuche angestellt werden, den entölten Abdampf unmittelbar mit dem kalten Speisewasser in Berührung zu bringen; bei dieser Vorwärmungsart könnten die schwerfälligen Vorwärmbehälter entfallen. Die österreichischen Bundesbahnen haben eine neue 1 E-Zwillingsheißdampf-Gütereilzuglokomotive mit einer Abdampf-Kesselspeisewasser-Vorwärmungseinrichtung ausgerüstet, bei welcher der Vorwärmer entgegen der in Deutschland üblichen Art senkrecht zwischen den Rahmenplatten angeordnet ist, wodurch erzielt wird, daß er sich sehr leicht nach jeder Diensttour ausblasen läßt und daher, wie sich im Betriebe gezeigt hat, fast vollkommen rein bleibt. Zur Erprobung der Vorwärmung des Kesselspeisewassers durch Abgase ist eine 1 D-Zwillingsheißdampf-Güterzuglokomotive mit einem neuartigen Vorwärmer ausgerüstet worden, welcher in Schlitze der nach vorn verlängerten Rauchkammer eingeschoben ist, so daß dessen Ein- und Ausbau leicht vor sich gehen kann, und dessen Reinigung auch keine Schwierigkeiten bereitet. Auch bei diesem Vorwärmer findet ein Ausblasen nach jeder Diensttour statt, wobei der ausgeschiedene Schlamm aus dem Vorwärmer entfernt wird. Die Speisung des Kessels findet durch die gewöhnlichen Injektoren statt. Bei Versuchen wurde das Kesselspeisewasser bis 140° C erwärmt, wobei der mit sehr gutem Wirkungsgrad arbeitende Kessel der Versuchslokomotive Rauchkammertemperaturen von nur höchstens 300° C aufwies.

Kohle läßt sich bei den Dampflokomotiven auch sparen, wenn die Dampfmaschine verbessert wird, doch ist es hier viel schwieriger, den Wirkungsgrad zu erhöhen. Bekanntlich brachte die Einführung der doppelten Dampfdehnung erstmalig eine große Verbesserung des Wirkungsgrades der Lokomotiv-Dampfmaschine. Als jedoch die Einführung des überhitzten Dampfes im Lokomotivbau einen großen wirtschaftlichen Erfolg zu verzeichnen hatte, wurde vielfach die Verbundlokomotive zugunsten der einfacheren Zwillingsheißdampflokomotive verlassen. Es steht aber fest, daß die Heißdampfverbundlokomotive gegenüber der Heißdampfzwillingslokomotive im Dauerbetriebe 8—10% weniger Kohle verbraucht, so daß bei der herrschenden Kohlennot der Bau von Zweizylinder-Verbundheißdampf-Lokomotiven für Dienste, bei welchen es auf keine besonders hohen Geschwindigkeiten ankommt, wieder aufgenommen werden sollte, wie es die österreichische Bundesbahnverwaltung bereits beschlossen hat. Zur Erprobung der neuen Ventilsteuerung, Bauart Lenz, haben die österreichischen Bundesbahnen eine E-Heißdampf-Güterzuglokomotive mit dieser Steuerung ausrüsten lassen, der weitere 4 Lokomotiven folgen werden. Die Vergleichsversuche mit einer Kolbenschieberlokomotive haben für die Lokomotive mit Ventilsteuerung günstig abgeschnitten. Die Erzeugung hoch überhitzten Dampfes ermöglicht der von der Schmidtschen Heißdampfgesellschaft herausgebrachte Kleinrohrüberhitzer, dessen Anwendung beträchtliche Kohlen- und Wasserersparnisse mit sich bringt. Schwierigkeiten in der Erhaltung der Kolbenschieber, die die Anwendung des hoch überhitzten Dampfes verursachen könnte, würde die Verwendung der Lenz-Ventilsteuerung beseitigen.

Nicht nur durch Verbesserungen in der Bauart lassen sich Kohlenersparnisse bei der Dampflokomotive erzielen, sondern auch Maßnahmen des Zugförderungsdienstes können beträchtliche Kohlenersparnisse bringen, wenn Zugbelastungen und Fahrordnungen so erstellt werden, daß die Lokomotiven in jenen Grenzen ihrer Leistung beansprucht werden, in welchen sie am wirtschaftlichsten arbeiten, und wenn Lokomotiven nur für jene Dienstleistungen herangezogen werden, für welche sie gebaut sind. Der Zugförderungsdienst wird wirtschaftlicher durch Einführung von schweren, hochleistungsfähigen Lokomotiven, dort, wo mit mehrfacher Bespannung Züge befördert werden müssen. Sehr radikal gehen in dieser Beziehung die Amerikaner vor. Auch die österreichische Bundesbahnverwaltung beschafft schwere 1 E 1 Tenderlokomotiven, die z. B. auf der Wiener Verbindungsbahn die 1 C 1 Stadtbahn-Tenderlokomotiven ersetzen werden. Neuerungen können sich im Betriebe nur dann bewähren, wenn ihnen das nötige Verständnis entgegengebracht wird. Zur Weckung dieses Verständnisses und zur Auffrischung des während des Krieges verloren gegangenen technischen Wissens ist beabsichtigt, nach amerikanischem Muster mit Hilfe eines Schulwagens einen ständigen Schulungsdienst einzuführen.

Das Schulwesen bei der Eisenbahnverwaltung.

Von Oberregierungsbaurat **Bethke**.

In den letzten beiden Jahren hat das Schulwesen bei der Eisenbahnverwaltung infolge der Erlasse des Herrn Reichsverkehrsministers über die Springerlaufbahnen, der Forderung der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer nach zweckentsprechender theoretischer Vorbildung der Lokomotivführer-Anwärter u. a. m. erhöhte Bedeutung und Ausdehnung gewonnen.

Zurzeit bestehen drei getrennte Schulsysteme:
1. der Verband der Eisenbahnfachschulen Deutschlands,
2. das amtliche Unterrichtswesen, das sich zusammensetzt aus den Werkschulen I und II, den Eisenbahnverwaltungsschulen und den Instruktionsstunden, und
3. die Schulen der Eisenbahnvereine.

Der Verband der Eisenbahnfachschulen, der von den vier Eisenbahner-Großorganisationen unterstützt wird, umfaßt etwa 45 Zweigschulen, während über 100 in Vorbereitung sind. Die explosionsartige Ausbreitung dieser Schulen läßt deutlich erkennen, welch ungeheures Bildungsbedürfnis unter den Beamten vorhanden ist. Dennoch muß vor einem allzu schnellen Vorwärtsstürmen gewarnt werden, weil dadurch eine Verflachung des gesamten Bildungswesens droht, die weder im Interesse der Verwaltung noch der Beamten liegt.

Nach dem vorliegenden Lehrplan sollen die erforderlichen theoretischen Kenntnisse vermittelt werden:

für Maschinisten, Wagenwärter, Lokomotivheizer und Rottenführer in 4 Semestern,
für Wagenmeister, Werkführer, Lokomotivführer, Maschinenmeister und Rottenmeister in 6 Semestern,
für Bahnmeister, Werkmeister und technische Assistenten in 8 Semestern,
für technische Sekretäre, Oberbahnmeister und Werkstättenvorsteher in 10 Semestern,
für Betriebsingenieure in 12 Semestern.

Inwieweit dies möglich sein wird, soll hier unerörtert bleiben. Das eine aber kann gesagt werden: Es wird ungeheuerer Anstrengungen der Schüler bedürfen, wenn sie neben dem Dienst nach abspannender Tagesarbeit noch diese Menge an theoretischem Wissen bewältigen wollen, und nur die Fähigsten und Energischsten werden das Ziel erreichen.

Das amtliche Unterrichtswesen umfaßt die bekannten Werkschulen I, in denen Lehrlinge, und II, in denen Lokomotivführeranwärter theoretisch ausgebildet werden, die Eisenbahnverwaltungsschulen (früher Eisenbahnschulen) und die Instruktionsstunden, in denen in enger Anlehnung an Betriebs- und Verkehrsvorkommnisse Sonderfälle besprochen werden, oder mit deren Hilfe der durch Kriegsverhältnisse (z. B. durch vorübergehende Prüfungserleichterungen infolge Personalmangels) gesunkene Stand der theoretischen Kenntnisse auf das für die ordnungsmäßige Abwicklung des Betriebes und Verkehrs unbedingt notwendige Maß gehoben werden soll; diese Unterweisung kann nur dann Erfolg haben, wenn sie in engster Anlehnung an die Praxis vor sich geht.

Die Schulen der Eisenbahnvereine endlich haben einen in den verschiedenen Direktionsbezirken sehr wechselnden Umfang und Erfolg, der zum großen Teil von den Persönlichkeiten abhängig ist, die zur Organisation und Unterrichtserteilung zur Verfügung stehen. Die Schulen haben teilweise Fortbildungskurse für Arbeiter, Hilfsbeamte und Beamte in allgemeinen und eisenbahntechnischen Fächern eingerichtet, teilweise nur auf die allgemeinen Fächer sich beschränkt.

Eine Daseinberechtigung haben m. E. alle drei Schulsysteme. Es ist deshalb zu bedauern, daß in letzter Zeit zwischen den Trägern der einzelnen Schulen sich Interessengegensätze herausgebildet haben, die geeignet sind, sehr zum Schaden der Beamten- und Arbeiterschaft lähmend auf die notwendige Entwicklung des Schulwesens einzuwirken, und die letzten Endes dazu geführt haben, daß der Verband der Eisenbahnfachschulen das Unterrichtsmonopol bei der Eisenbahnverwaltung für sich fordert. Diese Interessengegensätze sind nach meinem Dafürhalten nur scheinbar vorhanden, und zum Besten aller Beteiligten muß es gelingen,

sie auszugleichen und die Arbeitsgebiete gegeneinander abzugrenzen. Denn die den einzelnen Schulen zufallenden Aufgaben sind aus der ganzen augenblicklichen Sachlage heraus so verschieden, daß die Schulen gut nebeneinander bestehen können, ohne sich gegenseitig ins Gehege zu kommen oder gar Splitterarbeit zu leisten. Damit soll keineswegs ein Faktum für alle Zeiten geschaffen sein, es ist vielmehr sehr gut denkbar, daß bei entsprechender Entwicklung Arbeitsgebiete zusammengelegt und einer Schule übertragen werden.

Unter den augenblicklichen Verhältnissen ist deshalb die Forderung des Verbandes der Eisenbahnfachschulen nach dem Monopol zum mindesten verfrüht. Die Eisenbahnverwaltung muß sich unter allen Umständen das Recht vorbehalten, ihr geeignet und notwendig erscheinende Gebiete selbst zu behandeln. Schon die in Aussicht stehende Personalreform verlangt naturnotwendig aufmerksamste Beachtung auch dieses Zweiges der Ausbildung und eingehende Auswertung seiner Folgeerscheinungen für spätere Maßnahmen. Das ist nur möglich, wenn unmittelbare Erfahrungen gewonnen werden, d. h. die Eisenbahnverwaltung selbst Unterricht erteilt.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände komme ich zu folgendem Vorschlag über die Abgrenzung der Arbeitsgebiete:

1. Verband der Eisenbahnfachschulen Deutschlands:
   a) Unterricht, der geeignet ist, die wirtschaftliche Besserung der Lage des einzelnen zu fördern. Also gewissermaßen „Aufstiegschulen", mithin für alle diejenigen, die unter Erwerbung umfassenderer Bildung über die Laufbahn hinauswollen, für die sie bei der Verwaltung angenommen worden sind;
   b) Unterricht an Beamte zur Wiederauffrischung oder Ergänzung des für die betreffende Stellung vorgeschriebenen theoretischen Wissens.

Der Unterricht zu a) und b) findet außerhalb der Dienstzeit statt, worauf von der Schulleitung besonderer Wert gelegt wird, und wird von Kommissaren der Eisenbahnverwaltung überwacht.

2. Amtliches Unterrichtswesen.
   a) Werkschule I zur theoretischen Ausbildung der Werkstättenlehrlinge während ihrer vierjährigen Ausbildungszeit;
   b) Werkschule II für die Vermittlung der für den Lokomotivfahrdienst unbedingt nötigen theoretischen Kenntnisse. Diese April 1920 erstmalig eingerichteten Kurse erfüllen eine alte Forderung der Lokomotivführergewerkschaft;
   c) Eisenbahnverwaltungsschulen für die mittleren Beamtenanwärter (technische Aspiranten, Bahnmeister- und Werkmeisteraspiranten, Supernumerare); also Unterricht während der normalen Ausbildungszeit eines Anwärters in einer Laufbahn, für die er von vornherein angenommen worden ist;
   d) Instruktionsstunden, in denen Betriebs- und Verkehrsunregelmäßigkeiten besprochen und die Nutzanwendungen daraus gezogen werden usw.

Der Unterricht zu 2. a) bis d) ist Dienst und wird deshalb innerhalb der Dienstzeit erteilt. Schon aus diesem Grunde kann die Eisenbahnverwaltung die in Frage kommenden Anwärter nicht dazu zwingen, diese im Interesse der Verwaltung notwendigen Kenntnisse sich außerhalb der Dienstzeit zu erwerben.

3. Eisenbahnvereinsschulen: Zur Vertiefung und Erweiterung theoretischer Kenntnisse über den üblichen Rahmen hinaus (auch Neuerungen, Erfindungen usw.); sie behandeln außerdem vorzugsweise in Vortragszyklen Gegenstände, die nicht streng eisenbahnfachlich sind, sondern nur mittelbar damit zusammenhängen, deren Kenntnis deshalb nicht unbedingt erforderlich, jedoch erwünscht ist. Dahin gehören z. B. Hygiene, Bienen- und Kleintierzucht, Gartenbau usw. Die Vorträge finden außerhalb der Dienstzeit statt. An Orten, wo Eisenbahnfach- und Eisenbahnvereinsschulen nebeneinander bestehen, werden die Arbeitsgebiete auf Grund gegenseitiger Vereinbarung festgelegt.

Nach meiner Kenntnis der Dinge sind diese Vorschläge durchaus geeignet, allen Beteiligten gerecht zu werden, und eine gesunde Entwicklung des Schulwesens zu gewährleisten.

Ersparnisse im Eisenbahnbetriebe.

In Nr. 62/1920 dieser Zeitung macht Herr Regierungs- und Baurat Sarrazin den Vorschlag, Schranken an solchen Wegübergängen, die nur dem örtlichen oder Privatverkehr dienen, zu beseitigen und die betreffenden Schrankenwärterposten einzuziehen. Durch an Drähten über die Straße befestigte Tafeln sollten diese Übergänge kenntlich gemacht werden. Auf Nebenbahnen sind nun wenig Schranken mit besonderen Wärterposten vorhanden, und hier werden also keine größeren Ersparnisse zu machen sein. Für Hauptbahnen aber erscheint die Durchführung des obigen Vorschlags im Hinblick auf die größere Fahrgeschwindigkeit der Züge doch etwas bedenklich. Jedenfalls würde hier die Betriebssicherheit herabgemindert und die Gefahr für Menschen und Tiere auf den Wegeübergängen erhöht, namentlich auf zweigleisigen Strecken, wenn ein gerade vorüberfahrender Zug das Herannahen eines anderen verdeckt.

Ohne das radikale Mittel der gänzlichen Beseitigung der Schranken lassen sich aber auch noch auf andere Weise und ohne Verminderung der Betriebssicherheit Ersparnisse im Schrankendienst erzielen. Ein großer Teil der über die Bahn geführten Wege sind Feld-, Wiesen- oder Holzabfuhrwege, auf denen nur solange ein Verkehr stattfindet, wie auf den in Frage kommenden Grundstücken gearbeitet wird, das ist während der Tageszeit. Zur Nachtzeit werden diese Wegeübergänge so gut wie gar nicht benutzt, und trotzdem werden sie bewacht und ihre Schranken bedient. Würden diese Schranken nachts in den Sommermonaten etwa von abends 10 Uhr bis früh 4 oder 5 Uhr, in den Wintermonaten etwa von abends 8 Uhr bis früh 6 Uhr gänzlich geschlossen und so festgelegt, daß Unbefugte sie nicht öffnen können, so kann auf jedem Posten bei täglich drei achtstündigen Dienstschichten ein Schrankenwärter gespart werden, oder in Geld umgesetzt, jährlich 11 000 bis 13 000 *M.* Heizung und Beleuchtung fällt für diese Stunden ebenfalls noch weg. Auf diese Weise sind im hiesigen Amtsbezirk in den letzten Monaten mit Zustimmung der zuständigen Behörden die Schranken von 19 Posten nachts geschlossen worden, wodurch ebensoviel Schrankenwärter erspart wurden. Bei einer Anzahl schweben die Verhandlungen noch.

Weiter wäre noch zu prüfen, ob nicht hier und dort durch Zusammenlegung nicht allzuweit von einander entfernt liegender Wegübergänge ein Wärterposten ganz wegfallen kann. Die Kosten für Neuherstellung oder Weiterführung von Parallelwegen sind nicht sehr hoch, da sie als Feld- oder Wiesenwege meistens nicht befestigt zu werden brauchen, und um die Zustimmung der Interessenten zu erhalten, sollte man bei Zahlung von Umwegsentschädigungen nicht kleinlich sein. Ein Schrankenposten (drei achtstündige Schichten) kostet der Eisenbahnverwaltung jährlich rd. 35 000 *M.* Die für gänzliche Aufhebung eines Postens in dieser Weise aufzuwendenden Kosten würden also in kurzer Zeit schon wieder eingespart sein.

Jena. Groll, Betriebsingenieur.

Die Vielfach- oder Kettenaufhängung der Fahrleitungen für elektrische Bahnen.

Für elektrische Bahnen, deren Fahrgeschwindigkeit 25 km in der Stunde nicht übersteigt, genügt die aus dem Straßenbahnbetrieb bekannte Einfachaufhängung des Fahrdrahtes an Querdrähten oder an Masten mit Auslegern (Abb. A*) in Abständen von 30 bis 35 m auf der geraden Strecke. Eine solche Aufhängungsart gibt aber zu Bedenken Veranlassung, wenn die Fahrgeschwindigkeit über das angegebene Maß hinaus gesteigert wird. In diesem Falle wird infolge des in der heißen Jahreszeit verhältnismäßig großen Fahrdrahtdurchhanges der Stromabnehmer (Rolle oder Bügel) an den Aufhängepunkten abklappen. Da die auf diese Weise entstehenden Kontaktunterbrechungen mit mehr oder weniger starkem Feuern verbunden sind, werden sich hierdurch und durch die Schlagwirkung des Stromabnehmers der Fahrdraht in der Nähe der Aufhängestellen und auch die Kontaktrollen oder Schleifstücke frühzeitig abnutzen. Die Unterhaltungskosten werden steigen, und schließlich ist auch die Betriebssicherheit gefährdet.

Die aufgeführten Mängel und Betriebsschwierigkeiten sind durch die sogenannte Vielfach- oder Kettenaufhängung des Fahrdrahtes beseitigt. Hierüber ist wiederholt in dieser Zei-

*) Die Bildstöcke würden uns von den Siemens-Schuckert-Werken zur Verfügung gestellt.

tung berichtet, u. a. gelegentlich einer Mitteilung über die Einrichtung und den Betrieb der elektrischen Stadt- und Vorortbahn B l a n k e n e s e - O h l s d o r f in Nr. 6, S. 80, des Jahrganges 1909. Vergleiche auch die allgemein gehaltenen Mitteilungen über diese Aufhängungsart der Fahrleitungen im Straßen- und Kleinbahnbetrieb in Nr. 26, S. 423 des Jahrgangs 1912 dieser Zeitung. In Nr. 60 desselben Jahrganges finden sich auf den Seiten 969 und 970 entsprechende Angaben bei der Beschreibung der D e s s a u - B i t t e r f e l d e r Bahn sowie der für die L o n d o n - B r i g h t o n und S ü d k ü s t e b a h n geschaffenen elektrischen Einrichtungen; zu vgl. Nr. 63, Seite 1015 des Jahrgangs 1912 dieser Zeitung. Während in den vorgenannten Berichten auf die verschiedenen Fahrdrahtaufhängungsarten der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft und der Siemens-Schuckert-Werke bezug genommen werden konnte, ist auf S. 1221 des Jahrgangs 1913 dieser Zeitung auf die von den Bergmann-Elektrizitätswerken für die schlesischen Gebirgsbahnen geschaffene Vielfachaufhängung des Fahrdrahts eingegangen.

Weit ausholend berichtet neuerdings Dipl.-Ing. R e i s h a u s in Wetzlar über den derzeitigen Stand der Technik auf diesem Sondergebiete und über die von den Siemens-Schuckert-Werken insbesondere gepflegten Bauarten der Vielfachaufhängung. In nachfolgendem ist den Ausführungen des Genannten an Hand einer Veröffentlichung in den Heften 18 und 19 des Jahrgangs 1920 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" in großen Zügen gefolgt.

Abb. A. E i n f a c h a u f h ä n g u n g des Fahrdrahtes. Abb. B bis D. Verschiedene Ausführungsformen der V i e l f a c h a u f h ä n g u n g des Fahrdrahtes.

Die bisher durchgebildeten Fahrleitungsbauarten, gegliedert nach den Unterschieden in der Ausbildung der Längstragwerke, ebenso wie die Anwendungsgebiete der Vielfachaufhängung, gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

1. V i e l f a c h a u f h ä n g u n g o h n e s e l b s t t ä t i g e F a h r d r a h t n a c h s p a n n u n g :
   Geeignet für Straßen-, Klein- und Überlandbahnen bei Fahrgeschwindigkeiten bis etwa 50 km in der Stunde; Fahrdrahtnachspannung von Hand etwa alle 300 bis 500 m (Abbildung B, linke Hälfte).
   Ausführung mit einem oder zwei Fahrdrähten, an einem Tragseil aufgehängt.
2. V i e l f a c h a u f h ä n g u n g m i t s e l b s t t ä t i g e r F a h r d r a h t n a c h s p a n n u n g :
   a) Festes Tragseil, selbsttätige Fahrdrahtnachspannung in Abständen von 1000 bis 1500 m unter Benutzung von Gewichten und Schrägstellung der Hängedrähte. Geeignet für Klein-, Überland- und Vollbahnen bei Fahrgeschwindigkeiten bis etwa 75 km in der Stunde (Abb. B, rechte Hälfte).
   b) Festes Tragseil, selbsttätige Fahrdrahtnachspannung in Abständen von 1000 bis 1500 m unter Benutzung von Gewichten und Anwendung eines H i l f s t r a g d r a h t e s. Geeignet für Klein- und Überlandbahnen sowie insbesondere für Vollbahnen und hohe Fahrgeschwindigkeiten (Abb. D).
   c) Festes Tragseil, selbsttätige Fahrdrahtnachspannung durch Gewichte in Abständen von 1000 bis 1500 m unter Anwendung von kurzen, am Tragseil befestigten Gleitstücken und zwei von diesen Gleitstücken ausgehenden schrägen Hängedrähten. Geeignet für Klein-, Überland- und Vollbahnen.
   d) Festes Tragseil, selbsttätige Fahrdrahtnachspannung ohne Benutzung von Gewichten unter Anwendung eines Hilfsdrahtes, der in Abständen von etwa 300 m in den Fahrdraht übergeführt ist. Geeignet für Klein-, Überland- und Vollbahnen (in Ausführung bei den Schweizerischen Bundesbahnen).
   e) Tragseil und Fahrdraht selbsttätig durch Gewichte nachgespannt, Nachspannung in Abständen von 1000 bis 1500 m. Geeignet für Klein-, Überland- und Vollbahnen bei Fahrgeschwindigkeiten bis etwa 100 km in der Stunde. (Abb. C.)
      α) Ausführung mit festem Quertragwerk, wobei das Tragseil über Rollen läuft,
      β) Ausführung mit drehbaren Auslegern. (Abbildung C.)

Durch die Vielfachaufhängung mit selbsttätiger Fahrdrahtnachspannung unter Anwendung eines Hilfstragdrahtes (Abb. D) werden nach der Quelle alle in technischer Hinsicht gestellten Aufgaben in vollkommener Weise gelöst. Diese Bauart vereinigt alle Vorzüge der übrigen Systeme und ent-

spricht allen Anforderungen und Betriebsverhältnissen, wie sie auf den Hauptbahnen vorliegen; sie eignet sich insbesondere auch für die höchsten Fahrgeschwindigkeiten. Der Fahrdraht kann dem Bügeldruck an allen Stellen in demselben Maße nachgeben und schmiegt sich gleich einem elastischen Bande an das Schleifstück an. Durch die Bauart wird eine große Steifigkeit gegen seitliches Ausweichen durch den Winddruck erreicht, sie läßt daher, im Vergleich zu den übrigen Anordnungen, größere Spannweiten zu. Bei der preußischen Staatsbahn, die eine Gesamtbügelbreite von 2,4 m eingeführt hat, ist die Einheitsspannweite zu 100 m gewählt worden, wobei sich im Betriebe bisher keinerlei Anstände ergeben haben.

Da auf die von Reishaus gegebenen, sehr ausführlichen Erläuterungen über die technische Durchbildung der einzelnen Bauarten wegen Raummangels nicht näher eingegangen werden kann, sei auf die Quelle verwiesen. Die mit reichem Bildmaterial versehenen Ausführungen dürften das lebhafte Interesse des Fachmannes beanspruchen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Behinderung des Güterverkehrs im Westen.** Die „Kölnische Zeitung“ erfährt von seiten der Eisenbahndirektion Köln, daß die Zollkontrolle im Güterzugverkehr schon Störungen hervorrief, welche vorläufig noch nicht beseitigt werden konnten. Auf den Übergangsstationen im nördlichen Teil des Direktionsbezirkes Köln stauen sich die Güterzüge in bedenklichem Umfange. Die Direktion hat sich veranlaßt gesehen, die Annahme von Gütern zu sperren, und zwar vollständig nach dem Ruhrgebiet und darüber hinaus, in geringerem Umfange nach dem Süden zu. Die Direktion Elberfeld sperrte die Annahme von Sendungen für die Düsseldorfer Bahnhöfe. Sendungen aus dem unbesetzten Gebiet werden wie Sendungen vom Auslande behandelt, das heißt, sie werden möglichst an die Empfänger gegen Entrichtung des vorgeschriebenen Zolles überwiesen. Die aus dem besetzten Gebiet herausgehenden Güter fertigen ausschließlich die Grenzzollstationen ab. Die Abfertigung dauert infolgedessen sehr lange. Verspätungen von drei bis vier Stunden sind eine normale Erscheinung. Ähnliche Verkehrsstockungen ergaben sich auf den Übergangsstationen im Bezirk Mainz. Die Kohlenzüge verkehren unbehindert.

In der Frage der Beseitigung der durch die Zollgrenze geschaffenen Verkehrsschwierigkeiten haben Verhandlungen mit den Vertretern der französischen Zollbehörden stattgefunden. Es wurde u. a. beschlossen, die Verzollung weitergehender Sendungen auf Bahnhöfen im Innern des besetzten Gebietes zu verlangen. Ferner wird von derselben amtlichen Stelle vorgeschlagen, die Verzollung auf Grund der Frachtbriefe vorzunehmen. In diesem Falle müßte die Eisenbahn den Zoll vorschießen, um ihn am Empfangsorte wieder einzuziehen. Von beiden Anregungen verspricht man sich in beteiligten Kreisen kaum eine wesentliche Milderung der augenblicklichen Schwierigkeiten.

Es sollen in den nächsten Tagen zwischen den deutschen amtlichen Stellen und der Besetzungsbehörde neue Verhandlungen geführt werden. Inzwischen ist bestimmt worden, daß die Zollkontrolle auf den Landstraßen am 10. Mai in Kraft treten soll. Die Stockungen im Güterverkehr dauern unvermindert an, obgleich der Zulauf von neuen Sendungen im Düsseldorfer Bezirk infolge der Zurückhaltung der Versender etwas zurückgegangen ist.

— **Der Verkehr mit dem Rheinland.** Nach einer Anordnung des Zollkomitees der Interalliierten Rheinlandkommission muß ab 20. April 1921 den Frachtbriefen die Zollerklärung beigefügt werden, die vollständig sein und alle Einzelheiten für eine Beschreibung der Waren und ihre genaue Einordnung gemäß dem deutschen Zolltarif enthalten muß. Die Zollkontrolle der Personen-, Eil- und D-Züge erfolgt im Bahnhof Ohligs, die der Güterzüge im Bahnhof Opladen. Das Zollamt in Opladen ist durch vier deutsche und mehrere englische Zollbeamte verstärkt worden. Weitere Zollbeamte sind angefordert, da hier eine Hauptzollstelle für den Eisenbahngüterverkehr eingerichtet werden soll.

— **Die Schülerrückfahrkarten.** Um den nicht am Wohnort der Eltern die Schule besuchenden Schülern an den Sonn- und Festtagen den Besuch des Elternhauses zu erleichtern, hat — wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz schreibt — die Eisenbahnverwaltung die Einführung von Schülerrückfahrkarten beschlossen. Die zur Erlangung dieser Fahrpreisermäßigung erlassenen Bestimmungen sind soeben festgesetzt worden. Danach gelten diese neuen Karten zur Fahrt nach dem Wohnort der Eltern an Tagen vor Festen oder an den Sonn- und Festtagen selbst und zur Fahrt nach dem Schulort an den Sonn- und Festtagen oder am darauf folgenden Tage. Sie werden für Entfernungen bis zu 100 km, jedoch nur im Fernverkehr ausgegeben. Sie gelten allgemein für die 4. Klasse und kosten für Hin- und Rückreise den einfachen Fahrpreis 4. Klasse der betreffenden Strecke. Neben eigenhändiger Unterschrift und dem Lichtbild des Schülers muß der Antrag auf Ausgabe von Schülerrückfahrkarten noch die Bescheinigung der Ortspolizei enthalten, daß sich der Schüler nicht in selbständiger Lebensstellung befindet. Der Antrag selbst muß halbjährlich erneuert werden.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft.** In der Sitzung des Aufsichtsrates wurde die Vermögensrechnung für 1920, die unter Berücksichtigung des Vortrages aus 1919 einen Reingewinn von 134 128 ℳ (57 339 ℳ i. V.) ergibt, vorgelegt. Es wurde beschlossen, der Generalversammlung vorzuschlagen, 40 000 ℳ zugunsten der Beamten zu verwenden und den Rest abzüglich der Rücklage in den gesetzlichen Reservefonds mit 88 288 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen. Ein Gewinnanteil kommt nicht zur Ausschüttung.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Nach dem in der Ausschußsitzung der Gesellschaft am 21. April d. J. vorgelegten Abschlusse hat das Jahr 1920 mit einem Verluste abgeschlossen, so daß die Verteilung einer Dividende nicht möglich ist. Zwar sind die eigentlichen Betriebsausgaben durch die Einnahme gedeckt worden; die letztere reicht aber nicht aus, um auch die Verzinsung und Tilgung der Vorrechtsanleihe (884 000 ℳ) und die notwendigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds (2 421 000 ℳ) zu bestreiten. Bei Einrechnung der letzteren Beträge ergibt sich ein Betriebsverlust von 3 343 000 ℳ. Er ist eingetreten, weil die Erhöhung der Personen- und Gütertarife mit der sprunghaften Steigerung aller Ausgaben nicht Schritt gehalten hat, sondern stets verspätet erfolgt ist. Die Verwaltung hofft, daß die am 1. April d. J. eingetretene Gütertariferhöhung in Verbindung mit der zum 1. Juni d. J. zu erwartenden Steigerung der Personentarife ausreichen wird, um Einnahmen und Ausgaben des Unternehmens wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

— **Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn 1920.** Die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin wird ihrer am 30. April d. J. stattfindenden Generalversammlung den Geschäftsbericht für das Jahr 1920 vorlegen. Wir entnehmen dem Bericht folgendes:

In keinem der vorangegangenen Jahre hatten Löhne und Materialkosten eine so starke Steigerung erfahren, wie im Jahre 1920. Der Satz für die Arbeitsstunde einschließlich aller Nebenkosten stieg im Vergleich zu 1919 um mehr als 93 %, nämlich von durchschnittlich 2,77 ℳ auf 5,35 ℳ; mit Beginn des laufenden Jahres erreichte er das 13,4 fache des vor dem Kriege gezahlten Durchschnittssatzes von 52 ₰. Wie bei den Löhnen, so traten auch bei den Betriebsmaterialien sehr erhebliche Preissteigerungen ein, von denen die beträchtlichste auf den Kohlenpreis entfällt, welcher für den Betrieb der Hochbahn in erster Linie in Betracht kommt.

Aus der Verkehrsstatistik der Hochbahn erscheint die Zahl der Fahrgäste im Jahre 1920 gegen 1919 interessant, 1919 beförderte die Hochbahn 111 341 224 Fahrgäste, 1920 weniger, nämlich 98 586 378. Die Einnahmen betrugen 1919 29 683 010 ℳ, 1920 dagegen 57 442 760 ℳ. Die Durchschnitteinnahme auf einen Fahrgast berechnet sich also im Jahresmittel auf 58,27 ₰. Der größte Tagesverkehr fiel auf den 8. November mit 596 088 Fahrgästen und 401 007 ℳ Einnahmen, der geringste auf Sonntag, den 18. Juli, mit 136 776 Fahrgästen und 94 555 ℳ Einnahmen. Der durchschnittliche Tagesverkehr betrug 277 708 Fahrgäste. Der Wagenpark besteht aus 400 Wagen, davon 226 Motorwagen. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 3120 Angestellte und Arbeiter, darunter 450 Frauen beschäftigt. Durch Arbeitseinstellung erlitt der Betrieb Unterbrechungen vom 14. bis 23. März sowie am 1. Mai und 9. November. Das durch die Einführung des Achtstundentages, längere Urlaubszeit und andere soziale Vergünstigungen notwendige Mehr an Arbeitskräften berechnet die Gesellschaft auf etwa 700 Personen.

— **Der Orientexpreßzug.** Eine für Süddeutschland wichtige Durchgangsverbindung von West- nach Osteuropa, der alte „Orient-Expreß", soll, wie die „Schwäb. Kronik" meldet, wieder aufleben. Der Expreßzug Paris-Wien mußte bisher auf diesen Endpunkt beschränkt bleiben, nicht nur weil nach Osten bis vor kurzem keine durchgehenden Züge verkehrten, sondern weil auch Bestimmungen des zwischen den beteiligten Ententestaaten abgeschlossenen Vertrags über den Simplon-Expreß (Ostende-Paris-Simplon-Italien-Belgrad-Konstantinopel) im Wege standen, wonach durch Deutschland kein Luxuszug von Belgien und Frankreich aus nach dem fernen Osten geführt werden durfte. Die Reichseisenbahnen waren nun allerdings durch den Friedensvertrag verpflichtet, zur Herstellung von Eisenbahnverbindungen der Ententemächte untereinander oder mit anderen Ländern durch das deutsche Gebiet hindurch die „aus dem Gebiet dieser Mächte kommenden Züge und Wagen zu übernehmen", sie waren dadurch aber nicht verpflichtet, mit der internationalen Schlafwagengesellschaft einen Vertrag über die Führung der Expreßzüge abzuschließen und taten dies nur unter der Bedingung, daß der aus vier Schlafwagen bestehende Zug durchschnittlich zu ¾ besetzt sein müsse. Dies war bei den Wiener Zügen nicht der Fall, und wenn auch angesichts der Bestimmung des Friedensvertrages eine Aufhebung des Expreßzuges nicht ohne weiteres in Frage kommen konnte, so konnten die Reichseisenbahnen doch die Bedingung stellen, daß in kurzer Frist die Fortsetzung des Zuges nach dem Balkan gesichert sein müsse.

Es fand deshalb am 29. März in Rom eine Besprechung der beteiligten Ententestaaten statt, bei der in Abänderung des Vertrages über den Simplon-Expreß der dreimal wöchentlichen Führung des Expreß Paris-Wien bis Bukarest, auch unter Überstellung von Wagen aus Holland und Belgien in Wien, zugestimmt wurde. In einer Besprechung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen in München am 12. und 13. April wurde dann diese Durchführung vom 1. Juni 1921 ab unter dem alten Namen „Orient-Expreß" vereinbart: Paris ab 5.30 nm., Sonnabends, Dienstags, Donnerstags, Stuttgart 8.00—8.10 vm., Wien Westbhf. 10.20—11.45 nm., Budapest 7.00—8.15 vm., Bukarest 11.50 vm. Dienstags, Freitags und Sonntags. In der Gegenrichtung Bukarest ab 6.25 nm. Sonntags, Dienstags und Donnerstags, Budapest 9.20—10.50 nm., Wien Westbhf. 7.00 bis 7.40 vm., Stuttgart 9.50—10.00 nm., Paris 10.30 vm. Mittwochs, Freitags und Sonntags. Die Züge führen Schlafwagen von Calais, Paris, Ostende und Amsterdam nach Bukarest und zurück, letztere beide aus den in Wien 10.05 nm. eintreffenden und 7.30 vm. dort abgehenden Schnellzügen D 54/55 Ostende-Frankfurt a. M.-Nürnberg-Wien. Ist so der Wiener Teil des Expreßzuges verlängert, so wird sein Warschauer Teil gekürzt. Denn der seit 15. März verkehrende D-Zug Paris-Berlin-Warschau mit Schlafwagen und 1./2. Klasse hat die Besetzung des Expreß auf 15—20 Reisende auf deutscher Strecke herabgedrückt, während zwischen Prag und Warschau nur einige, manchmal auch gar keine Reisenden im Zug sind. Auf polnischen Antrag wird der Zug daher von Anfang Mai zwischen Prag und Warschau ausfallen. Bis Prag wird er zunächst noch im Sommer, auch wegen der böhmischen Bäder Karlsbad, Marienbad, Franzensbad beibehalten und erhält neben einem Schlafwagen Paris-Prag auch einen nach Karlsbad.

Die Durchführung eines Teils des Expreßzuges nach Konstantinopel konnte noch nicht erreicht werden, doch dürften mit der Zeit aus Deutschland selbst kommende Wagen nach Konstantinopel durchlaufen können.

— **Deutsch-italienischer Verkehr über die Schweiz.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Verkehrskreise darauf hin, daß bei Abfertigung der Sendungen auf Grund der Sätze des schweizerisch-italienischen Verkehrs auch bei Frachtzahlung in der Schweiz keine Frachterhöhung mehr eintritt dadurch, daß für die italienischen Strecken die Fracht in Franken bezahlt werden muß, weil seit 1. März d. J. die italienischen Schnittsätze des schweizerisch-italienischen Güterverkehrs statt in Franken mit demselben Betrage in Lire in den Tarif aufgenommen worden sind. Es würde also z. B. für eine Sendung Basel-Florenz (Schweizer Frachtanteil 250 Fr., italienischer Frachtanteil 840 Lire) zu zahlen sein: in Florenz 1025 Lire (1 Fr. = 4,10 Lire) für die Schweizer Strecke, 840 Lire für die italienische Strecke, umgekehrt in Basel 201,60 Fr. für die italienische und 250 Fr. für die schweizerische Strecke.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In dieser Gesellschaft hielt Oberingenieur A. Wichert, Mannheim, am 4. April einen Vortrag „Über Reihenbildung elektrischer Lokomotiven als Voraussetzung für deren Vereinheitlichung". Unter Vereinheitlichung ist die Verringerung der Mannigfaltigkeit aller Einzelteile, vor allem aber der Teile der elektrischen Ausrüstung verstanden, ohne welche nach den bisherigen Erfahrungen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht gewährleistet ist. Kleinere Teile wie Stromabnehmer u. dergl., lassen sich ohne Zweifel schon jetzt so ausbilden, daß alle Ersteller nach ein und denselben Plänen arbeiten können. Bei Motoren und Transformatoren wäre dies Verfahren nicht angebracht, denn zweifellos ist es entwicklungsschädlich. Hier zeigt W. nun einen Weg, wie man auch ohne solche Maßnahmen eine weitgehende Verringerung der Bauformen erzielen kann, in einem Grade, die unter Berücksichtigung des zunächst in Frage kommenden Umfanges der Elektrisierung, bei geeigneter Verteilung der Fabrikate, fast die gleiche Wirkung hat wie die völlige Vereinheitlichung. Das Mittel besteht, wie der Titel sagt, in einer geeigneten Reihenbildung der Lokomotiven. Die beiden Hauptfragen, die W. hierbei aufwirft lauten: 1. Lassen sich Reihen der verschiedenen Lokomotiven bilden, deren Einzelglieder allen betrieblichen Anforderungen gewachsen sind? 2. Lassen sich diese Reihen so ausgestalten, daß eine weitgehende Verringerung der Mannigfaltigkeit der Einzelteile Platz greifen kann?

Es sei vorweggenommen, daß die Lösung unter gewissen Voraussetzungen die Notwendigkeit von nur zwei Motorformen und drei Transformatorformen für alle, jemals in Deutschland in Frage kommenden Lokomotiven von 2 bis 6 Triebachsen und 45 bis 125 km/St.-Höchstgeschwindigkeit ergibt. Daß ein derartig einfaches Ergebnis nicht ohne gewisse Opfer möglich ist, erscheint selbstverständlich. Diese sind indessen gering gegenüber dem erzielten Gewinn. Die Dauerleistungen elektrischer Lokomotiven, deren Belastungsgrenzen denen der Dampflokomotiven gegenübergestellt werden, lassen sich aus ihrer Höchstgeschwindigkeit und dem Reibungsgewicht bestimmen, denn sie liegen bei Verwendung gleichartiger Motoren immer bei Geschwindigkeiten und Zugkräften, die im gleichen Verhältnis zu diesen beiden Kennzeichen einer Lokomotive stehen. Das Reibungsgewicht von Vollbahnlokomotiven ist nun gebunden an die Achsenzahl und die zugelassenen Achsdrücke. Wählt man für 3- und 6-achsige Lokomotiven etwas geringere Achsdrücke als für 2- und 4-achsige, z. B. 15⅔ t gegen 16,5 t, so erhält man eine geometrische Reihe des Reibungsgewichtes von 33—47—66—94 t (die fünfachsige Lokomotive scheidet aus). Diese ergibt von selbst für Lokomotiven mit ein und derselben Höchstgeschwindigkeit eine geometrische Reihe der Leistungen mit der Steigungsziffer 2. Läßt man nun auch die Höchstgeschwindigkeiten der verschiedenen Lokomotivformen Glieder einer geometrischen Reihe sein (z. B. in guter Anlehnung an die der neuesten Dampflokomotiven 45—63,5—90—127 km/St.), so ergeben sich auch für Lokomotiven ein und desselben Achsdruckes aber verschiedener Geschwindigkeiten die Leistungen nach einer geometrischen Reihe, mit der Steigungsziffer 2. Dann errechnen sich für bestimmte Motoren die Dauerleistungen für alle Lokomotiven wie folgt:

Triebachszahl		2	3	4	6
Triebachsdruck		16,5	$15^2/_3$	16,5	$15^2/_3$
Reibungsgewicht	t	33	47	33	47
	km/St.	Dauerleistung in Pferdekräften			
Höchstgeschwindigkeit	45	—	580	810	1160
„	63,5	580	810	1160	1620
„	90	810	1160	1620	2320
„	127	1160	1620	2320	—

Man sieht, daß sich die Gesamtleistungen der Lokomotiven bis zu viermal wiederholen, und daß alle erforderlichen Ausrüstungen aus diesem Grunde einer nur 5-gliedrigen Reihe der geometrischen Form 580—810—1160—1620—2320 PS entnommen werden können. Ein weiteres Merkmal dieser Reihe ist die in ihr enthaltene Verdoppelung der Leistungen, welche, wie die weitere Untersuchung zeigt, die Verwendung von nur zwei Motorformen, z. B. von 580 und 810 PS, gestattet, die in entsprechender Zahl und Anordnung eingebaut werden müssen. Statt eines 810 PS-Motors kann man auch zwei zu 405 PS verwenden.

Hiermit ist der Grundgedanke der Wichertschen Untersuchung bereits dargelegt. Die weiteren Abschnitte sind lediglich der Durchführung desselben, also der konstruktiven Durchbildung der Lokomotiven selbst gewidmet. Hierbei ist zunächst der sog. gemischte Antrieb (Zahnradmotoren in Verbindung mit Kuppelstangen) zugrunde gelegt, der die größte Freiheit in der Wahl der Motoren gestattet, denn man ist dabei für die Motoren weder an eine bestimmte Umdrehzahl gebunden, wie bei reinen Stangenmotoren, noch an ein bestimmtes Reibungsgewicht je Motor, wie bei sog. Achsmotoren. Die besonderen Eigenschaften der in Betracht kommenden Triebwerke (Schrägstange, Schlitzkuppelstange

und einfache Kuppelstange) werden gestreift, und es werden dann unter Berücksichtigung der zweckmäßig erscheinenden Zahngeschwindigkeiten, Triebwerksumlaufzahlen und der vorhandenen Treibraddurchmesser die Triebwerke durchgerechnet, sowohl für den Fall der Verwendung von 410 und 560 PS-Motoren als auch für 560 und 820 PS-Motoren. Dann werden unter Berücksichtigung der Laufeigenschaften der verschiedenen Ausführungsarten elektrischer Lokomotiven (Einteilige, solche mit Drehgestellen und kurzgekuppelte) sowie sonstiger den Gesamtaufbau beeinflussender Einzelheiten (Heizkessel, Luft- oder Öltransformatoren usw.) die Gesamtskizzen von 14 in dieser Weise mit nur zwei Motorformen angetriebener Lokomotiven entwickelt. Obwohl die Zahngeschwindigkeiten und Gewichte derartiger Maschinen bis zu den höchsten Fahrgeschwindigkeiten durchaus brauchbar sind, und auch der Gesamtaufbau keine Schwierigkeiten verursacht, werden die Grenzen untersucht, innerhalb welcher der reine Stangenantrieb hinsichtlich des Motorgewichtes erfolgreich mit den Zahnradmotoren in Wettbewerb treten kann. Es ist dies der Fall bei den Personen- und Schnellzuglokomotiven und es wird, ebenfalls an Hand von Skizzen gezeigt, in welcher Weise man diese, falls der Stangenantrieb vorgezogen wird, mit Hilfe von zwei weiteren Motorformen durchbilden kann. In Abhängigkeit von den Motorformen ergeben sich bestimmte Formen für Schalter und Motorlüfter usw. Kurz erwähnt wird die Verwendbarkeit der in Frage kommenden Einheitsmotoren für außergewöhnliche Verhältnisse (Alpenbahnen und Nebenlinien) und schließlich wird gezeigt, in welcher Weise sich die an Wechselstromlokomotiven gefundenen Ergebnisse übertragen lassen auf Gleichstrom und Drehstromlokomotiven.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Veränderungen eingetreten: Der Regierungs- und Baurat Henkel, bisher in Brandenburg, ist zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg versetzt. — Der Gerichtsassessor Dr. jur. Wick in Köln ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen. — Dem Regierungsrat Dr. jur. Barkhausen, bisher in Hannover, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienste erteilt.

Beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, ist dem mit dem Titel und Rang eines Geheimen Rates bekleideten Ministerialrat Ferdinand Ritter von Stiegelschmitt mit Wirkung vom 1. Juni 1921 an die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst mit dem gesetzlichen Ruhegehalte erteilt worden.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden ist der Regierungs- und Baurat bei der vormaligen Reichskolonialverwaltung Heckel als Regierungs- und Baurat beim Neubauamt Radeburg angestellt worden.

Österreich.

— **Kundmachung des Bundesministeriums für Verkehrswesen, betreffend Einführung der 24-Stundenzeit („Verkehrszeit“).** Die gemäß der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 19. März 1921, B. G. Bl. Nr. 184 auf allen Haupt- und Lokalbahnen um Mitternacht vom 31. Mai zum 1. Juni 1921 in Kraft tretende 24-Stundenzeit („Verkehrszeit“) ist im innern Dienst, den Reisenden und der Öffentlichkeit gegenüber und in allen Kundmachungen und Verlautbarungen anzuwenden.

Um Mißverständnisse hintanzuhalten, sind bei Zeitangaben nach der neuen Zählung die Zusätze „Früh“, „Vormittag“, „Nachmittag“, „Abend“, „Nacht“, unbedingt zu unterlassen, auch wenn das erläuternde Wort „Verkehrszeit“ nicht beigefügt wird, dagegen sind den Zeitangaben nach der alten Zählung diese erläuternden Zusätze stets beizufügen, z. B.:

„Verkehrszeit.“ Neue 24-Stundenzeit:	„Alte Zeit.“ Alte 12-Stundenzeit:
0 Uhr 30 Min.	12 Uhr $\underline{30}$ Min. nachts
1 „ 00 „	1 „ $\underline{00}$ „ „
6 „ 00 „	6 „ 00 „ früh
11 „ 00 „	11 „ 00 „ vorm.
13 „ 00 „	1 „ 00 „ nachm.
18 „ 00 „	6 „ $\underline{00}$ „ abends
23 „ 00 „	11 „ $\underline{00}$ „ nachts

Das österreichische Kursbuch wird einheitlich die 24-Stundenzeit anwenden. In den Aushangfahrplänen ist in den allgemeinen Anmerkungen der Satz „Die Nachtzeit von 6 Uhr $\underline{00}$ abends bis 5 Uhr $\underline{59}$ früh wird durch Unterstreichen der Minutenziffer gekennzeichnet“ durch folgenden fettgedruckten Wortlaut zu ersetzen: „Die Fahrpläne sind nach der Stundenzählung von 0 bis 24 aufgestellt. Die Abfahrzeit genau um Mitternacht wird mit 0.00, eine Ankunftzeit genau um Mitternacht mit 24.00 bezeichnet. Die Stunden von 1 Uhr nachmittags bis Mitternacht sind mit 13 bis 24 angegeben.“ Die Ziffernblätter aller Bahnhofuhren und aller Dienstuhren sind so zu ergänzen, daß in einem inneren Kreis unter den Ziffern I bis XII die arabischen Ziffern 13 bis 24 rot hinzugefügt werden, wobei die Stunde 24 durch den Bruch 24/0 zu bezeichnen ist.

— **Das neue Verkehrsabkommen mit der Tschecho-Slowakei.** Gelegentlich der Handelsvertragsverhandlungen in Prag wurde auch ein besonderes Abkommen zwischen Österreich und der Tschecho-Slowakei abgeschlossen, das als Vereinbarung der Regierungen in Kraft treten soll und wichtige Neuerungen enthält. Die wesentlichen Bestimmungen desselben sind nach Zeitungsmeldungen die folgenden: Beide Teile sichern sich zu, daß der Durchzugsverkehr, besonders jener in geschlossenen Zügen, möglichst schnell und unbehindert durchgeführt werden soll. Ferner soll der Personenverkehr durch Führung durchlaufender Wagen verbessert und auch für die durchgehenden Güterzüge Vorsorge getroffen werden. Die Durchzugsgüter werden im allgemeinen keiner bahnbehördlichen Transportbewilligung des Durchzuglandes mehr bedürfen, und man wird überhaupt bestrebt sein, den Durchzugverkehr, auch wenn Beförderungsschwierigkeiten auftreten sollten, möglichst aufrechtzuerhalten. Im Falle von Störungen werden beide Teile einvernehmlich die entsprechenden Sperrmaßnahmen verfügen. Dann hat man sich zugesichert, daß man gegenseitig besonders große Güterbeförderungen vorher anzeigen werde. Die beiden Vertragsteile werden trachten, auch in wagendienstlicher Hinsicht möglichstes Entgegenkommen zu bekunden und dahin zu wirken, daß auch neue internationale Vereinbarungen, allerdings unter Wahrung der gegenwärtig bestehenden, zustandekommen. Die sogenannten nationalen Wagen, die auf Neuanschaffung nach dem Umsturz beruhen und Eigentum des Landes sind, das sie erworben hat, wurden bisher im zwischenländischen Verkehr im allgemeinen nicht verwendet. Im neuen Abkommen wird vorgesehen, daß sowohl die tschechischen als die österreichischen Eigentumswagen im gegenseitigen Verkehr gebraucht werden sollen, wodurch man eine Besserung der Wagenbeistellung erwartet. Die Inkraftsetzung der Vereinbarungen erfolgt nach der Genehmigung der beiderseitigen Regierungen.

— **Die rumänischen Verhandlungen über die Südbahnfrage.** Die Südbahn versendet folgende Mitteilung: Auf Einladung des italienischen Schatzministeriums haben seit dem 30. März in Rom unterrichtende Besprechungen mit den Abgesandten der Südbahngesellschaft und der Association Nationale stattgefunden. Diese Besprechungen erstreckten sich auf sämtliche Fragen, welche mit den der Südbahn seitens der italienischen Regierung geschuldeten Annuitäten zusammenhängen. Bekanntlich steht die italienische Regierung grundsätzlich auf dem Rechtsstandpunkt, daß ihr das Recht zustehe, diese Annuitätenforderung, soweit sie nicht pfandrechtlich für Forderungen von Obligationären der alliierten, assoziierten und neutralen Staaten haftet, nach Artikel 249 des Friedensvertrages von St. Germain zu behandeln. Demgegenüber haben die Vertreter der Südbahngesellschaft alle juristischen und wirtschaftlichen Gründe geltend gemacht, welche gegen die Berechtigung und Zweckmäßigkeit einer derartigen Erledigung der Angelegenheit durch die italienische Regierung sprechen, und die Zahlung der Annuitäten nach den Bestimmungen der Basler Konvention angesprochen. Die italienische Regierung beabsichtigt, sobald die noch ausstehenden Ratifikationen des Régime provisoire durch die österreichische und die südslawische Regierung eingelangt sein werden, die Südbahngesellschaft aufzufordern, die territorial beteiligten Staaten und die Association Nationale zu der nach Artikel 320 des Friedensvertrages von St. Germain, bzw. Artikel 304 des Friedensvertrages von Trianon vorgesehenen Konferenz zur Festsetzung eines Régime définitif einzuberufen.

— **Ein neuer Reiseweg nach Triest.** In der Zeit vor dem Kriege war Triest von Wien aus auf drei verschiedenen Wegen mit direkten Zügen erreichbar, und zwar von Wien-Südbahnhof über Graz-Laibach, von Wien-Südbahnhof über Leoben-Klagenfurt-Görz und von Wien-Westbahnhof über Selztal-St. Michael-Klagenfurt-Görz. Der Krieg und der Umsturz haben alle diese Wege verschüttet, und es ist erst allmählich im Laufe der zwei letzten Jahre wieder gelungen, direkte Schnellzüge von Wien nach Triest in Verkehr zu setzen, die einerseits die alte Hauptlinie über Graz-Laibach, andererseits einen neuen Weg ohne Berührung südslawischen Gebietes, nämlich über Tarvis-Udine-Görz benützten. Der letztgenannte Weg bedeutet aber einen erheblichen Umweg

gegenüber der Strecke Klagenfurt-Aßling-Görz und verlängert die Reisedauer Wien-Triest um einige Stunden. Von österreichischer Seite wurde deshalb in der europäischen Fahrplankonferenz zu Bern im Dezember 1920 der Antrag gestellt im Sommer 1921 wieder direkte Schnellzüge von Wien-Südbahnhof über Leoben-Klagenfurt-Aßling-Görz nach Triest in Verkehr zu setzen und zu diesen Zügen Anschlußverbindungen von München über Salzburg, über die Tauernbahn und über Villach nach Aßling zu führen. Die Einführung dieser neuen Schnellzugverbindungen bot insofern Schwierigkeiten, als ein kurzes Stück der Strecke über südslawisches Gebiet führt, wodurch die Zahl der Grenzübertritte wieder vermehrt wird. Die Strecke Aßling (Jesenice) bis Podbrdo (Piedicolle) wird von den südslawischen Staatsbahnen betrieben, woraus sich die Notwendigkeit ergeben würde, in zwei südslawischen und je einer österreichischen und italienischen Grenzstation die umständliche, zeitraubende und kostspielige Grenzabfertigung — Paß- und Zollprüfung — durchzuführen. Um eine Vereinfachung der Grenzabfertigung bei den geplanten neuen Schnellzügen zu erreichen, hat, wie uns aus Villach berichtet wird, dort auf Anregung der österreichischen Bahnverwaltung eine Besprechung der Vertreter Italiens, Österreichs und Südslawiens am 15. April d. J. stattgefunden; diese Besprechung hat zu einem Einvernehmen soweit geführt, daß der Einführung der neuen Schnellzüge Wien-Triest und München-Triest über Aßling vom 1. Juni d. J. ab nichts mehr im Wege steht. Der Zug von Wien wird um 8 Uhr 45 Min. vormittags die Station Wien-Südbahnhof verlassen und in Triest um Mitternacht eintreffen. Der Anschlußzug geht von München um 9 Uhr 15 Min. vormittags ab. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Triest um 5 Uhr früh, die Ankunft in Wien-Südbahnhof um 9 Uhr 25 Min. abends, in München um 9 Uhr 35 Min. abends. Die Züge werden durchlaufende Wagen aller drei Klassen zwischen Wien und München einerseits und Triest andererseits führen. In München bestehen günstige Anschlüsse nach Berlin, Holland und Süddeutschland. Der Wiener Teil findet in Klagenfurt unmittelbaren Schnellzugsanschluß nach den Wörtherseestationen, nach Villach und über Tarvis nach Italien. Durchlaufende Personenwagen und Speisewagen werden auch zwischen Wien und Villach über Klagenfurt verkehren, und es wird dadurch eine äußerst bequeme und rasche Tagesverbindung zwischen Wien und den Wörtherseestationen geschaffen.

— **Reisegebühren bei Auslandsreisen für Zivilstaatsbedienstete.** Das Bundesministerium für Finanzen hat nachstehende Dienstanweisung an die ihm unterstehenden Behörden und Ämter erlassen, deren Bestimmungen auch für die dem Staatseisenbahndienste angehörenden Zivilstaatsbediensteten anzuwenden sind.

„Unter Aufhebung der bisher festgesetzten Gebühren für Dienstreisen in das Ausland werden mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 bis auf weiteres nachstehende Tagesgebühren gewährt:

	a) in Großbritannien, Holland, den skandinavischen Staaten, Spanien, Frankreich, Schweiz u. Ägypten K	b) in den übrigen Ländern K
1. für die Beamten der II. Rangklasse	120	170
2. für die Beamten der III. und IV. Rangklasse	100	155
3. für die Beamten der V. und VI. Rangklasse	70	135
4. für die Beamten der VII. und VIII. Rangklasse	60	105
5. für die Beamten der IX. bis XI. Rangklasse, Beamten ohne Rangklasse, Praktikanten, Eleven und Gleichgestellten	50	80
6. für die Unterbeamten, Diener, Kanzleioffizianten, Kanzleigehilfen und Gleichgestellten	30	65

Diese Gebühren sind zum gesetzlichen Kassenwerte (Goldrelation) umgerechnet, in der Währung jenes Landes zu verrechnen, welches bei der Dienstreise in Betracht kommt.“

— **Errichtung staatlicher Bauleitungen für das Stubachwerk und für das Mallnitzwerk.** Zur örtlichen Leitung und Überwachung des Baues der Wasserkraftwerke im Stubachtal und an der Mallnitz bei Obervellach wurden am 1. Mai 1921 Bauleitungen errichtet, und zwar eine „staatliche Bauleitung für das Stubachwerk“ mit dem Sitze in Uttendorf im Pinzgau und eine „staatliche Bauleitung für das Mallnitzwerk“ mit dem vorläufigen Sitz in Mallnitz in Kärnten. Beide Bauleitungen werden unmittelbar dem Elektrisierungsamt unterstellt. Der Baubezirk der staatlichen Bauleitung für das Stubachwerk umfaßt das Stubachtal in den Grenzen des gesamten Niederschlagsgebietes einschließlich der Gemeinde Uttendorf, jener der staatlichen Bauleitung für das Mallnitzwerk das Mallnitztal in den Grenzen des gesamten Niederschlagsgebietes einschließlich der Gemeinde Obervellach.

— **Steigerung der Kohlenförderung.** Im März d. J. ist die Kohlenförderung gegen den Monat Februar um 9372 t gestiegen. Die Steinkohlengewinnung betrug 13 549 t (gegen 11 309 t), die Braunkohlenförderung 221 909 t (gegen 214 777 t). Insgesamt stellte sich die Kohlenförderung auf 235 458 t gegen 226 086 t im Februar d. J. Die Zunahme der Förderung entfällt insbesondere auf Niederösterreich und das Grazer Kohlengebiet.

— **Erster internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Wien.** In den Tagen vom 29. Mai bis 2. Juni wird in Wien der Erste internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß stattfinden. Zur Durchführung der Vorarbeiten für diesen Kongreß, der sowohl in technischer Beziehung als auch zur Wiederherstellung der vor dem Kriege bestandenen internationalen Beziehungen von Bedeutung sein wird, fand dieser Tage die gründende Sitzung des Ortsausschusses statt. Der Präsident des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins, Direktor der städtischen Straßenbahnen Ingenieur Spängler, berichtet über den Werdegang des neuen Vereins und führte aus, daß früher bereits ein solcher Verein, der neben dem deutschen Titel den französchen „Union internationale de tramways et de chemin de fer d'Interêt local“ führte, bestanden hat. Nach dem Kriege strich die Leitung dieses Vereins die in den früheren Zentralstaaten beheimateten Mitglieder und auch den deutschen Untertitel. Dagegen legten die Bahnen in den neutralen Staaten, vor allem die Holländer, Protest ein; da er keinen Erfolg hatte, regten die holländischen Bahnen beim Deutschen Straßenbahn- und Kleinbahnenverein die Gründung eines internationalen Vereins an, die dann auch auf der Hauptversammlung des Deutschen Straßenbahnvereins am 30. November 1920 in Nürnberg erfolgte. Der Verein zählt heute bereits über 200 Bahnen und Einzelmitglieder. Früher fand alle zwei Jahre ein Kongreß statt, so im Jahre 1900 in Paris, 1902 in London, 1904 in Wien, 1906 in Mailand, 1908 in München, 1910 in Brüssel und 1912 in Kristiania. Für 1914 war ein Kongreß in Budapest in Aussicht genommen, der aber infolge der Kriegsereignisse nicht mehr stattfand. Ingenieur Spängler beleuchtete die Wichtigkeit solcher Veranstaltungen in fachlicher Beziehung und erörterte das in Aussicht genommene Programm.

— **Genesungs- und Erholungsheim für Südbahnbedienstete.** Durch das gemeinnützige Zusammenwirken von Südbahnbediensteten ist es gelungen, ein Genesungs- und Erholungsheim auf dem Semmering für Südbahnbedienstete und deren Familienangehörige zu errichten, das am 1. Mai eröffnet werden soll. Die Südbahnverwaltung stellte zu diesem wohltätigen Zwecke die beiden auf dem Wolfsbergkogel prächtig gelegenen Nebenbauten des Südbahnhotels Semmering zur Verfügung, in denen in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober ungefähr 200 Personen gegen Entrichtung eines äußerst mäßigen Tagespreises untergebracht werden können. Überdies werden 60 Kinder von Südbahnarbeitern vollständig kostenlosen Ferienaufenthalt dort genießen. Um das Zustandekommen dieser Wohlfahrtseinrichtung hat sich auch neben der Südbahnverwaltung das Österreichische Rote Kreuz besondere Verdienste erworben, indem es durch namhafte Widmungen zum Gelingen beitrug.

— **Personalnachrichten.** Der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein hat in seiner letzten Hauptversammlung den ehemaligen Minister für öffentliche Arbeiten Dr. Emil Homann zum Präsidenten gewählt. Der nach den Statuten ausscheidende Präsident Dr. Heinrich Goldemund bleibt der Verwaltung des Vereines erhalten.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eisenbahntarif-Unterrichtsbriefe.** Das Verkehrsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, herausgegeben von Anton Stauda, Verkehrskonsulent der Handels- und Gewerbekammer in Eger, beginnt in der soeben erschienenen Nummer 11 mit der Herausgabe von Unterrichtsbriefen im Tarifwesen. Diese erscheinen als unentgeltliche Beilage zum Verkehrsblatte im Umfange von 2 Blättern, einseitig gedruckt und so eingelegt, daß sie leicht herausgenommen und zu einem Unterrichtswerke ge-

sammelt werden können. Eingeflochten in die Briefe soll zugleich als Grundlage für praktische Erläuterungen und Übungen eine vollständige Güterklassifikation erscheinen. Nach einer theoretischen Einleitung wird das Eisenbahnbetriebsreglement und dann die praktische Güterklassifikation usw. der Tschecho-Slowakei, Deutschlands, Österreichs, Südslawiens, der Schweiz, Italiens, Hollands usw. behandelt werden. Eine neue Darstellung des Tarifwesens der mitteleuropäischen Staaten kommt einem heute, nach den Umwälzungen der letzten Jahre, mehr denn je gefühlten Bedürfnisse entgegen. Die Unterrichtsbriefe werden vor allem den noch nicht geschulten Angestellten der Spediteure und der Industrie die Möglichkeit geben, sich im Tarifwesen die nötigen Kenntnisse zu erwerben.

Ungarn.

— **Regelung des Grenzverkehrs mit Österreich.** Graf Anton Sigray, Regierungskommissar Westungarns, hat eine Verordnung erlassen, die den Grenzverkehr Ungarns regelt. Im Sinne dieser Verordnung ist den Einwohnern gestattet, innerhalb einer Zone von 15 km von der Grenze ab, ohne Reisepaß zu verkehren. Die Verordnung bleibt sechs Monate in Wirksamkeit.

— **Rückerstattung von Eisenbahnwagen und Schiffen durch Rumänien.** Die ungarische Regierung wurde auf amtlichem Wege durch die Ententemission davon verständigt, daß Rumänien geneigt sei, die mit Gewalt entführten Lokomotiven, Eisenbahnwagen und Schiffe zurückzuerstatten. Die Zahl der zurückzugebenden Wagen und Lokomotiven beträgt 6000 Stück, die der Schiffe und Lastkähne 20 Stück. Da die Rumänen aber 16 000 Wagen entwendet haben, ist die ungarische Regierung mit diesem Vorschlag der rumänischen Regierung nicht einverstanden. Die Verhandlungen werden durch die Engländer fortgesetzt.

— **Aus- und Einfuhr von Wertgegenständen.** Der Finanzminister hat angeordnet, daß die bisherigen Verbote der Ausfuhr von Wertgegenständen außer Kraft gesetzt werden. Die Verfügungen des Gesetzes, betreffend die Vermögenssteuer werden durch diese Verordnung nicht berührt, jedoch wird die Anmeldepflicht bei der Ausfuhr steuerpflichtiger Wertgegenstände vereinfacht. Im Reiseverkehr ist die Ausfuhr von Geld bis 20 000 K nicht anmeldepflichtig. Ausfuhrverbote bleiben bestehen für Gold und Silber, Gold- und Silberlegierungen und Halbfabrikate. Ferner ist die Ausfuhr für diejenigen Wertpapiere verboten, deren Emissionsstellen ihren Sitz nicht in Ungarn haben, oder wenn der Ort der Emission nicht in Ungarn liegt, falls nicht ein Zeugnis über die erfolgte 20prozentige Sperre vorliegt. Verboten ist die Ausfuhr ungestempelter Banknoten der ungarischen Kronenrente und der 4prozentigen ungarischen Grundentlastungsobligationen. Diese Verordnung berührt nicht die Aus- und die Einfuhr von Handelswaren.

— **Freigabe des Verkehrs in Mineralölerzeugnissen.** Die Regierung hat auf Grund der für den Kriegsfall getroffenen Ausnahmebestimmungen die Freigabe des inländischen Verkehrs in Mineralölerzeugnissen angeordnet. Die Bestimmungen über die Ein- und Ausfuhr der Mineralölerzeugnisse werden durch diese Verordnung nicht berührt. Im Zusammenhange mit dieser Regierungsverordnung wird der Mineralölverband aufgelöst und dessen Liquidation durchgeführt.

— **Fremdenverkehrsbureau der Budapester Orientmesse.** Der Magistrat der Hauptstadt Budapest hat auf Ansuchen der Budapester Handels- und Gewerbekammer, zwecks Erleichterung des Besuches der Messe, das Fremdenverkehrsbureau der Hauptstadt der Messeverwaltung zur Verfügung gestellt. Wer das Fremdenverkehrsbureau in Anspruch nehmen will, muß seine Ankunft acht Tage vorher dem Bureau anzeigen.

— **Der Briefverkehr zwischen Rumänien und Ungarn** ist endlich nach längerer Einstellung wieder aufgenommen worden. Die Beförderung erfolgt mit dem dreimal in der Woche nach Bukarest fahrenden Mittagsschnellzug.

— **Die Wirtschaftskrise in der Ungarischen Kaufmannshalle.** In der kürzlich abgehaltenen Sitzung der Ungarischen Kaufmannshalle hielt Josef Vágó einen interessanten Vortrag über die Entstehung und die Ursachen der Wirtschaftskrise. Er führte aus, daß diese in Ungarn erst seit der Verbesserung der Valuta zu verspüren ist. Dieser Krise ist der Preissturz der ungarischen Ausfuhrgüter und Warenvorräte zuzuschreiben. Die inländische Erzeugung kann sich nicht den plötzlich eingetretenen Verhältnissen anpassen, und die Rohstoffe und gewerblichen Erzeugnisse Ungarns können einen Wettbewerb der billigen Auslandwaren nicht mit Erfolg aufnehmen. Alle diese Umstände sind geeignet, die industriellen Betriebe stillzulegen, die Arbeitslosigkeit vieler Arbeiter und Privatangestellten, die Schwächung der Steuerträger und schwere soziale und wirtschaftliche Erschütterungen herbeizuführen. In vielen Fällen kann man sogar der Einfuhrverbote zeitweilig nicht ganz entraten. Auch die Ausfuhr der aufgestapelten Waren muß mit allen Mitteln gefördert werden. Es müßte daher die Liste der ausfuhrfreien Gegenstände erweitert werden. Schließlich wies Redner auf finanzielle Maßnahmen und auf die Wichtigkeit der Aufnahme der Bautätigkeit hin.

— **Schutzzollbestrebungen.** Die Textilindustriellen haben an die Regierung das Ersuchen gerichtet, sie mit Rücksicht auf die Besserung der ungarischen Valuta vor dem drohenden Wettbewerb der ausländischen Erzeugnisse zu schützen. Dies ist ihrer Ansicht nach nur durch eine Erhöhung des Zollaufgeldes für gewisse Textilerzeugnisse erreichbar. Es handelt sich hauptsächlich um solche Waren, bei denen die Kosten des Rohstoffes entscheidend sind. — Da die Fabriken die ausländischen Rohstoffe zu ungünstigen Valutakursen kaufen müssen, können ihre Erzeugnisse mit den billigeren Auslandserzeugnissen nicht in Wettbewerb treten. Auch in anderen industriellen Kreisen ist, angesichts der Besserung der Valuta, das Bestreben auf die Einführung des Schutzzolles gerichtet. So hat auch die Eisen- und Maschinenindustrie sowie die chemische Industrie eine Schutzzollbewegung eingeleitet.

Südslawisches Gebiet.

— **Über die Unzulänglichkeit des Verkehrswesens** schreibt Dr. Stolper in der Zeitschrift Wirtschaftsdienst (Nr. 16 vom 22. April 1921): Mehr als die Hälfte des früher schon ganz unzulänglichen Fahrparks ist in Reparatur, und mit dem Rest können die Staatsbahnen kaum den notdürftigsten Verkehr aufrechterhalten. Die serbischen Bahnen sind überdies nach dem Krieg nur mangelhaft wieder in Stand gesetzt worden, so daß etwa die Strecke Belgrad-Saloniki oft tagelang außer Betrieb ist, während der Verkehr auf der Strecke Belgrad-Szabadka-Budapest aus politischen Gründen bisher nicht aufgenommen ist. Der ganze Verkehr mit dem Westen wickelt sich deshalb auf der einzigen Ost-Westlinie ab, die von Belgrad quer durch Kroatien und Slawonien in Marburg Anschluß an das österreichische Südbahnnetz findet. Von den zahlreichen Eisenbahnbauplänen ist bisher kein einziger in Angriff genommen, weil es dazu an Kapital fehlt. In den letzten Wochen hat sich der südslawische Handelsminister in London um eine Eisenbahninvestitionsanleihe bemüht, und es scheint, daß England, welches heute bereits die Donauschiffahrt beherrscht, sich für die Reorganisation des südslawischen Transportwesens interessiert. Doch werden im besten Fall Jahre erforderlich sein, bis das südslawische Eisenbahnnetz soweit ausgestaltet ist, daß es die volle Verwertung der überreichen Naturschätze des Landes ermöglicht.

— **Erleichterungen im Reiseverkehr.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt folgendes mit: Auf Grund eines Zugeständnisses der Regierung in Belgrad wird der Sichtvermerk für jene Reisenden, welche bei den D-Zügen Nr. 3 und 4 (Wien-Triest[Belgrad]) im Verkehr zwischen Österreich und Italien das Gebiet des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen nur durchfahren, im Zug erteilt. Für die Erteilung dieses Sichtvermerkes wird eine Gebühr von 10 Dinar, welche auch in einer gesunden fremden Währung entrichtet werden kann, von den die Paßprüfung in den Zügen besorgenden Grenzkommissären in Marburg bzw. Rakek erhoben. Diese Verfügung tritt sofort in Kraft. Auf Grund des Zugeständnisses der Belgrader Regierung, welches als bedeutsamer Schritt auf dem Wege des Abbaues der bestehenden Reiseerschwernisse zu begrüßen ist, kann nunmehr die Reise zwischen Österreich und Italien über Südslawien ohne vorherige Erwirkung eines Sichtvermerkes zur Durchreise durch Südslawien ausgeführt werden. Die Erleichterung ist von besonderem Werte für Reisen von und nach Triest, für welche nunmehr die günstigste und kürzeste Tagesverbindung mit den D-Zügen über Südslawien ohne die mit der vorherigen Erwirkung der Durchreiseerlaubnis bisher verbundenen Umständlichkeiten und großen Kosten benützt werden kann. Diese Erleichterung wurde inzwischen auch auf den Schnellzug 7/8 (Prag-Triest-Belgrad) und den D-Zug 9/10 (Lloyd-Expreß) ausgedehnt.

Luxemburg.

— Prinz Heinrich-Eisenbahn. Über die Finanzergebnisse des verflossenen Betriebsjahres schreibt die „B. B.-Ztg.“: Zum Fehlbetrag von 1918 in Höhe von 2 601 465 Fr. kommt ein solcher von 3 150 396 Fr. für 1919, zusammen 5 751 681 Fr. Nach Abzug der gesetzlichen Reserve von 317 537 Fr. verbleibt ein Verlust von 5 434 324 Fr., der auf 1920 zu übertragen ist. Im Jahre 1920 haben die Betriebseinnahmen von Monat zu Monat zugenommen. Da jedoch auch die Betriebskosten und die Gehälter und Löhne stetig gestiegen sind, hat sich die Zunahme der Ausgaben noch bemerkbarer gemacht als die der Einnahme. Die Großherzogliche Regierung hat vom 1. Februar 1921 ab eine neue Erhöhung der Gütertransporttaxen im Binnenverkehr zugestanden, die von 160 auf 200 % der Vorkriegstaxen gestiegen sind. Diese Maßnahme wird gestatten, für einige Zeit wenigstens die Betriebszahl auf derselben Höhe zu halten. Die gegenwärtige Krisis in der Industrie und im Handel hat nämlich die Transporte sehr beeinflußt, zudem muß berücksichtigt werden, daß die Gesellschaft vor der Notwendigkeit steht, binnen kurzem für die Erneuerung ihres Betriebsmaterials, das während der Kriegsperiode sehr abgenutzt wurde, bedeutende Summen bereitzustellen.

Uebrige europäische Länder.

— Norwegische Nordlandsbahn. Die Absteckung der Nordlandsbahn nördlich Grong im Namdal wurde 1892 begonnen und nach Unterbrechungen erst 1901 beendet. Die Voraussetzung der Untersuchung dieser großen Stammlinie war damals Breitspur II. Klasse mit 250 m kleinstem Bogenhalbmesser und 25 km/m Schienen. Später tauchte die Frage auf, die Nordlandsbahn als I. Klasse zu entwerfen, und im Jahre 1915 gab das Storthing die Genehmigung zur Umarbeitung des alten Entwurfes und zur Untersuchung einer Wahllinie auf der Südseite des Nansenflusses von Grong bis gegen Haapnes und einer ganz neuen Linienführung Majavand nördlich der Gaugrenze durch Fiplingdal und Hatfjelddal auf der Westseite von Roesvand und durch Korgen hinunter zum Zusammentreffen mit der Hauptlinie am Mosjoe. Diese Untersuchungen gingen im Sommer 1920 zu Ende und ergaben folgendes: Die ganze Strecke hat 527,61 km Länge und ist aufgeteilt in vier Abschnitte: 1. Grong-Mosjoen 190,74 km. Kosten 35 653 000 Kr. oder 187 000 Kr./km. 2. Mosjoen-Mo 96,81 km. Kosten 23 894 000 Kr. oder 247 000 Kr./km. 3. Mo-Rognan 149 km. Kosten 32 259 000 Kr. oder 216 000 Kr./km und 4. Rognan-Bodoe 91,06 km. Kosten 22 698 000 Kr. oder 242 000 Kr./km. Die ganze Nordlandsbahn Grong-Bodoe ist bei 35 kg/m Schienengewicht und Schotterbettung auf 114 504 000 Kronen veranschlagt oder für das Kilometer 217 000 Kr. Lokomotiven und Wagen mit 5 814 000 Kr. sind dabei nicht inbegriffen. Dazu kommen dann noch 2 789 000 Kr. für rollendes Material für andere Bahnen in Rücksicht auf den von der Nordlandsbahn zuzuführenden verstärkten Verkehr. Auf die gegenwärtigen außergewöhnlichen Löhne und Preise ist der Anschlag nicht zugeschnitten, er geht vielmehr von regelmäßigen Verhältnissen aus, wie solche erwartet werden dürfen, bis der Bau der Nordlandsbahn in Gang kommt. Die Generaldirektion glaubt aber mit diesen Preisen nicht auszukommen und wird den Voranschlag, bevor der Bauantrag eingebracht wird, im Sinne der herrschenden Preisverhältnisse umarbeiten lassen. Dr. S.

— Neue Forderungen auf Herabsetzung der Tarife der schwedischen Staatsbahnen. Von den ständigen Angriffen, welche die schwedischen Staatsbahnen wegen ihrer hohen Tarife auszuhalten haben, haben wir in dieser Zeitung wiederholt, zuletzt in Nr. 10, S. 193, berichtet. Neuerdings hat nun wieder der schwedische Industrieverband eine Vorstellung an die Regierung gerichtet, in der eine Herabsetzung auf 100 % von allen jetzt zu entrichtenden prozentuellen Zusatzabgaben im Güterverkehr der Staatsbahnen verlangt. Auch wird die Regierung ersucht, prüfen zu lassen, ob es nicht angezeigt und möglich wäre, in regelmäßigen Zwischenräumen die Frachtsätze dem Wechsel der allgemeinen Preishöhe anzupassen. Die Eingabe bringt auch sonst einige bemerkenswerte allgemeine Gesichtspunkte. Das Schreiben hebt unter anderem hervor, daß einige Umstände aufgetreten seien, die auch vom Standpunkte der Staatsbahnen selbst zu einer Nachprüfung der Grundlagen Anlaß geben, auf denen die jetzt geltenden hohen Beförderungspreise festgesetzt wurden. Vor allem erinnert der Industrieverband an den bedeutenden Preisfall, der bei der Mehrzahl der für den Eisenbahnbetrieb nötigen Verbrauchsstoffe eingetreten ist, wie Steinkohle, Öl und Schienen, Eisen und Metalle, Holzwaren u. a. Wenn die Haushaltsanschläge für dieses Jahr auf Grund der Preisänderungen der drei letzten Monate umgerechnet würden, so würden die Ausgaben der Staatsbahnen nach den Berechnungen des Verbandes um ungefähr 70 Millionen geringer angesetzt werden können, als die Eisenbahndirektion berechnete. Die vom Güterverkehr herrührende Einnahme, ungefähr ⅔ des Gesamteinkommens, würde um 33 % herabgesetzt werden können, ohne daß bei gleichbleibendem Verkehr die Reineinnahmen vom Jahresverkehr dabei geringer würden, als vorgesehen. Der Verband glaubt, daß eine solche Herabsetzung dem von der Eisenbahndirektion berechneten Verkehrsrückgang vorbeugen könnte. Augenblicklich sollen nach Angabe des Verbandes ungefähr ¾ des Güterwagenbestandes unbenutzt herumstehen.

Im weiteren Inhalt des Schreibens wird gewissen, von der Eisenbahndirektion kürzlich aufgestellten Gesichtspunkten der allgemeinen Wirtschaftspolitik der Staatsbahnen entgegengetreten. Die Auslegung der Direktion vom Verhalten des Staates als Verwalters der Staatsbahnen ist nach Anschauung des Verbandes nicht haltbar. Ihre Folge würde nämlich sein, daß die Staatsbahnen auf Grund ihrer Monopolstellung und ihrer Unabhängigkeit vom Wechsel der Zeitverhältnisse stets Beförderungssätze soweit erheben könnten, daß sie mit reichlichem Gewinn abschließen und hierbei regelmäßig große, feste Betriebsüberschüsse aufweisen könnten. Wenn die Industrie, der größte Kunde der Eisenbahnen, die Frachten, die zur Aufrechterhaltung des beabsichtigten Ertrages nötig sind, nicht bezahlen könne, so müßte sie vom Staat mit Mitteln unterstützt werden, die natürlich auf dem Wege der Besteuerung zusammengebracht werden müßten. Die Eisenbahndirektion hat nämlich in der Frage einer allgemeinen Frachtsenkung an die Möglichkeit erinnert, daß, soweit die Staatsbehörden es für geeignet erachteten, Mittel bewilligt werden könnten für eine am besten auf dem Rückerstattungswege zu bezahlende Frachtminderung bis zu einem Umfange, der an maßgebender Stelle als „wirklich abhelfend und begründet“ erachtet werden könnte. Da die Industrie zugleich der größte Steuerzahler im Lande ist, würde also das Ergebnis auf Umwegen in der Hauptsache das gleiche sein, wie wenn entstehende Verluste im Staatsbetriebe unmittelbar mit Staatsmitteln gedeckt würden. Nach der bestimmten Anschauung des Verbandes widerspricht eine solche Frachtpolitik offenbar den Grundsätzen gesunder Wirtschaftlichkeit. Zuletzt wird hervorgehoben, daß die Frachtpolitik, welche die Eisenbahndirektion anscheinend befolgen wolle, die Möglichkeit beschränke, diejenigen Teile der industriellen Arbeit, die noch gute Betriebsvoraussetzungen haben, aufrecht zu erhalten und die Wiederaufnahme der Tätigkeit auf Gebieten, wo die Aussichten sich möglicherweise bessern, verzögere.

Auch die Vertreter des Eisenkontors sind an die Regierung mit einer neuen Eingabe um Herabsetzung der Eisenbahnfrachten für die Rohwaren und Erzeugnisse des Eisengewerbes herangetreten. Unter Hinweis auf die allgemeine Lage im Lande stellen die Vertreter anheim, daß die verlangten Herabsetzungen als unumgänglich notwendig schleunigst durchgeführt werden möchten, unabhängig von der ablehnenden Haltung der Eisenbahndirektion. Die Vertreter beklagen sich in ihrer Begründung, daß die Eisenbahndirektion die Frage hauptsächlich von einem einseitig eisenbahnwirtschaftlichen Gesichtspunkte betrachtet habe, ohne die gedrücke Lage des Eisengewerbes zu berücksichtigen. Es wird als Notwendigkeit für die Industrie, wenn sie überhaupt bestehen will, hervorgehoben, daß sie, wenn die Preise zurückgehen, auf jede Weise auch die Herstellungs- und Beförderungskosten herabdrückt. Dabei können die Eisenbahnfrachten unmöglich unberührt bleiben. Man hat nach Anschauung der Vertreter ein Recht, sich zu fragen, ob die Lage wirklich so sei, daß die schwedischen Eisenbahnen nicht mit einem angemessenen Anteil an der Senkung der allgemeinen Preislage, die jetzt so gut wie über die ganze Welt sich erstreckt, teilnehmen könnten. Die Preise der wichtigsten Verbrauchsstoffe der Eisenbahnen sind stark gefallen und fallen fortdauernd. Der Steinkohlenpreis wurde von der Direktion viel zu hoch gerechnet, und von anderen Bedarfsstoffen ist schwedisches Walzeisen, für welches die Direktion stark Käufer ist, weiter im Preis gesunken. Weiter sind die Vertreter der Ansicht, daß der berechnete Rückgang in der Frachtgutmenge in Verbindung mit der sinkenden Preishöhe den Eisenbahnen wie anderen Unternehmungen es ermöglichen müßte, ihre Personalausgaben herabzumindern und die Löhne herabzusetzen. Es wird auf das Eisengewerbe hingewiesen, das sich genötigt gesehen hat, die Arbeitslöhne um 20 % herabzusetzen. Diesem Beispiel folge jetzt eine Industrie nach der anderen. Es ist nach Ansicht der Vertreter sicher, daß die Frachtherabsetzung das beste Mittel ist, um den Rückgang des Verkehrs aufzuhalten. Die Geneigtheit der Eisenbahndirektion, in besonderen Fällen Frachtminderungen zu bewilligen, werde zwar dankbar anerkannt, aber bei der Kenntnis des hierbei angewendeten Vorgehens bestehe

wenig Hoffnung, daß dabei Wesentliches herauskomme. Schließlich verweisen die Vertreter auf die in Deutschland angewendeten sehr niedrigen Eisenbahntarife. Diese unterstützten die deutsche Industrie kräftigst darin, daß sie auf dem schwedischen Markte mit Preisangeboten auftreten könne, die auf das schwedische Eisengewerbe völlig vernichtend einwirkten.

Zur Beleuchtung der Frage der Frachtherabsetzung dient auch die Meldung, daß die Einnahmen der Staatsbahnen ständig zurückgehen. Der letzte vorliegende Bericht für Januar weist eine Einnahme von 20,5 Millionen Kronen und eine Ausgabe von 25,4 Millionen aus, also einen Verlust von 4,9 Millionen Kronen. Auf die an anderer Stelle dieser Zeitung gegebenen wirtschaftlichen Berechnungen für den Betrieb der schwedischen Staatsbahnen wird hingewiesen. Nach einem neuesten, der Regierung eingereichten Bericht macht sich die Eisenbahndirektion auf einen Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr um 8 %, aus dem Postverkehr von 10 % und aus dem Güterverkehr von 30 % gefaßt. Im ganzen befürchtet man eine Einnahmeverminderung von 73 Millionen, das sind 22 %. Auch für die Betriebskosten berechnet man eine Minderung. Abgesehen von der Bahnstrecke Luleå-Riksgränsen, für die besondere Verhältnisse gelten, erwartet man für 1921 einen Betriebsverlust von 7 Millionen Kronen. Dr. S.

— **Einheitliche Ordnung der Kühlwagenbeförderungen auf schwedischen Bahnen.** Um das Kühlwagenbeförderungswesen über einen möglichst großen Bereich des schwedischen Eisenbahnnetzes hin zu ordnen, hat die Eisenbahndirektion und die schwedische Eisenbahnvereinigung im Jahre 1918 einen Ausschuß eingesetzt, dessen Arbeiten nunmehr vor ihrem Abschlusse stehen. Die Hauptpunkte des Ergebnisses sind folgende: die Eisenbahnen, die sich den vorgeschlagenen Bestimmungen anschließen, übernehmen die Beförderung sowohl von Wagenladungen als von Stückgut in besonderen Kühlwagen gegen eine gewisse Zuschlagsabgabe. Die Eisenbahnen haften dafür, daß diese Güter während der Beförderung selbst in Wagen, deren Temperatur 12 Wärmegrade für Wagenladungsgüter und 15 Grade für Stückgüter nicht übersteigt, und während der Stationsaufenthalte in besonderen Kühlräumen oder, wo solche nicht vorhanden sind, an schattigen Plätzen und unter geeigneter Bedeckung aufbewahrt werden. Zur Beförderung als Kühlwagengüter können folgende Waren angenommen werden: Fleischwaren, Blut, Butter, Margarine, Milch, Rahm, frische Fische, Hummer, Krebse, Austern und andere Schaltiere, Hefe, lose Blumen, Beeren, Obst u. a. Stückgutsendungen an Kühlwagengütern dürfen frühestens zwei Tagesstunden vor Abgang des Zuges, mit dem die Beförderung geschehen soll, aufgegeben werden. Die Beladungsfrist für eine Wagenladungssendung solcher Güter beträgt vier Tagesstunden von dem Zeitpunkte ab gerechnet, zu dem der Wagen dem Versender zur Verfügung gestellt wurde. Die Abholungsfrist für Stückgutsendungen beträgt zwei Tagesstunden und die Entladungsfrist für Wagenladungssendungen vier Tagesstunden. Für die Eisenbahnen, die sich den Beförderungen anschließen, sollen besondere Beförderungspläne aufgestellt werden, die angeben, mit welchen Zuggelegenheiten diese Sendungen befördert werden sollen. Diese Pläne werden im Benehmen der verschiedenen Eisenbahnen aufgestellt derart, daß die Übergangszeit auf den größten Stationen möglichst kurz wird. Auf den Staatsbahnen dürften diese Beförderungen mit besonders schnell gehenden Lebensmittelzügen erfolgen, wodurch die Beförderungszeit bedeutend kürzer wird als für gewöhnliches Frachtgut. Von den Privatbahnen haben sich jetzt schon bereit erklärt, den Bestimmungen über Kühlwagengüter beizutreten: Boras-Alvesta, Göteborg-Boras-Kalmar, Karlskrona-Växjö, Nässjö-Oskarhamn, Uddevalla-Vännersborg-Herrljunga, Västergötland-Göteborg, östliche Zentralbahn, die Trafikaktiengesellschaft Grängesberg-Oxelösund und mit einer gewissen Einschränkung auch die Verkehrsverwaltung Göteborg-Dalarne-Gävle. Dr. S.

— **Ausmerzung untauglichen Personals der schwedischen Staatsbahnen.** Die Eisenbahndirektion hat in einem Rundschreiben an die Bezirksverwaltungen an das nach dem Personalgesetz vom 4. Juni 1920 der Direktion gegebene Recht erinnert, nach 10 Dienstjahren diejenigen Stelleninhaber, die infolge Krankheit oder verminderten Arbeitsvermögens ihre Stelle nicht mehr richtig versehen und auch nicht in eine andere Stelle überführt werden können, zu entlassen. Auch wird auf das Recht verwiesen, ohne Ansuchen Stelleninhaber an andere Stellen zu versetzen, auch wenn diese Stelle niedriger ist. Dieses Rundschreiben hat unter dem Personal verschiedentlich Unruhe hervorgerufen. Auf Anfrage des Eisenbahnerverbandes hat Generaldirektor Granholm sich dahin ausgesprochen, daß das Ergebnis dieses Rundschreibens wenigstens für Bedienstete niederen Grades nicht sehr durchgreifend sein werde. Es werde sich überwiegend um solche Bedienstete handeln, die wegen langer Krankheit beurlaubt waren, dabei aber nicht nur im Besitze ihres Gehaltes, sondern auch der Teuerungszulage blieben. Es sei natürlich für die Staatsbahnen viel billiger, solche Leute gleich zu pensionieren. Eine Versetzung auf einen niedrigeren Dienst könne nur in Ausnahmefällen in Frage kommen, und in solchen Fällen würde der Versetzte, sofern seine Stelle statusmäßig sei, ja das Gehalt der früheren Stelle behalten. Wenn sich unter dem Personal niederen Grades schon viele befänden, die auf Grund langwieriger Krankheit beurlaubt waren, so dürfte dies noch viel mehr bei Beamten höheren Grades der Fall sein. Man müsse da also eine kräftige Ausmerzung erwarten. Dr. S.

— **Stahlwagen in Schweden.** Die Eisenbahndirektion hat nun zwei Stahlwagen in Deutschland bestellt. Es besteht die Absicht, die Stahlwagen, welche die Staatsbahnen brauchen, künftig in schwedischen Fabriken zu bauen. Auch die Privatbahnen werden Stahlwagen bekommen und haben 15 Stück, hauptsächlich für Schmalspurbahnen, in Deutschland bestellt. Die Veranlassung zu diesen Käufen dürfte die sein, daß die Preise der Stahlwagen gegenwärtig niedriger stehen als die für Wagen aus Holz. Dr. S.

— **Deutsches Eisenbahnmaterial in Frankreich und Belgien.** Wie „Libre Belgique“ mitteilt, wird auf allen belgischen und auf allen französischen Eisenbahnlinien einschließlich der Elsaß-Lothringischen und der Prinz-Heinrichbahn sowie im besetzten Gebiet eine Inventur über das rollende deutsche Eisenbahnmaterial aufgenommen.

Der Zweck dieser Aufnahme soll sein, eine Unterscheidung zu machen zwischen dem erbeuteten Kriegsmaterial und dem von den Deutschen nach dem Waffenstillstand gelieferten sowie dem Material, das Elsaß-Lothringen gehört. Endlich aber soll auch festgestellt werden, wieviel deutsche Wagen in Belgien und Frankreich laufen und nach Deutschland zurückgeführt werden müssen.

— **Ein Seehafenabkommen zwischen Frankreich und Belgien.** Frankreich erhebt zur Stärkung seiner eigenen atlantischen Häfen von allen über ausländische Seehäfen nach Frankreich gelangenden Waren eine Zuschlagstaxe auf Lagergebühren (surtaxe d'entrepôt). Diese Zuschlagstaxe spielte die größte Rolle im Wettbewerb zwischen den französischen Häfen Dünkirchen und Havre einerseits und dem belgischen Hafen Antwerpen andererseits. Namentlich fühlten die Belgier, daß sie in bezug auf ihr Hinterland Elsaß-Lothringen schlechter gestellt waren als zur Zeit, da diese Provinzen noch deutsch waren, denn infolge des Vorhandenseins vorzüglicher Eisenbahnverbindungen zwischen Antwerpen und Straßburg wie auch der Rheinwasserstraße geht die französische Einfuhr zum Teil über Antwerpen-Straßburg und zwar zum Schaden von Dünkirchen und Havre. In Paris liefen die Klagen von seiten der Straßburger wie auch der Belgier zusammen, und beide verlangten die Aufhebung der Surtaxe d'entrepôt. Lange Verhandlungen haben nun endlich zu einem Abkommen zwischen Belgien und Frankreich geführt. Danach werden von der Surtaxe d'entrepôt befreit diejenigen in Frankreich importierten Güter, die in belgischen Häfen mit direktem Konnossement und unter Transportbedingungen ankommen, unter denen Waren gleicher Art, die in französischen Häfen eintreffen, ebenfalls die gleiche Freiheit genießen. Ferner sind befreit alle Güter, welche direkt von belgischen Häfen nach einem der drei Departements Haut-Rhin, Bas-Rhin oder Moselle mit der Eisenbahn über Diedenhofen und auf der Wasserstraße über Straßburg befördert werden.

— **Der Kanal von Marseille zur Rhone.** Das französische Ministerium für öffentliche Bauten hat den Kostenvoranschlag für den Kanal von Marseille zur Rhone, der vor dem Kriege aufgestellt wurde und sich auf 112 800 000 Fr. belief, einer Revision unterzogen und schätzt die notwendigen Mehrausgaben infolge der allgemeinen Verteuerung der Baumaterialien auf 175 Millionen, so daß sich die Gesamtausgabe heute auf rund 290 Millionen belaufen wird. Das Teilstück Port-de-Bouc nach Arles kostet allein 26 Millionen Franken.

— **Reform der schweizerischen Personentarife?** Der Verband schweizerischer Verkehrsvereine hat in einer Eingabe die Wiedereinführung der Rückfahrkarten mit ermäßigten Sätzen, der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte und kurzfristiger Generalabonnements vorgeschlagen. Die Zeitungen berichten, daß diese Anträge aus finanziellen Gründen wenig Aussicht auf Erfolg hätten. Die Wiedereinführung der Rundreisehefte ist angesichts der Bestrebungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Bespre-

chungen auf der Brüsseler Konferenz gesichert, aber es ist kaum anzunehmen, daß die Ermäßigungen, die im Rundreiseverkehr früher bestanden, wieder eingeführt werden sollten. Die Rückfahrkarten spielten vor dem Kriege in der Schweiz eine große Rolle. Die Einnahmen aus den Rückfahrkarten überstiegen die aus den einfachen Fahrkarten bedeutend. In der III. Wagenklasse, die in der Schweiz mehr und mehr den finanziellen Ausschlag gibt, war das Verhältnis sogar wie 2 : 1. Da die Betriebszahl im Personenverkehr ohnehin sehr hoch ist, ist nicht anzunehmen, daß auf Rückfahrkarten überhaupt wieder allgemein Preisermäßigungen gewährt werden können. Fast in allen Staaten, die vor dem Kriege ermäßigte Rückfahrkarten hatten, wurden sie während des Krieges aufgehoben und nicht wieder eingeführt. Dagegen macht sich eine Bewegung zugunsten einer Bevorzugung des Fernverkehrs geltend. Gerade im Fernverkehr ist ein sehr bedeutender Rückgang und eine Abwanderung in niedrigere Wagenklassen beobachtet worden, offenbar weil sich im Fernverkehr die Tariferhöhungen besonders schwer geltend machen; das gilt namentlich für die Strecken, die Bergzuschläge erheben. Jetzt wird darauf hingewiesen, daß diejenigen Länder, die vor dem Kriege zur Förderung des Fernverkehrs Tarife mit fallender Skala besaßen, diese Begünstigungen selbst während des Krieges nur zum kleinen Teil und vorübergehend aufgehoben haben, während sie heute wieder eingeführt sind. Der italienische Differentialtarif, der bei Entfernungen über 150 km einsetzt und sehr stark fällt, ist auch heute in Kraft; Schweden hat sein Zweizonensystem mit Ermäßigungen von 100 km an behalten; in Norwegen beginnen die Ermäßigungen schon bei 51 km. Die Schweiz besaß früher keine Differentialtarife für gewöhnliche Fahrkarten, dagegen wurde den Bedürfnissen des Fernverkehrs, des Geschäfts- und Touristenverkehrs durch Ausgabe von Generalabonnements Rechnung getragen. Kurzfristige Generalabonnements werden heute noch nicht wieder ausgegeben, die langfristigen sind viel stärker als gewöhnliche Fahrkarten mit Tarifzuschlägen belastet worden. Es wird in kaufmännischen Kreisen eine Ermäßigung der Preise für Generalabonnements, zum Teil auch die Wiedereinführung kurzfristiger Abonnements gefordert. Die heutigen Schnellzugzuschläge wirken auch besonders belastend für den Fernverkehr, weil sie in 8 Zonen eingeteilt sind, während z. B. Deutschland nur 3 Zonen kennt und den Fernverkehr von 150 km aufwärts, ungeachtet der Entfernung, gleichmäßig belastet, während in der Schweiz die höchste Zone erst bei 350 km beginnt. Es wird also eine Verkleinerung der Zonenzahl von 8 auf 3 oder 4 angestrebt; außerdem wird in einem Teil der Presse die Nachprüfung der Tarife für die einfachen Fahrkarten im Sinne eines Zonentarifs mit fallender Skala befürwortet.

— **Fremdenverkehr in der Schweiz.** Der Verkehrsverein der Stadt Bern äußert sich in seinem Jahresbericht für 1920 über den Fremdenverkehr wie folgt: „Die amerikanischen Gäste sind wohl in etwas größerer, aber lange nicht in der seinerzeit angekündigten Zahl in Europa eingetroffen, was zum Teil durch die unzulängliche Beförderungsgelegenheit auf den transatlantischen Dampfern bedingt wurde, von denen viele zu Ausbesserungs- und Umgestaltungszwecken in den Trockendocks verbleiben mußten. Der Anteil der Engländer und namentlich der Holländer war erheblich stärker, dagegen war der Zustrom der Franzosen ein flauerer, obwohl die Hotelpreise in ihrem Lande vielfach fast doppelt so hoch waren als die schweizerischen. Wenn auch das schweizerische Reisepublikum zur Ferienzeit die Berge wieder recht belebte und sogar die deutschen Gäste an manchen Kurorten sich in einer Zahl eingefunden hatten, wie man sie unter Deutschlands gegenwärtigen Verhältnissen nicht erwartet hätte, so stellt das Saison- und Jahresergebnis vielerorts einen zwar bescheidenen, aber doch bemerkbaren Auftakt zur Besserung dar. Nach Feststellung der Volkswirtschaftskammer des Berner Oberlandes waren im Oberland während der Monate Mai, Juni, Juli und August im Durchschnitt nur 21 % der Hotelbetten besetzt. In Bern, welches wie Lausanne, Genf und Zürich, über die Kriegsjahre und in der ersten Nachkriegszeit eine Sonderstellung im Fremdenverkehr eingenommen hatte, hat sich mit dem Abbau der Eidgenössischen Zentralstelle für Fremdenpolizei und der Aufhebung zahlreicher Bureaus, die großen Verkehr in die Stadt brachten, ein namhafter Rückschlag im Besuch der Hotels bemerkbar gemacht.

— **Elektrische Heizung in Eisenbahnzügen.** Auf der Bundesbahnstrecke Bern-Thun verkehren, wie die „Schweiz. Verkehrskorrespondenz" berichtet, seit einiger Zeit Heizungswagen, die mit elektrischen Heizvorrichtungen versehen sind und den für die Erwärmung der Wagen nötigen Heißdampf liefern. In einem dieser Heizwagen wird zum ersten Male eine elektrische Heizung verwendet, in welcher der Leitungsstrom ohne Transformation unmittelbar zur Erzeugung der Hitze angewendet wird. Zum ersten Male auch wird eine Heizungseinrichtung mit 15 000 Volt praktisch angewendet. Die von den Aktiengesellschaften Brown, Boveri & Cie und Gebrüder Sulzer hergestellte Einrichtung ist zu diesem Zwecke in einen Güterwagen eingebaut. Zwei weitere ähnliche Wagen arbeiten mit transformiertem Strom, der den Transformatoren der Lokomotive entnommen wird. Diese neuen Heizwagen sollen nun auch auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona zur Verwendung kommen.

— **Internationale Eisenbahnkonferenz.** In Stresa am Lago Maggiore tagte vom 13. bis 25. April eine internationale Eisenbahnkonferenz für den Austausch der Güterwagen. Die Konferenz, die von Vertretern fast aller europäischen Länder und Verwaltungen beschickt war, nahm, zuerst vom Wetter nicht begünstigt, einen harmonischen Verlauf. Sie bringt zum erstenmal allen europäischen Ländern mit Vollspur einheitliche, erleichterte Bedingungen für den Übergang der Güterwagen; auch die Abrechnung ist wesentlich vereinfacht. Das neue Übereinkommen (R. I. V.) wird voraussichtlich am 1. Januar 1922 in Kraft treten. Damit wird für den Verkehr, die Bahnen und ihr Personal durch Zusammenlegen der bisher sehr verwickelten Sonderabkommen und -bedingungen ein ganz bedeutender Fortschritt erreicht.

— **Das Ende der Verkehrskonferenz in Barcelona.** Nach sechswöchiger Arbeit ist, wie das W. T. B. unterm 18. April meldet, die Internationale Verkehrskonferenz mit ihren Aufgaben zu Ende gelangt. Es sind von der Konferenz nur noch die Mitglieder des technischen Beirats zu wählen, welcher die Konferenz überdauern wird. Eine der letzten Arbeiten war die Festsetzung der Statuten bezüglich der Verwaltung der Schiffahrtswege von internationaler Bedeutung. Über dieses Abkommen konnte nur mit Mühe eine Einigung erzielt werden. Wir werden demnächst auf die Ergebnisse der Konferenz eingehender zurückkommen.

— **Ausbau des spanischen Eisenbahnnetzes.** Das Eisenbahnwesen Spaniens leidet unter drei Mängeln: die Eisenbahnen verbinden die Orte, deren Verkehr sie vermitteln, nicht auf dem geraden Wege, sie sind meist eingleisig und haben steile Neigungen; Haupt- und Nebenbahnen haben verschiedene Spurweite. Diese Mängel sind eine Folge der geringen Geldmittel, die zum Bau der Eisenbahnen zur Verfügung standen, aber die Sparsamkeit, die damals gewaltet hat, zwingt nachträglich zu hohen Aufwendungen, wenn die Eisenbahnen auf den Stand gebracht werden sollen, wie ihn der neuzeitliche Verkehr des Landes erfordert. Die Sparsamkeit beim Bau der Eisenbahnen erweist sich also letzten Endes als eine verfehlte Politik. Es bestehen eine ganze Anzahl Pläne für Neubauten. Der wichtigste ist der einer Eisenbahn von der französischen Grenze nach Algeciras, die also das ganze Land durchquert; der Plan wird namentlich auch von französischer Seite gefördert, weil Frankreich viel an einer durchgehenden Verbindung zwischen Paris und seinen Siedlungen in Nordafrika liegt. Die Bahn soll in Vollspur gebaut werden, um durchgehende Züge zwischen Paris und Algeciras zu ermöglichen, während die übrigen Eisenbahnen Spaniens bekanntlich eine Breitspur von 1676 Millimeter aufweisen. Im Zusammenhang mit dieser Eisenbahn wird des weiteren Stimmung für den Tunnel unter der Meerenge von Gibraltar und eine anschließende Sahara-Querbahn mit Dakar als Ziel gemacht. Eingehende Vorarbeiten sind angestellt worden, doch liegt die Ausführung der hohen Kosten wegen noch sehr weit im Felde. Für eine Anzahl von Schmalspurbahnen, deren Bau geplant ist, bietet die Regierung eine Zubuße von 60 000 Pesetas für 1 km an. Für eine neue Verbindung Madrid-Valencia treten namentlich englische Unternehmer ein, wie überhaupt England Spanien als ein Absatzgebiet für seine Erzeugnisse ansieht, worin es freilich, wie kürzlich die Vergebung von Lokomotivlieferungen gezeigt hat (vgl. Nr. 12, S. 233 d. Ztg.), sich zuweilen auch täuscht. Valencia ist derjenige Hafen von Spanien, der der Hauptstadt am nächsten liegt; die Eisenbahnverbindung zwischen beiden Orten ist aber schlecht, und es besteht ein lebhaftes Bedürfnis, sie zu verbessern. — Kohlen sind in Spanien sehr knapp und daher teuer, doch ist das Land reich an unausgebauten Wasserkräften, so daß die Entwicklung des Eisenbahnwesens die Einführung elektrischen Betriebes in weitem Umfang mit sich bringen wird. Die Eisenbahnen Spaniens sind zum bei weitem größten Teil Privatbahnen, nur 115 km Breitspur- und 46 km Schmalspurbahnen sind in Händen des Staates.

— **Dampferverkehr der englischen Eisenbahnen nach dem Festlande und Irland.** Nach einer Veröffentlichung des englischen Verkehrsministeriums bestehen zwischen englischen

Häfen und dem europäischen Festlande sowie Irland zurzeit die folgenden, von den englischen Eisenbahngesellschaften bedienten Dampferverbindungen. —Zwischen Folkestone und Boulogne, zwischen Dover einerseits und Calais und Boulogne andererseits läßt die Südost- und Chatham-Eisenbahn täglich je einen Dampfer verkehren. Newhaven-Dieppe wird von der London-, Brighton- und Südküstenbahn täglich bei Tag und bei Nacht bedient, wozu noch drei Frachtdampfer in der Woche kommen. Von Grimsby nach Hamburg besteht zweimalige Verbindung in der Woche, die von der Great Central-Eisenbahn unterhalten wird. Die Große Ostbahn unterhält eine tägliche Verbindung zwischen Harwich einerseits und Hook van Holland und Antwerpen andrerseits; nach Rotterdam fertigt sie dreimal in der Woche einen Dampfer ab. Die London- und Südwestbahn hat ihren Verkehr nach den Kanalinseln Anfang April eingestellt, verbindet aber Southampton und Havre täglich durch einen ihrer Dampfer. Zwischen England und Irland verkehren auf der Strecke Holyhead-Kingstown täglich zwei Dampfer der London- und Nordwestbahn, zwischen Fleetwood und Belfast täglich ein Dampfer dieser Gesellschaft im gemeinschaftlichen Betrieb mit der Lancashire und Yorkshire Eisenbahn, alle drei dienen der Postbeförderung. Von Holyhead nach Dublin (North Wall) wird außerdem nach Bedarf ein Frachtdampfer von der Nordwestbahn abgefertigt. Die Große Westbahn unterhält einen Dampferverkehr zwischen Weymouth und den Kanalinseln sowie zwischen Fishguard und Rosslare, und die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn endlich einen Verkehr mit Frachtdampfern, die nach Bedarf verkehren, zwischen Goole und den Häfen des Festlands.

— **Eisenbahn- und Hafenbau in Finnland.** Der Reichstag beschloß am 5. März, die Bahn Torneå-Karungi in fahrbaren Zustand zu setzen, unter der Bedingung, daß die betreffenden Gemeinden oder Privaten sich zur kostenfreien Überlassung des erforderlichen Bodens verpflichten. Die Instandsetzung soll gleich in Angriff genommen werden, sobald die Verpflichtungserklärungen vorliegen.

Die Arbeiten am Helsingforser Großhafen und Freihafen in Gräs- und Sandviken gehen ständig weiter. Ein vorläufiger Freihafen mit 600 m Kailänge wird von der Busholmsbrücke aus angelegt. Er umfaßt 70 000 qm Kaifläche und 16 000 qm Magazinbodenfläche. Ein großes Magazin in Stufenform mit 6 Portalkranen zu den verschiedenen Stockwerken ist in Ausführung. Es stellt das Neueste dar, was man auf diesem Gebiet hat. Der ganze Freihafen mit Ausrüstung soll auf 12 Millionen finnische Mark zu stehen kommen. Die treibenden Kräfte in diesen Hafenplänen der Hauptstadt sind die Helsingfors Magazinaktiengesellschaft und ein Herr Julius Tallberg. Die Gesellschaft verfügt über das große Busholms- und Sandholmsgebiet und leitet und verwaltet den ganzen Freihafen. Dr. S.

— **Das lettisch-russische Eisenbahnübereinkommen.** Der lettische Eisenbahnminister Kurschinski und der Sowjetvertreter Ganezki unterschrieben das lettisch-russische Eisenbahnübereinkommen. Es besteht aus 15 Artikeln. Der Personenverkehr soll möglichst ohne Umsteigen, der Güterverkehr ohne Umladung erfolgen. Um den Übergang der Güter zwischen Rußland und Lettland zu ordnen, soll ein besonderes Abkommen abgeschlossen werden. Die Güterbeförderung wird gesondert von und bis zur Grenze beider Länder bezahlt. Die Aufnahme und Abgabe von Personen, Reisegepäck und Gütern erfolgt in den Grenzstationen, wo auch die Wagen wechseln. Da die russischen Grenzstationen sich in einem für diese Tauschmaßnahmen nicht geeigneten Zustande befinden, so wird einstweilen die Aufnahme und Abgabe des Fahrmaterials, des Reisegepäcks und der Güter in den lettischen Stationen Schogowo, Balbinowo und Silupe vorgenommen. Abgerechnet wird in Goldvaluta. Das Abkommen gilt nach Abschluß auf drei Jahre. Nach dem Abkommen erhält Lettland als Zugabe 15 lauffähige Lokomotiven. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Die Spurweite der japanischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen Japans sind in der bekannten Kapspur (1,06) erbaut. Ihr Ausbau auf Vollspur ist wiederholt erwogen worden, man ist jedoch noch zu keinem endgültigen Ergebnis gekommen, ob der Ausbau ausgeführt werden oder unterbleiben soll. Der Bauoberingenieur der japanischen Staatsbahnen spricht sich jetzt in einer Fachzeitschrift über diese Frage aus, und man kann wohl annehmen, daß er die amtliche Meinung zum Ausdruck bringt. Er weist besonders darauf hin, daß die japanischen Eisenbahnen Tunnel von einer Gesamtlänge von 192 Kilometer besitzen, und daß die Kosten für den Umbau dieser Tunnel allein schon jede Veränderung geradezu unmöglich machen. Die Tunnel sind jetzt schon 4,57 m breit, und die Güterwagen sind diesem Querschnitt schon so weit angepaßt, daß sie ihn fast ausfüllen, so daß auf den Gleisen trotz ihrer Spur Fahrzeuge verkehren, die fast so viel Ladung fassen, wie die Vollspurwagen der europäischen Eisenbahnen, wenn sie auch an den Fassungsraum der amerikanischen Betriebsmittel nicht heranreichen. Wollte man also die Vollspur einführen, dabei aber den Tunnelquerschnitt beibehalten, so würde damit nicht viel erreicht, denn es könnten nur wenig größere Wagen eingeführt werden. Auf das Beispiel Südafrikas, dem die Spurweite von 1,06 m ja auch ihren Namen verdankt, und die guten Betriebsleistungen, die dort mit dieser Spurweite erreicht worden sind, wird dabei besonders hingewiesen. Größeren Erfolg als von einem Ausbau auf Vollspur verspricht sich der japanische Fachmann von einem zweigleisigen Ausbau und von der Einführung elektrischen Betriebes mit leistungsfähigen und schnell fahrenden Lokomotiven, die namentlich die wirtschaftlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes nach seiner Ansicht günstig beeinflussen dürften.

— **Streikgesetzgebung in den Vereinigten Staaten.** In Arbeiterkreisen der Vereinigten Staaten herrscht ziemliche Aufregung über ein Gesetz, das Ausstände bei den Eisenbahnen verbietet. Es wird darin ferner für ungesetzlich erklärt, Gewalt oder Drohungen anzuwenden, um Arbeitseinstellungen in Betrieben herbeizuführen, die mit den Eisenbahnen im Zusammenhange stehen, wie z. B. Lokomotivbauanstalten oder Kohlenbergwerke. Das Bundesverkehrsamt hatte sich zugunsten dieses Gesetzes ausgesprochen, und der Kongreß hat es ohne Widerspruch angenommen. Als notwendiges Zubehör zu diesem Gesetz wird gefordert, daß ein weiteres Gesetz einen Gerichtshof zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern in Gewerben, die für den durchgehenden Verkehr zwischen dem Gebiet verschiedener Bundesstaaten von Bedeutung sind, einsetzt.

— **Der Anteil der Löhne an den Beförderungskosten in Amerika.** Über den Einfluß der Lohnerhöhungen, die auch in Amerika (wo die Löhne von jeher hoch waren, wenn sie auch verhältnismäßig nicht das Maß wie bei uns erreicht haben) eine Folge des Krieges sind, auf die Kosten der Güterbeförderung, veröffentlicht die amerikanische Vereinigung der Eisenbahnbetriebsbeamten einige lehrreiche Zahlen. Für ein Stückgut von 100 Pfund (45 kg) Gewicht, dessen Beförderung von Lowell, Mass., nach Seattle, Washington 1917 einen Dollar Fracht kostete, wird heute an Arbeitslohn allein ein Betrag von 1,04 Dollar aufgewendet. Eine Sendung von 100 kg mit Schuhen von Boston, Mass., nach Philadelphia, Pa., kostete nach den Frachtsätzen von 1917 37 Cents, während heute der auf die Sendung entfallende Arbeitslohn allein diesen Betrag ausmacht. Hieraus und aus einigen anderen Beispielen geht hervor, daß die Erhöhung der Frachtsätze, die mittlerweile eingetreten ist, und die 25 bis 40 % beträgt, bei weitem nicht der Erhöhung der Selbstkosten der Eisenbahnen entspricht, die durch die Erhöhung der Arbeitslöhne in ausschlaggebendem Maße in die Höhe getrieben worden sind. Das Bestreben der amerikanischen Eisenbahngesellschaften muß daher, wenn sie das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wiederherstellen wollen, darauf gerichtet sein, den auf die Einheit der beförderten Güter entfallenden Lohnanteil zu verringern. Das kann entweder durch Herabsetzung des Lohns für den einzelnen Arbeiter oder durch Erhöhung seiner Leistungen geschehen, so daß in letzterem Falle der für ihn gezahlte Lohn sich auf eine größere Menge beförderter Güter verteilt. Im Jahre 1920 haben zum ersten Male die Einnahmen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten die Ausgaben nicht zu decken vermocht, und da sie Privatbahnen sind, haben sie nicht den Rückhalt an den Leistungen der Steuerzahler, die in einem Lande mit Staatsbahnen in einem solchen Falle den Fehlbetrag decken müssen. Erhöhungen der Frachtsätze können die Zunahme der Ausgaben nicht mehr wettmachen, und es bleibt daher nur eine Verminderung der Ausgaben übrig, die zu erreichen, aber außerordentliche Schwierigkeiten bietet. Ähnliche auf Herabsetzung der Löhne gerichtete Bestrebungen wie in Amerika sind in England im Gange, und die Zwistigkeiten, die zwischen den englischen Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitern zurzeit bestehen, sind zum Teil darauf zurückzuführen, daß das Gerücht verbreitet worden ist, die Gesellschaften wollten beim Aufhören der staatlichen Zuschüsse, was im August d. J. eintreten wird, zu den Vorkriegslöhnen zurückkehren. Dies wird zwar von den Gesellschaften bestritten, und dürfte auch nicht im vollen Umfange wahr sein. Daß sie aber mindestens den Wunsch haben, die Löhne herab-

zusetzen, ist sicher, und es gibt in England Kreise, die eine baldige Verwirklichung dieses Wunsches nicht für aussichtslos halten. Woher sie freilich die Berechtigung zu dieser Ansicht herleiten, ist nicht ersichtlich.

— **Arbeiterentlassungen bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Seit vergangenem Dezember ist die Pennsylvania-Eisenbahn bemüht, der Verlustwirtschaft, die als Folge des Kriegs- und Staatsbetriebes eingerissen war, ein Ende zu machen. Eine der Maßnahmen, die sie zu diesem Zweck ergriffen hat, ist die Entlassung von 61 000 Arbeitern, wodurch die Zahl der von ihr beschäftigten Arbeitskräfte von 279 000 auf 218 000 verringert worden ist. Weitere Sparmaßnahmen bestehen in Verringerungen der Zugzahl, indem manche Züge, sogar solche auf Hauptstrecken, aufgelassen, an anderen Stellen zwei Züge zusammengelegt worden sind.

— **Die Kanadische Pazifik-Eisenbahn.** Mit ihren ungefähr 30 000 km Streckenlänge macht die Kanadische Pazifik-Eisenbahn etwa die Hälfte des Eisenbahnnetzes von Kanada aus; sie steht aber in ihren Betriebsergebnissen wesentlich günstiger als die andere Hälfte da, die von den Staatsbahnen, der National Railway und der verstaatlichten Grand Trunk-Railway, gebildet wird. Ihr Jahresbericht für 1920, der kürzlich nach Europa gekommen ist, läßt die heute nur noch selten vorkommende Tatsache erkennen, daß die Pazifik-Eisenbahn noch Überschüsse erzielt hat. Allerdings ist ihre Betriebszahl von 81,39 % im Jahre 1919 auf 84,70 % im Jahre 1920 gestiegen. Der Überschuß ist damit, anscheinend nach Abzug der in üblicher Höhe gezahlten Dividende, auf 45 000 000 Dollar, etwa die Hälfte des vorjährigen gesunken. Auch die Eisenbahn nähert sich dem Zustande, der bei fast allen anderen Eisenbahnen herrscht, daß nämlich die Ausgaben die Einnahmen übersteigen. Bis jetzt haben es die im September 1920 erhöhten Tarife ermöglicht, eine befriedigende Dividende aus dem Eisenbahnbetrieb herauszuwirtschaften, obgleich die Pazifik-Eisenbahn keinerlei Staatsunterstützung genießt und in ihrer Tarifpolitik sehr behindert ist. Wie sich die Zukunft gestalten wird, ist freilich unklar.

Die Betriebsergebnisse entsprechen nicht dem Umfang des Verkehrs, werden aber doch als im Vergleich mit den Verhältnissen anderer Bahnen im Bericht als günstig hingestellt; noch besser stehen die anderen Unternehmungen der Pazifik-Eisenbahn, ihr Landbesitz, ihre Dampferstrecken und ihre Beteiligung an anderen Unternehmungen da. Hier hat sich neben der Dividende noch ein beträchtlicher Überschuß ergeben. Im kommenden Jahre sollen erhebliche Beträge auf Schuldverschreibungen aufgenommen werden, um die in den letzten Jahren aus den Rücklagen entnommenen Gelder zu ersetzen. 1924 müssen 52 Millionen Dollar zurückgezahlt werden; die Vorbereitungen, um dies ohne Schwierigkeiten zu ermöglichen, sind getroffen. — Nahezu die Hälfte des Aktienkapitals der Kanadischen Pazifik-Eisenbahn befindet sich in englischen Händen, etwa ein Viertel ist in den Vereinigten Staaten untergebracht und, was am auffallendsten ist, nur etwa ein Sechstel in Kanada.

— **Bahnbau in Bolivien.** Die Regierung von Bolivien hat den Bau einer Bahn von Villazon nach Atocha genehmigt und will zur Ausführung der Arbeiten eine Anleihe von 7 Millionen Dollar aufnehmen.

— **Das Verkehrswesen von Kolumbien.** Kolumbien hat den großen Vorzug, in seinen Flüssen ausgezeichnete natürliche Binnenwasserstraßen zu besitzen. Die bedeutendste unter ihnen ist der Magdalenenstrom, der bei Barranquilla in das Karibische Meer mündet, das Land von Süd nach Nord durchzieht und auf nahezu 1000 km von der Mündung aufwärts für Flußdampfer befahrbar ist. Seine Verkehrsbedeutung wird noch durch eine Anzahl schiffbare Nebenflüsse erhöht. Dagegen fehlt es dem Lande an Straßen und Eisenbahnen. Es bestehen nur eine Anzahl kurze Stichbahnen, die die Mittelpunkte der Besiedelung mit dem nächsten schiffbaren Fluß verbinden. Die Binnenschiffahrt ist mithin das Hauptverkehrsmittel. Die Entwicklung des Landverkehrs ist bisher durch den Mangel an Staatsmitteln zurückgehalten worden, und auch privater Unternehmungsgeist, der im übrigen Südamerika auf diesem Gebiet so Bedeutendes geleistet hat, ist bisher nicht bereitzufinden gewesen, sich des kolossalen Verkehrs anzunehmen. Jetzt wird aber eine großartige Entwicklung erwartet. Die Vereinigten Staaten haben nämlich nach langem Streit ihre Bereitwilligkeit erklärt, Kolumbien mit einem Betrag von 26 Millionen Dollar für seine Verluste auf der Landenge von Panama zu entschädigen, und hierdurch wird Handel und Wandel in Kolumbien sehr gehoben werden. Dieser Betrag soll im wesentlichen zum Bau von Eisenbahnen dienen, und damit soll der Anfang gemacht werden, Pläne auszuführen, die die Regierung schon lange gehegt hat, aus Mangel an Mitteln aber hat zurückstellen müssen. Zunächst sollen Eisenbahnen nach der Hochebene im Innern des Landes gebaut werden, wo schon ansehnliche Niederlassungen bestehen. England betrachtet diese Entwicklung mit neidischen Blicken, anscheinend weil es fürchtet, die Durchführung dieser Pläne könnte den Vereinigten Staaten und nicht ihm zufallen, obgleich es doch ein verbrieftes Recht auf alle Gegenden der Welt zu haben glaubt, wo Geschäfte zu machen sind.

Die wirtschaftliche Entwicklung von Kolumbien hat lange unter den unsicheren politischen Verhältnissen gelitten, seit etwa 20 Jahren herrscht aber Ruhe, und dieser Zustand zusammen mit dem Zustrom nordamerikanischen Goldes wird seinen Einfluß auf die zukünftige Entwicklung des Landes nicht verfehlen, zumal wenn diese Besserung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse allgemeiner bekannt wird und dadurch Handeltreibende aus anderen Ländern angelockt werden.

Allgemeines.

— **Verschiedene Beförderungsmöglichkeiten.** Vor einigen Wochen hat Lord Montagu of Beaulieu in der Londoner „Royal Aeronautical Society“ über die Transportkosten der Land-, Wasser- und Luftbeförderung gesprochen und kam zu dem richtigen Schluß, daß die Zweckmäßigkeit aller Verkehrsmittel nur auf Grund der Betriebskosten und Einnahmen zu beurteilen sei. Nicht die geleisteten Tonnenkilometer seien für die Einschätzung der Leistungsfähigkeit und Nutzleistung allein maßgebend. Selbstverständlich seien auch die kilometrischen Leistungen in Vergleich zu ziehen. Die Höhe der Transportkosten habe auf die Beurteilung der Zweckmäßigkeit eines Betriebsmittels keinen Einfluß, wenn es, wie beispielsweise ein Flugzeug, größte Geschwindigkeit bei Beförderung von Personen und Gütern gestatte und diese als notwendig erkannt würde. Seine Zweckdienlichkeit als raschestes Beförderungsmittel sei einstweilen unbestritten.

Bezüglich der Kostenberechnung für das Tonnenkilometer zu Lande empfiehlt Lord Montagu für Straßenfahrzeuge höchstens 250 Arbeitstage im Jahr, also nicht 70 %, anzunehmen. Es wäre müßig, seinen Preisanstellungen zu folgen, da sie in anderen Ländern selbstverständlich anders lauten. Neu erscheint die Gleichstellung der Betriebskosten für Benzin- und Dampfkraftwagen mit 7 Pence für die Tonnenmeile bei Dreitonnenwagen, während er für Nutzelektromobile nur 4 Pence, also 57 % der Kosten der beiden anderen Antriebsarten veranschlagt. Lord Montagu hält den Sammel- und Verteilungsverkehr mit elektrisch betriebenen Lastkraftfahrzeugen für den billigsten. Die Tonnenmeile soll im Eisenbahnverkehr im Vorjahre 1,6 Pence gekostet haben, während sie gegenwärtig mit Rücksicht auf die Erhöhung von Arbeitslöhnen und Steuern mit 2½ bis 3 Pence, die Seefracht mit unter einem Penny angenommen wird. Bei Luftbeförderung schätzt Lord Montagu die Kosten auf 44 Pence für die Tonnenmeile. Bei der im Vorjahre erfolgreich durchgeführten Überquerung des großen Ozeans sollen für die geflogene Meile 23 sh. 6 Pence = 282 Pence als Betriebskosten erwachsen sein. Bei der Annahme, daß auf eine Tonne sieben Reisende entfallen, ergäbe das bei Weitflügen mit Rücksicht auf die abgekürzte Fahrtdauer, trotz der hohen kilometrischen Kosten nicht einmal deren Verdoppelung gegenüber Fahrkarten I. Klasse auf Personendampfern. Die Flugschifffahrzeiten nimmt Lord Montagu nach Ägypten mit 2¼, nach Indien mit 5, nach Südafrika mit 6½ und nach Australien mit 10 Tagen, jene von Flugzeugen mit der halben Zeit, dagegen die dreifache bei Benutzung von Expreßzügen und nur die sechsfache — vielleicht zu optimistisch — für Postschiffe an.

Lord Montagu gab auch Durchschnittsgeschwindigkeiten der Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge an, die in Kilometern für die Stunde bei

Frachtschiffen	16
Gewöhnlichen Personenschiffen	19
Lastkraftwagen	21
Gewöhnlichen Güterzügen	23
Autobussen	24
Postschiffen	26
Kraftwagen und Motorrädern	32
Gewöhnlichen Personenzügen	40
Expreß- und Schnellzügen	64
Güterluftschiffen	80
Post- und Personenluftschiffen	197
Güterflugzeugen	129
Post- und Personenflugzeugen	160

betragen sollen.

Ganz richtig ist die Ansicht Lord Montagus, daß Flugzeuge mit ihren hohen Transportpreisen nur dort siegreich sein werden, wo ein ausschlaggebender Zeitgewinn erzielbar ist,

was bei den Ärmelkanal überquerenden Flugzeuglinien gewiß nicht der Fall ist. Bei Fahrten zwischen London und Paris ist eine vierstündige Zeitersparnis nicht von hervorragender Bedeutung. Anders bei Fahrten von London nach Ägypten oder Indien. Wenn tatsächlich in absehbarer Zeit Personenluftfahrzeuge in Dienst gestellt werden sollten, wie das in der Vollendung begriffene oder schon vollendete Luftschiff R 36, das mit fünf Motoren, davon zwei des Zeppelin L 70, 1570 PS entwickelt, dürfte es bei der gemeldeten Prachtausstattung viel Zuspruch finden. Über 200 m lang, mit einem Eigengewicht von 63 t und einer Fahrgeschwindigkeit von 105 km, ist es zur gleichzeitigen Beförderung von 50 Reisenden bestimmt. Prächtig eingerichtet, mit Schlaf- und Speiseräumen in der 33 m langen Kabine, Fernsprechverbindung der Einzelräume untereinander und der Möglichkeit funkentelegraphischen Verkehrs mit dem Lande, dürfte dieser „Fliegende Palast" — selbst bei höchsten Fahrpreisen — kaum für alle Fahrtbewerber genügen und der Schrittmacher für den Luftverkehr von Festland zu Festland werden.

Für die Fahrt über weite Strecken dürften die, die es sich leisten können, das Flugschiff und Flugzeug, auch wenn sie nicht mit der — in Nieuport festgestellten — bisher erreichten Höchstgeschwindigkeit von 313 km in der Stunde verkehren, allen anderen Beförderungsmitteln vorziehen.

Leopold Stockert.

Bücherschau.

— **Anleitung zu Frachtberechnungen.** Im Selbstverlag von Gustav Stahn, preuß. Eisenbahndirektor i. R., Breslau 16, Kaiserstraße 73. Das (46 Seiten starke) Schriftchen enthält kurze, gemeinverständliche Darlegungen über die Anwendung der deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, deren Aufbau ja durch die Tarifänderungen vom 1. Dezember 1920 und 1. April 1921 durchgreifend neugestaltet wurde. Besonders wertvoll ist die geschickt ausgewählte Sammlung lehrreicher Beispiele zu Fracht- und Nebengebührenberechnungen, durch die die Einprägung und richtige Anwendung der vielerlei Tarifvorschriften, auch für die schwierigeren und seltener vorkommenden Fälle, wesentlich erleichtert wird. Das Schriftchen wird deshalb ein willkommenes Hilfsmittel sein für alle, die sich als Abfertigungsbeamte oder Spediteure oder namentlich auch als Prüflinge rasch und sicher mit den neuen Tarifbestimmungen vertraut machen wollen. Zwei kleine Unebenheiten (Berücksichtigung des Gewichtszuschlags bei der letzten Berechnung des Beispiels 13, Abrundung im Beispiel 6) wird der Verfasser wohl noch vor dem Versand des im übrigen sehr sorgfältig bearbeiteten Werkchens beseitigen können.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Anderweitige Abgrenzung zwischen den Direktionsbezirken Berlin und Halle.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Die Grenze zwischen den Bezirken der Eisenbahndirektionen in Berlin und Halle (Saale) auf der Strecke Berlin-Halle (Saale) ist vom 15. April d. J. ab von km 12,400 nach km 15,300 verlegt worden. Der Bahnhof 3. Klasse Teltow ist mit diesem Tage aus dem Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale) in den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin übergegangen.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 2. Mai 1921 wird die Güterabfertigung Bremen Inlandshafen, die auf dem dem bremischen Staate gehörenden Industriebahnhofe liegt, für die Abfertigung von Wagenladungen und lebenden Tieren eröffnet werden. (Nähere Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse usw. siehe unter „Amtliche Bekanntmachungen" in dieser Nummer.)

Änderung von Stationsnamen.

Südbahn-Gesellschaft. Die an der Linie Bleiburg-Innichen zwischen den Stationen Völkermarkt-Kühnsdorf und Grafenstein gelegene Personenhaltestelle Rückersdorf erhält vom 1. Mai 1921 ab die Bezeichnung Tainach-Stein.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Die an der Strecke Herrenberg-Tübingen Hbf. gelegene Station Breitenholz dient fortan auch dem Verkehr mit Gegenständen, zu deren Verladung oder Entladung eine Seitenrampe erforderlich ist.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Mai 1921 wird der zwischen den Stationen Dessau und Mosigkau rechts der Bahnstrecke Dessau-Cöthen gelegene Bahnhof IV. Klasse Alten, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch als Tarifstation für die Abfertigung von Wagenladungen sowie Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger von und nach den dort angeschlossenen Werken eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. Mai 1921 wird der zwischen den Stationen Steinhagen (Westf.) und Brackwede links der Bahnstrecke Osnabrück-Brackwede gelegene Bahnhof Quelle, welcher bisher dem Personen-, Güter- und beschränkten Gepäckverkehre diente, auch für den Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 121 vom 15. April 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft auf Anschluß an den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 20. April d. J.);

Nr. III 126 vom 21. April 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die nächste ordentliche Vereinsversammlung (abgesandt am 26. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Südbahn-Gesellschaft Betriebsdirektion Wien.

Änderung der Benennung der Personenhaltestelle Rückersdorf in Tainach-Stein.

Vom 1. Mai 1921 angefangen wird die auf der Linie Bleiburg-Innichen zwischen den Stationen Völkermarkt-Kühnsdorf und Grafenstein gelegene Personenhaltestelle Rückersdorf die Bezeichnung Teinach - Stein führen.

Eine Änderung der Abfertigungsbefugnisse tritt hierdurch nicht ein.

Wien, im April 1921. (468)

Die Betriebsdirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft CII Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Heft Tfv. 200 CII (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 scheidet die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif 1a für Grubenhölzer aus.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. April 1921. (475)

Eisenbahndirektion.

Güterverkehr badisch-schweizerische Übergänge — Schweiz.

Die Station Felsenbach der Rhätischen Bahn wird auf 1. Juni 1921 geschlossen. Die im Anhang zu den Gütertarifen Basel und Waldshut-Schweiz enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Felsenbach werden auf diesen Tag aufgehoben. (469)

Karlsruhe, den 22. April 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft CIb. b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Mai 1921 tritt eine Erhöhung der Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (449)

Altona, den 16. April 1921.

Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

3. Nachruf.

In wenigen Wochen hat der Tod aus unseren Reihen das dritte Opfer gefordert. Am 12. April starb im 46. Lebensjahre nach langer, schwerer Krankheit

Herr Regierungs- und Baurat Seiffert,

Mitglied der Eisenbahndirektion Erfurt.

Ausgezeichnet mit hervorragenden Geistesgaben, von unermüdlicher Schaffensfreudigkeit, hat er sich immer bereitwilligst in den Dienst der Allgemeinheit gestellt und tatkräftig an den Bestrebungen unseres Verbandes mitgearbeitet. Wir verlieren in ihm den begabten Mitarbeiter, der zu den höchsten Erwartungen berechtigte, den allgemein beliebten und geschätzten Kollegen. Sein Andenken wird unter uns fortleben. (445)

Verband der Oberen Reichseisenbahnbeamten, Bez. Erfurt.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 wird die Station Alten des Direktionsbezirks Halle (Saale) in den vorgenannten Verkehr einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen. (470)

Erfurt, den 23. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Stationsname der pfälzischen Station Reichenbach-Steegen in „Reichenbach (Pfalz)“ geändert. (473)

Hannover, den 24. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. durch Frachtsätze in Kronenwährung ergänzt und auf den Versand tschechoslowakischer Kohlen nach deutschen im Gebiete der Tschecho-Slowakei gelegenen Stationen erweitert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (464)

Dresden, am 22. April 1921.
Eisenb.-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Abschnitt „III. Überfuhrgebühren usw.“ bei Kaiseringen-Frohnstetten und Sondelfingen angegebenen Überführgebühren erhöht. Näheres enthält die am 25. April 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (463)

Berlin, den 22. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II vom 1. Juli 1920.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der schwedischen Staatsbahnen: Astorp, Billesholms gruva, Svalöv und Teckomatorp in den Verbandstarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (465)

Altona, den 18. April 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. für den Staats- und Privatbahngüterverkehr usw. — Tfv. 1101.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 wird die Station Immenhausen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für Kohlen als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 20. April 1921. (450)
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 werden die besonderen Zuschläge zu den Frachtsätzen der Privatbahnstation Eningen (Achalm) für Eil- und Frachtstückgut auf 70 Pf., in den Wagenladungsklassen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art auf 37 Pf., für die übrigen Güter auf 39 Pf. für 100 kg erhöht. (447)

Stuttgart, den 16. April 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Eröffnung der Güterabfertigung Bremen-Inlandshafen für den Güter- und Tierverkehr.

Am 2. Mai 1921 wird die Güterabfertigung Bremen-Inlandshafen, die auf dem dem bremischen Staate gehörenden Industriebahnhofe in Bremen liegt, für die Abfertigung von Wagenladungen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Güterabfertigung Bremen-Inlandshafen in sämtliche Güter- und Tiertarife einbezogen, die Entfernungen und Sätze für Bremen-Zollausschluß enthalten, und zwar mit den für Bremen-Zollausschluß geltenden Entfernungen und Sätzen.

Der Verkehrsbezirk der Güterabfertigung Bremen-Inlandshafen umfaßt den Holz- und Fabrikenhafen, den Hafen III und den Industrie- und Handelshafen in Bremen. Bis jetzt gehörten diese Plätze zum Verkehrsgebiet der Güterabfertigung Bremen - Zollausschluß.

Die Eisenbahngüterabfertigung, die Hafenbahnfrachtabfertigung und das statistische Amt für den Güterverkehr auf dem Industriebahnhofe in Bremen befinden sich in dem Verwaltungsgebäude am Hafen III bei der A.-G. „Weser“. Für Wagenladungen, die für das genannte Gebiet bestimmt sind, ist vom 1. Mai ab in den Frachtbriefen als Bestimmungsstation nicht mehr „Bremen - Zollausschluß“, sondern „Bremen-Inlandshafen“ anzugeben.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (472)

Hannover, im April 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I B.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die direkte Abfertigung von beladenen Möbelwagen im Verkehr mit Schweden und Norwegen zugelassen und das Verzeichnis I der sperrigen Güter entsprechend der neuen Fassung der Bestimmungen für Fahrzeuge geändert.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen. (459)

Altona, den 19. April 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 ab werden die im Abschnitt III auf Seite 74 angegebenen Überfuhrgebühren für die Beförderung zwischen Rinteln Rint. St. E. und der Ladestelle Rinteln Hafen erhöht. Näheres enthält die am 28. April 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (457)

Berlin, den 21. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Für die Stationsverbindung Wolfen (Kr. Bitterfeld) - Wilferdingen (Bad.) wird eine direkte Entfernung vorgesehen. Für Blumen- und Filmsendungen, die als beschleunigtes Eilgut von Schaffhausen nach Berlin Anh. Bf. über Stuttgart aufgegeben werden, wird ein besonderer Frachtsatz eingeführt.

Die Station Alten des Direktionsbezirks Halle (Saale) wird in die Tarifhefte 1, 2 und 4 aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (456)

Erfurt, den 20. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Die Überführgebühren von bzw. nach der Ladestelle Rinteln Rint. St. E. Hafen werden am 1. Mai cr. erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (454)

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 treten für den Verkehr mit den Stationen Breisach Ort, Gottenheim, Hugstetten, Ihringen und Wasenweiler neue Entfernungen in Kraft und mit Wirkung vom 3. Mai 1921 werden die Stationen der Neubaustrecke Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) in die Tarifhefte 1, 2 und 4 einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- usw. Anzeigers. (453)

Frankfurt (M.), 19. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Gebührentarifes für die Lager-

häuser in Wien, II. Praterkai-Fruchtplatz.
Ab 1. Mai 1921 wird ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, II. Praterkai-Fruchtplatz eingeführt, welcher Gebührenansätze und Bestimmungen enthält. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 15. Februar 1921 aufgehoben.

Der Tarif ist durch die Direktion in Wien sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße 16, zum Preise von 10 K für das Stück zu beziehen. (455)

Wien, am 20. April 1921.
Nr. 32753/I a.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. — Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger vom 15. Oktober 1920. — Ausgabe eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1921, gelangt ein Nachtrag II zu dem vom 15. Oktober 1920 gültigen Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger der Leoben-Vordernberger Eisenbahn zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält im allgemeinen die tarifmäßige Durchführung der im Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt Nr. 14 vom 18. Februar 1921 unter fortl. Nummer [134] verlautbarten Tariferhöhung sowie einzelne Änderungen und Ergänzungen hinsichtlich der besonderen Nebengebühren (Abschnitt I) und einige andere Änderungen und Ergänzungen.

Dieser Nachtrag ist durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von 20 K. für das Stück erhältlich. (467)

Wien, am 18. April 1921.
S. B. Zl. 626 C II 1921.
Südbahn-Gesellschaft,
als betriebführende Verwaltung.

Graz-Köflacher Eisenbahn. — Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger vom 28. Dezember 1920. — Ausgabe eines Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1921, gelangt ein Nachtrag II zu dem vom 28. Dezember 1920 gültigen Gütertarif, Teil II und Kilometerzeiger der Graz-Köflacher Eisenbahn zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält im allgemeinen die tarifmäßige Durchführung der im Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt Nr. 14 vom 18. Februar 1921 unter fortl. Nummer [133] verlautbarten Tariferhöhung, ferner einzelne Änderungen und Ergänzungen hinsichtlich der besonderen Nebengebühren (Abschnitt I) und der örtlichen Gebühren und Bestimmungen (Abschnitt VI) sowie einige andere Ergänzungen und Änderungen.

Dieser Nachtrag ist durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von 40 K. für das Stück erhältlich. (466)

Wien, am 18. April 1921.
S. B. Zl. 499/C II 1921.
Südbahn-Gesellschaft,
als betriebführende Verwaltung.

4. Personen- und Güterverkehr.

Die Bekanntmachung in Nr. 15 vom 14. April, betreffend Aufnahme des Grenzverkehrs für Personen und Güter zwischen Deutschland und Polen auf der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn zwischen den Stationen Wehrse und Rawitsch vom 15. April 1921 ab wird hiermit widerrufen. Ein Grenzverkehr findet demnach von dem genannten Zeitpunkt ab nicht statt; die Eröffnung ist vielmehr auf einen später noch bekanntzugebenden Termin verschoben.

Liegnitz, den 15. April 1921. (448)
Die Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. Juni d. J. Nachtrag V zum diesseitigen Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen in Kraft. Er enthält Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Erhöhungen der Fahrpreise und sonstigen Beförderungsgebühren. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. (471)

Dahme (Mark), den 21. April 1921.
Die Direktion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Für die Überführung von Gepäck und Expreßgut wird im Verkehr mit der Eulengebirgsbahn mit sofortiger Geltung, im Verkehr mit der Greifenberger Kleinbahn mit Geltung vom 1. Juni 1921 eine Gebühr erhoben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (474)

Hannover, den 23. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Sächsischer Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 an werden die Bestimmungen über Zeitkarten geändert und sämtliche Fahrpreise erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I. (462)

Dresden, am 22. April 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Heft 1.

Zum Tarifheft 1 erscheint zum 1. Juni 1921 der Nachtrag IV, der neue Tarifbestimmungen und Preise für Zeitkarten enthält. (460)

Oldenburg, den 20. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Zum 1. Juni 1921 erscheint zu dem Tarifheft 1 der Nachtrag V, durch den in erster Linie die Tarifbestimmungen für Zeitkarten geändert werden. Im Zeitkartenverkehr treten gleichzeitig wie im übrigen Verkehr Tariferhöhungen ein. Auf folgende Änderungen der Bestimmungen wird besonders aufmerksam gemacht:

Monatskarten werden für die 2., 3. und 4. Klasse ausgegeben, der Monats-Schnellzugzuschlag zu Monatskarten wird beseitigt. Ferienkarten werden nicht mehr ausgegeben. Schülermonatskarten werden für die 2., 3. und 4. Klasse auf Grund eines Antrags auf vorgeschriebenem Muster ausgegeben, die besondere Ermäßigung für Geschwister im Verkehr auf Schülermonatskarten wird nicht mehr gewährt.

Das bisherige Tarifheft 3 wird neu aufgestellt und am 1. Juni 1921 als selbständiger Tarif herausgegeben. Hierüber erfolgt besondere Bekanntmachung.

Nähere Auskunft erteilen unser Verkehrsbüro, demnächst auch unsere Fahrkartenausgaben. (461)

Oldenburg, den 20. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird zum 1. Juni der Nachtrag 1 zum Personen- und Gepäcktarif Teil II ausgegeben. Derselbe enthält neben Änderung der Tarifbestimmungen und Erhöhung der Fahrpreise auch die Aufhebung der Monatsnebenkarten. (452)

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.

6. Verdingung.

Die Ausführung der Ramm-, Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Wegeunterführung in Teilpunkt 215 + 45 der südlichen Umgehungsbahn Michendorf-Mahlsdorf soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6,00 *M* von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf (Mark) zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis zum 11. Mai 1921 vormittags 10.45 Uhr pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf (Mark), 15. April 1921.
Eisenbahnbauabteilung. (446)

Die Ausführung der Ramm-, Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau des gewölbten Durchlasses über den Grengraben in Teilpunkt 221 + 40 der südlichen Umgehungsbahn Michendorf-Mahlsdorf soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6,00 *M* von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf (Mark) zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis zum 4. Mai 1921 vormittags 10,45 Uhr pünklich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, 19. April 1921. (451)
Eisenbahnbauabteilung.

7. Offene Stellen.

Die Stelle eines Kassenrevisors ist möglichst bald zu besetzen. Besoldung usw. nach staatlichen Grundsätzen (Gruppe VIII d. Besoldungsordnung). Meldungen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen an die (458) Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 18. | Berlin, den 5. Mai 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Neugruppierung und -gestaltung der Reichsbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife.

Durch den Übergang der einzelstaatlichen Eisenbahnen in den Besitz des Reiches werden die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife aus Gründen der Vereinfachung, Einheitlichkeit und Ersparnis sowie des Verkehrsbedürfnisses neu zu gruppieren und zu gestalten sein. Durch die Neuordnung der Reichseisenbahnverwaltung werden zweifellos die Verwaltungsgebiete der einzelnen Generaldirektionen und Direktionen mehrfach geändert werden, wenn auch bei der Neueinteilung nicht mehr wie früher auf die politischen Grenzen Rücksicht zu nehmen ist, sondern hauptsächlich die Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse der zusammengehörigen Wirtschaftsgebiete ausschlaggebend sein werden.

Daher wird zunächst festzulegen sein, in welche Verwaltungsbereiche die gesamten Reichseisenbahnen eingeteilt werden. Wenn die Verwaltungsbezirke in der durchschnittlichen Größe der ehemaligen preußischen Direktionsbezirke festgesetzt werden, wird es zweckmäßig sein, mehrere Bezirke zu einem Verkehrsgebiete zusammenzuschließen. Das Tarifwesen — wenigstens das für die Wechsel- und internationalen Tarife — wäre aus wirtschaftlichen Gründen nur bei einer Direktion oder Generaldirektion, je nachdem diese benannt wird, zu bearbeiten. Für jedes Verkehrsgebiet wird zunächst ein Entfernungszeiger herauszugeben sein, auf dem sich dann der Neuaufbau sämtlicher Tarife unter Berücksichtigung der neuen Richtlinien zu gründen hätte. Wie bisher, wird auch künftig der Verkehr in dem des eigenen Gebiets (Binnenverkehr) sowie in dem mit den übrigen Reichsbahnbezirken (Wechselverkehr, der nachstehend in Nachbar- und Fernverkehr gegliedert wird) unterschieden werden.

Die Ausgabe eines gemeinsamen Tarifs für den gesamten Reichseisenbahnbereich ist, so erstrebenswert dies auch erscheint, nicht möglich. Es sei nur auf die ständigen Änderungen und Ergänzungen hingewiesen, die fortwährende Nachträge erforderten. Weiter würde der Umfang äußerst groß sein. Außerdem würde die Bearbeitung an einer Stelle nötig sein. Hierdurch wäre die fast allseits unbeliebte Zentralisation geschaffen, die bereits von vornherein verurteilt würde.

In den Wechselverkehren mit Preußen ist dieses im allgemeinen als einheitliches Gebiet behandelt worden. Mit Rücksicht auf das große Verkehrsgebiet sind diese Tarife daher sehr umfangreich. Sie erheischen dadurch oft eine Neuausgabe, wenn nicht die Anzahl der Nachträge, deren Berichtigung allgemein Schwierigkeiten und Fehler verursacht sowie oft vernachlässigt wird, allzugroß werden soll. Die Neuausgabe ist aber infolge des Umfanges eine ungeheure Arbeit, die deshalb wiederum nur zu leicht zum Nachteil des Verkehrs und der Verwaltung aufgeschoben wird. Bei umfangreichen

Verkehren erhalten die Abfertigungsstellen dickleibige Tarifhefte, von denen nur ein verhältnismäßig sehr kleiner Teil für sie in Betracht kommt. Nicht unbedeutende Ersparnisse an Druck- und Papierkosten ließen sich hier erzielen.

Ein weiterer Nachteil der großen Tarife besteht darin, daß Neuerungen, Änderungen, Vereinfachungen usw. oft jahrelang hinausgeschoben werden und zu vielen Benachteiligungen der Verwaltung oder der Reisenden führen.

Beispielsweise umfaßt das Entfernungs- und Preistafelheft II A des jetzigen Preußisch/Oldenburgisch-Sächsischen Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehrs, das am 1. Februar 1913 in Kraft getreten ist, rund 1000 Seiten. Beim Einreihen der bis jetzt erschienenen 8 Nachträge würde ein neu herausgegebener Tarif in einer Richtung über 1500 Seiten stark werden. Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse bei dem Tarif über die Bayerisch-Preußischen Personen- und Gepäckverkehre, der am 1. Juni 1911 erschienen ist, und zu dem bis jetzt 15 Nachträge ausgegeben worden sind. Es liegt auf der Hand, daß starke Tarife nur von wenigen Dienststellen ordnungsmäßig geführt und berichtigt werden. Sie bilden bei den meisten Stellen nur eine mangelhafte Tarifunterlage. Wohl mit aus diesen Erwägungen heraus ist im Güterverkehr bisher das preußische Netz in mehrere Tarife eingeteilt worden, obwohl im Güterverkehr die Verhältnisse besonders im Hinblick auf die einfache Verkehrsleitung wesentlich günstiger als im Personenverkehr liegen, wo bei zahlreichen Verbindungen die Bahnwege ins Mehrfache gehen. Bei der Neueinteilung ist daher besonders darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Verkehrsgebiete, welche die Tarife umfassen, nicht allzugroß festgesetzt werden. Ausnahmen sind nur insoweit ratsam, als es sich um Fernverkehre handelt, die verhältnismäßig nur geringen Verkehr zeigen.

Das gesamte zusammenhängende Netz der Reichseisenbahnen könnte hiernach bei größter Zusammenfassung in folgende Binnenverkehre eingeteilt werden:

A) Ostdeutscher Reichsbahnverkehr: Verwaltungsbezirke Stettin, Osten, Breslau und Kattowitz;
B) Norddeutscher Reichsbahnverkehr: Verwaltungsbezirke Berlin*), Schwerin, Altona, Oldenburg und Hannover;
C) Mittelostdeutscher Reichsbahnverkehr: Verwaltungsbezirke Dresden, Halle und Magdeburg;
D) Mittelwestdeutscher Reichsbahnverkehr: Verwaltungsbezirke Erfurt, Cassel und Frankfurt;
E) Westdeutscher Reichsbahnverkehr: Verwaltungsbezirke Münster, Essen, Elberfeld, Köln und Trier;
F) Südwestdeutscher Reichsbahnverkehr: Verwaltungsbezirke Ludwigshafen, Mainz, Karlsruhe und Stuttgart;
G) Südostdeutscher Reichsbahnverkehr: Verwaltungsbezirk München.

Voraussetzung hierbei ist, daß die Verkehrsgebiete der einzelnen Bezirke aus verkehrs-, tarif- und betriebstechnischen Gründen, die jede Verwaltung nur selbst entscheidend beurteilen kann, vielfach zu ändern sind.

Die aneinander angrenzenden Verkehre würden zu Nachbarverkehren, wie folgt, zu vereinigen sein:

A—B: Ost-Norddeutscher Reichsbahnverkehr,
A—C: Ost-Mittelostdeutscher Reichsbahnverkehr,
B—C: Nord-Mittelostdeutscher Reichsbahnverkehr,
B—D: Nord-Mittelwestdeutscher Reichsbahnverkehr,
B—E: Nordwestdeutscher Reichsbahnverkehr,
C—D: Mittelost-Mittelwestdeutscher Reichsbahnverkehr,
C—G: Mittelost-Südostdeutscher Reichsbahnverkehr,
D—E: Mittelwest-Westdeutscher Reichsbahnverkehr,
D—F: Mittelwest-Südwestdeutscher Reichsbahnverkehr,
D—G: Mittelwest-Südostdeutscher Reichsbahnverkehr,
E—F: West-Südwestdeutscher Reichsbahnverkehr,
G—F: Südost-Südwestdeutscher Reichsbahnverkehr.

Die Stationsverbindungen sind lediglich nach Lage der Abgangs- und Bestimmungsstationen den einzelnen Verkehren zuzuteilen, auch wenn ein drittes Verkehrsgebiet im Durchgang berührt wird (wie z. B. bei der Verbindung Leipzig-Würzburg über Suhl, die in den Verkehr C—G [Mittelost-Südost] aufzunehmen ist, aber über das Gebiet D [Mittelwest] läuft).

Für den Verkehr zwischen den entfernt liegenden Gebieten wären nachgenannte Verkehre (Fernverkehre) zu bilden:

A—D/E: Ost-Mittelwest/Westdeutscher Reichsbahnverkehr,
A—G/F: Ost-Südost/Südwestdeutscher Reichsbahnverkehr,
B—G/F: Nord-Südost/Südwestdeutscher Reichsbahnverkehr,
C—E/F: Mittelost-West/Südwestdeutscher Reichsbahnverkehr und
E—G: West-Südostdeutscher Reichsbahnverkehr.

Eine weitergehende Vereinigung der Verkehrsgebiete ist aus den geschilderten Gründen nicht empfehlenswert. Auch würden dadurch wohl kaum nennenswerte Kosten erspart. Über den Verkehr mit den Stationen der D. Königsberg (Pr.) wäre ein besonderer Tarif zu erstellen. Die Anzahl der Nachbar- und Fernverkehre erscheint zunächst vielleicht hoch. Dies trifft indessen nicht zu, da zurzeit in den Reichsbahnwechselverkehren 19 Personen- und Gepäck- sowie 14 Expreßguttarife bestehen. —

In welcher Form sind nun die neuen Tarife zu erstellen? Im allgemeinen werden Stations-, Schnitt- und Knotenpunkttarife unterschieden. Bisher wurden im Personenverkehr Stationstarife herausgegeben, welche die für die Dienststellen erforderlichen Unterlagen zur Fahrgeld- und Gepäckfrachtberechnung enthalten. Im Gegensatz hierzu müssen im Güterverkehr die Dienststellen in der Regel die Stationstarife selbst herausziehen und anlegen. Die Notwendigkeit des für den Personenverkehr gehandhabten weitergehenden Verfahrens liegt unter anderem an den vielen Wahlwegen, die dem Reisenden vielfach zur Verfügung stehen, begründet. Im Güterverkehr liegen dadurch, daß die Eisenbahnverwaltung den Beförderungsweg selbst bestimmt, die Verhältnisse einfacher.

Die Abfertigung ist im Personenverkehr im allgemeinen nur nach den im Stationstarif enthaltenen Verbindungen angängig, während im Güterverkehr fast nach allen Reichsbahnstationen abgefertigt werden kann. Die durchgehende Abfertigung der Reisenden ist an sich nicht so dringend nötig wie die der Güter, da die Reisenden auf geeigneten Unterwegsstationen Fahrkarten zur Weiterfahrt lösen und dadurch ihr Ziel ohne Verzögerung erreichen können. Im Güterverkehr dagegen wird die durchgehende Beförderung bei Umbehandlung, die auch das Ein- und Ausladen der Güter bedingt, in der Regel nicht angängig sein.

Die Stationstarife enthalten die Verbindungen, für deren Einführung sich ein allgemeines Bedürfnis gezeigt hat. Den Wünschen der Reisenden wird, soweit nicht ausnahmsweise Abfertigungen in Frage kommen, in weitgehendstem Maße innerhalb des Reichseisenbahnverkehrs Rechnung getragen. Gleichwohl werden natürlich oft Abfertigungen für Verkehrsbeziehungen verlangt, die in den Tarifen nicht enthalten sind. Die gebrochene Abfertigung ist aber eine Erschwernis für den Reisenden sowie ein Nachteil für die Verwaltung. Besonders nach der Verreichung halten es die Reisenden oft für unverständlich, wenn sie keine durchgehenden Fahrkarten nach einer verkehrsreichen Reichsbahnstation erhalten können. Vor allem im Nahverkehr ist das Fehlen von Sätzen ein fühlbarer Mangel.

Die Schnittarife enthalten die Entfernungen der Stationen bis zu den Schnittpunkten, die in der Regel die

*) Im Nachbar- und Fernverkehr ist es vielleicht aus tarifarischen Gründen zweckmäßig, die gesamten Strecken: Berlin-Neustrelitz, -Stettin, -Wriezen, -Cüstrin und -Frankfurt (Oder) in den Verkehr A, Berlin-Cottbus, -Zossen, -Jüterbog, -Güterglück und -Magdeburg in den Verkehr C einzubeziehen und nur die Strecken Berlin-Wittenberge und -Stendal im Verkehr B zu belassen.

Übergangsstationen von einem Bezirk zum anderen sind. Die Gesamtentfernungen sind durch Zusammenstoßen der Schnittentfernungen (Abgangsstation - Schnittpunkt, Schnittpunkt-Zielstation) zu bilden. Die Schnittarife ermöglichen die Abfertigung zwischen allen Stationen des einen Bezirkes und allen Stationen des anderen Bezirkes, soweit sie im Tarif enthalten sind. Die Abfertigungsmöglichkeit ist demnach sehr weitgehend. Die Bedürfnisse des Verkehrs werden dadurch im größten Maße berücksichtigt. Der Schnittarif hat den Nachteil, daß die Gesamtentfernungen und Bahnwege erst zu ermitteln sind. Es sind daher besondere Stationstarife anzulegen. Schwierigkeiten bestehen bei Fernverbindungen dann, wenn der Reisende nicht die Übergangsstation in den anderen Bezirk (Schnittpunkt) angeben kann, sondern die Ausfertigung der Fahrkarte über mehrere Übergangsstationen wünscht.

Die Knotenpunkttarife sind von Knotenpunkt zu Knotenpunkt (z. B. Frankfurt-Görlitz) erstellt. Für Stationen, die nicht selbst Knotenpunktstationen sind, enthalten die Tarife Anstoßentfernungen. Die Gesamtentfernungen sind durch Zusammenrechnen der Anstoßentfernung und der Knotenpunktentfernung zu ermitteln. U. U. sind mehrfach Anstoßentfernungen an Knotenpunktentfernungen anzustoßen. Auch hier müssen die Gesamtentfernungen erst ausgerechnet und Stationstarife angefertigt werden. Im Personenverkehr besteht meines Wissens kein Knotenpunkttarif. Die für den ehemaligen preußischen Bereich vorhandenen Knotenpunktnachweisungen sind nur für den Gebrauch des Tarifbüros bestimmt.

Im Vorteile der Reisenden und Verwaltungen liegt es, möglichst von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation abzufertigen. Um dies zu ermöglichen, haben einzelne Verwaltungen für ihre Binnenverkehre, wo die Verhältnisse einfacher als in den übrigen Verkehren liegen, verschiedene Wege eingeschlagen. Im Bereich der Generaldirektion Dresden haben die Stationen den Entfernungszeiger erhalten, dem einige Bestimmungen über besondere Berechnungen (Abfertigungen über mehrere Wege, Verkehrsbeziehungen mit gekürzten Entfernungen usw.) angefügt sind. Hiernach ist die durchgehende Abfertigung, von wenigen Ausnahmen abgesehen, innerhalb des gesamten Binnenverkehrs zwischen allen Stationen angängig. Die gleiche Einrichtung besteht für das preußische Netz nicht. Einzelnen Stationen ist jedoch der Stationstarif benachbarter größerer Stationen geliefert worden. Die Stationen sind ermächtigt worden, nach allen darin enthaltenen Stationen (unter Anstoß der Entfernungen bis zur Nachbarstation) abzufertigen. — In Bayern besteht ein Kilometerzeiger mit ausgerechneten Entfernungen für den gesamten Bereich.

Mit Rücksicht auf das ausgedehnte Gebiet der Reichseisenbahnen ist es ausgeschlossen, die gesamten Unterlagen für die allseitige Abfertigung den Dienststellen zu liefern. Ein Verfahren, beim Fehlen von Tarifsätzen auf Grund der Kursbücher und dergl. die Gesamtentfernungen zu ermitteln, empfiehlt sich, im Hinblick auf die unausbleiblichen Fehler, die zeitraubende Ermittlung und die erschwerte Nachprüfung bei den Kontrollstellen, nicht.

Bei der Tarifgestaltung muß auf die praktische Handhabung und Verwendung der Tarife besonderer Wert gelegt werden. Hierbei ist ferner Rücksicht auf die Abwicklungsstellen des Verkehrs — den Schaltern — zu nehmen. Die Tarife müssen den Anforderungen am Schalter: schnelle und weitestgehende Abfertigung, gerecht werden, so daß binnen kurzem auch Fahrkarten und Gepäckscheine für bisher noch nicht verlangte Verbindungen ausgefertigt werden können. Ins Gewicht fällt besonders noch, daß zur Abfertigung meistens nur geringe Zeit zur Verfügung steht. Auch wird der Schalterdienst oft nicht genügend bewertet. Vielfach werden die Abfertigungsstellen mit noch ungenügend ausgebildeten oder ungeeigneten Bediensteten besetzt. Viele fehlerhafte Abfertigungen, berechtigte Beschwerden und vor allem zahlreiche Erstattungsanträge ließen sich bei Verwendung nur guter Kräfte vermeiden. — Theoretische oder finanzielle Rücksichten müssen zurücktreten. Mehrkosten für die Erstellung der Tarife können außer Betracht bleiben, da sich diese ohne Zweifel auf andere Weise ausgleichen (z. B. einmalige durchgehende Abfertigung, fehlerfreie, zu keinem Schriftwechsel führende Berechnung).

Aus allem geht hervor, daß

1. vom Standpunkte des Abfertigungsbeamten aus dem Stationstarif der Vorzug zu geben ist,
2. zur Ermöglichung weitestgehender Abfertigung
   a) für den Binnenverkehr die Entfernungszeiger genügen, und
   b) für den Nachbarverkehr Schnittarife empfehlenswert sind. (Die Erstellung von Schnittarifen an Stelle von Knotenpunkttarifen ist zweckmäßiger und praktischer.)

In die Stationstarife werden zurzeit auch Verbindungen aufgenommen, deren Beibehaltung zeitlich beschränkt ist. Sie werden beim Nachlassen des vorübergehenden Verkehrs wieder entbehrlich (z. B. Hamsterverkehr, Bauarbeiterverkehr). Die Stationstarife schwellen daher immer mehr an. Dies kann wesentlich dadurch eingeschränkt werden, daß in die Stationstarife nur Verbindungen aufgenommen werden, für die aller Voraussicht nach ein bleibendes Bedürfnis besteht und soweit infolge regen Verkehrs gewöhnliche, fertiggedruckte Fahrkarten aufliegen, wenn mehrere Bahnwege oder besondere Tarifbildungen in Frage kommen. Auch könnte, von den letzten beiden Ausnahmen abgesehen, auf Stationstarife im Binnen- und Nachbarverkehr ganz verzichtet werden, was indessen nicht unbedenklich ist. Wie die Erfahrungen lehren, empfiehlt sich nicht, die Stationstarife in allen Fällen zu entbehren. Auch aus wirtschaftlichen Gründen möchten sie in dem vorgeschlagenen begrenzten Umfange beibehalten werden.

Die nicht im Stationstarif enthaltenen Beziehungen haben die Abfertigungsstellen aus den Tarifunterlagen herauszuziehen und Abfertigungstarife anzulegen. Darin wären die Verbindungen, für die erstmalig Fahrkarten verlangt werden, nachzutragen. Für die Fernverkehre (siehe vorstehend unter A—D/E usw.) sind mit Rücksicht auf die Tarifbildung, die Wahlwege und das beschränkte Bedürfnis nur Stationstarife zu erstellen.

Um allen Anforderungen möglichst gerecht zu werden, wären hiernach die Tarife in folgender Form aufzustellen:

A. Binnenverkehr: Stationstarife,
B. Nachbarverkehr: Stationstarife und Schnittarife,
C. Fernverkehr: Stationstarife.

Zur aushilfsweisen Abfertigung wären den Dienststellen nur im Binnenverkehr die Entfernungszeiger zu liefern, da im Nachbarverkehr infolge des Schnittarifs zwischen allen aufgenommenen Stationen abgefertigt werden kann. Hierdurch würde auch die Ausgabe besonderer Expreßguttarife, für die in der Regel die Form der Schnittarife gewählt ist, nicht nötig sein. Es würden somit wesentliche Kosten erspart. Die Personentarife wären dann auch für den Expreßgutverkehr anzuwenden. Für den Fernverkehr ist es nicht erforderlich, besondere Expreßguttarife aufzustellen, da für Fernverbindungen vor 1914 mit Rücksicht auf die hohen Beförderungskosten nur verschwindend wenig Expreßgüter aufgegeben worden sind. Wenn die Frachtsätze für Expreßgut mit denen für beschleunigtes Eilgut wieder in das frühere Verhältnis gebracht werden und die wirtschaftlichen Verhältnisse wieder gesundet sind, wird der jetzige gegen früher lebhaftere Fernexpreßgutverkehr, der als Ausnahmezustand zu betrachten ist, auf den früheren unbedeutenden Umfang zurückgehen. Da außerdem in dem neuen Tarif, Teil II, für die Reichseisenbahnen vorgesehen ist, beim Fehlen von Tarifsätzen die Entfernungen für den Güterverkehr anzuwenden, wird im Fernverkehre mit den Stationstarifen auszukommen sein.

Zum Schluß sei noch kurz auf die Ermittlung der Tarifentfernungen eingegangen. Innerhalb den vormaligen Staatsbahnbinnenverkehre werden die Entfernungen auf Grund der Entfernungszeiger, welche die Entfernungen in Hundertteilen von Kilometern enthalten, ungerundet zusammengerechnet und danach aufgerundet. In den Wechselverkehren werden die aufgerundeten Entfernungen zusammengestoßen. Anstände aus diesem Verfahren sind von Reisenden usw. nicht erhoben worden. Es entsteht nun die Frage, ob künftig für den gesamten Reichsbahnbereich die Entfernungen unaufgerundet oder aufgerundet anzustoßen sind. Der Einfachheit und Zweckmäßigkeit wegen empfiehlt es sich, abgesehen vom Binnenverkehr, alle Entfernungen (Anstoß-, Schnitt-, Knotenpunkt- oder Stationsentfernungen) nur in vollen Kilometern festzusetzen und zusammenzustoßen. Um jedoch jede Übervorteilung der Reisenden usw. zu vermeiden, wäre es zweckmäßig, sämtliche Entfernungen (also auch im Binnenverkehr bei der Gesamtentfernung) in der Weise abzurunden, daß Entfernungen bis 0,49 km fallen gelassen, darüber hinaus aber für volle Kilometer gerechnet werden.

Dresden, im Januar 1921. Ernst Fischer, E.-O.-S.

Bildliche Darstellung der Ladevorschriften für den Frachtstückgutverkehr.

Zurzeit sind Erörterungen über Neuaufstellung der Ladevorschriften für den Frachtstückgutverkehr im Gange. Eine besondere Rolle spielen dabei die bildlichen Darstellungen gewisser Vorgänge beim Versande von Frachtstückgut. Es kommt darauf an, aus einem möglichst einfachen Bilde die Verladegruppe, die Verladerichtung, die Zusammenfassung und die Wiederverteilung einzelner von einer beliebigen Versand- nach einer beliebigen Empfangsstation gehender Frachtstückgutsendungen rasch und zweifelsfrei zu erkennen. Der Verkehrsverband hatte dazu im § 10 des 4. Nachtrages zum Verbandsübereinkommen die bekannten, aus geraden Linien hergestellten Bilder vorgeschrieben, denen Übersichtlichkeit und Klarheit kaum bemängelt werden kann.

So leichtverständlich nun diese Ladebilder auch sind, so haftet ihnen doch der Nachteil allzugroßen Umfanges an, ein Mangel, der die Übersicht erschwert und bei den heutigen hohen Druck- und Papierpreisen nicht unansehnliche Herstellungskosten verursacht. Es ist deshalb versucht worden, für den Wechsel- (Fern-) Verkehr diese Ladebilder in zusammengefaßter Form darzustellen. Dabei ist von dem Gedanken ausgegangen worden, den Beförderungsvorgang, so wie er sich vom Versand- bis zum Empfangsbahnhof abspielt, auf

Bild I.

Es bedeuten die Ziffern (entfällt später)
I Ladevorschriften Sachsen – Breslau / Kattowitz / Posen,
II " " – Bromberg / Danzig / Königsberg
III " " – Berlin / Stettin,
IV " " – Halle / Magdeburg,
V " " – Hannover / Münster / Oldenburg
VI " " – Altona / Lübeck / Schwerin,
VII " " – Erfurt / Cassel,
VIII " " – Köln / Elberfeld / Essen,
IX " " – Frankfurt / Mainz / Saarbrücken
X " " – Bayern,
XI " " – Württemberg
XII " " – Baden,
XIII " " – Pfalz,
XIV " " – Reichsbahn,
XV " " – Privatbahnen

Nach den Empfangsgruppen Nr

Dresden-Friedr.

**) In der Ladevorschrift
Dresden-Fr. – Magdeburg Rothensee
" – Hannover N
" – Bremen
" – Halle
" – Wahren
" – Erfurt
" – Bebra
entfällt „Dresden-Fr." sowohl von Dresden-A als von Dresden-N

außerdem in der Ladevorschrift
Dresden-Fr – Cottbus
" – Cüstrin N.
" – Pankow
" – Berlin Anh. Gbf
" – Wustermark
" – (Nordhausen)
" – Engelsdorf
" – Köln-Gereon
entfällt „Dresden-Fr." von Dresden-Altst

*) Von Dresden-A. u. Dresden-N. lautet die Ladevorschrift nach den Empf. Gr 5, 6, 8, 19, 41, 42, 48 „Bebra" in L. V. IX Nr. I DEV. 110/21.

* Von Bodenbach nach Hamburg entfällt „Dresden-Fr." in der Ladevorschrift.

zwei Bildern darzustellen, dergestalt, daß auf dem ersten Bilde die Beförderung vom Versandbahnhof bis zur Versandsammelstelle, auf dem zweiten die Abfuhr von dieser Sammelstelle bis zu einer oder mehreren Empfangssammelstellen und dem Empfangsbahnhofe zu ersehen ist. Die Zahl der Bilder, deren Größe im Interesse ausreichender Deutlichkeit ein bestimmtes Maß nicht unterschreiten darf, muß dann gleich der doppelten Zahl der Versandsammelstellen sein. Diese erscheinen in den Bildern als Mittelpunkte. Pfeilspitzen an den nach dem Mittelpunkte laufenden Strahlen zeigen die Bewegungsrichtung des Gutes an. Für jede Verkehrsbeziehung ist eine bestimmte Versandsammelstelle zuständig. Es muß deshalb an die Zuführungslinie nach der für sie in Betracht kommenden Versandsammelstelle die Gruppennummer der Empfangsstation angegeben sein. Die Umgrenzung der Bilder kann krummlinig oder gradlinig sein. Am vorteilhaftesten erscheint kreisförmige Umgrenzung. Wenn aber die an sich ja recht einfache Benutzung des Zirkels zu umständlich erscheinen sollte, so kann natürlich an Stelle eines Kreises ein Quadrat oder ein Rechteck treten.

Ein Vorzug der beschriebenen Bilder besteht außer ihrer Übersichtlichkeit und Sparsamkeit noch darin, daß die Anordnung der Versand- und Empfangsbahnhöfe eine Art geographischer Gruppierung ermöglicht, so daß auch nach dieser Richtung hin das Gedächtnis des Benutzers unterstützt werden kann.

Daß die Ersparnis an Druck- und Papierkosten bei dieser Art Bilder nicht gering ist, geht daraus hervor, daß beispielsweise im Bereiche der Generaldirektion Dresden statt 170 Ladetafeln mit etwa 300 Bildern nur noch $2 \times 15 = 30$ Tafeln

Bild II.

*Nach Falkenberg Ort u Elsterwerda Oberl Bf lautet die Ladevorschrift nur Dresden-Friedr.

**Die Ladevorschrift nach Recklinghausen Hbf u Recklinghausen Süd lautet „Wanne"

mit je einem Bilde nötig sind. Änderungen, soweit sie handschriftlich nicht durchführbar sein sollten, lassen sich durch einfaches Aufkleben von Deckblättern unter voller Wahrung der Deutlichkeit ohne weiteres vornehmen.

Nach Beendigung der Neuaufstellung der Ladevorschriften entfällt die auf Bild I aufgebrachte Erklärung der römischen Zahlen, von denen jede ein Heft bezeichnet, das Ladevorschriften für ein bestimmtes Empfangsgebiet enthält. In jedem dieser 15 Hefte werden die Empfangsgruppen von 1 beginnend besonders numeriert. Bei Neuaufstellung der Ladevorschriften wird eine Durchnumerierung aller Empfangsgruppen möglich werden. Dadurch kann die Anzahl der Hefte von 15 auf 1 vermindert werden, und die römischen Zahlen können entfallen. Ebenso wird eine Wiederholung derselben arabischen Ziffern an den nach der Versandsammelstelle weisenden Strahlen nicht mehr vorkommen. Die Übersichtlichkeit der Bilder wird dadurch noch gewinnen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß zu den bildlichen Darstellungen ein Beamter des Verkehrsbüros Dresden, Eisenbahn-Obersekretär Roscher, grundlegende Anregungen gegeben hat.

Pokorny.

Vorschläge für Berechnung und Bemessung der Gebühren für Bedienung der Privatanschlußgleise und Lagerplätze.

Vom Geheimen Regierungsrat **Rosenbaum**, Breslau.

Die bisherigen Gebühren für Bedienung der Privatanschlußgleise und Lagerplätze bleiben bekanntlich erheblich hinter den Selbstkosten zurück. Ihre Erhöhung zum mindesten auf die Selbstkosten ist unbedingt nötig, wenn der Reichsfiskus nicht auf Kosten der Allgemeinheit Anschlußinhabern und Lagerplatzpächtern Sondervorteile gewähren will. Wenn auch die Eisenbahnverwaltung von Privatanschlüssen und Lagerplätzen verschiedene Vorteile hat, so ist der ungleich größere Nutzen doch auf seiten der Anschlußgleisbesitzer und Lagerplatzpächter, die eine unmittelbare An- und Abfuhr der Güter durch Landfuhrwerk ersparen. In Breslau z. B. kostet die Fuhrwerkbeförderung für einen Zentner zurzeit 1 ℳ, die Abfuhr einer 15 t-Ladung also 300 ℳ abzüglich geringer Unkosten. So große Summen ersparen die Interessenten. Weshalb soll die Allgemeinheit hiervon nicht auch einen Nutzen haben? Es ist deshalb nur recht und billig, wenn die Eisenbahnverwaltung zum wenigsten sich die ihr selbst durch die Bedienung der Anlagen erwachsenden wirklichen Selbstkosten von den Nutznießern erstatten läßt.

Die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung sind verschieden, je nach dem, ob sich der Anschluß oder Lagerplatz bequem bedienen läßt, ob er abseits vom sonstigen Rangiergeschäft liegt, oder ob er im Bahnhof oder an freier Strecke liegt; ferner spielt die Lage des Fahrplans eine große Rolle; außerdem ist es aber für die Selbstkostenberechnung von wesentlicher Bedeutung, ob den Beteiligten in der Regel nur ein beladener Wagen zugeführt wird, der überdies durch besondere Bedienung abgeholt werden muß, oder ob ein Werk stets mehrere Wagen gleichzeitig zugeführt erhält, und ob stets leere und volle Wagen gleichzeitig zugeführt und abgeholt werden.

Diese Umstände ergeben, daß es eine Nichtberücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse bedeutet, wenn für alle Lagerplätze und Anschlüsse eine Einheitsgebühr festgesetzt wird. Auch die Abstufung der Sätze nach Entfernungen allein reicht zum Ausgleich dieses Mißstandes nicht aus. Es müssen vielmehr für jeden einzelnen Fall die wirklichen Selbstkosten der Bemessung der Bedienungsgebühr zugrunde gelegt werden. Deren Festsetzung kann natürlich nicht den Dienststellen oder Ämtern überlassen werden, weil sie dann je nach der Auffassung sehr ungleich ausfallen würden. Die Direktionen sind aber sehr wohl in der Lage, die wirklichen Selbstkosten ziemlich genau für alle Lagerplatz- und Anschlußbedienung festzustellen, wenn sie sich von den Dienststellen nur die tatsächlichen Grundlagen geben lassen und dann unter Berücksichtigung dieser Unterlagen nach allgemein gültigen Grundsätzen verfahren. Solche von mir entworfenen Grundsätze sind von der Eisenbahndirektion Breslau bereits eingeführt und werden am Schluß dieses Aufsatzes wiedergegeben.

Die Grundsätze für die Selbstkostenberechnung der Bedienungsgebühren gehen davon aus, daß Zeit Geld ist; je länger die Bedienung dauert, desto mehr kostet sie. Zur Ermittelung der Bedienungszeit mußte von den Dienststellen bezüglich jedes Anschlusses und Lagerplatzes auf Grund der praktischen Erfahrungen für das Kalenderjahr 1920 in Minuten genau die Dauer jeder Bedienung, die Zahl der Bedienung einschließlich der Leerwagenzuführungen und Abholungen und die Zahl der beladen zugeführten und abgeholten Wagen angegeben werden. Die Art jeder Bedienung und des Rangierens war genau darzulegen. Die Angaben wurden von den Ämtern und in Zweifelsfällen von der Eisenbahndirektion nachgeprüft. Die im Durchschnitt auf die einzelnen Bedienungen entfallende Minutenzahl wurde durch die Zahl der im Durchschnitt beladen zugeführten und abgeholten Wagen geteilt. Daraus ergab sich, wieviel Minuten Bedienungszeit auf jeden beladenen Wagen entfällt. Diese Berechnung der Bedienungszeit berücksichtigt von selbst die Entfernung der Anschlüsse vom Bahnhof, da in die Bedienungszeit die Dauer der Fahrt auf längeren Strecken mit inbegriffen ist. Nur für die Bedienung von an freier Strecke liegenden Anschlüssen mit Güterzügen konnte die Fahrzeit des Zuges nicht eingerechnet werden, weil Güterzüge bis und ab Anschlußstelle zugleich auch dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienen. Für die Beförderung der Anschlußwagen durch Güterzüge mußte durch einen Streckenfrachtzusatz eine Bezahlung der Selbstkosten sichergestellt werden. Wie diese ermittelt worden ist, ergibt sich aus B I der Grundsätze.

Zur Ermittelung der Selbstkosten, die eine Minute Bedienungszeit erfordert, haben wir Berechnungen nach den hier nicht mitgeteilten Anlagen I, II, III aufgestellt, je nachdem, ob es sich I. um Zustellen mit Rangiermaschine oder Güterzugmaschine innerhalb der Bahnhöfe, oder II. mit Güterzuglokomotive an freier Strecke, oder III. mit Rangierlokomotive an freier Strecke handelt. Den Berechnungen sind die uns ministeriell bekannt gegebenen Einheitssätze für Betriebsstoffe und die jetzigen Personalunkosten zugrunde gelegt. Danach sind für die jetzige Zeit in unserem Bezirk als Selbstkosten für jede Minute 1,70 ℳ, 3,60 ℳ bzw. 2,30 ℳ ermittelt und festgesetzt worden.

Minutenzahl und Minutenselbstkosten ergeben die Selbstkosten für jede Bedienung und — geteilt durch die Zahl der beladen zugestellten oder abgeholten Wagen — für die Zuführung eines Wagens. Dem Anschlußinhaber wird die Gebührenberechnung mit Begründung mitgeteilt. Er sowohl wie die Eisenbahnverwaltung können bei Änderung der Verhältnisse, sofern sie von dauernder Art sind, eine andere Berechnung verlangen. Zu diesem Zweck ist beabsichtigt, Gebührenneufestsetzungen mit vier Wochen vorher erfolgter Ankündigung vertraglich vorzusehen. Die Verwaltung wäre dann in der Lage, bei Änderung der Kohlen- usw. Preise und der Gehälter sowie der Betriebsverhältnisse in kürzester Frist eine Änderung der Gebühren durchzusetzen.

Der Erfolg der bei uns durchgeführten Grundsätze ist der, daß die Zuführungsgebühren den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend in einzelnen Fällen für einen Wagen auf mehr als 30 und sogar über 100 ℳ festgesetzt sind, wogegen nur in sehr wenigen Fällen Widerspruch erhoben wurde. Unsere Grundsätze mußten sich bisher im Rahmen der ministeriellen Vorschriften halten. Hierauf beruhen die Ausführungen zu A I der Grundsätze sowie die weitere Vorschrift, daß die ministeriell festgesetzten Sätze als Mindestgebühren zu gelten haben. Hierzu muß bemerkt werden, daß diese Mindestgebühren in Wirklichkeit die Selbstkosten im Einzelwagenverkehr noch nicht decken. Auf die Zustellung eines Wagens sind mindestens vier Minuten zu rechnen, wozu noch die Leerwagenzuführung oder -abholung von gleicher Dauer kommt, die bisher ganz unentgeltlich geschah. Bei einem Einheitssatz von 1,70 ℳ ergäbe sich hieraus schon ein Mindestsatz von $2 \times 6{,}80$ ℳ, wobei noch eine Bedienung durch Rangiermaschine angenommen ist, während in Wirklichkeit auf allen kleinen Bahnhöfen die Bedienung durch Güterzugmaschine stattfindet.

Die unter A I wiedergegebenen, auf ministeriellen Vorschriften beruhenden Bestimmungen wären aufzuheben und allgemein die unter A II aufgestellten Grundsätze zur Anwendung zu bringen, und zwar nicht nur auf alle Anschlüsse innerhalb der Bahnhöfe, sondern auch auf alle

Lagerplatzbedienungen; denn es ist nicht verständlich, weshalb letztere anders zu behandeln sind als Anschlußbedienungen. Da Lagerplatzpächter weit weniger Unkosten haben als Anschlußgleisinhaber, die nach den Allgemeinen Bedingungen jährlich noch viele anderweitige erhebliche Zahlungen an die Eisenbahnverwaltung zu leisten haben, wäre es nur recht und billig, ihnen höhere Gebühren aufzuerlegen als den Anschlußgleisinhabern, etwa einen Gebührenzuschlag von 100 %.

Obwohl nach den obigen Ausführungen 6 ℳ die wirklichen Bedienungskosten bei Einzelbedienungen nicht decken, möchte ich mich doch dafür aussprechen, diesen Satz als Mindestgebühr allgemein beizubehalten und ihn — unter Beseitigung der Staffelung der Sätze nach Entfernungen — auch für Entfernungen für mehr als 1 km einzuführen.

Sowohl für Lagerplatzpächter als auch für Anschlußgleisinhaber wäre in den Allgemeinen Bedingungen festzulegen, daß die Eisenbahnverwaltung berechtigt ist, mit vierwöchiger Ankündigung die Gebühren nach den jeweiligen Selbstkosten herauf- oder herabzusetzen. Hier sei auch auf die viel zu niedrigen Stellgebühren hingewiesen, die ebenfalls nach den gleichen Grundsätzen bemessen werden können, etwa mit der Maßgabe, daß die Selbstkosten + 200 % Zuschlag zu erheben wären.

Die Annahme meiner Vorschläge brächte folgende Vorteile:

Alle Interessenten werden gleichmäßig und den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend behandelt.

Der Massenverkehr wird vor dem Einzelverkehr gebührend bevorzugt.

Die Gebührensätze entsprechen jederzeit den wirklichen örtlichen und den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen.

Die Interessenten werden angeregt, ihre Anlagen so zu gestalten, daß die Bedienung möglichst wenig Zeit erfordert.

Sie werden auf Sonderrangierleistungen möglichst verzichten.

Durch Einbeziehung regelmäßiger oder sehr häufiger Sonderleistungen in die Vertragsgebühren werden viele Aufschreibungen der Dienststellen überflüssig, auch wird der unerwünschte Zustand beseitigt, daß die Dienststellen zu entscheiden haben, ob und inwieweit Sonderleistungen vorliegen.

Grundsätze für Bemessung der Überfuhrgebühren nach und von Privatanschlußgleisen.

A. Innerhalb der Bahnhöfe liegende Anschlüsse.

I. Ein Erlaß setzt bis auf weiteres folgende Überfuhrgebühren fest: 6 ℳ, 8,40 ℳ, 10,80 ℳ und je 2,40 ℳ mehr bei Entfernung von 1, 2, 3 und mehr Kilometer zuzüglich 7 % Steuer außer bei Kohlen. Durch diese Normalgebühren gilt aber nur die einfache unrangierte Zustellung und Abholung der Wagen nach den bzw. von den ein für allemal hierfür bestimmten Gleisen des Anschlusses als abgegolten. Alle weiteren und ausnahmsweise geforderten Rangierleistungen (ferner Stellen der Wagen in bestimmter Reihenfolge oder an bestimmte andere Stellen des Anschlusses und dergleichen) sind behufs besonderer Vergütung von den Dienststellen mit Angabe der verwendeten Zeit aufzuschreiben. Sie werden den Anschlußinhabern mit je 30 ℳ für eine angefangene Viertelstunde in Rechnung gestellt. Nach diesen Grundsätzen ist von den Dienststellen bis auf weiteres zu verfahren, solange und sofern nicht im Einzelfalle die Eisenbahndirektion gemäß nachstehender Ziffer II andere Anordnung getroffen hat.

II. Soweit und sobald die Normalsätze zu I ausnahmsweise in besonders gearteten Fällen die Selbstkosten nicht decken, sollen die eisenbahnseitig ermittelten Selbstkosten als Gebühren entrichtet werden. Ob solche Fälle vorliegen, prüft die Eisenbahndirektion. Sie sollen als vorliegend angesehen werden, wenn der Anschluß wegen seiner ungünstigen Lage im Bahnhof oder wegen seiner eigenen Unzulänglichkeit für seine Bedienung unverhältnismäßig hohen Zeitaufwand erfordert. Ferner auch dann, wenn der Anschluß regelmäßig ein besonderes Rangieren der Wagen in bestimmter Reihenfolge oder an bestimmten Stellen des Anschlusses erfordert, gleichviel ob das Vorrangieren im Bahnhof selbst oder im Anschluß stattfindet.

Die Kosten jeder Anschlußbedienung richten sich bei der Lokomotivbedienung nach dem Zeitaufwand, den jede Bedienung erfordert. Sie bleiben etwa die gleichen, gleichviel ob 1 oder 2 oder 3 Wagen gleichzeitig zugeführt werden, und erhöhen sich nur unwesentlich bei Zustellung von noch mehr Wagen.

Für 1 Stunde beziffern sich im Bezirk Breslau die Kosten einer Bedienung mit Rangierlokomotive nach anliegender Berechnung I auf 102,09 ℳ, für 1 Minute auf 1,70 ℳ. Dieser Einheitssatz soll auch für die Bedienung mit Güterzuglokomotiven für innerhalb der Bahnhöfe liegende Anschlüsse angewendet werden, da der Güterzug und sein Personal ohnehin für andere öffentliche Zwecke im Bahnhof Aufenthalt hat. Eine verschiedene Behandlung beider Fälle verbietet sich, weil häufig Änderungen in der Art der Lokomotivverwendung vorkommen, und weil manche Anschlüsse teils mit Güterzug-, teils mit Rangierlokomotive bedient werden.

Die Bedienungsdauer — stets auf Minuten umzurechnen — beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem die Anschlußwagen im Bahnhof selbst eine besondere, von der Aufstellung im Freiladegleis abweichende Behandlung erfordern, und endet mit dem Augenblick, von dem ab die Lokomotive wieder für andere Zwecke verwendungsbereit im Bahnhof steht. Die Zahl der zwischen beiden Zeitpunkten liegenden Minuten vervielfältigt mit dem Einheitssatz von 1,70 ℳ ergibt die Höhe der Selbstkosten und der zu fordernden Überfuhrgebühr für jede Bedienung und, „falls immer nur 1 Wagen zugestellt wird“, zugleich für jeden Wagen. Die Bedienungszeit für 1 Wagen erhöht sich auf das Doppelte, wenn der Anschluß regelmäßig mit 1 Leerwagen besonders bedient werden muß, ohne gleichzeitige Abholung eines beladenen Wagens. Die Überfuhrgebühr für den Wagen vermindert sich um die Hälfte, wenn bei jeder Bedienung im Durchschnitt 2 Wagen gleichzeitig überführt werden, auf ⅓ bei Überführung von 3 Wagen usw. Werden mehrere Anschlüsse gleichzeitig bedient (Gruppenbedienung), so werden die Bedienungszeiten für alle diese Anschlüsse in einer Summe berechnet, wobei die Gesamtbedienungszeit auf die einzelnen Gruppenteilnehmer verschieden verteilt werden kann. Die Gesamtminutenzahl wird durch die Zahl der allen Anschlüssen beladen überführten Wagen dividiert. Zu den gefundenen Sätzen tritt die Verkehrssteuer von 7 % außer bei Kohlen. Die vom Ministerium eingeführten Sätze von 6 ℳ, 8,40 ℳ usw. gelten als Mindestgebühr.

Gefunden wird die Zahl der Wagen, die im Durchschnitt auf eine Bedienung entfällt, durch Ermittelung der Zahl der im letzten Jahre vorgekommenen Bedienungen des Anschlusses (einschließlich der Leerwagenzuführungen und Abholungen), dividiert durch die Zahl der im gleichen Zeitraum zugeführten oder abgeholten beladenen Wagen.

Bei Eröffnung neuer Anschlüsse ist die Anschlußgebühr zunächst auf Grund der Verkehrsangaben des Inhabers festzusetzen. Um dem Wechsel in der Stärke des Verkehrs gerecht zu werden, soll in den Verträgen die jederzeitige Änderung der Anschlußgebühr mit vierwöchiger Ankündigung vorgesehen werden.

Für Bedienung von Anschlüssen durch Handbetrieb oder Pferde werden die Selbstkosten im Einzelfalle ermittelt und die Kosten für Lokomotivbedienung zugeschlagen.

B. An freier Strecke liegende Anschlüsse.

Für die Bedienung der Anschlüsse an freier Strecke sollen stets die tatsächlich entstehenden Selbstkosten ermittelt und durch die Anschlußgebühr völlig ausreichend gedeckt werden.

Anschlüsse an freier Strecke sind solche, die außerhalb der Einfahrtsignale der Bahnhöfe liegen.

Das Verfahren als Anschlußfracht für höherwertige Güter die tarifmäßige Fracht bis nach der hinter dem Anschluß gelegenen Station zu berechnen, entfällt fortan.

Tarifstation ist stets bei Zuführung von Ladungen der zuerst berührte Bahnhof.

Die Selbstkosten für die Anschlußbedienung sind verschieden, je nachdem die Bedienung mit Güterzügen oder mit Rangierfahrten geschieht.

I. Güterzugbedienung.

Für die Anschlußbedienung mit Güterzügen stellen sich nach der Anlage II die Selbstkosten zurzeit auf 213 ℳ für 1 Stunde oder rd. 3,60 ℳ für 1 Minute. Die Selbstkosten, soweit sie in der eigentlichen Anschlußbedienung bestehen (vom Anhalten bis zum Wiederanfahren des Güterzuges am Anschluß oder auch Zurechtstellen der Wagen in bestimmter Reihenfolge schon in der Tarifstation der Vorstation), werden in gleicher Art wie oben unter A II geschildert berechnet, jedoch sind statt 1,70 ℳ als Einheitskosten 3,60 ℳ einzusetzen. Weitere Selbstkosten verursacht die Beförderung der beladenen Wagen im Güterzug. Hier bleibt die Leerwagenfahrt außer Berechnung, da solche auch im öffentlichen Verkehr auf weite Strecken unentgeltlich stattfindet. Zur Deckung dieser Beförderungskosten auf freier Strecke einschließlich der Kosten der Abnutzung der Strecke und der Fahrzeuge wird ein Streckensatz für das Kilometer erhoben. Er richtet sich nach der Art der hauptsächlich nach und vom Anschluß überführten Güter. Allermeist sind es Güter der Klasse D oder niedriger tarifierender Klassen. Der Satz der Klasse D wird indeß als Mindestsatz berechnet, weil er (früher 2,2 ₰, jetzt 15 ₰) bisher als die Unkosten deckend allgemein angesehen wurde. Da indessen neuerdings zur Deckung der Selbst-

kosten eine Erhöhung aller Tarife um 100 % notwendig wäre, soll diese Erhöhung, obwohl sie in diesem Maße nicht allgemein beabsichtigt ist, für den vorliegenden Zweck eingeführt werden. Es sollen also 3 ℳ für das Kilometer und 10 t als Streckensatz für Güter der Klasse D und niedrigerer Tarifklassen eingesetzt werden. Dadurch wird sicher eine Deckung der wirklichen Selbstkosten erreicht.

Werden nach und von dem Anschluß hauptsächlich Güter höherer Tarifklassen überführt, so sollen folgende erhöhte Sätze eingesetzt werden:

für Klasse A 42 ₰, erhöht um 75 % = 73,5 ₰
„ „ B 30 „ „ „ 70 % = 51 „
„ „ C 23 „ „ „ 65 % = 37 „

Die eigentliche Bedienungsgebühr zuzüglich der Streckenfracht ergibt den Gesamtsatz der Anschlußgebühr.

Zur Vereinfachung sollen für 10- und 12,5-t-Wagen, ebenso für 20-t-Wagen und solche höheren Gewichts die gleichen Sätze erhoben werden, sofern nicht etwa ein Anschluß in der Hauptsache schwerere Wagen von mehr als 20 t Ladegewicht überführt erhält.

Beispiel:

Bedienungsdauer am Bahnhof durch Rangieren der Wagen in bestimmter Reihenfolge oder an ein Ende des Zuges zwecks Bedienungsmöglichkeit 5 Minuten. Eigentliche Anschlußbedienung 7 Minuten, zusammen 12 Minuten . 3,60 = 43,20 ℳ bei Zustellung nur eines Wagens.

Entfernung 2 km Klasse D. Die Gebühr beträgt:
für einen 10- oder 12,5-t-Wagen 2 . 3 = 6 ℳ + 43,20 ℳ = 49,20 ℳ,
für einen 15- oder 17,5-t-Wagen 2 . 4,50 = 9 ℳ + 43,20 ℳ = 52,20 ℳ,
für einen 20- und mehr-t-Wagen 2 . 6 = 12 ℳ + 43,20 ℳ = 55,20 ℳ.

Hierzu treten 7 % Steuer außer bei Kohlen.

Werden regelmäßig zwei Wagen zugeführt, berechnet sich die Gebühr auf

$$\frac{43{,}20}{2} = 21{,}60 + 6 = 27{,}60 \text{ ℳ}.$$
bzw. $21{,}60 + 9 = 30{,}60$ „
„ $21{,}60 + 12 = 33{,}60$ „

Hierzu noch 7 % Steuer außer bei Kohlen.

Der Bedienungssatz — nicht auch der Streckensatz — wird durch die Zahl der beladenen Wagen geteilt. Der Gesamtsatz der Gebühr darf jedoch nicht unter die vom Minister gegebenen Sätze von 6 ℳ, 8,40 ℳ, 10,80 ℳ usw. heruntergehen. Diese Sätze gelten als Mindestgebühren.

II. Bedienung mit Rangierfahrten.

Bei Bedienung der an freier Strecke liegenden Anschlüsse mit Rangierfahrten werden die Selbstkosten in gleicher Weise wie unter A II ermittelt, jedoch wird statt 1,70 ℳ nach Anlage III der Satz von 2,30 ℳ eingesetzt für jede Minute. Durch die Streckenfahrt erhöht sich die Dauer jeder Bedienung um 4 Minuten für das Kilometer für Hinfahrt und 4 Minuten für Rückfahrt. Diese 8 Minuten sind in der Gesamtbedienungsdauer bereits eingerechnet. Sie ergeben aber, daß bei Anwendung dieses Verfahrens für jedes Kilometer ein Streckensatz von 4 + 4 = 8 . 2,30 = 18,40 ℳ erhoben wird. Ein Satz, durch den auch die Abnutzung der Strecke und der Fahrzeuge reichlich gedeckt wird.

Die französischen Eisenbahnen und der Achtstundentag.

Von Regierungsrat **Dr. von Renesse.**

Die wachsenden Verluste der französischen Eisenbahnen und ihre Rückwirkung auf die französischen Staatsfinanzen sind in der französischen Öffentlichkeit immer wieder Gegenstand lebhafter Erörterung. Die unbedingt notwendige finanzielle Gesundung der Eisenbahnen erhofft man von dem von der Regierung eingebrachten Entwurf zu einer Neuorganisation der französischen Eisenbahnen, über den in dieser Zeitung (Nr. 47 des Jahres 1920) berichtet worden ist. Der Entwurf ist zwar im Dezember v. J. von der Deputiertenkammer mit einigen Abweichungen angenommen worden, seine Beratung im Senat steht jedoch anscheinend noch aus, so daß er noch nicht Gesetz geworden und zur praktischen Durchführung gelangt ist. In der öffentlichen Meinung ist man nicht wenig erstaunt über diese Verzögerung einer an sich als notwendig erkannten Reform. Man ist der Auffassung, daß jedenfalls die Durchführung der beabsichtigten Neuorganisation nicht abgewartet werden darf, sondern daß sofort alle nur geeigneten Maßnahmen ergriffen werden müssen, um der weiteren Zunahme der Verluste zu steuern. Dies kommt auch in einem Beschluß der Finanzkommission des Senats vom Februar d. J. zum Ausdruck. Sie empfiehlt u. a. eine Revision der Handhabung der Bestimmungen über den Achtstundentag. Die Kommission ist der Auffassung, „daß in der Festsetzung der täglichen Dienstdauer Änderungen unvermeidlich sind, um nur mit dem unbedingt notwendigen und möglichst eingeschränkten Personalbestand den Eisenbahnbetrieb sicherzustellen, daß bis zur Rückkehr normaler Verhältnisse weitergehendere Einschränkungen des Achtstundentages ins Auge zu fassen sind und in gewissen Fällen den Verwaltungen die Ermächtigung erteilt werden muß, Überstunden einzulegen.“

Daß gerade der Achtstundentag und die durch ihn bedingte Personalvermehrung zu den finanziellen Ausfällen der Eisenbahnen in allen Ländern ganz erheblich beigetragen hat, ist wohl zweifellos. Für die französischen Eisenbahnen werden die Wirkungen des Achtstundentages in einem beachtenswerten Aufsatz von Georges Allix: „Les Chemins de fer et la journée de huit heures“ in der Revue Politique et Parlementaire vom 10. März d. J. im einzelnen eingehend untersucht. Eine gedrängte Wiedergabe seiner Darlegungen, die teilweise ergänzt wird durch Auszüge aus den Verhandlungen der Deputiertenkammer über den Etat der französischen Staatseisenbahnen und aus einem Bericht der Finanzkommission des Senats, dürfte von allgemeinerem Interesse sein und zum Vergleich mit deutschen Verhältnissen anregen.

Der Achtstundentag in Frankreich beruht auf dem Gesetz vom 23. April 1919. Das Gesetz wurde angenommen, obwohl, wie der Verfasser meint, von sachverständiger Seite darauf hingewiesen worden sei, von wie verhängnisvollen Folgen eine solche Maßnahme in einem Lande sein müßte, wo infolge des Krieges der Arbeitsausfall bereits 9 % betrage. Auch der Nachweis, daß die nationale Produktion um etwa 30 % zurückgehen und der jährliche Ausfall an Werten etwa 11 bis 12 Milliarden betragen würde, hat nichts gefruchtet. Was insbesondere die Einführung des Achtstundentages im Eisenbahnbetrieb angeht, so war nach Auffassung des Verfassers der Zeitpunkt hierfür ganz besonders ungünstig. Vom Gedeihen der großen Transportunternehmungen hänge die ganze Wirtschaft des Landes ab; die Wirkungen der langen Kriegszeit, die nicht nur in dem heruntergewirtschafteten Zustand des Materials und der ganzen Betriebsanlagen, sondern auch in den Schwierigkeiten zum Ausdruck komme, brauchbaren und gründlich durchgebildeten Personalersatz rechtzeitig heranzubilden, verlangten gerade eine vermehrte Arbeit; endlich sei der ganze Eisenbahnbetrieb mit einer starren Innehaltung eines stundenmäßig genau festgesetzten Dienstes unvereinbar. Aber Ausnahmen sind im Gesetz nicht vorgesehen. Es verlangt die achtstündige Arbeitszeit der Arbeiter und Angestellten in den industriellen und kaufmännischen Betrieben, „welcher Art sie auch sind“.

Die Anwendung des Gesetzes auf die Arbeiter der Werkstätten und Depots und der Bahnunterhaltungen erfolgte bereits am 1. Mai 1919; sie machte keine Schwierigkeiten. Anders lagen die Verhältnisse bei den übrigen Angestellten. Eine sofortige und schematische Anwendung des Gesetzes auf das gesamte Personal war bei der Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebs ausgeschlossen. Es wurde daher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine gemischte Kommission aus Vertretern der Eisenbahnverwaltungen und des Personals eingesetzt, um die möglichst reibungslose Durchführung des Gesetzes in die Wege zu leiten. In örtlichen Unterkommissionen sollten alsdann noch die besonderen lokalen Verhältnisse berücksichtigt werden. Gemäß den Beschlüssen dieser Kommission wurde die Anwendung des Gesetzes auf das Personal der großen Bahnhöfe im Laufe des Juni 1919, auf das der mittleren ab 1. September und auf alle Bahnhöfe und Haltestellen ab 1. Oktober 1919 ausgedehnt.

Für das Lokomotiv- und Zugpersonal wurde eine Übergangszeit mit neunstündiger Arbeitszeit ab 1. Juli 1919 vorgesehen. Obwohl die Eisenbahnverwaltungen auf die Beibehaltung dieses Provisoriums Wert legten, bis die Personalkrise überwunden sei, bestand das Ministerium, „anscheinend beunruhigt durch eine übertriebene Vorstellung von revolutionären Umtrieben der Gewerkschaften“ auf seine Beseitigung nach vier Monaten.

Durch zwei Verordnungen vom 8. November 1919 wurde die Durchführung des Achtstundentages für das gesamte Personal ab 15. November angeordnet; eine Sonderregelung der Arbeits-

zeit des Zug- und Lokomotivpersonals war jedoch auch jetzt unvermeidlich, um überhaupt die glatte Abwicklung des Dienstes möglich zu machen. Die Gesamtdauer der täglichen Arbeitszeit dieses Personals ist auf durchschnittlich 10 und höchstens 12 Stunden (früher 17 Stunden) festgesetzt; die Ruhezeit auf 14 Stunden (früher 10). „Die starre Anwendung dieser Bedingungen ist eine Quelle fast unüberwindlicher Schwierigkeiten und vermindert in hohem Maße die mittlere tägliche Arbeitsleistung dieser Angestelltengruppen."

Am 1. Januar 1920 war der Effektivbestand des Personals sämtlicher Eisenbahnen bereits um 19 % gegen 1919 und um 31 % gegen 1914 vermehrt worden. Um unter Berücksichtigung des Gesetzes über den Achtstundentag und der zu seiner Ausführung ergangenen Verordnungen den Bedürfnissen des zunehmenden Verkehrs Rechnung zu tragen, muß man den Personalbestand von 1914 um 25—32 % für das Bahnhofspersonal, um 30—37 % für das Zugpersonal und um mehr als 40 % für das Lokomotivpersonal vermehren. Dies erfordert naturgemäß auch Erweiterungsanlagen (Unterkunftsräume, Büros, Depots usw.). Die Leistungen dieses in Eile neueingestellten Personals sind natürlich nur mittelmäßig. Es werden hierfür folgende Zahlen angegeben: Auf der Südbahn ist die mittlere tägliche Arbeitszeit des Zugpersonals um 2 Stunden 24 Minuten geringer als 1913/14. Die Zahl der Dienststunden beträgt für den Arbeitstag im Durchschnitt 6 Stunden 43 Minuten. Im Rangierdienst mußte infolge Anwendung der Verordnungen vom 8. November 1919 der Personalstand um 25 % erhöht werden. Im Fahrdienst hätte eine Personalvermehrung von 40 % eintreten müssen; in gleicher Höhe hätte die Zahl der Lokomotiven vermehrt werden müssen; da dies völlig unmöglich war, einigte man sich mit dem Personal auf einen Übergangszustand. Aber auch dieser machte eine Vermehrung der Einheiten um 26 % notwendig. Die an einem Arbeitstag von einer Einheit durchschnittlich durchfahrene Streckenlänge betrug im Jahre 1913 140 km; sie beträgt zurzeit 110 km und würde auf 90 km fallen, wenn die Verordnungen genau durchgeführt würden. Die Zahl der Dienststunden des Lokomotivpersonals beträgt im Durchschnitt 7 Stunden 16 Minuten für den Arbeitstag.

Bei der Staatsbahn hatte die Durchführung der Verordnungen eine Vermehrung der Einheiten des Lokomotivpersonals in Höhe von 31 % zur Folge. Da die glatte Abwicklung des Dienstes hierdurch litt, mußten Bedarfsgüterzüge ausfallen. Die täglich durchfahrene Streckenlänge betrug für die Einheit im Durchschnitt 124 km im Januar 1914 gegen 89 km im Juli 1920. Die Zahl der täglichen als Durchschnitt anzunehmenden Arbeitsstunden ging von 8 Stunden 46 Minuten im Juni 1914 auf 7 Stunden im Jahre 1920 zurück. Nach den Erklärungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten bei den Verhandlungen der Deputiertenkammer über den Etat der Staatsbahnen für 1920 betrug die Zahl der Angestellten der Staatsbahn vor dem Kriege 75 000 Köpfe; sie wurde nach Einführung des Achtstundentages um weitere 25 000 Köpfe erhöht.

Die P. L. M.-Bahn beschäftigte im Januar 1914 an Zugpersonal 4696 Köpfe im regelmäßigen Zugdienst, 1760 Köpfe im Bedarfsdienst; im Juni 1920 betrugen die entsprechenden Zahlen 6186 und 3139. Die mittlere Arbeitsleistung war gesunken von 8 Stunden 49 Minuten und 7 Stunden 53 Minuten auf 5 Stunden 51 Minuten und 6 Stunden 43 Minuten. Die durchschnittliche tägliche Arbeitsleistung des Lokomotivpersonals war nicht höher als 6 Stunden 45 Minuten.

Die Paris-Orléans-Bahn berechnet die mittlere tägliche Arbeitszeit des Lokomotivpersonals mit 7 Stunden 20 Minuten. Für das Zugpersonal betrug sie 7 Stunden 46 Minuten im Jahre 1913; sie ist im Jahre 1920 auf 6 Stunden 55 Minuten gesunken. Bei dieser verminderten Arbeitsleistung kann es nicht wundernehmen, wenn die in einer Arbeitsstunde beladene Tonnage von 1,18 t im Jahre 1913 auf 0,90 t im Jahre 1920 zurückgegangen ist (das ist ein Ausfall von 23 %), und wenn die Zahl der stündlich behandelten Wagen für die gleiche Zeit von 4,27 auf 3,37 (Rückgang 21 %) gesunken ist.

In den Werkstätten ist infolge des Achtstundentages und der Abschaffung der Akkordarbeit das stündliche Arbeitsergebnis um die Hälfte zurückgegangen, was wiederum den Reparaturstand des rollenden Materials aufs nachteiligste beeinflußt.

Die zweifellos auf authentischen Quellen beruhenden Berechnungen des Verfassers der obigen Abhandlung finden bis zu einem gewissen Grade eine Bestätigung durch die amtliche Erklärung der französischen Regierung. Der Gesamtbetrag der Mehrkosten, die den französischen Eisenbahnen durch die Einführung des Achtstundentages erwachsen sind, wird nach dem Bericht der Finanzkommission des Senats vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf 1 Milliarde 100 Millionen Franken geschätzt. Hiervon entfallen 800 Millionen auf Personalkosten, 300 Millionen auf vermehrte sachliche Ausgaben (Mehrbeschaffung von Lokomotiven, Erweiterung der Bürounterkunftsräume, Schuppenanlagen usw.).

Wie soll dieser unhaltbaren Lage abgeholfen werden? Der Verfasser des Aufsatzes glaubt, daß durch eine verständige Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag vielleicht 250 Millionen erspart werden könnten. Aber dies bedeute doch nur eine halbe Maßnahme. „Das Gesetz zwar nicht abschaffen, aber seine Durchführung auf günstigere Zeit zu verschieben, es ruhen lassen, bis die allgemeine Lage normal geworden ist, das ist der einzig gangbare Weg." Es kann nicht zweifelhaft sein, daß die praktische Verwirklichung dieses Vorschlages zurzeit unmöglich ist. So hat sich denn auch die französische Regierung mit den sogenannten halben Maßnahmen begnügt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat bei der diesjährigen Beratung des Etats der Staatsbahn in der Kammer anerkannt, daß die Art der Anwendung des Gesetzes reformbedürftig sei. „Ich rechne", so führte er aus, „auf die Unterstützung seitens des Personals der Eisenbahnen, der wahren Eisenbahner, derjenigen, die glauben, daß das Gesetz über den Achtstundentag unter solchen Bedingungen angewandt werden muß, daß es nicht ihren eigenen, wahren Interessen widerstreitet." Es sind demgemäß seitens des Ministeriums die Direktionen sämtlicher Eisenbahnnetze ersucht worden, „die Anwendungsbedingungen des Gesetzes über den Achtstundentag einer Revision zu unterziehen, nicht um dem Gesetz selbst Abbruch zu tun, sondern um eine in jeder Beziehung verständige Anwendung des Gesetzes zu gewährleisten". Ob es wirklich gelingen wird, die Durchführung des Gesetzes in der Praxis in verständige Bahnen zu lenken und jedenfalls den gröbsten Auswüchsen der Personalverschwendung entgegenzuarbeiten, bleibt abzuwarten. Jedenfalls beweisen diese von der öffentlichen Meinung und dem Parlament gestützten Bestrebungen der französischen Regierung, daß die Erkenntnis durchdringt, daß ein Ausweg aus der wirtschaftlichen und finanziellen Wirrnis nur durch Sparsamkeit und Arbeit zu finden ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Einsetzung eines Finanzausschusses.** Der Reichsverkehrsminister hat mit Erlaß vom 21. April d. J. folgendes angeordnet: Zur Ausarbeitung und Vorberatung von Vorschriften auf dem Gebiete des Buchungs-, Rechnungs- und Kassenwesens, sowie zur Vorberatung der gemeinsamen Drucksachen, die nicht bereits durch allgemeine Vorschriften festgesetzt sind, zur Schaffung und Fortführung eines gemeinsamen Drucksachenverzeichnisses wird für den Bereich der Reichseisenbahnverwaltung unter der Bezeichnung Finanzausschuß ein ständiger Fachausschuß eingesetzt, dessen Geschäftsführung bis auf weiteres dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin übertragen wird. Er besteht aus vier höheren administrativen Beamten (darunter ein Rechnungsdirektor und ein Hauptkassenrendant), drei Bürobeamten, einem Oberbahnhofsvorsteher und einem Oberbahnmeister, bei deren Auswahl auf eine entsprechende Vertretung der früher selbständigen Verwaltungen Rücksicht genommen wird.

Die Gesamtzahl der in einem Jahresabschnitt abzuhaltenden regelmäßigen Sitzungen wird auf vier festgesetzt, sie sollen in der Regel in den Monaten Juni, September, Dezember und März stattfinden. Im übrigen finden auf die Geschäftserledigung die Bestimmungen des Erlasses vom 19. November 1920 — Reichs-Verkehrs-Bl. S. 145 — Anwendung.

Der beim Eisenbahn-Zentralamt bestehende ehemalige preußische Finanzausschuß wird mit der Maßgabe aufgelöst, daß er die ihm vorliegenden Aufträge noch zu erledigen hat. Um übersehen und bestimmen zu können, ob eine Anzahl dieser Aufträge mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse zurückgezogen oder als erledigt angesehen werden kann, ist vom Eisenbahn-Zentralamt ein Verzeichnis der Aufträge bald einzureichen.

— **Das Eisenbahn-Postgesetz.** Dem Reichstag ist ein Gesetzentwurf zugegangen, der das Eisenbahn-Postgesetz vom Jahre 1875 dahingehend ändert, daß es vom 1. April 1921 ab auch auf Bayern und Württemberg Anwendung findet. Vor der Übernahme durch das Reich unterstanden die bayerischen und württembergischen Post- und Eisenbahnverwaltungen dem Verkehrsministerium in Bayern bzw. dem auswärtigen Ministerium in Württemberg. Die dort geltenden Vereinbarungen über die Beförderung von Postsendungen

auf den Eisenbahnen und die dafür gezahlten Vergütungen stimmen mit den für das Reich gültigen nicht in allen Punkten überein. Um nun die Betriebsformen und Vorschriften für die Postbeförderungen auf Eisenbahnen in Bayern, Württemberg und im übrigen Reichsgebiete zu vereinheitlichen, ist es notwendig, das Eisenbahn-Postgesetz auf die beiden süddeutschen Länder auszudehnen.

— **Erledigung von Entschädigungs- und Erstattungsanträgen aus dem Frachtvertrage durch die Güter- und Eilgutabfertigungen.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Eisenbahndirektionen wegen der Erledigung der Entschädigungs- usw. Anträge am 16. April d. J. folgenden Erlaß gerichtet: Mit Rücksicht auf die fortgeschrittene Entwertung des Geldes wird der Betrag, bis zu dem die Güter- und Eilgutabfertigungen Anträge auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren (Verlust, Minderung, Beschädigung, Verzögerung der Beförderung) selbständig zu erledigen befugt sind, von 100 *M* auf 300 *M* erhöht. Diese Erweiterung der Befugnis erstreckt sich, worauf noch besonders hingewiesen wird, nur auf Sendungen des Binnenverkehrs der deutschen Reichseisenbahnen, nicht aber auf Sendungen, an denen außer den deutschen Reichseisenbahnen auch deutsche Privatbahnen beteiligt sind. Bei Sendungen der letzteren Art verbleibt es bei der Höchstgrenze von 10 *M*.

Die Eisenbahndirektion in Hannover ist beauftragt worden, gemeinsam mit den Eisenbahn-Generaldirektionen in Dresden und Stuttgart ein Merkblatt für die Erledigung von Entschädigungsanträgen durch die Abfertigungsstellen auszuarbeiten. Bis zu dessen Erscheinen behält die mit Erlaß vom 9. August 1913 — IV. 43. 115. 359 — mitgeteilte „Dienstvorschrift, betreffend Regelung von Entschädigungsanträgen durch die Abfertigungsstellen“ Gültigkeit.

— **Eröffnung von Strecken.** Am 3. Mai d. J. sind im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover eröffnet worden:

1. die 32,29 km lange vollspurige Teilstrecke Leese-Stolzenau-Minden als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Schlüsselburg (Weser), Heimsen, Döhren (Weser), Windheim (Weser), Lahde und Frille für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen, auf den Bahnhöfen Schlüsselburg (Weser) und Heimsen auch die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist;
2. die 5,24 km lange vollspurige Teilstrecke Uetze (Han.)-Plockhorst der Nebenbahn Celle-Braunschweig als Nebenbahn mit dem Bahnhofe 4. Klasse Eltze (Kr. Peine) und dem Bahnhof 3. Klasse Plockhorst für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf beiden Bahnhöfen ausgeschlossen, auf dem Bahnhofe Eltze (Kr. Peine) auch die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist.

— **Zur Sperrung des Güterverkehrs im besetzten Gebiet.** Aus Düsseldorf wird unterm 25. April gemeldet: „Die Verstopfung der Bahnhöfe im Düsseldorfer Bezirk nimmt weiter zu. In Derendorf, dem Zollbahnhof für Düsseldorf, stehen heute 300 Wagen mit Stückgut, darunter noch Wagen vom ersten Zolltage, die nicht verzollt sind. Ebenso ist der Bahnhof in Neuß mit Wagen vollgepfropft. Die Verkehrsstockung macht rasche Fortschritte. Der Personenverkehr geht, nachdem dort die Zollvorschriften einstweilen aufgehoben sind, fahrplanmäßig weiter. Der Expreßgutverkehr ist gesperrt. Auf dem Bahnhof Limburg sollten am letzten Freitag planmäßig innerhalb 12 Stunden sieben Güterzüge abgehen. Von diesen konnte aber nur ein einziger Zug abgerollt werden; die übrigen sechs Züge mit rund 270 Wagen stehen noch immer auf den Gleisen der Limburger Bahnanlagen, die damit die Grenze ihres Fassungsvermögens erreicht haben.“

Aus Mainz wird am 26. April berichtet, daß infolge der Zollgrenze im Mainzer Bezirk die Zahl der unabgefertigten Wagen bereits auf 5000 angewachsen sei. In dem pfälzischen, badischen und hessischen Güterverkehr sei die Verstopfung ebenfalls im Zunehmen begriffen.

Am gleichen Tage wird aus Düsseldorf gemeldet, daß die Düsseldorfer Güterabfertigung von der Eisenbahndirektion in Mainz die Weisung erhalten habe, daß der gesamte Güterverkehr für alle Stationen im besetzten Gebiet und auch für die Grenzbahnhöfe gesperrt sei. Dadurch werde die zunehmende Stauung im Düsseldorfer Bezirk immer beunruhigender.

Auch Kohlenzüge sind angehalten worden. Es wird darüber aus Frankfurt (Main), am 25. April, berichtet: „Das Durcheinander im Güterverkehr als Folge der Zollerhebung an der Rheinlinie hat sich im Bezirk von Mainz und Umgebung weiter verschärft. Zu dem normalen Güterverkehr wurde eine Anzahl von Kohlentransporten vom Niederrhein zur Entlastung des Ruhrgebiets über die Mainzer Strecke geleitet, wobei man die Erfahrung machte, daß von den Franzosen diese Kohlentransporte festgehalten wurden, weil sie keine Deklarationspapiere hatten. Dieses Vorgehen steht in offenem Widerspruch zu der von der interalliierten Kommission ausdrücklich verfügten Handelsfreiheit für Brennstoffe.“

Wie noch aus Düsseldorf unterm 30. April gemeldet wird, hat die Generalbetriebsleitung West, infolge der Überlastung der einzelnen Strecken angeordnet, daß die Eisenbahnen des besetzten Gebiets für die Durchfuhr von Kohlen, Koks und Briketts aus Holland bis auf weiteres gesperrt bleiben.

— **Eisenbahnwerk Brandenburg West.** Das Eisenbahnwerk Plaue bei Brandenburg (Havel) hat die Bezeichnung „Eisenbahnwerk Brandenburg West“ erhalten. Alle für das bisherige Eisenbahnwerk Plaue bestimmten Sendungen sind daher in Zukunft an das Eisenbahnwerk Brandenburg West, Station Kirchmöser, zu richten.

— **Zum Streit um die Beamtenräte** schreibt die „D. Allg. Ztg.“: Seit längerer Zeit herrscht in den Kreisen der Reichs- und Staatsbeamten bekanntlich der Wunsch nach einer Vertretung ihrer Interessen durch Beamtenräte, die in verändertem Sinne etwa den Betriebsräten gleichgestellt sein sollen. Das Ministerium des Innern hat einen entsprechenden Gesetzentwurf fertiggestellt und dem Reichsrat zur Prüfung überwiesen. Da die Beratungen hierüber nach vielen Richtungen von schwerwiegender Bedeutung sind, konnte der Gesetzentwurf bis jetzt dem Reichstag noch nicht überwiesen werden.

Infolgedessen sind, wie eine Nachrichtenstelle mitteilt, die Eisenbahnbeamten beim Reichsverkehrsminister vorstellig geworden, daß bis zur Erledigung des Beamtengesetzes eine einstweilige Verfügung des Ministers die Obliegenheiten der Beamtenvertreter regeln soll. Mitte April begannen die Besprechungen zwischen den zuständigen Referenten im Reichsverkehrsministerium und einem Ausschuß der ständigen Personalvertretung beim Reichsverkehrsministerium sowie Vertretern der Großorganisationen. Die Eisenbahnervertreter brachten ihrerseits Ergänzungsvorschläge ein. Die Verhandlungen über die Wünsche der Eisenbahnbeamten mit dem zuständigen Referenten, die vor einigen Tagen zu Ende geführt wurden, brachten jedoch keine Einigung zwischen dem Ministerium und den Beamten. Infolgedessen haben die zu den Verhandlungen zugezogenen Beamtenvertreter ihren Auftrag niedergelegt und die Großorganisationen beauftragt, nunmehr ihrerseits entscheidende Beschlüsse zu fassen.

— **Regelung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland.** Über das am 21. April in Paris zwischen Deutschland und Polen geschlossene „Korridor-Abkommen“ wird der „D. Allg. Ztg.“ aus Danzig folgendes gemeldet: In dem Abkommen ist entsprechend den Bestimmungen der Artikel 89 und 98 des Friedensvertrages der Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland über polnisches und Danziger Gebiet und der Durchgangsverkehr zwischen Polen und Danzig über das auf dem rechten Weichselufer gelegene deutsche Gebiet vertraglich geregelt worden. Der sehr umfangreiche Vertrag sieht allgemeine Bestimmungen vor, in denen u. a. für etwaige Streitfälle ein Schiedsgericht mit dem Sitz in Danzig und unter Beteiligung eines Danziger Schiedsrichters für den Fall der Berührung Danziger Interessen vereinbart wurde, ferner Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr, Militärverkehr, Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr, Schiffahrts- und Automobilverkehr, sowie Bestimmungen für Zoll- und Paßabfertigungen nebst den notwendigen Ergänzungs- und Ausführungsbestimmungen. Grundsätzlich wurde im Eisenbahnverkehr die Freigabe einer Reihe von Strecken für den Durchgangsverkehr vereinbart. Dieser soll in geschlossenen Zügen oder Zugteilen gefahren werden, für die eine wesentlich erleichterte zollpaßamtliche Behandlung des Personen- und Güterverkehrs vorgesehen ist. Ein Teil des Vertrages soll noch in diesem Sommer in Kraft treten.

— **Besprechung der Eisenbahndirektion Berlin mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer über die Werkschule Abteilung II.** In der Hauptvorstandssitzung dieser Gewerkschaft am 16. und 17. Februar d. J. wurde unter anderem auch

eine Entschließung dahingehend angenommen, Maßnahmen zu treffen, daß die bei der Errichtung der Werkschulen im Staatseisenbahnbetrieb aufgetretenen und etwa noch bestehenden Unvollkommenheiten durch die Eisenbahnverwaltung im Benehmen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer baldigst beseitigt werden. Die Eisenbahndirektion Berlin wurde vom Reichsverkehrsministerium beauftragt, sich mit dieser Gewerkschaft hierüber ins Benehmen zu setzen und nötigenfalls Verbesserungsvorschläge einzureichen.

In der am 19. März d. J. im Eisenbahndirektionsgebäude stattgefundenen Besprechung mit den Vertretern der genannten Gewerkschaft kamen folgende Punkte zur Besprechung:

1. Mängel und Schwierigkeiten äußerer Art und zwar a) die recht ungleichmäßige und lückenhafte Vorbildung der Teilnehmer, b) der bisherige recht mangelhafte Schulbesuch. Zur Beseitigung dieser Übelstände wird in Vorschlag gebracht: a) alle sich für die Werkschule, Abteilung II (Lokomotivführeranwärter) meldenden Teilnehmer sollen vor ihrer Aufnahme einer Prüfung sowohl auf ihre allgemeinen Kenntnisse im Schulwissen als auch psychotechnisch auf ihre Intelligenz unterzogen werden. Ungeeignete, bei denen von vornherein ein Erfolg in Frage gestellt ist, werden zurückgewiesen. b) Um einen regelmäßigen Schulbesuch sicherzustellen, wird in Zukunft streng darauf geachtet werden, daß alle diejenigen, die häufig fehlen, auch von dem weiteren Schulbesuch und damit auch von der Lokomotivführerlaufbahn ausgeschlossen werden. Die Werkstätten sowohl wie die Schüler des Direktionsbezirks Berlin sind bereits durch eine Amtsblattverfügung hiervon in Kenntnis gesetzt worden. — Zur Aushilfe im Fahrdienst sollen die Anwärter während der Schulzeit möglichst nicht herangezogen werden.

2. Prüfungen. Am Schlusse des ersten Schulhalbjahres findet eine Versetzungsprüfung statt, über deren Ausfall den Schülern eine Bescheinigung der Reife für den weiteren Besuch der Oberstufe ausgestellt werden soll. Schüler, die sich als unfähig erwiesen oder durch häufiges Fehlen ihre Interesselosigkeit dargelegt haben, werden nicht versetzt; ihnen wird vielmehr der Rat erteilt, die weitere Ausbildung aufzugeben. Eine Intelligenzprüfung soll auch hier vor einer einseitigen Beurteilung bewahren. Am Schlusse der Gesamtausbildung wird mit den Schülern der Oberstufe eine Abschlußprüfung abgehalten, auf Grund welcher sie ein Reifezeugnis für die Zulassung im praktischen Fahrdienst erhalten. Diese Prüfung wird nach den im Werkschulausschuß aufgestellten Richtlinien vorgenommen.

3. Unterrichtsräume und deren Einrichtung. Zur Sicherung eines Unterrichtserfolges gehören auch zweckmäßig eingerichtete Räume mit erforderlichen Lehr- und Lernmitteln. Als wünschenswert wurde besonders für den naturkundlichen Unterricht das Vorhandensein eines eigenen Raumes, der in keiner Werkschule als Physiksaal fehlen sollte, bezeichnet Die Beschaffung der Lehrmittel und des übrigen Anschauungsmaterials soll besonders gefördert werden.

4. Lehrkräfte. Vorbedingung für einen erfolgreichen Unterricht ist das Vorhandensein gut befähigter und für ihren Unterricht zweckmäßig ausgebildeter Lehrkräfte. Der Unterricht wird für die Folge nur noch solchen Lehrkräften übertragen werden, die ihre Befähigung durch Teilnahme an einer methodischen Ausbildung nachgewiesen haben. Über die Einrichtung eines besonderen Ausbildungskursus von Werkschullehrern ist bereits in Nr. 16, S. 308 d. Ztg. berichtet.

5. Sonstiges. Es wird angeregt, aus den Kreisen der Schüler einen Vertrauensausschuß zu bilden, der den Zusammenhang zwischen Schülern und Lehrern herstellen soll und auch den regelmäßigen Schulbesuch und die Erfüllung aller anderen Pflichten durch die Schüler zu überwachen hat. Ferner wurde noch der Wunsch ausgesprochen, für diejenigen Lokomotivführeranwärter, die bisher noch nicht die Abteilung II der Werkschule besuchen konnten, sich aber bereits im Fahrdienst befinden, durch besondere Ergänzungskurse die bestehenden zum Teil recht großen Lücken in der Ausbildung auszufüllen. Dieser Wunsch sei auch bereits im Reichsverkehrsministerium vorgetragen und seine Erfüllung dort in Aussicht gestellt worden.

Der Vorstand der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer wird auch in Zukunft seinen ganzen Einfluß dahin geltend machen, daß seinem Stande nur die tüchtigsten und best vorgebildeten Beamten zugeführt werden.

— **Crefelder Eisenbahngesellschaft.** Nachdem die Übernahme der Bahn, die sich in schlechter finanzieller Lage befindet, durch den preuß. Staat abgelehnt worden ist, wollen, wie der „Berl. Akt." meldet, die Großaktionäre, namentlich die Stadtgemeinde Kempten, eine Sanierung in der Weise vornehmen, daß das Aktienkapital um 1,4 Mill. Mark auf 4,4 Mill. Mark erhöht und dann auf die Hälfte, auf 2,2 Mill. Mark, herabgesetzt wird. Die freiwerdenden Mittel sind bestimmt zur Rückzahlung der Vorschüsse, welche die Stadt Crefeld bisher zur Aufrechterhaltung des Betriebes gezahlt hat. Wenn diese Sanierung durchgeführt ist, wollen das Reich und der preußische Staat den beiden Großaktionären ein Darlehen geben zur Abtragung der Schulden, der Instandsetzung der Bahnanlagen und Erneuerung von älteren Darlehen.

— **Verordnung über die Gewährung von Zuschlägen zu den Vergütungen an Kleinbahnen für Leistungen im Postbeförderungsdienste.** Vom 29. März 1921. Auf Grund des Artikels 10 des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Gesetz, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 — Reichs-Gesetzbl. 318 —) wird von der Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats folgendes verordnet:

§ 1. Der Reichspostminister wird ermächtigt, den Kleinbahnen, die entweder den Verpflichtungen unter 2 a und b des § 42 des preußischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (Preußische Gesetzsamml. S. 225) gegenüber der Postverwaltung unterliegen oder denen gleiche oder ähnliche Verpflichtungen durch die Genehmigungsurkunden auferlegt sind, rückwirkend vom 1. April 1920 ab folgende Zuschläge zu gewähren:

Die Vergütung von 50 Pf. für die Beförderung der Postsendungen durch Vermittlung des Zugpersonals und die als Lauf- und Zeitmiete für Postabteile nach Ziffer III 3 der Vollzugsbestimmungen zum Eisenbahn-Postgesetze vom 9. Februar 1876 (Zentralbl. für das Deutsche Reich S. 87) zu zahlenden festen Sätze von 0,01 ℳ, 1 ℳ, 0,02 ℳ und 2 ℳ sind in dem Verhältnis zu erhöhen, das der Steigerung des vor dem 1. August 1914 gültigen Stückguttarifsatzes im Vergleich zu dem jeweils geltenden Stückguttarifsatze der Kleinbahnen entspricht.

§ 2. Anträge auf Gewährung von Zuschlägen sind von den Kleinbahnen unter Beifügung zahlenmäßiger, von der Aufsichtsbehörde bestätigter Unterlagen für die Steigerung der Stückguttarifsätze an die für sie zuständigen Oberpostdirektionen zu richten.

§ 3. Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Verkündigung in Kraft.

Der Reichspostminister bestimmt den Zeitpunkt des Außerkrafttretens.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** In den ungünstigen Transportverhältnissen auf dem Rhein hat sich in der Woche vom 17. zum 23. April keine Veränderung ergeben. Durch die am 20. April von der Entente eingerichtete Zollkontrolle wurde der glatte Lauf der Güterzüge stark behindert, namentlich in Richtung nach Westen und Süden. Die Stockungen nahmen bald solchen Umfang an, daß für die Übergänge in Richtung des besetzten Gebietes gegen Ende der Woche ausgedehnte Verkehrssperren angeordnet werden mußten, um die Frachtenzufuhr abzuschwächen und die rückwärts gelegenen Bahnhöfe und Strecken arbeitsfähig zu erhalten. Auf der rechten Rheinseite ist die Störung so stark geworden, daß zeitweise nicht einmal Brennstoffe, die sonst bei der Zollkontrolle am schnellsten durchgeführt werden, nach den süddeutschen Bezirken abgefahren werden konnten. Es sind ausgedehnte Maßnahmen getroffen worden, um die für den unbesetzten Süden bestimmten Frachten umzuleiten und so ihrer Bestimmung zuzuführen. Trotz dieser ungünstigen Verhältnisse und der starken Anfüllung des Ruhrbezirkes mit Frachten war die Wagengestellung für Brennstoffe noch verhältnismäßig günstig. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 17. zum 23. April, im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22,281 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch vollzählig gestellt. (Höchstgestellung am 23. April 22 384.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 781 Wagen. Die Lagerbestände haben in jener Woche wiederum um rund 119 518 t abgenommen, sie betrugen am 23. April 525 727 t. Der Brennstoffumschlag an den Kippern in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferte sich auf 24 047 (26 186) t, der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle konnte von 24 366 auf 26 120 t gesteigert werden.

— **Tagung der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer.** Die in Hann.-Münden tagende I. ordentliche Versammlung der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer Bezirk Preußen-Hessen hat nach einer Mitteilung der „B. B.-Ztg." den Beschluß gefaßt, bei der Reichsregierung dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichstage gegen den geplanten Bruch des Spitzenstellungs-Versprechens und gegen die vom Reichsverkehrsministerium entworfene Beamtenräteverordnung zu protestieren. Das sogenannte Spitzenstellungs-Versprechen bezieht sich auf die gelegentlich der Durch-

führung der Besoldungsreform von der Regierung gegebene Zusage, die dienstältesten Beamten der verschiedenen Kategorien in die Besoldungsgruppe VII zu überführen. Die Durchführung dieses Versprechens scheiterte aber an der Haltung des Reichsfinanzministeriums, das sich aus Sparsamkeitsgründen zu dieser Maßnahme nicht entschließen konnte, wenigstens nicht ohne gewisse Vorbehalte. In dem auf der Tagung in Hann.-Münden gefaßten Protestbeschluß wird nun zum Ausdruck gebracht, daß das deutsche Lokomotivpersonal einmütig den Standpunkt des Reichsfinanzministeriums verurteile und auf restloser Erfüllung der von der Regierung gemachten Zusage bestehe. In einer Entschließung wird die grundsätzliche Überführung der dienstältesten Lokomotivführer in die Besoldungsgruppe VII als wohlverdiente und dauernde etatsmäßige Abschlußstellung der eigentlichen Lokomotivführer- und Maschinenmeister-Laufbahn gefordert und für die sich aus der Beibehaltung des vom Reichsfinanzministerium inaugurierten Kurses ergebenden Folgen alle Verantwortung abgelehnt.

Die Tagung beschäftigte sich weiter mit der Beamtenräteverordnung, wie sie bereits in den nächsten Tagen vom Reichsverkehrsministerium veröffentlicht werden soll. Der Entwurf dieser Verordnung wurde als vollkommen unannehmbar für die Eisenbahnbeamtenschaft bezeichnet, da er in den hauptsächlichsten Fragen den Wünschen der Beamten wenig oder gar nicht Rechnung trage. In einer weiteren Entschließung wird gegen den angeblichen Versuch protestiert, der Beamtenschaft eine unannehmbare Beamtenräteverordnung aufzuzwingen.

— **Die Entwicklung der Kraftwagenlinien in Baden.** Die vor dem Kriege bereits eingerichteten staatlichen Kraftwagenlinien in Baden haben inzwischen eine ganz erhebliche Vermehrung erfahren. Das Kraftwagennetz in Baden erreicht heute mit über 600 km etwa ein Drittel der Eisenbahnlänge der vormaligen badischen Staatsbahnen. Weite Gebiete des Hochschwarzwaldes mit den zahlreichen Höhenkurorten bis 1200 km sind durch Anschluß an die Gebirgsbahnen des Schwarzwaldes unmittelbar dem Verkehr erschlossen worden. Wichtige, vielbenützte Linien führen u. a. von der Schwarzwaldbahn ab Station Triberg in durchschnittlicher Höhe von 1000 m nach Schonach, Schönwald und Furtwangen und von dort durch das Simonswäldertal nach Waldkirch, andere von Freiburg durch St. Märgen (900 m ü. M.) und Staufen sowie nach Todtnau und Schönau i. Wiesental. Von Bonndorf (850 m ü. M.) führen zwei Linien durch interessante Gebiete des südlichen Hochschwarzwaldes nach Stühlingen und Tiengen. In den letzten Tagen ist eine weitere wichtige Linie, Hausach-Elzach, eröffnet worden, die unter Überquerung des Schwarzwaldkammes eine direkte Verbindung der Schwarzwaldbahn und der Elztalbahn vermittelt. Die bisherigen regelmäßigen privaten Kraftwagenverbindungen von Titisee über Schluchsee nach St. Blasien und weiter durch das Albtal nach Albbruck werden bis zur Eröffnung der im Bau begriffenen Bahn Titisee-St. Blasien bestehen bleiben. Die Fahrpläne der staatlichen Kraftwagenlinien in Baden sind im amtlichen badischen Kursbuch enthalten, sie werden auch erstmals in der Sommerausgabe des Reichskursbuches erscheinen. Interessante Vogelschaukarten des von den Kraftwagenlinien hauptsächlich befahrenen Gebiets des mittleren und südlichen Schwarzwaldes sind durch den badischen Verkehrsverband Karlsruhe gegen Einsendung oder Überweisung von 2 *M* erhältlich. (Postscheckkonto 4422 Karlsruhe.)

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In der Aprilversammlung hielt Prof. Dr.-Ing. Wentzel aus Aachen einen Vortrag: „Über Tragkonstruktionen der Fahrleitung elektrisch betriebener Vollbahnen.“ Einleitend betonte er die Notwendigkeit für die deutsche Technik, an der Vervollkommnung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen weiter zu arbeiten, unabhängig von der durch unsere wirtschaftliche Notlage gebotenen Einschränkung des Ausbaues für elektrischen Betrieb im Inlande. Als eine der vollkommenen Lösung noch harrende Aufgabe ist besonders die der Zuleitung der elektrischen Kraft anzusehen, weil die Fahrleitung und insbesondere ihre Tragwerke einen erheblichen Aufwand für Bau und Unterhaltung erfordern und die freie Sicht auf die Strecke und ihre Signale beeinträchtigen. Gegenüber den Vorteilen des elektrischen Betriebes, insbesondere den Vorteilen einer wirtschaftlichen Ausnutzung unserer heimatlichen Kohlenvorräte und unserer Wasserkräfte, dürfen aber diese Nachteile der Fahrleitungstragwerke nicht von der Verfolgung des gesteckten Zieles abschrecken, sondern es muß um so mehr Aufgabe des Zusammenarbeitens von Elektrotechniker, Bauingenieur und Eisenbahnbetriebstechniker sein, diese Nachteile auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Der Vortragende gab an Hand zahlreicher Lichtbilder einen Überblick über die Entwicklung dieser Anlagen in den letzten 20 Jahren im Zusammenhang mit der Einführung der Kettenfahrleitung und erörterte die Vor- und Nachteile der verschiedenen bisher ausgeführten Tragewerkarten mit Rücksicht auf leichten und billigen Bau, leichte Änderungsmöglichkeit, Betriebssicherheit und Offenhaltung der freien Sicht. Die Ausbildung der Tragwerke sowohl wie der Maste muß einen leichten Zusammenbau aus vorrätig zu haltenden Normalstücken seitens der Eisenbahnverwaltung selbst, leichtes Auswechseln und Verändern ermöglichen. Als offene Fragen bezeichnete der Vortragende noch die eines wirksamen Rostschutzes besonders auf Bahnen mit gemischtem Betrieb, die Frage der Verwendung von Eisenbetonmasten und die Frage der Bemessung der für die Stärke der Tragwerke sehr wesentlichen Eis- und Windlasten entsprechend den jeweiligen klimatischen Verhältnissen. Die leichte Erkennung der Eisenbahnsignale muß, wo nötig, durch Vergrößerung und Änderung ihres Standpunktes unterstützt werden.

— **Personalnachrichten.** Dem Ministerialdirektor Karl Breusing im Reichsverkehrsministerium ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste mit Ruhegehalt erteilt worden. — Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums (Zweigstelle Preußen-Hessen) sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungs- und Baurat Wendler in Berlin ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurates bei dem Eisenbahn-Zentralamt daselbst beauftragt worden. — Versetzt sind: der Oberregierungsrat Lüdicke, bisher in Essen, zur Eisenbahndirektion nach Berlin, die Regierungsräte Schondorff, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, Dr. jur. Zietschmann, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, Dr. jur. Grafe bisher in Bremen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, und Dr. jur. Herrmann, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Erfurt, die Regierungs- und Bauräte Jochem, bisher in Saarbrücken, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Trier, Dr.-Ing. Velte, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Dorenberg, bisher in Köln-Deutz, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, und Crayen, bisher in Danzig, nach Magdeburg als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Magdeburg-Salbke, der Vorstand eines Maschinenamt Heyne, bisher in Rheine, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Köln-Deutz, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Markert, bisher in Liegnitz, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahnbetriebsamts nach Coburg, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Gantzer, bisher in Magdeburg, nach Meiningen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Henze, bisher in Bochum, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Osnabrück, Möller, bisher in Emden, als Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts nach Kiel, der Eisenbahn-Rechnungsdirektor Hermann Kaatz, bisher in Kattowitz, als Rechnungsdirektor der Eisenbahndirektion nach Köln, die Regierungsassessoren Dr. jur. Jaeger, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Mainz und Pichler, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Erfurt. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Joachim Stutterheim aus Berlin-Schöneberg und Anselm Bock aus Bielefeld, beide unter Einberufung zur Beschäftigung beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. — Dem Geheimen Baurat Rischboth, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, sowie den Regierungs- und Bauräten Schumann, Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, und Althüser, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 2 in Dortmund, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienste mit Ruhegehalt erteilt. — Der Regierungs- und Baurat Seiffert, Mitglied der Eisenbahndirektion in Erfurt, ist gestorben.

Österreich.

— **Tariferhöhung auf der Eisenbahn Wien-Aspang (Schneebergbahn).** Die Aspangbahn hat für ihre Linien und die Strecke der von ihr betriebenen Schneebergbahn, ohne die Festsetzung der neuen Tarifgrundlagen für die Bundesbahnen abzuwarten, mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. eine weitere lineare Erhöhung der Frachtsätze und Gebühren des Tarifes vorgenommen, welche im allgemeinen 100 % beträgt. Ausgenommen von der Erhöhung bleiben die Ausnahmetarife 5, 6, 7 a, 7 b, 8, 9, 10 und 11 für Lebensmittel, sowie die unter fortlaufender Begünstigungsnummer 13 bzw. 10 enthaltenen und

auch von der Tariferhöhung am 15. Februar 1921 nicht berührten Lebensmittel. Hingegen werden die Artikel Holz, Gips, Kalk, Zement und Kohlen von der am 1. Mai d. J. eintretenden Erhöhung der Tarife getroffen werden.

— **Täglicher Verkehr der Tagesschnellzüge Wien-Innsbruck.** Die Tagesschnellzüge der Westbahn (Abfahrt von Wien um 8 Uhr früh, Ankunft in Wien um 9.10 Uhr abends), die bisher an drei Wochentagen zwischen Wien und Innsbruck verkehrten, werden seit 2. Mai auf der ganzen Strecke Wien-Innsbruck täglich, somit auch an Sonntagen, gefahren. Sie werden auch je einen durchlaufenden Wagen aller drei Wagenklassen nach und von Bad Aussee und Bad Gastein sowie einen Speisewagen von Wien bis Innsbruck und umgekehrt mitführen und täglich nachstehende Anschlüsse herstellen: Bad Aussee an 4 Uhr 35 Min. nachm., Bad Gastein an 7 Uhr abends, in der Gegenrichtung Bad Gastein ab 10 Uhr 55 Min. vorm., Bad Aussee ab 12 Uhr 28 Min. nachm.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Am 26. April fand die außerordentliche Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn statt, der die Beschlußfassung über die infolge der Sitzverlegung der Gesellschaft in die Tschecho-Slowakei notwendig gewordenen Statutenänderungen oblag. Generaldirektor Dr. Pospisil brachte den Bericht des Verwaltungsrates zur Verlesung, in dem zunächst auf die Aufforderung des tschecho-slowakischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten verwiesen wird, gemäß dem Gesetze vom 11. Dezember 1919 Sitz und wirtschaftliche Leitung der Gesellschaft in das Gebiet der tschecho-slowakischen Republik zu verlegen. Im Sinne des zwischen der österreichischen und der tschecho-slowakischen Regierung über die rechtliche Behandlung von Produktions- und Transportunternehmungen abgeschlossenen Übereinkommens soll die Sitzverlegung der Gesellschaft bis 30. Juni erfolgen. Damit wird auch eine durchgreifende Änderung in den finanziellen Grundlagen und der Rechnungsführung der Gesellschaft verbunden sein, was für eine gewisse Übergangszeit, also vorläufig, eine Ergänzung und Änderung der Gesellschaftsstatuten notwendig macht. Die Änderungen wurden ohne Debatte einstimmig zum Beschluß erhoben, desgleichen dem Verwaltungsrat einhellig die Ermächtigung erteilt, etwa notwendige weitere Statutenänderungen im eigenen Wirkungskreise vorzunehmen. Gemäß diesen Änderungen wird die Verlosung und Tilgung der bis zum Jahre 1921 unverlosten Aktien bis auf weiteres ausgesetzt und erst nach der endgültigen Regelung der Einlösungsrenten im Sinne des Staatsvertrages von St. Germain auf Beschluß der Generalversammlung nach einem neu aufzustellenden Tilgungsplane wieder aufgenommen werden. Inzwischen werden aus den Betriebsüberschüssen prozentual bestimmte Beträge des im Geschäftsjahre verrechneten Reinerträgnisses der Einlösungsrenten in einen Aktientilgungsfonds hinterlegt und der Rest des Reinerträgnisses der Einlösungsrenten zur Verteilung einer Dividende an die noch nicht getilgten Aktien verwendet werden. Aus dem sonach verbleibenden Betriebsüberschuß ausschließlich des Gewinnvortrages und der für die Gewinnanteile des Verwaltungsrates bestimmten Tangente wird vorbehaltlich einer anderweitigen, von der Generalversammlung beschlossenen Bestimmung die für die noch nicht getilgten Aktien und für die Genußaktien in gleicher Weise bestimmte Vorzugsdividende bestritten werden.

— **Erhöhung des Lagergeldes beim Zolloberamte Wien.** Das Bundesministerium für Finanzen hat mit Rücksicht auf die herrschende Überfüllung der Magazine des Zolloberamtes mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. den Lagerzins in folgender Weise festgesetzt: Für Frachtgüter innerhalb einer dreimonatigen Lagerdauer mit 3 K für 100 kg und jeden Tag, für länger als drei Monate lagernde Frachtgüter mit 15 K für 100 kg und jeden Tag der Lagerung über drei Monate hinaus, für Postsendungen innerhalb einer dreimonatigen Lagerdauer mit 2 K für Paket und Tag, für länger als drei Monate lagernde Postsendungen mit 10 K für Paket und Tag der Lagerung über drei Monate hinaus.

Ungarn.

— **Das Internationale Übereinkommen im Verkehr zwischen Österreich und Ungarn.** Die kürzlich in Budapest geführten Verhandlungen zwischen den Vertretern der beteiligten Regierungen haben zu einem günstigen Ergebnis geführt. Demnach bleiben Frankaturzwang und Nachnahmeverbot im Verkehr zwischen Österreich und Ungarn aufgehoben und dürfen Sendungen derzeit in beiden Verkehrsrichtungen frankiert oder in Überweisung aufgeliefert werden. Nur Interessedeklarationen werden nicht zugelassen; auch das Recht des Versenders auf nachträgliche Verfügungen soll eingeschränkt sein. Zwar ist das internationale Übereinkommen zwischen den beiden Nachbarstaaten endgültig noch nicht geregelt, immerhin ist aber ein wesentlicher Schritt in der Abwicklung des gegenseitigen Verkehrs gemacht worden. (Vgl. auch Nr. 14, S. 271 d. Ztg.)

— **Außerordentliche Unterstützung der Staatsbahnangestellten.** Nach einer Regierungsverordnung wurde den Eisenbahnangestellten für die Monate April, Mai und Juni d. J. eine Teuerungszulage gewährt, welche dem jährlichen Stammgehalt entsprechend von 1000 K monatlich angefangen bemessen wird. Die Teuerungszulage gleitet dann stufenweise bis 200 K im Monat hinab. Die Zulage der Pensionisten und Witwen beträgt so viel wie die bisherige Teuerungszulage, zumindest aber 200 K im Monat.

— **Beitritt Ungarns zum Régime provisoire der Südbahn.** In Wien wurden bekanntlich über die Regelung der finanziellen Lage der Südbahn Verhandlungen gepflogen, wobei der Vorschlag einer einstweiligen Verwaltung der Südbahn auf Kosten der beteiligten Staaten angenommen wurde. Die ungarische Regierung ist nun die erste, die ihren Beitritt zum Régime provisoire erklärt hat.

— **Freigabe der Einfuhr von Nutzholz nach Ungarn.** Zur Einfuhr von Tannenrundholz und Werkhölzern ist künftig eine Bewilligung nicht erforderlich. Ferner wurde verfügt, daß 30 % des zu Handelszwecken eingeführten Werkholzes der Reichskommissar für Wald- und Holzangelegenheiten zu Zwecken des allgemeinen Bedarfs in Beschlag nehmen oder im Interesse der Sicherstellung der allgemeinen Versorgung nach dem sich ergebenden Bedarf instradieren darf.

— **Regelung des Ausfuhrveredelungsverkehrs.** Nach einer Verordnung des Finanzministers kann die zollfreie oder zollbegünstigte Wiedereinfuhr von Veredlungsarbeiten gestattet werden, wenn die Veredlung im Zollgebiete überhaupt nicht oder in nicht entsprechendem Ausmaße oder nicht in der erforderlichen Güte möglich ist, oder es sich um einen Versuch zwecks Ausprobierens eines neuen Verfahrens oder von Mustern handelt. Vom Veredlungsverkehr sind die im Zollgebiete durch Verzollung einheimisch gewordenen Waren ausgeschlossen.

— **Die Durchführung des ungarisch-polnischen Handelsvertrages.** Nachdem das zwischen Ungarn und Polen geschlossene Handelsübereinkommen nunmehr auch von der polnischen Regierung ratifiziert wurde, wird mit dem Warenaustausch zwischen den beiden Ländern in nächster Zeit begonnen werden. Das Ungarische Warenverkehrsbüro des Königlich ungarischen Handelsministeriums hat aus diesem Anlaß zur Überwachung der ungehemmten Abwicklung des Verkehrs und zur Wahrung der Interessen der ungarischen Wirtschaftskreise eine Abordnung nach Warschau gesandt.

— **Die Ausfuhrpolitik und die Wirtschaftskrise.** Der ungarische Außenhandelsverband veranstaltete über zeitgemäße Wirtschaftsfragen eine Sitzung, in der der Vorsitzende Baron Josef Szterényi darauf hinwies, daß sich die ungarischen leitenden Wirtschaftsfachmänner noch nicht mit der wichtigen Frage beschäftigt haben, wie die Folgen der Wirtschaftskrise gemildert werden könnten. Seines Erachtens würde — statt die gebundene Wirtschaft abzubauen — diese Gebundenheit in der ungarischen Ausfuhrpolitik aufrechterhalten. Wäre die Ausfuhr der wichtigsten Ausfuhrwaren ermöglicht worden, so hätte man keinerlei künstliche Mittel zur Besserung der ungarischen Valuta in Anspruch nehmen müssen. Die Mitglieder nahmen sodann den Vorschlag an, an die Regierung das Ersuchen zu stellen, sie möge die Freigabe der Ausfuhrwaren — mit Ausnahme der erstrangigen Artikel der öffentlichen Verpflegung — ermöglichen, die Ausfuhrgebühren an die Verhältnisse des Weltmarktes anpassen, die Zensur von Geschäftstelegrammen aufheben und Handelsverträge mit dem Auslande dringlich abschließen.

— **Der Schriftwechsel in ungarischer Sprache der Eisenbahnstationen in Siebenbürgen.** Die Eisenbahn-Generaldirektion in Bukarest hat an die Klausenburger Betriebsleitung eine Verordnung erlassen, nach der diese veranlassen solle, daß in Zukunft der an die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen zu richtende Schriftwechsel ausschließlich in rumänischer Sprache erfolgt.

— **Vortrag über die Energiewirtschaft.** Einen sehr interessanten Vortrag hielt kürzlich Universitätsprofessor Dr. Moritz Hoór-Tempis über die Energiewirtschaft Ungarns. Er verwies zunächst an Hand statistischer Ausweise auf die

Kohlenwirtschaft Ungarns und im allgemeinen des Auslandes. Hiernach tritt die traurige Tatsache an den Tag, daß die in ungarischen Kohlenbergwerken geförderte Kohle selbst die Hausbeheizung nicht decken könnte. Wenn die ausländische Kohlenzufuhr vollkommen unterbliebe, müßten sämtliche Gewerkschaften, Fabrikanlagen und Mühlen ihren Betrieb einstellen. Industrie und Handel verfielen in mittelalterliche Zustände. Die Entente pflegt zwar zeitweise den „wohlwollenden" Rat zu erteilen, daß Ungarn sich ausschließlich auf die Pflege der Landwirtschaft einrichten, d. i. bloß Agrarstaat verbleiben solle. Nun sind wir aber — so führte der Vortragende aus — nicht gewillt, diesem Rate Folge zu leisten, da die Entwicklung unserer Industrie nach wie vor einen Grundpfeiler des Wiederaufbaues unseres Wirtschaftslebens bildet. Auch bei uns muß sich — ähnlich wie bei den übrigen Kulturstaaten — die Erkenntnis Bahn brechen, daß die Kohle durch den durch Wasserkräfte erzeugten elektrischen Strom zum Teil ersetzt werden muß. Nur durch Elektrizitätserzeugung ist es möglich, uns unabhängig von der Auslandskohle zu machen und Gas oder Erdöl sowohl bei der Beleuchtung wie auch beim Antrieb der Maschinen zu ersetzen. Nach Angaben des Vortragenden beträgt der Kraftbedarf durchschnittlich 2330 Millionen Kilowattstunden; demgegenüber könnte Ungarn durch Verwertung sämtlicher ihm verbliebenen Kräfte bloß 280 Millionen Kilowattstunden aufbringen, d. h. kaum den zwölften Teil des Bedarfes, während das alte Groß-Ungarn die Gesamtkraft von 12 720 Millionen Kilowattstunden zu erzeugen imstande wäre. Der Vortragende ging sodann ausführlich auf seine Vorschläge ein, die bei dem Ausbau des stufenweise auf elektrischen Strom einzurichtenden Eisenbahnnetzes nach einheitlichen Gesichtspunkten berücksichtigt werden sollten. Schließlich kam er auf die Art des anzuwendenden Stromes zu sprechen, setzte die Vorteile der Hochdruckanlagen gegenüber den Niederdruckanlagen auseinander, und berichtete über die veranschlagten Kosten für die Nutzbarmachung der ungarischen Donauwasserkräfte. Da aber der Ausbau der brachliegenden Wasserkräfte mehrere Jahre in Anspruch nähme und gegenwärtig mit fast unerschwinglichen Kosten verbunden wäre, müßte unverzüglich alles darangesetzt werden, daß zumindestens eine entsprechende Menge Kohle aus den Ungarn entrissenen Gebieten zur Verfügung stehe, zumal da in den Nachfolgestaaten, insbesondere in Rumänien, ein ansehnlicher Kohlenüberschuß vorhanden sei, der dort nicht verbraucht werde.

B. W.

Südslawisches Gebiet.

— **Die Betriebsmittelnot der Eisenbahnen.** Die Verkehrsverhältnisse im südslawischen Gebiet liegen vollständig darnieder (vgl. Nr. 17, S. 330 d. Ztg.). Dieser Notstand beruht, wie die „D. Allg. Ztg." aus zuverlässiger Belgrader Quelle erfährt, vor allem auf dem außerordentlich schlechten Reparaturzustand der Lokomotiven und Wagen. Mit dem nach dem Waffenstillstand im Lande verbliebenen Fahrpark müßte nach der Ansicht von Fachleuten der gegenwärtige Verkehr zur Not bewältigt werden können. Eine im Herbst v. J. veröffentlichte Statistik über das rollende Material Südslawiens bei Kriegsende enthält folgende Zahlen: 1. Vollspurbahnen: a) Gesamtbestand 1274 Lokomotiven, 2506 Personenwagen, 29983 Güterwagen; b) davon brauchbar: 580 Lokomotiven, 1454 Personenwagen, 20 614 Güterwagen. 2. Kleinbahnen: Gesamtbestand 329 Lokomotiven, 610 Personenwagen, 24 614 Güterwagen. Das Kleinbahnmaterial ist größtenteils unbrauchbar. Seit Oktober 1918 ist dieses Material weiter abgenutzt worden, ohne daß es im Lande hätte ausgebessert werden können. Eine kürzlich vorgenommene Nachprüfung hat ergeben, daß etwa 70 % des gesamten Fahrparkes unbrauchbar sind. Beschädigte Lokomotiven und Wagen stehen auf den Strecken und Bahnhöfen herum.

Das südslawische Verkehrsministerium kann diesen Mißständen zurzeit wegen der ungünstigen Finanzlage des Staates nur in ungenügender Weise entgegenwirken. Von Neubestellungen mußte man absehen, zumal die Arbeiten am Unterbau der Strecken, vor allem die Auswechslung der morschen Schwellen, große Mittel erfordern. Die Vornahme von Ausbesserungen im Lande selbst war fast unmöglich, denn es bestand außer den verhältnismäßig kleinen Anlagen der Südbahn in Agram und der Staatsbahnen in Nisch bis vor kurzem keine einzige Reparaturwerkstatt. Ausbesserungen mußten daher im Auslande vorgenommen werden. Die Nachbarstaaten Ungarn, Österreich und auch die Tschechoslowakei waren jedoch zur Vornahme der Ausbesserungen nur im Rahmen eines Kompensationsvertrages bereit, da sie selber ebenfalls an Betriebsschwierigkeiten litten. Größere Verträge kamen schließlich mit Ungarn und der Tschechoslowakei zustande. In Ungarn wurden etwa 100 Lokomotiven und rund 2000 Wagen in zufriedenstellender Weise instandgesetzt. Die Arbeiten gingen aber, da Südslawien Schwierigkeiten in der Beschaffung der Kohle hatte, nur langsam vorwärts. Ungünstiger war das Ergebnis in der Tschechoslowakei; von den gesandten Lokomotiven ist bisher noch keine einzige ausgebessert zurückgekehrt. Einige Maschinen wurden schließlich noch in Wien instandgesetzt und mit der österreichischen Regierung kam, gegen Zusicherung einer gewissen Menge Getreide, ein Mietsvertrag über eine Anzahl Lokomotiven und Wagen zustande. Außerdem wurde eine Reihe von Reparaturwerkstätten in Österreich käuflich erworben. Um die Abhängigkeit vom Ausland zu verringern, wurde weiter vor einigen Monaten unter Beteiligung von ungarischen und Agramer Kapitalisten mit einem Kapital von 12½ Millionen Dinar die Errichtung einer Lokomotivfabrik in Brod an der Save beschlossen.

Uebrige europäische Länder.

— **Eisenbahnverbindung zwischen der Bergens- und Dovre-Bahn in Norwegen.** Nach dem Beschlusse der Erbauung der Bergensbahn war es lange Zeit still mit Eisenbahnplänen im westlichen Norwegen, und man schien sich mit den Bahnen zu begnügen, die in der Folge als Seitenlinien zur Bergensbahn in den Vordergrund traten, nämlich Myrdal-Fretheim und Voss-Eide. Im weiteren tauchte jedoch eine Unzahl von Plänen für Ortsbahnen und zusammenhängende Verbindungslinien auf, teils zur engeren Zusammenknüpfung der Bezirke, teils im Sinne einer gegenseitigen Verbindung der beiden Hauptadern, der Bergens- und Dovrebahn. Die Frage einer solchen Verbindungslinie tauchte zuerst in Bergen auf und gab zur Bildung eines gemeindlichen Eisenbahnausschusses Anlaß, dessen Aufgabe es ist, für eine Querverbindung zwischen der Bergens- und Dovrebahn einzutreten, damit Bergen baldmöglichst, am liebsten gleichzeitig mit der Fertigstellung der Nordlandsbahn bis Mosjoe, eine unmittelbare Eisenbahnverbindung mit Trondhjem und dem nördlichen Norwegen bekommt, so daß man nicht mehr den Umweg über Kristiania einschlagen muß. Im weiteren soll sich der Ausschuß auch mit anderen Eisenbahnplänen, welche für Bergen von Bedeutung sind, befassen. Der Anspruch Bergens, der zweitgrößten Stadt Norwegens, auf eine Verbindung mit Trondhjem und Nordnorwegen scheint um so mehr berechtigt, als Bergen mit letzterem Teile des Landes viele Jahrhunderte hindurch durch starke Handelsverbindungen verknüpft war und noch heute außerordentlich starke Interessen hier im Norden hat. Bisher hatte Bergen in der Bergensbahn seine einzige Verbindung landeinwärts, einer Bahn, die in nationaler Hinsicht ebenso wichtig wie von besonderer Bedeutung für Bergen ist. Ursprünglich hatte man sich für eine solche Querverbindung nach Trondhjem auf eine Linie östlich Jotunheim von Torpe an der Bergensbahn durch West- und Ost-Slidere nach Vinstra oder Kvam an der Gudbrandsdalbahn oder noch weiter nördlich nach Otta festgelegt. Indessen haben sich weiterhin Stimmen dafür erhoben, daß die Verbindung durch die Vestenfjeldbezirke gelegt werden sollte, so daß sie außer als Verbindungsbahn zwischen Bergen und Trondhjem zugleich zur Verknüpfung und Erschließung der Bezirke nördlich von Bergen dienen könnte. Über letztere Linienführung scheint im übrigen in den beteiligten Landstrichen Uneinigkeit zu bestehen, ob sie von der Station Dale an der Bergensbahn über Traedal am Sognefjord und weiter von Vadeim über Foerde und Joelster zum Nordfjord und von da über Stryn und die Ottadalführung nach Gudbrandsdal zur Station Otta führen soll, oder ob sie östlicher gehen soll von Voss nach Vik in Sogn, weiter vom Sogndal entweder das Jostedal oder Moekrisdal aufwärts über die Höhen nach dem Ottadal, um gleichfalls in der Station Otta anzuschließen. Von den sonach gegebenen drei Wahllinien müssen sich die beiden westlichen einer Eisenbahnfähre über den Sognefjord bedienen, während die Linie über Valdres eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung darstellt. Die beiden ersteren erfordern auch eine lange neue Strecke mit bedeutendem Kapitalaufwand, während die östliche Wahllinie in großer Ausdehnung sich der bestehenden Bergensbahn bedient, wobei man nur ein verhältnismäßig kurzes und billiges Linienstück zu bauen braucht, das außerdem die drei großen Talführungen Hallingdal, Valdres und Gudbrandsdal zusammenknüpft. Bergen würde auf diesem Wege zu einem früheren Zeitpunkte zu einer Eisenbahnverbindung mit Trondhjem und Nordnorwegen gelangen, als bei den westlichen Projekten. Infolge der Fährenunterbrechung und der Steigungsverhältnisse bei den westlichen Projekten dürfte es außerdem zweifelhaft sein, ob die Reisezeit zwischen Trondhjem und Bergen nennenswer

kürzer werden wird als bei einer künftigen Bahn über Roa-Gjoevik-Lillehammer. Damit würde die Bedeutung dieser beiden Wahllinien als einer nötigen schnellen Eisenbahnverbindung zwischen Bergen und Nordnorwegen gering sein. Andererseits ist es einleuchtend, daß die westlichen Projekte, da sie die Vestenfjeldbezirke zusammenknüpfen und sie mit der Bergensbahn in Verbindung bringen, große Bedeutung besitzen, und daß daher vor allem diese beiden Wahllinien das Interesse der Bezirke auf sich vereinigen.

So ungünstig, wie die letzteren mit Verkehrsverbindungen gestellt sind, haben sie billigen Anspruch darauf, in nicht zu ferner Zeit mit Eisenbahnen versorgt zu werden, und von maßgebender Seite in Sogn und Fjordane ist hervorgehoben worden, daß eine Linie vom Sognefjord durch den Soendfjord und Joelster in erster Linie für die Bezirke von Bedeutung ist. Der Bau dieser Linie wäre als Glied einer künftigen Vestenfjeldstammbahn gedacht, nordwärts gegebenenfalls nach Romsdtl, Nordmoere usw. Die wichtigste Aufgabe für den gemeindlichen Eisenbahnausschuß in Bergen ist es nun, auf Grund von angestellten Untersuchungen eine unparteiische Vergleichung der verschiedenen Linien nach Baulänge, Bauzeit, Anlagekosten, Reisezeit, Betriebsausgaben und -einnahmen sowohl für Dampf- wie elektrischen Betrieb anzustellen. Erst danach wird man entscheiden können, welchen Standpunkt Bergen zu den Arbeiten einzunehmen hat. Für welche Wahl man sich aber auch entscheiden wird, immer wird Anlaß gegeben sein, auf die in der Nähe zu gewinnende elektrische Betriebskraft zurückzugreifen, wobei die nötige Energie verhältnismäßig billig zu erhalten wäre. Wird die östliche Wahllinie als Verbindung gewählt, so würde der elektrische Betrieb dieser Bahn vielleicht auch die Elektrisierung der Bergensbahn beschleunigen, sofern diese nicht vielleicht schon früher bewerkstelligt wird, denn der elektrische Betrieb eines größeren Netzes stellt sich billiger als der einer einzelnen Linie. So wie Westnorwegen mit Verkehrslinien sowohl nach innen als nach außen gestellt ist, ist die günstigste Lösung der Eisenbahnfrage von außerordentlicher Bedeutung, und sie begegnet naheliegenderweise in den betreffenden Landstrichen der allergrößten Anteilnahme. (Vgl. auch Nr. 71, S. 749, Jahrg. 1919 d. Ztg.) Im Februar hat in Bergen eine große Versammlung zur Besprechung dieser Eisenbahnpläne stattgefunden. Dr. S.

— **Schwedische elektrische Maschinen.** Vor längerer Zeit hat die schwedische Eisenbahndirektion einem Ausschuß, dem von deutscher Seite Professor W. Reichel-Berlin angehörte, die Ausarbeitung eines Gutachtens über die vorgeschlagenen Lokomotivarten für die Eisenbahnlinie Stockholm-Gothenburg übertragen. Vier verschiedene Lokomotivarten waren vorgeschlagen; eine Verschiebelokomotive mit 16 t Höchstzugkraft und 30 km/St. Höchstgeschwindigkeit, eine Güterzuglokomotive für 900 t Zuggewicht, auch in schwacher Steigung, und 60 km/St. Höchstgeschwindigkeit, eine Personenzuglokomotive für 300 t Zuggewicht in der Steigung und 80 km/St. Geschwindigkeit, und endlich eine Schnellzuglokomotive für 500 t Zuggewicht und 100 km/St. Geschwindigkeit. Der Ausschuß hat sein Gutachten auf alle Verhältnisse bezogen, die in Betracht kommen können, z. B. auf der elektrischen Eisenbahnstrecke Gällivare-Riksgränsen. In Ansehung dessen, daß es wünschenswert ist, die elektrische Ausrüstung für sämtliche Lokomotiven einheitlich zu gestalten, hat sich der Ausschuß für einen Motor von ungefähr 400 Kilowatt bei 830 Umdrehungen erklärt. Die Verschiebelokomotive soll mit einem solchen Motor, die Güter- und Personenzuglokomotive mit einem Doppelmotor und die Schnellzuglokomotive mit 2 Doppelmotoren versehen werden. Schließlich erstattete der Ausschuß einen ausführlichen Bericht über den Bau und die Ausrüstung der verschiedenen Lokomotiven. Dr. S.

— **Die Ertragfähigkeit einer Nordseefähre.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat berechnet, daß sich die Zahl der Personen, die 1920 zwischen Schweden und England reisten, nicht unter 17 000 bewegte. Man hält diese Zahl für hinreichend, die geplanten Nordseefähren ertragfähig zu machen. Niedrig geschätzt rechnet man die ganzen Einnahmen aus dem Personenverkehr für eine Fahrt auf etwa 7000 Kr.; es deckt dies den Kohlenverbrauch, der für die einfache Fährenfahrt auf 6800 Kr. berechnet ist. Dr. S.

— **Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen.** Der Bundesrat hat am 26. April d. J. den Anleiheplan für die Aufnahme einer inländischen Anleihe von 10 Millionen Franken für elektrische Führung der Bundesbahnen genehmigt. Die Anleihe wird zum Nennwert auf 10 Jahre ausgegeben und mit 6 % verzinst werden.

— **Der Eisenbahnerstreik in Italien.** Aus Laibach, 28. April, wird gemeldet: Der kürzlich in Italien proklamierte Eisenbahnergeneralstreik hat sich auch auf die Provinz Venezia Julia ausgedehnt. Gestern ist in Laibach kein einziger Zug aus Italien eingetroffen. Der Simplon-Expreß ist in Triest geblieben; auch der Telegraphen-, Fernsprech- und Postverkehr zwischen Vorarlberg und Laibach ist unterbrochen. Einer Meldung aus Turin, vom 27. April zufolge, hatten die Arbeitergewerkschaften beschlossen, die Arbeit von Mitternacht an wieder aufzunehmen. Die Eisenbahner haben die Arbeit schon um 10 Uhr abends wieder aufgenommen.

— **Von russischen Bahnen.** Da die Sowjetregierung in letzter Zeit Veranlassung hatte, nicht mehr in alle Vorgänge, die sich innerhalb Rußlands abspielten, Einblick zu geben, so sind die Nachrichten naheliegenderweise etwas spärlicher geworden. Aus Anlaß der Unruhen der letzten Zeit in verschiedenen Teilen der Sowjetrepublik und der daraus entstandenen Schwierigkeiten für die russischen Behörden, ihre Geschäfte mit dem Auslande abzuwickeln, hat die esthnische Regierung den Aufsehen erweckenden Schritt getan, alle Handelsbeziehungen mit Rußland abzubrechen und das in der esthnischen Bank in Reval niedergelegte Gold zur Sicherheit für noch unbezahlte Warenlieferungen zu beschlagnahmen.

Nach einem Berichte, den das Verkehrskommissariat in Moskau abgegeben hat, wurden in Sowjetrußland bei den Kämpfen der letzten Jahre zwischen den Sowjettruppen und Aufrührern 2700 Brücken, 34 Eisenbahnwerkstätten, 480 Wasserpumpwerke, 10 800 Fernsprech- und 4300 Telegraphenapparate sowie Telephonleitungen in einer Gesamtlänge von 85 000 Werst zerstört. Nach Mitteilung der „Ekonomitscheskaja Schisn" Nr. 31 scheint außer der bekannten Heizmaterialkrisis auch noch eine andere Krisis bevorzustehen, die der Eisenbahnschwellen. Im ganzen benötigen die Eisenbahnen 22 Millionen Schwellen; es sind aber aus alten Beständen nur 4 Millionen vorhanden. Die Sorgen wegen der Schwellen bestehen schon lange; es hat sich aber bisher keine Aussicht ergeben, auch nur die Hälfte der notwendigen Menge zu erhalten. Indessen ist der Zustand der Eisenbahnen derart geworden, daß eine Auswechselung der Schwellen unumgänglich ist. Nach gleicher aus amtlichen Sowjetverlautbarungen schöpfender Quelle soll sich der weitere Betrieb der Eisenbahnen nicht mehr aufrecht erhalten lassen, wenn es nicht gelingt, 3500 Werst Schienen zu bekommen, Wohnungen für die Arbeiter zu bauen und die durch den Bürgerkrieg zerstörten Brücken und Lokomotivschuppen wieder herzustellen.

Die Heizmaterialkrisis hat in der Sowjetpresse natürlich viel Staub aufgewirbelt und viel schmutzige Wäsche zutage gebracht. Vor allem wird zur Erklärung darauf hingewiesen, daß Diebstähle in ungeheurem Maßstabe stattgefunden hätten. Nach einem Aufsatz in Nr. 44 der „Ekonomitscheskaja Schisn" ist die Abnahme der Donezkohle durch Erschöpfung der Vorräte, Zunahme des Verbrauches und Diebstahl von Heizmaterial während der Winterzeit zu erklären. Es wird aber auch behauptet, daß der bestehende Bureaukratismus mit allen seinen Nebenerscheinungen schuld sei. In einem zweiten Aufsatze der gleichen Zeitungsnummer heißt es: Gerade jetzt, wo Heizstoffmangel besteht, findet außer Beraubungen noch ein ungeheurer Überverbrauch statt. Das Volkskommissariat der Verkehrsanstalten hat dafür eine besondere Bezeichnung „Überbrand" erfunden. An gleicher Stelle werden auch verschiedene Tatsachen der chaotischen Wirtschaft der Eisenbahnen mitgeteilt. Auf den Kiew-Woroneschbahnen wurde Kohle, die für Kriegslazarette bestimmt war, weggenommen und unter das Eisenbahnpersonal verteilt. Die Südostbahnen packen fremde Kohle, wo sie sie erwischen, ohne Rücksicht auf deren Bestimmung. Wie wenig die Verwaltungen noch auf ihre Verantwortung halten, beweist, daß die Südostbahn für November 1920 eine Berechnung des Kohlenverbrauchs vorlegte, bei dem der Abgang den Zugang um 394 000 Pud übertraf. Von einer Seite wird behauptet, daß die Kohlenkrisis der Verkehrsanstalten auf ungeeignete Maßnahmen der Kohlenverteilung, wobei man die Hüttenleistungen des Südens um jeden Preis erhöhen wollte (Ek. Sch. Nr. 45), zurückzuführen sei; nach anderen liegt es am Mangel von Arbeitskräften in den Kohlengruben, an mangelhafter Versorgung der Arbeiter mit Nahrungsmitteln und Kleidung und nicht zuletzt an ungenügender Wagengestellung.

Nicht besser als beim Eisenbahntransport scheint es bei den Wassertransporteinrichtungen zu stehen. Der „Sowjet der Arbeit und der Verteidigung" gibt bekannt, daß, wenn nicht ganz entschiedene Maßnahmen ergriffen werden, die Flotte in der kommenden Schiffahrtszeit die auf sie gerichteten Erwartungen nicht erfüllen werde. Viele zuständige Sowjetorgane lassen es an der nötigen Mitwirkung fehlen und zeigen sich am Wassertransport völlig uninteressiert.

Über den Bestand, Zustand und die Verwendung des Lokomotivparkes für die Zeit vom 1. November bis 1. Dezember 1920 werden folgende Angaben gemacht: Ganzer Bestand 17 810, in Ausbesserung 3346, in Erwartung der Ausbesserung 4702. Im ganzen waren 10 198 oder 57,3 % nicht lauffähig. Das

gleiche Mittel für Oktober war 55,9 %. Es sind 7346 lauffähige Maschinen vorhanden, hiervon für Personen- und gemischte Züge 965, für Güterzüge, Militär- und Sanitätszüge 3779, für Lebensmittel- und Arbeiterzüge 540, für Rangieren und Übergabe 1664 und 113 Schublokomotiven. Im ganzen sind 5687 Maschinen vorhanden, die nach Art und Reihe in Güterzügen laufen können. Außer den 10 198 nicht lauffähigen Maschinen sind noch 266 vorhanden, die für Abschreibung bestimmt sind.

Über die Rolle, welche die russischen Eisenbahner während der letzten bewegten Zeit spielten, erfährt Morning Post auf Grund unmittelbarer Moskauer Beziehungen: Ende Februar sollte die 2. Baschkirendivision schleunigst nach Petrograd gebracht werden. Die Vertreter der Eisenbahner der Nikolai- und Nordbahn versammelten sich im Jarosslawler Bahnhof in Moskau und faßten nach hitzigen Erörterungen den Beschluß, in Nachahmung der Haltung der Eisenbahner im Oktober 1917 eine abwartende Haltung einzunehmen, im Falle bewaffneten Einschreitens aber die Züge am Abfahren zu hindern und nötigenfalls an den Lokomotiven Sabotage zu treiben. Anwesende Kommunisten machten sofort Anzeige und noch vor Beendigung der Versammlung war der Bahnhof durch kommunistische Truppen umzingelt und alle Versammlungsteilnehmer wurden abgeführt. Durch eine Umlaufdepesche des Höchstkommandierenden wurde allen Stationen der Nordbahn angesagt, daß binnen 36 Stunden die Baschkirendivision in Petrograd sein müsse, widrigenfalls die Abgeordneten der Eisenbahner erschossen würden. Am 27. Februar war die Division wirklich am Platz. Als Antwort hierauf traten die Eisenbahner in Moskau in Streik und trotz strenger Gegenmaßnahmen — es sollen 40 Streikende von den Bolschewisten erschossen worden sein — dauerte der Streik weiter und führte zur vollen Verwirrung des Versorgungswesens.

Dr. S.

Fremde Erdteile.

— Zweiglinien der Bagdadbahn. Hierüber entnehmen wir der „D. Allg. Ztg." folgendes: In London wurden zwischen den türkischen Nationalisten einerseits und der italienischen und französischen Regierung andererseits Verträge geschlossen, die eine wirtschaftliche Aufteilung des südlichen Kleinasiens auf die beiden Staaten bedeuten. Über die Pläne der Italiener meldet die „Times": Die italienische wirtschaftliche Interessenzone soll Bahnverbindung mit Adalia erhalten, und zwar so, daß Adalia Anschluß an die Bagdadbahn bei Konia oder Afion-Karahissar bekommt. Auf diese Weise wird Adalia und nicht mehr Konstantinopel der Ausfuhrhafen sein. Höchstens wird die Opiumausfuhr weiterhin über Konstantinopel gehen.

Auch die Franzosen haben große Bahnbaupläne. Sie wollen Mersina zum Ausfuhrhafen ausbauen und ihm zu diesem Zweck Anschluß an die Bagdadbahn geben. Dieser Hafen wird zweifellos zu einer gewissen Bedeutung gelangen, da die Franzosen außer den Kupferbergwerken von Arghana (die reichsten der Welt) die gesamte wirtschaftliche Ausbeutung Ciliciens sich haben überweisen lassen. Auf diese Weise wird Konstantinopel als Ausfuhrhafen das wichtigste Hinterland genommen. Es wird nur die Provinzen am Schwarzen Meer und das Land zwischen Erzerum und Eski Schehir behalten, ein Gebiet mit im ganzen nicht viel mehr als 5 Millionen Einwohnern, das zudem unter dem Kriege entsetzlich gelitten hat. Ob dieses dürftige Hinterland Konstantinopel, das allein 3 Millionen Einwohner zählt, wirtschaftlich erhalten kann, scheint mehr als zweifelhaft.

— Verkehrspläne in Burma. Die Erschließung von Burma für den Verkehr, namentlich durch Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen diesem Lande und Siam und Indien scheint eine Aufgabe zu sein, deren sich die englische Regierung mit besonderem Nachdrucke annimmt. Burma besitzt eine Anzahl schiffbarer Flüsse, sein Straßennetz war aber bis vor wenigen Jahren sehr unbedeutend, und erst im Kriege, als die Gewinnung von Wolfram in Burma und die Ausfuhr dieses Metalls erhöhte Bedeutung gewann, sind Straßen in größerem Umfange angelegt worden (s. a. „Weltwirtschaft". XI. Jahrgang, Nr. 2 v. Februar 1921, S. 20 ff.). An Eisenbahnbauten ist neben einer Kleinbahn zwischen dem Bezirk Tavoy und Moulmein, von der ungefähr 120 km zwischen Moulmein und Ye (Yai) etwa Ende nächsten Jahres in Betrieb genommen werden sollen, eine Verbindung mit den Eisenbahnen Indiens, also nach Westen, geplant. Die Aufgabe kann auf zwei Wegen gelöst werden, und für beide liegen Vorarbeiten vor. Ein Besuch des Bruders des Königs von Siam in Burma hat Anlaß gegeben, die Eisenbahnverbindung nach Siam, also nach Osten, in Erwägung zu ziehen. Die Eisenbahn würde den schon erwähnten Bezirk Tavoy mit Siam verbinden. Dieser ist sehr reich an Mineralschätzen, die jetzt auf Packeseln nach Siam ausgeführt werden. Da aber die Dschungelpfade, über die sich dieser Verkehr bewegt, in der Regenzeit häufig monatelang ungangbar sind, verlangt Siam eine bessere Verbindung mit Burma und hat dies durch den Mund des genannten Prinzen gegen den Statthalter in Rangoon aussprechen lassen. Das Verkehrswesen von Siam stand früher stark unter deutschem Einfluß; wie überall, ist dieser aber infolge der traurigen politischen Verhältnisse auch dort stark gesunken, und England bemüht sich nun, den seinigen an Stelle des deutschen zu setzen. In englischen Kreisen sieht man die Verbindung von Burma mit Indien einerseits und Siam andrerseits als ein wichtiges Glied in einer Weltverkehrsstrecke zwischen England und Australien an, die, soweit das überhaupt möglich ist, dem Meere aus dem Wege geht und über Land geführt ist. England-Indien über Land ist immer ein Ziel englischer Verkehrspolitik gewesen, und seine Pläne auf diesem Gebiet sind durch den Übergang der Bagdadbahn in englischen Besitz sehr gefördert worden. Jetzt gehen die englischen Verkehrspläne noch über Indien hinaus, und man spricht von einer Verbindung nach Australien über Indien, Tavoy, Mergui, Victoria Point und Siam.

— Die Eisenbahnen von Tripolis. Tripolis, ein Landgebiet von rund 500 000 qkm mit ungefähr 600 000 Einwohnern, seit 1911 italienischer Besitz, mit der Cyrenaica zusammen Libyen bildend, besitzt heute ein Eisenbahnnetz von nur 224 km Betriebslänge. Es besteht aus folgenden Linien: Tripolis-Zuara (1920 vollendet) 120 km, El Ghiran-Azizia 41 km, Azizia-Henchirel-Abiad 32 km, Tripolis-Ain-Zara und Seitenlinien 22,5 Kilometer, Hafeneisenbahnen in Tripolis 8,5 km. Zusammen 224 km. Dazu in der Cyrenaica: Die Linie Bengasi-Er Regenza 30 km. Libyen im ganzen 254 km.

Die von den Militärbehörden erbauten Bahnen wurden im Mai 1913 von der Zivilverwaltung übernommen und dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Spurweite sämtlicher Strecken ist nach dem Vorbilde der italienischen Kolonie Erithrea (Eisenbahn Massaua-Asmara) und der sizilischen Nebenbahnen die Spur von 0,95 m, so daß man den Oberbau und die Fahrzeuge aus den dortigen Beständen verwerten konnte. Das Wirtschaftsbild der Bahnen ließ für den Anfang natürlich stark zu wünschen übrig: im Rechnungsjahr 1913/14 betrug, wie wir einer Mitteilung des „Wirtschaftsdienstes" (Nr. 12 vom 25. März d. J.) entnehmen, die kilometrische Roheinnahme 6009 Lire, die Betriebsausgabe 9930 Lire und demnach der Betriebsfehlbetrag für das Kilometer bei einer Betriebszahl von 165 %, 3921 Lire, zu Lasten der Kolonialverwaltung. Diese ungünstigen Ergebnisse, die eine Folge der wirtschaftlichen und politischen Wirren waren, haben inzwischen besseren Verhältnissen Platz gemacht, und insbesondere die Abbeförderung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, vor allem des Getreides, hat sich befriedigend entwickelt. Die anfangs 1920 vollendete Bahn Tripolis-Zuara soll nach Westen bis an die tunesische Grenze, etwa 60 km, verlängert werden, und man verspricht sich wesentliche Vorteile von diesem Plan, über den mit der tunesischen Bahnverwaltung verhandelt wird. Das Bahnnetz von Tunis endigt etwa 160 km von der Grenze in Gabès und hat die 1 m-Spur. Man will daher einen Kraftwagendienst zwischen Zuara und Gabès einrichten, der auch die ungenügende Überseeverbindung verbessern würde. — Der Hafen von Tripolis ist von den Italienern einer wesentlichen Verbesserung unterzogen worden, indem der alte tunesische Hafendamm auf 1300 m verlängert wurde. An weiteren öffentlichen Arbeiten sind zu nennen: 1250 km Wegebauten, 1400 km Telegraphenlinien, Fernsprechlinien, Funkenstationen, Trinkwasserversorgungen und Brunnenanlagen.

B.

— Eine amtliche Untersuchung der amerikanischen Eisenbahnwirtschaft. Die ungeheure Steigerung der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes — die Betriebsausgaben der amerikanischen Eisenbahnen waren 1920 um 1,4 Milliarden Dollar höher als im Vorjahre — macht den Amerikanern große Sorge. Der Senator Cummins, der Vorsitzende des Bundesverkehrsamts, der bei der Schaffung des neuen Verkehrsgesetzes an maßgebender Stelle mitgewirkt hat (s. Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 1/2 1921) beabsichtigt daher, dem Senat, der demnächst eine Sondertagung abhalten soll, einen Antrag auf eine gründliche Untersuchung der wirtschaftlichen Verhältnisse der amerikanischen Eisenbahnen durch das Bundesverkehrsamt oder durch einen besonderen Ausschuß unter dessen Leitung vorzulegen. Dabei soll namentlich die Entwickelung der Betriebskosten seit der Rücküberweisung der Eisenbahnen in den Gesellschaftsbetrieb erörtert und der Grund für deren Steigerung ermittelt werden. Der Zweck

des neuen Verkehrsgesetzes war, den Eisenbahngesellschaften ein angemessenes Einkommen zu gewährleisten, und dieses Ziel kann, das ist die weitverbreitete Überzeugung, nicht dadurch erreicht werden, daß die Frachtsätze und Fahrpreise sowie die sonstigen Gebühren der Eisenbahnen immer weiter erhöht werden. Es muß vielmehr — und das erstrebt der Plan von Cummins — dafür gesorgt werden, daß die Betriebsausgaben herabgedrückt werden. Ehe man aber auf diesem Gebiete durchgreifende Maßnahmen trifft, hält man es für nötig, die Lage durch eine eingehende Untersuchung aller einschlägigen Fragen gründlich zu klären. Aus der Mitteilung über die Pläne von Cummins geht hervor, daß die amerikanischen Eisenbahnen sich in einer unhaltbaren Lage befinden, was übrigens auch aus den sonstigen spärlichen Nachrichten, die auf diesem Gebiet aus Amerika zu uns dringen, ersichtlich ist. Es sind also für die nächste Zukunft entweder schwere Störungen des amerikanischen Verkehrslebens und damit des gesamten Handels und Wandels seines riesigen Wirtschaftskörpers oder einschneidende Änderungen bei den Eisenbahnen zu erwarten.

Präsident Harding hat übrigens den bisherigen Syndikus der Chicago- und Nordwest-Eisenbahn, J. C. Davis, der bisher auch der Rechtsberater der Eisenbahnverwaltung war, als Nachfolger von J. B. Payne zum Generaldirektor der Eisenbahnen ernannt. Wozu er jetzt, nachdem der Staatsbetrieb in den Vereinigten Staaten aufgehoben ist und die Eisenbahnen den Gesellschaften wieder zum eigenen Betrieb und zur eigenen Bewirtschaftung überwiesen worden sind, noch eines staatlichen Generaldireektors bedarf, ist nicht recht ersichtlich. Da aber der erste Generaldirektor Mc Adoo, der Schwiegersohn des damaligen Präsidenten Wilson war, scheint es, daß dieser Posten dem Präsidenten die Möglichkeit geben soll ihm nahestehende Personen für Dienste, die sie ihm erweisen, zu belohnen.

— **Die Forderungen der amerikanischen Eisenbahnen an den Staat.** Der Kongreß der Vereinigten Staaten hat einen Betrag von 600 000 000 Dollar bewilligt, um den Eisenbahngesellschaften Teilzahlungen auf die Forderungen zu gewähren, die sie von der Zeit des Staatsbetriebes her noch an den Staat haben. In Bankkreisen, die wegen ihrer wirtschaftlichen Beziehungen zu den Eisenbahngesellschaften auf deren Seite stehen, wundert man sich sehr, daß der Antrag, diese Gelder zu bewilligen, im Kongreß auf Widerstand stoßen konnte, denn es handle sich bei der Auszahlung nur um einen Akt ausgleichender Gerechtigkeit. In allen gesetzgebenden Körperschaften sei aber Einstimmigkeit der Ansichten nur selten, besonders richteten sich die Gesetzgeber immer gegen auf Erwerb gerichtete Gesellschaften. Es scheint also auch in den Vereinigten Staaten die Stimmung heftig gegen den „Kapitalismus" eingenommen zu sein. Dabei wird übersehen, daß gerade die Eisenbahnwerte die Anlagepapiere des kleinen Mannes sind und daß die 20 Milliarden Dollar Aktien und Schuldverschreibungen der Eisenbahnen sich auf geradezu Millionen von Besitzern verteilen, also sich mindestens nicht nur in den Händen des Großkapitals befinden, sondern auch der kleine Sparer an ihnen beteiligt ist. Aber der neuzeitliche Sozialismus und Kommunismus wendet sich augenscheinlich auch gegen diese Klasse der „Kapitalisten". Die Aktionäre der Pennsylvania-Eisenbahn erreichen z. B. die Zahl von 134 000, von denen etwa die Hälfte Frauen sind; die Schuldverschreibungen dieser Gesellschaft sind auf ebenso weite Kreise verteilt, und ähnlich steht es bei den anderen Eisenbahngesellschaften. Ebenso wie in England wird deshalb in Amerika die Allgemeinheit, vertreten durch die große Zahl der Aktionäre, als Eigentümer der Eisenbahnen angesehen. Es liegt aber nicht nur im Interesse derjenigen, die aus den Eisenbahnen Einkünfte beziehen, daß der Eisenbahnbetrieb Überschüsse ergibt; notleidende Eisenbahnen schaden dem Wirtschaftsleben insofern, als sie ihre Aufgaben zur Förderung des Handels und Verkehrs nicht zu erfüllen vermögen, und eine der schwerwiegendsten Folgen unwirtschaftlichen Eisenbahnbetriebs, unter denen die den Kapitalismus bekämpfenden Kreise selbst am meisten leiden, ist weitgehende Arbeitslosigkeit. Wenn die Regierung ihren Verpflichtungen gegen die amerikanischen Eisenbahnen nachkommt, werden diese in die Lage versetzt, Betriebsmittel anzukaufen und ihre sonstige Ausrüstung zu ergänzen, sowie Neu-, Um- und Erweiterungsbauten vorzunehmen, also das Wirtschaftsleben des ganzen Landes neu zu befruchten und auch die schwebenden Schulden abzustoßen, die nicht nur lästig sind, sondern auch hohe Ausgaben erfordern. Die amerikanischen Eisenbahnen sind durch den Krieg in eine sehr mißliche Lage geraten, durch wessen Schuld, soll hier nicht erörtert werden. Es scheint aber, daß nunmehr das Mögliche getan wird, um ihnen wieder aufzuhelfen, und sie können daher mit einer gewissen Zuversicht der weiteren Entwicklung der Dinge entgegensehen.

Rechtspflege.

— **Verspätete Anzeige des Frachtverlustes eines während der Beförderung eingetretenen Schadens.** Der § 438 des Handelsgesetzbuches bestimmt, daß alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrag erloschen sind, wenn die Fracht nebst den sonstigen Forderungen bezahlt und das Gut angenommen worden ist. Ausnahmen finden statt, wenn ein Schaden durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist, oder wenn bei geheimen Mängeln die Feststellung des Schadens unverzüglich nach der Entdeckung, spätestens binnen einer Woche nach der Annahme der Ware beantragt wird. Nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit kann sich der Frachtführer auf diese Bestimmung nicht berufen. Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen ist ein Schadensersatzanspruch der Frankfurter Allgemeinen Versicherungsgesellschaft gegen den Eisenbahnfiskus abgewiesen worden. Hierbei handelt es sich um folgendes:

Am 3. Dezember 1917 hatte die Firma A. in Haßfurt vier Pakete mit je zwei Stücken Stoff zur Beförderung nach Berlin als Expreßgut bahnamtlich aufgegeben. Jedes Paket wog 35 Kilogramm. Da die Pakete äußere Mängel nicht erkennen ließen, wurden sie von der Empfängerin, der Firma Herz & Meyer in Berlin gegen Zahlung der Nachnahme anstandslos angenommen. Bei Öffnung der Pakete stellte sich heraus, daß in jedem ein Stück Stoff fehlte. Die Empfängerin trat die ihr aus dem Beförderungsvertrag gegen die Eisenbahn zustehenden Ansprüche an die Frankfurter Allgemeine Versicherungsgesellschaft ab, versäumte jedoch, die Feststellung des Schadens durch amtliche Sachverständige in der gesetzlichen Frist zu beantragen. Die Versicherungsgesellschaft erhob Klage gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus und machte geltend, daß die verlustig gegangenen Stücke entweder vorsätzlich von den Angestellten der Bahn oder durch grobe Fahrlässigkeit derselben entwendet worden seien.

Landgericht und Kammergericht Berlin haben die Klage abgewiesen. Ebenso hat nunmehr das Reichsgericht entschieden und die Revision der Klägerin mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen: „Nach § 438 Absatz 1 HGB. (§ 97 EVO.) sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen, sobald die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut abgenommen worden ist. Von den Ausnahmen, die im Absatz 2 des § 97 erwähnt werden, könnten im vorliegenden Falle nur die unter Nr. 1 und 4 behandelten von Erheblichkeit sein. Nach der Nr. 4 werden wegen solcher Mängel, die bei der Abnahme äußerlich nicht erkennbar waren, Entschädigungsansprüche noch zugelassen, wenn der Berechtigte unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Abnahme entweder schriftlich bei der Eisenbahn eine nach § 82 vorzunehmende Untersuchung oder bei Gericht die Besichtigung des Guts durch Sachverständige beantragt und beweist, daß der Mangel in der Zeit zwischen der Annahme und der Ablieferung entstanden ist. Diese Vorschrift erachtet das Berufungsgericht zugunsten der Empfängerin hier nicht für anwendbar, weil die einwöchige Frist zur Anmeldung des Schadens von der Empfängerin nicht eingehalten worden sei. Diese Begründung ist nicht zu beanstanden. In bezug auf die Klagebegründung von Vorsatz und Fahrlässigkeit führt der höchste Gerichtshof aus, daß die Bahn allerdings für ihre Leute und andere Personen haftet, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient. Jedoch habe die Klägerin für die Beraubung der Pakete während der Beförderung keinen genügenden Beweis erbracht. (Aktenzeichen: I. 285/20. 5. 2. 21.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Jahrbuch der Elektrotechnik.** Übersicht über die wichtigeren Erscheinungen auf dem Gesamtgebiete der Elektrotechnik. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Dr. Karl Strecker. Achter Jahrgang, das Jahr 1919 behandelnd. Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1920. Preis gebunden 42 ℳ.

Das zum zuverlässigen Berater gewordene Streckersche Sammel- und Nachschlagewerk enthält wiederum sehr bemerkenswerte Beiträge anerkannter Mitarbeiter. Fast durchweg sind es dieselben Berichterstatter, die wir aus dem vorigen Bande bereits kennen; so im allgemeinen Teil. Im Abschnitt „Elektromaschinenbau" ist Oberingenieur Dr.-Ing. Leyerer mit Beiträgen über Fragen, die auf diesem Gebiete allgemeines Interesse haben, sowie über Gleichstrommaschinen hinzugetreten. In den Abschnitten über Kraftverteilungsarten und elektrische Leitungen sowie über Kraftwerke und Verteilungsanlagen finden wir als neuen Berichterstatter für einen Teil des Stoff-

gebietes den Oberingenieur Joh. Sessinghaus; von ihm stammt ein Beitrag über ausgeführte Anlagen und Statistik. Auf dem Gebiete der elektrischen Beleuchtung, der elektrischen Fahrzeuge und Kraftbetriebe und der verschiedenen mechanischen Anwendungen der Elektrizität sind in den Stab der Mitarbeiter aufgenommen Oberingenieur W. Schulz, der über elektrische Heiz- und Kochvorrichtungen berichtet, und Ingenieur P. Schünemann, von dem eine kurze Abhandlung über elektromagnetische und elektrostatische Scheidung verfaßt ist.

Für die Teile des Jahrbuchs, die über Elektrochemie und über das elektrische Nachrichten- und Signalwesen Auskunft geben, ist Dr.-Ing. Max Schlötter mit einem Aufsatz über Galvanoplastik und Galvanostegie, und für den letzten, Messungen und wissenschaftliche Untersuchungen behandelnden Abschnitt Dr.-Ing. Georg Keinath mit drei Beiträgen zur elektrischen Meßkunde als neuer Mitarbeiter gewonnen worden.

Nachfolgend ist aus dem reichen Inhalt des Buches nur einiges für den Eisenbahnfachmann Wichtige herausgehoben. Im Abschnitt „Wechselstromerzeuger und Synchronmotoren" ist unter Hinweis auf einen von Fuhrmann allgemein verständlich geschriebenen, im Jahrgang 1918 (S. 353) der „Helios"-Zeitschrift, Leipzig, veröffentlichten Aufsatz daran erinnert, daß die Notwendigkeit der restlosen Ausnutzung aller Kraftquellen das Interesse in steigendem Maße wieder dem Asynchron-Stromerzeuger zugewandt hat. Bei der Behandlung der Einphasen-Kommutatormaschinen ist darauf hingewiesen, daß die Frage der Nutzbremsung der Einphasen-Bahnmotoren nach wie vor Beachtung verdient. Wer sich darüber näher unterrichten will, möge die von Monath in der Zeitschrift „Elektrotechnik und Maschinenbau" (Wien) gegebene Übersicht über die bisherigen Verfahren studieren. Wichtig für den Eisenbahnfachmann sind weiter die Mitteilungen über Drehumformer, Gleichrichter und andere Transformatoren, über Kraftwerke und Verteilungsanlagen. Hervorgehoben seien die unter den heutigen Zeitverhältnissen besonders beachtenswerten Beiträge von Oberingenieur H. Büggeln über Wirtschaftlichkeit in der Elektrizitätsversorgung und von Ingenieur Eichel über Kraftquellen (Windkraft, Wasserkraft, Brennstoffe) und die Einrichtungen der Kraftwerke. Die von Professor W. Kummer und Ingenieur Max Schiemann abgefaßten, unter das Stichwort „Elektrische Fahrzeuge" fallenden Abhandlungen und schließlich die von Regierungs- und Baurat Roudolf und von dem Herausgeber des Jahrbuchs, Ministerialrat Professor Dr. Karl Strecker bearbeiteten Berichte in dem Abschnitt „Eisenbahnsignalwesen, Elektrische Meß- und Registriervorrichtungen" verdienen vom Bahningenieur aufmerksam verfolgt zu werden.

Alles in allem wird derjenige, welcher sich über die Neuerscheinungen des Jahres 1919 auf dem weitverzweigten Gebiete der Elektrotechnik unterrichten will, in dem Jahrbuche alles Erforderliche auf schnellstem Wege finden. Die Stoffgliederung ist straff. Auch im vorliegenden Jahrgang konnte aus naheliegenden Gründen die ausländische Literatur immer noch nicht in dem gewünschten Umfange berücksichtigt werden; immerhin ist der Band bereits auf 223 Seiten angewachsen. Wenn es möglich wäre, das Jahrbuch jeweils nach Jahresabschluß etwas früher als bisher — etwa um die Mitte des folgenden Jahres — erscheinen zu lassen, so würde das Werk noch an Wert gewinnen. Sollte sich der Verkaufspreis in dem eingeschlagenen Tempo von Jahr zu Jahr weiter steigern (der Jahrgang 1919 kostet bereits 42 ℳ gegenüber einem Preise von 26,40 ℳ für den Vorjahrsband), so wird der Abnehmerkreis für das in seiner Art unübertroffene Streckersche Jahrbuch in der großen Masse der festbesoldeten Techniker kaum zunehmen; diese müßten sich den Erwerb des Buches letzten Endes zum Teil versagen. W. M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Nach erfolgter Betriebsregelung auf den Bahnhöfen Plagwitz-Lindenau führt der vorm. preußische Bahnhof die Benennung „Plagwitz-Lindenau", während der vorm. sächsische Bahnhof die Bezeichnung „Plagwitz-Lindenau Industriebf." erhalten hat.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Südbahn-Gesellschaft. Vom 1. Mai 1921 ab sind die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke Bleiburg—Innichen zwischen den Stationen Greifenburg und Kleblach-Lind gelegenen Personenhaltestelle Steinfeld im Drautale auf den Gesamtgüterdienst ausgedehnt worden. (Vergl. auch die Anzeige unter „Amtliche Bekanntmachungen" in dieser Nummer.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 123 vom 20. April 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 2. Mai d. J.);

Nr. IV 72 vom 25. April 1921 an die Vereinsverwaltungen, die im I. Vierteljahr 1921 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 30. April d. J.);

Nr. VI 3 vom 16. April 1921 an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins (abgesandt am 2. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 24. April d. J. verschied nach kurzer Krankheit im beinahe vollendeten 69. Lebensjahre

der Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 in Köln,

Herr Regierungs- und Baurat **Prior.**

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen Mitarbeiter, der sich seinen Amtspflichten mit besonderem Eifer und unermüdlicher Pflichttreue widmete. Sein lauterer vornehmer Charakter und sein liebenswürdiges Wesen sichern ihm bei uns ein treues und ehrenvolles Andenken.

Köln, den 25. April 1921. (478)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 3. Mai 1921 wird die normalspurige Teilstrecke Leese-Stolzenau-Minden als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Schlüsselburg (Weser), Heimsen, Döhren (Weser), Windheim (Weser), Lahde und Frille für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf den Bahnhöfen Schlüsselburg (Weser) und Heimsen die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 190[illegible] und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (506

Hannover, den 25. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Am 3. Mai 1921 wird die normalspurige Teilstrecke Vetze (Hann.)-Plockhorst der Nebenbahn Celle-Braunschweig als Nebenbahn mit dem Bahnhofe 4. Kl. Eltze (Kr. Peine) und dem Bahnhof 3. Kl. Plockhorst für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf dem Bahnhofe 4. Kl. Eltze (Kr. Peine) die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf beiden Bahnhöfen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (505)

Hannover, den 25. April 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Südbahn-Gesellschaft.

Ab 1. April 1921 wurden in der an der Strecke Bleiburg-Innichen zwischen den Stationen Greifenburg und Kleblach-Lind gelegenen Personenhaltestelle Steinfeld im Drautale die Abfertigungsbefugnisse auf den Gesamtgüterdienst mit Ausnahme der Aufgabe und Abgabe von Sendungen lebender Tiere erweitert. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 werden nunmehr diese Befugnisse auch auf die Aufgabe und Abgabe von lebenden Tieren ausgedehnt. Die Fracht wird unter Zugrundelegung der im Kilometerzeiger für die Linien der Südbahn-Gesellschaft ausgewiesenen Entfernungen und der Gebührenberechnungstafeln im Gütertarif, Teil II, der Südbahn-Gesellschaft berechnet.

Im übrigen gelten die allgemeinen reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen. (503)

Wien, am 18. April 1921.
Betriebs-Direktion
der Südbahn-Gesellschaft.

4. Güterverkehr.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 18. d. M. weisen wir darauf hin, daß die Erhöhung der diesseitigen Entfernungszuschläge ab 1. Juni d. J. teilweise auch auf den Güterverkehr mit den Stationen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn übergreift.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.
Die Direktion. (483)

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 ab werden die im Abschnitt III bei Zollhaus b. Worms angegebenen Überfuhrgebührensätze von 10 Pf. erhöht auf 30 Pf. Eingeführt wird eine Mindestgebühr, die für den Wagen 30 *M* beträgt. Ferner werden vom 1. Mai 1921 ab im Verkehr mit der Station Breisach der Kaiserstuhlbahn keine Frachtzuschläge mehr erhoben. Näheres enthält die am 2. Mai 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (488)

Berlin, den 28. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Frachtberechnung für stickstoffhaltige Düngemittel.

Die durch Bekanntmachung vom 31. März 1921 veröffentlichte Vergünstigung für stickstoffhaltige Düngemittel wird mit sofortiger Gültigkeit auf Ammoniak-Kali-Superphosphat ausgedehnt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. April 1921. (510)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Lokalbahn Reutlingen-Eningen (Achalm) zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 2. Mai 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (481)

Berlin, den 27. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. auf Sendungen von den Wasserumschlagstellen Maximiliansau und Speyer Hafen ausgedehnt. (480)

Stuttgart, den 22. April 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b, b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Juni 1921 treten erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (476)

Altona, den 25. April 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b, b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. 6. 1921 treten erhöhte Mindestbeträge der Anstoßfrachten im Güterverkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (485)

Altona, den 26. April 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr. Pfälzisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1921 sind die besonderen Sätze für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen auf den bayerischen Strecken erhöht worden.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen. (477)

München, 23. April 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel sowie für Stickstoff-Düngemehl. Tfv. 2 c.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 tritt der Ausnahmetarif bezüglich der unter Ziffer 1—4 seines Warenverzeichnisses genannten Futtermittel außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabferigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (509)

Berlin, den 26. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge ermäßigt. Näheres enthält die am 2. Mai 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (493)

Berlin, den 26. April 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

I. Es sind auf Seite 9 bei Auers die zwei Sterne **
auf Seite 19 bei Taferl und
auf Seite 20 bei Weiler (Allgäu)
die Raddruckangaben von 6250 kg und die zwei Sterne ** und die dazugehörenden Fußnoten auf den Seiten 9, 19 und 20 zu streichen.

II. Auf Seite 14 ist bei Kleinschloppen zu ergänzen: [OR, St bed, W].

München, 30. April 1921. (502)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern rechtsrh. Netz, Tarifheft 7 B.

Am 1. Mai 1921 wird die Station Obermenzing einbezogen. Die Tarifentfernungen werden gebildet durch Anstoß von 4 km an die Entfernungen für München-Laim. (496)

Dresden, am 29. April 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Gütertarif.

Wechselverkehre deutscher Eisenbahnen, Heft C Ib, Teile II des deutsch-schwedisch-norwegischen und des deutsch-dänischen Gütertarifs.

Die in den obengenannten Tarifen enthaltenen Bestimmungen und Tafeln über die Erhebung von Währungszuschlägen werden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1921 aufgehoben und durch Bestimmungen und Tafeln über die Erhebung von Auslandszuschlägen ersetzt.

Die Zuschläge für den Übergangsverkehr mit Singen (Hohentwiel) und Konstanz werden nicht mehr ersetzt. Die neuen Zuschläge für die Stationen auf schweiz. Gebiet und Waldshut Übergang sind gegenüber den bisherigen Währungszuschlägen teilweise ermässigt. Die Anwendungsbestimmungen für die Auslandszuschläge entsprechen im allgemeinen den Bestimmungen über die Währungszuschläge.

Näheres in unserem und im preußisch-hessischen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (500)

Karlsruhe, den 28. April 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Am 1. Mai 1921 treten zu dem Gütertarif und zu dem Tiertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen die Nachträge 2 in Kraft, die neue Frachtsätze und Nebengebühren in Franken und Centimen enthalten.

Die Nachträge können zum Preise von 0,90 Franken (Gütertarif) und von 0,50 Franken (Tiertarif) durch Vermittlung der Abfertigungen käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen unser Verkehrsbüro. (504)

Saarbrücken, den 26. April 1921.

Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güterverkehr nach Belgrad.

Mit sofortiger Wirksamkeit bis auf weiteres wird im Güterverkehr nach Belgrad den Bestimmungen des Gütertarifes gemäß die Versicherung von Mehrwerten gesellschaftlicherseits übernommen sowie die Überweisung von Frachtgebühren zugelassen.

Nachnahmen sind unzulässig.

Die bei der Ausladung der Sendungen in Belgrad erwachsenden Mehrkosten werden gesondert berechnet. (487)

Regensburg, den 20. April 1921.

Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald-Grimmen.

Zum 1. Juni 1921 erscheint zum Besonderen Tarifheft B für den Binnenverkehr der Greifswald-Grimmener Eisenbahn der Nachtrag I. Durch diesen Nachtrag werden die durch Anwendung der Abrundungsgrundsätze der Reichseisenbahn eintretenden Erhöhungen durchgeführt. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Außerkraftsetzung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsees. (491)

Grimmen, den 25. April 1921.

Die Direktion.

Eisenbahn-Gesellschaft Stralsund-Tribsees.

Zum 1. Juni 1921 erscheint zum Besonderen Tarifheft B für den Binnenverkehr der Stralsund-Tribseer Eisenbahn der Nachtrag I, enthaltend Erhöhungen der Beförderungspreise des Personenverkehrs. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Außerkraftsetzung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Tribsees. (490)

Stralsund, den 25. April 1921.

Der Vorstand.

---

5. Personen- und Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Hessische Bahnlinien.

Am 1. Juni 1. J. erscheint ein neuer Tarif unter Aufhebung des Binnentarifs für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb vom 15. Oktober 1911 nebst Nachträgen (Nr. 188 des Tarifverzeichnisses). Die Abweichungen gegen § 2 (3) und § 6 (5) E.V.O. sind genehmigt worden. (508)

Darmstadt, am 1. Mai 1921.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Badische Eisenbahnlinien: Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Am 1. Juni 1. J. erscheint ein neuer Binnentarif, durch den der „Gemeinsame Binnentarif" für die Linien vom 1. April 1910 nebst Nachträgen außer Kraft tritt.

Die Abweichungen gegen § 2 (3) und § 6 (5) E.V.O. sind genehmigt.

Darmstadt, am 1. Mai 1921. (507)

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. kommt zum Binnentarif der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn der Nachtrag X zur Einführung. Durch diesen Nachtrag treten Änderungen im Personen- und Expreßgutverkehr sowie der Bahnhofs- und Anschlußfrachten in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (484)

Gera, den 28. April 1921.

Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Direktion.

Badisch-Württembergischer Personentarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 erscheint Nachtrag IV zum Heft A und Nachtrag VI zum Heft B. (498)

Karlsruhe, den 28. April 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Bayerischer Personentarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni erscheint Nachtrag III, enthaltend Änderungen von Bestimmungen und Erhöhung der Personenfahrpreise. (499)

Karlsruhe, den 28. April 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif Teil II der ehemal. Preuß.-Hess. Staatsbahnen.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält Preiserhöhungen für Zeitkarten (Monatskarten usw.) und außerdem neue Tarifbestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten, insbesondere von Schülermonatskarten. Die Geschwisterschülerkarten werden am 1. Juni aufgehoben. (482)

Erfurt, den 26. April 1921.

Eisenbahndirektion.

Binnen- u. Wechsel-Personen-, Gepäck-, Güter- u. Tierverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Vom 1. Mai 1921 bis auf weiteres wird der Betrieb auf der Strecke Derenburg-Minsleben eingestellt; die Stationen Minsleben Dorf und Silstedt werden während dieser Zeit für den Gesamtverkehr geschlossen.

Im Verkehr mit unseren übrigen Stationen scheidet vom 1. Mai d. J. ab der Bahnweg Derenburg-Minsleben für Beförderung sowie für die Fahrgeld- und Frachtberechnung aus.

Blankenburg (Harz), 28. April 1921.

Direktion (494)

der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Staatsaufsichtsbehörde erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 ein Nachtrag zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise teilweise erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (492)

Neuhaldensleben, den 28. April 1921.

Die Direktion der Neuhaldensleber Eisenbahn.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. Juni 1921 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II (Nr. 2192 des Tarifverzeichnisses) der Nachtrag 5, mit welchem neben sonstigen Änderungen auch Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. (497)

Berlin, den 30. April 1921.

Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Am 1. Juni 1921 werden die Fahrpreise im Personenverkehr erhöht. Mit dem gleichen Tage tritt eine Änderung des Binnentarifs in Kraft. (495)

Meppen, den 26. April 1921.

Der Betriebs-Direktor.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Wie bereits im März d. J. bekanntgegeben, treten im diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäckverkehr mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. Erhöhungen der Fahrpreise sowie der Frachtsätze für Gepäck und Expreßgut ein. Vom gleichen Tage an werden die Marktfahrkarten und die Familienfahrkarten aufgehoben. Genehmigung gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist erteilt. (501)

Berlin, den 29. April 1921.

Die Direktion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. Juni 1921 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II der Nachtrag IV, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. Näheres durch die beteiligten Dienststellen. (489)

Berlin, den 27. April 1921.

Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein.

Binnen-Personentarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 gelangt unter Aufhebung des bisherigen Tarifs nebst Nachträgen ein neuer Tarif zur Ausgabe, womit Erhöhungen der Beförderungspreise verbunden sind.

Sommerfeld, 26. April 1921. (479)

Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

---

7. Offene Stellen.

Die Stelle eines Kassenrevisors ist möglichst bald zu besetzen. Besoldung usw. nach staatlichen Grundsätzen (Gruppe VIII d. Besoldungsordnung). Meldungen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen an die Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahn. (486)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 19. Berlin, den 12. Mai 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Reichseisenbahnen finanzielle Aussichten.

Vom Regierungs- und Baurat **Dr. Tecklenburg.**

Einen schnellen Überblick über das Wirtschaftsergebnis eines Unternehmens ermöglicht die Formel*)

$$z = \frac{E}{K} \cdot 100 \cdot \left(1 - \frac{A}{E}\right),$$

worin z die Rente in Prozenten, E die Gesamteinnahmen, K das im Unternehmen investierte Anlagekapital, A die Gesamtausgaben bedeuten. Ausschlaggebend für die Rente sind also die beiden Werte $\frac{E}{K} \cdot 100$ und $\frac{A}{E}$, wobei ersterer den Bruttogewinn des Unternehmens, letzterer seine Betriebszahl darstellt. Ein angemessener Bruttogewinn ist die erste Voraussetzung für eine genügende Rentabilität des Unternehmens. Erzielt ein Unternehmen auf die Dauer keinen genügenden Bruttogewinn, so ist es in seiner ganzen Anlage verfehlt, entweder aus dem Grunde, weil das in ihm festgelegte Kapital zu hoch ist, um die durch das Unternehmen zu erschließenden Einnahmequellen einen Ertrag erbringen zu lassen, oder aus dem Grunde, weil bei einem an sich angemessenen Anlagekapital doch die erwarteten Einnahmequellen nicht oder nicht in ausreichendem Maße haben erschlossen werden können.

Die deutschen Eisenbahnen, von denen hier die fünf größten Verwaltungen zum Vergleich herangezogen werden sollen, waren vor dem Kriege in dieser Beziehung auf sehr verschiedene wirtschaftliche Grundlage gestellt. Allen anderen voran stand Preußen-Hessen, das in seinem günstigsten Jahre, im Jahre 1912, einen Bruttogewinn von 20,5 % erreichte; seit dem Jahre 1890, wo es mit 13,6 % arbeitete, hatte es sich in gleichmäßigem, nur durch die Schwankungen der Wirtschaftskonjunktur beeinflußtem Steigen zu diesem Höhepunkte hinaufgeschwungen. Ihm zunächst kam Sachsen, das im Jahre 1890 mit 12,9 % noch nahezu den preußischen Standpunkt innehatte, in der Steigerung aber jenem nicht gleichkam und als Höhepunkt im Jahre 1902 16,8 % erreichte, sodann Bayern, das von 9,8 auf 14,1 stieg, Baden mit einer Steigerung von 9,9 auf 13,0 und Württemberg mit Werten von 7,0 bis zum Höchstwert von 11,2.

*) Tecklenburg: Der Betriebskoeffizient der Eisenbahnen. Es ist nämlich: $\frac{K \cdot z}{100} = E - A$,

$$\text{also: } z = \frac{100}{K} \cdot (E - A) = \frac{E}{K} \cdot 100 \cdot \left(1 - \frac{A}{E}\right).$$

In die Formel ist der Wert $\frac{A}{E}$ die Betriebszahl, als Dezimalbruch, z. B. 0,59, einzustellen, während er im Aufsatz der besseren Übersichtlichkeit wegen in Prozenten angegeben wird.

Versucht man den Gründen für diese Verschiedenheit nachzugehen, so empfiehlt es sich, den Bruttogewinn nicht als das Verhältnis der Gesamteinnahmen zu dem Gesamtanlagekapital, sondern als das der kilometrischen Einnahmen zu den kilometrischen Anlagekosten zu deuten. Die nachstehende Tabelle enthält diese Zahlenangaben für die Jahre 1890 und

	Jahr	K_{km}	E_{km}	$\frac{E}{K} \cdot 100$	$\frac{A}{E}$	$1-\frac{A}{E}$	z
Preußen	1890	257 000	34 985	13,6	60,43	39,57	5,39
	1912	315 000	64 504	20,5	65,60	34,40	7,04
Baden	1890	307 000	30 520	9,9	59,0	41,0	4,07
	1912	510 000	66 423	13,0	69,12	30,88	4,02
Bayern	1890	235 000	23 042	9,8	55,4	44,6	4,39
	1912	278 000	39 239	14,1	67,49	32,51	4,59
Sachsen	1890	280 000	35 793	12,9	60,7	39,3	5,02
	1912	360 000	60 436	16,8	73,30	26,70	4,48
Württemberg	1890	308 000	21 000	7,0	62,1	37,9	2,62
	1912	395 000	44 076	11,2	69,84	30,16	3,37

1912, wobei auch die für die spätere Untersuchung noch erforderlichen Werte $\frac{A}{E}$, $\left(1-\frac{A}{E}\right)$ und die Rente z) mit angegeben sind.

Die Zahlen lassen klar die Gründe der abweichenden Ergebnisse erkennen. In den Ergebnissen Preußens kommen seine großen wirtschaftlichen und geographischen Vorzüge zur Erscheinung: Es hat einen sehr starken Verkehr auf verhältnismäßig billig erbauten Bahnen. Zwar wird es in der Verkehrsstärke noch übertroffen von Baden, das aber für den Ausbau seines Netzes ganz erheblich größere Mittel hat aufwenden müssen. Geringere Anlagekosten als Preußen hat andererseits Bayern, dessen wesentlich geringerer Verkehr diesen Vorteil jedoch wieder aufzehrt. Selbstverständlich sind es nicht allein die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes, die die Höhe des Bruttogewinnes bestimmen; mitbestimmend sind hierbei auch die Zusammensetzung des Bahnnetzes, insbesondere sein Ausbau durch Lokal- und Nebenbahnen, die gesamte, bisher verfolgte Eisenbahnpolitik. Dies macht auch die Ergebnisse von Sachsen erklärlich, das im allgemeinen sonst recht günstige Voraussetzungen aufzuweisen hat. Am ungünstigsten ist Württemberg daran, was ja auch ohne weiteres durch die geographischen und Verkehrsverhältnisse seines Landes begründet ist.

Durch die Verreichlichung der preußischen Bahnen findet eine Verschmelzung statt, ein Ausgleich der verschiedenen wirtschaftlichen Verhältnisse zu gemeinsamem Wirtschaftsergebnis. Wäre sie bereits vor dem Kriege auf Grund des Anlagekapitals und unter den damaligen Geldverhältnissen erfolgt, so hätte der Bruttogewinn der Reichsverwaltung einen Stand annehmen müssen, der geringer als der Preußens und höher als der der ungünstigen Länder gewesen wäre, und damit wäre die Grundbedingung für die Rente zuungunsten der preußischen Verhältnisse verschoben worden.

Die im Kriege und in der Nachkriegszeit eingetretene Wertrevolution hat nun völlig veränderte Verhältnisse geschaffen. Die deutschen Bahnen sind vom Reich übernommen worden für eine Summe, die man auf etwa 38,5 Milliarden Mark bemessen kann. Da ihr früherer statistischer Anlagewert nur etwa 18 Milliarden betrug, ist also scheinbar eine starke Überbezahlung eingetreten, und in der Tat wird nicht selten in der Presse der Vorwurf laut, die Reichseisenbahn sei überkapitalisiert und daher von vornherein zu unzureichender Ertragfähigkeit verurteilt. Auf den Kilometer Betriebslänge berechnet, stehen allerdings die Anlagekosten jetzt mit rund 725 000 ℳ zu Buche, weit über das Doppelte der früheren Beträge für die preußischen, bayerischen und sächsischen Bahnen. Es darf aber nicht übersehen werden, daß auch an diese Werte jetzt ein ganz anderer Maßstab gelegt werden muß wie früher. Ebenso wie ja auch an die Einnahmen infolge der Geldentwertung ein anderer Maßstab gelegt wird. Die Einnahmen der Reichsbahn werden nach dem Etatsentwurf auf rund 27,6 Millarden geschätzt, was auf den Kilometer etwa 520 000 ℳ ausmacht. Ob diese Schätzung nicht etwas zu optimistisch gewesen ist, wird sich bald herausstellen, wenn erst Teilergebnisse des neuen Rechnungsjahres vorliegen. Aber auch, wenn die voraussichtlichen Einnahmen aus dem Güterverkehr auf nur 18 Milliarden Mark angenommen werden, so ergibt sich immerhin eine Gesamteinnahme von rund 24,1 Milliarden Mark, auf den Kilometer von rund 450 000 ℳ. **Der Bruttogewinn, mit dem die Reichseisenbahnverwaltung auch bei dieser ungünstigeren Einnahmeschätzung wird rechnen können, beläuft sich also auf rund 63 %.** Dieser Betrag erscheint gegen die früheren Verhältnisse, wo das günstigste jemals von einer Einzelverwaltung erzielte Ergebnis nur 20,5 % betrug, auf den ersten Blick ganz außerordentlich hoch, findet aber seine Erklärung darin, daß bei dem Übernahmepreis von 38,5 Milliarden die Entwertung des Geldes in ungleich geringerem Maße angerechnet wurde, als sie bei den jetzigen Preisen der Eisenbahnen und ihren Einnahmen zum Ausdruck kommt. Die Reichsverwaltung hat ihre Eisenbahn fast zum Goldwert erworben, während sie jetzt für ihre Leistungen die Mark zum Papierwert berechnet. Damit ist den Reichseisenbahnen eine durchaus solide, für die Zukunft Erfolg verheißende Grundlage geschaffen.

Nun ist die Höhe des Bruttogewinnes keine gleichbleibende. Sie unterliegt wie alle Wirtschaftsfaktoren des Eisenbahnunternehmens vor allem dem Einfluß, den die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse ausüben. Und dies aus dem Grunde, weil sie in erster Linie von der Gestaltung der Einnahmen abhängt. Zwar ist auch die zweite sie bestimmende Größe des Anlagekapitals keine gleichbleibende. Selbst in den heutigen Zeiten, wo die Verwaltung auf weitestgehende Sparsamkeit bedacht sein muß, wird sie sich der Notwendigkeit des planmäßigen weiteren Aufbaus nicht verschließen dürfen, und dies wird ein ständiges Wachsen des Anlagekapitals mit sich bringen. In der Vorkriegszeit war das Anwachsen — auf das Kilometer Bahnlänge berechnet — mit etwa 30- bis 40 000 Mark in zehn Jahren anzusetzen; jetzt, wo diese Aufwendungen in Papiermark zu berechnen sind, wird die Steigerung dementsprechend eine vielfach höhere sein. Für das Wirtschaftsergebnis darf dies aber nicht von nachteiligem Einfluß sein, sofern die aufzuwendenden Mittel wirtschaftlich richtig angewendet werden. Denn jede wirtschaftlich richtig angewendete Kapitalsvermehrung muß entweder dem Zweck dienen, neue Quellen zu erschließen, also als werbendes Kapital dienen, oder dem Zweck, dem wachsenden Verkehr und Betrieb billigere Betriebsmöglichkeiten zu bieten. Sie darf also eine Verringerung des Bruttogewinnes nicht, oder doch nur bei gleichzeitiger Verbesserung der Betriebszahl zur Folge haben.

Bei Beachtung dieser Gesichtspunkte ist also nicht zu erwarten, daß der Bruttogewinn von seinem hohen Stand, der durch den Übernahmepreis und in den derzeitigen Einnahmeverhältnissen gegeben ist, heruntergehen wird, und damit bleibt dem Unternehmen seine gute wirtschaftliche Grundlage. Selbstverständlich gelten alle diese Betrachtungen nur für den Fall, daß keine neue völlige Wertrevolution eintritt, daß die heutigen Geldverhältnisse annähernd, so wie sie sind, für einige Zeit unverändert bleiben. Nähert sich jedoch später einmal wieder die Mark ihrem früheren Geldwert, dann wird dies nur geschehen können bei einem gleichzeitigen Abbau aller Preise, auch der Eisenbahnpreise. Dann wird der Bruttogewinn zwar im selben Verhältnis verringert, aber dann wird der andere Faktor der Wirtschaftsformel seinen Einfluß geltend machen und das Gesamtergebnis nicht ungünstiger werden lassen.

Dieser zweite Faktor, $1-\frac{A}{E}$, ist es, der die Verwaltung zurzeit noch mit recht großen Sorgen erfüllen muß. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen, die Be-

triebszahl, hat in der Nachkriegszeit eine geradezu erschreckend ungünstige Gestaltung angenommen und im Jahre 1920 die Höhe von 170 % erreicht. In der Vorkriegszeit war das Verhältnis der Betriebszahl zu dem Bruttogewinn im allgemeinen derart, daß in günstigen Jahren eine den Verhältnissen angemessene Verzinsung des Anlagekapitals erzielt wurde, wobei jedoch in deren Höhe die Verschiedenartigkeit der Länder zur Geltung kam. Zwar ist es eine allen Verwaltungen eigentümliche Erscheinung, daß die Betriebszahl im Laufe der Jahre die Neigung zu einer allmählichen Verschlechterung zeigte, innerhalb dieser allgemeinen Neigung zum Steigen unterworfen dem Einfluß der schwankenden Wirtschaftskonjunktur. Den Ausgleich für die ständige Verschlechterung der Betriebszahl aber brachte der allenthalben steigende Bruttogewinn. In Jahren geschäftlichen Niederganges dagegen, dessen Folge ein Rückgang des Bruttogewinnes und gleichzeitiges Steigen der Betriebszahl zu sein pflegt, hatten diese sich in ihrer Wirkung häufenden nachteiligen Einflüsse die Wirkung, die Rente stark zu vermindern. Ihre Kennzeichen waren: niedriger Bruttogewinn, hohe Betriebszahl, schlechte Rente. Im Tiefpunkt der letzten Wirtschaftswelle vor dem Kriege, um das Jahr 1908, finden wir daher ungünstigste Ergebnisse bei allen Verwaltungen. In Preußen bei einem Bruttogewinn von 17,7 und einer Betriebszahl von 71,29 eine Rente von 5,11 %, in Baden nur 1,82 % Rente bei einem Bruttogewinn von 12,1 und einer Betriebszahl von 84,96. Bayern erzielt eine Rente von 3,38 % mit einer Betriebszahl von 72,2 und einem Bruttogewinn von 12,1, Sachsen 3,83 % Rente bei einer Betriebszahl von 73,85 und einem Bruttogewinn von 5,7, Württemberg 2,26 % Rente bei einer Betriebszahl von 77,37 und einem Bruttogewinn von 10,0. Diese unter dem Einfluß der wirtschaftlichen Depression entstandenen Betriebszahlen sind die ungünstigsten jemals von den Verwaltungen erreichten Werte. In Zeiten günstigerer Geschäftslage arbeiteten sie mit erheblich besseren Ergebnissen. Preußen hatte im Jahre 1904 7,31 % Rente erzielt bei 18,2 Bruttogewinn und 59,74 % Betriebszahl, Baden 1906 eine Rente von 3,90 % bei einem Bruttogewinn von 12,7 und einer Betriebszahl von 63,31 %. Bayern hatte im Jahre 1902 seinen Höchststand von 5,13 % Rente bei einem Bruttogewinn von 13,6 und einer Betriebszahl von 62,41, Sachsen im Jahre 1901 mit einer Rente von 5,44 % bei einem Bruttogewinn von 16,4 und der Betriebszahl von 66,83, und Württemberg im Jahre 1910 mit einer Rente von 3,5 % bei einem Bruttogewinn von 10,2 und der Betriebszahl von 67,27 %. Es leuchtet ein, daß bei einem Stand des Bruttogewinns von etwa 11—20 %, wie ihn die deutschen Verwaltungen vor dem Kriege aufweisen, die Betriebszahl unbedingt niedrig gehalten werden mußte, wenn eine angemessene Rente herausgewirtschaftet werden sollte. Denn eine hohe Betriebszahl läßt seinen „Rentenkoeffizienten", wie der reziproke Wert der Betriebszahl genannt werden möge, zu klein werden, als daß das Produkt dieses mit dem Bruttogewinn noch einen angemessenen Wert hätte erreichen können. Hierin zeigt sich nun gerade die Überlegenheit der jetzigen Reichseisenbahnverwaltung, die vermöge der oben geschilderten Verhältnisse auf wesentlich anderer Grundlage steht. Bei einem durch das Anlagekapital und die Verkehrseinnahmen bedingten großen Bruttogewinn kann sich das Unternehmen künftig mit einem geringeren Rentenkoeffizienten begnügen; es kann sich und seinen Betrieb also darauf einstellen, mit einer an sich hohen Betriebszahl zu arbeiten.

Gewiß ist es die erste Grundbedingung, nun die Betriebszahl auf weniger als 100 herunterzudrücken, damit überhaupt ein positiver Rentenkoeffizient sich bilden kann. Zwei Wege stehen hierzu zur Verfügung.

1. Die Erhöhung der Einnahmen,
2. Die Verringerung der Ausgaben.

Den ersten Weg hat die Eisenbahnverwaltung beschritten, als die als Folge des Kriegszustandes eintretende allgemeine Preissteigerung auch ihre Einnahmen nicht mehr in Einklang mit den Ausgaben stehen ließ, zuerst zögernd und den tatsächlichen Preisverhältnissen nachhinkend, mit ihrer letzten Tarifreform jedoch tatkräftig und nachdrücklich, so daß jetzt wenigstens im Güterverkehr eine annähernde Anpassung an die allgemeinen Preisverhältnisse eingetreten ist. Damit dürften die Tariferhöhungen — immer vorausgesetzt, daß der Wertstand des Geldes einigermaßen stetig bleibt — im wesentlichen abgeschlossen, und nur kleine Ausfeilungen, wie z. B. die Erhöhung der zurzeit immer noch unberechtigt niedrigen Preise im Stadt- und Vorortverkehr noch möglich und nötig sein. Auch der Ausbeutung der kleinen Einnahmequellen, wie Reklamewesen, Bahnhofswirtschaften, Verpachtungen u. dgl. wird jetzt mehr Aufmerksamkeit geschenkt wie früher, aber die Beträge, die hieraus fließen, sind im Verhältnis zu den Verkehrseinnahmen so geringfügig, daß sie das finanzielle Ergebnis kaum merklich beeinflussen.

Bei der Ausnutzung ihrer Einnahmequellen und der Festsetzung ihrer Preise hat es die Eisenbahnverwaltung ungleich viel schwerer, als jeder private Betrieb. Jene machen ihre Selbstkosten zur Grundlage ihrer Preise, und daß sie meist einen ansehnlichen Nutzen mit hinein zu kalkulieren verstehen, beweisen die hohen Dividenden und sonstigen Vorteile, die viele Unternehmungen ihren Aktionären abwerfen, das zeigen aber auch die Preise, die im allgemeinen das Zehnfache und mehr der Friedenssätze betragen. Hätte die Eisenbahnverwaltung gleiche Grundsätze bei ihrer Preispolitik einschlagen können, dann wären die Klagen über das Finanzelend, über den Zusammenbruch der Eisenbahnen schon längst zum Verstummen gebracht, sie aber mußte jede Erhöhung ihrer Preise in heftigem Kampfe mit der öffentlichen Meinung sich erringen, und schließlich erhielt sie das, was zum Ausgleich ihrer Selbstkosten erforderlich gewesen wäre, nur teilweise bewilligt. An sie wurde in weit höherem Maße als an irgendeinen Privatbetrieb die Forderung gestellt, ihre Selbstkosten zu ermäßigen und dadurch den Ausgleich gegen die nicht im Verhältnis der Geldentwertung gesteigerten Einnahmen zu schaffen.

Der Verringerung der Ausgaben gilt deshalb die ganze Sorge der Verwaltung, und hier erfolgreiche Arbeit zu leisten, sind alle leitenden Stellen bemüht. Vor allem darin, den Gedanken der Notwendigkeit größter Sparsamkeit auch in den scheinbar geringfügigsten Dingen bis in alle Kreise der Eisenbahnbediensteten hineinzutragen, und durch Einschränkungen auf allen Gebieten eine Verringerung der Ausgaben zu erreichen. Daß über dieser Kleinarbeit der Gedanke, durch wirtschaftlichere Betriebsführung und bessere Arbeitsarten eine Verminderung der Selbstkosten zu erzielen, nicht vernachlässigt wird, bedarf keiner Erwähnung. Dieser Aufgabe dient das Wirken zahlreicher fachkundiger Persönlichkeiten, und der Erfolg wird ihrer Arbeit nicht versagt bleiben. Eine Grundvoraussetzung aber bleibt die planmäßige Durchforschung aller Einzelvorgänge unseres weitverzweigten Eisenbahnbetriebes, die es ermöglicht, die Stellen zu finden, wo die bessernde Hand angelegt werden kann. Das eine Gute hat ja die Zeit der Not, daß sie technisches Wissen und Können auf den Plan ruft, und daß sie dazu zwingt, den technischen Kräften ein Betätigungsfeld einzuräumen, weit freier und größer, als wie dies zuzeiten des Wohlergehens für erforderlich erachtet wurde. Die Verwaltung aber wird mit der Bewilligung von Geldmitteln, die zu dem Zweck angefordert werden, eine Verbilligung der Betriebsführung zu erzielen, nicht zurückhalten dürfen. Diese Mittel machen sich bezahlt, und das Anlagekapital verträgt sehr wohl eine selbst erhebliche Vergrößerung. Sofern eine den Einfluß des fallenden Bruttogewinns übertreffende Besserung der Betriebszahl die Folge der Aufwendungen ist, kann das finanzielle Ergebnis des Unternehmens nur in günstigem Sinne beeinflußt werden.

Der Etatsanschlag rechnet mit etwa 28,3 Milliarden Ausgaben der Betriebsverwaltung, so daß bei der Etatsannahme von 27,6 Milliarden Einnahmen sich eine Betriebszahl von rund 103 % ergeben würde, der bei der oben eingeführten ungünstigeren Einnahmeschätzung von nur 24,1 Milliarden sich auf rund 118 % stellen würde. Eine gegen die Höhe des Jahres 1920 immerhin sehr erhebliche Besserung. Wenn demnach auch in diesem Jahre noch nicht mit der Unterschreitung der Grenze von 100 zu rechnen ist, so besteht doch begründete Hoffnung, daß dies in nicht ferner Zeit eintreten wird. Das muß und wird der Verwaltung gelingen. Dann aber wird die günstige wirtschaftliche Grundlage des Unternehmens zur vollen Auswirkung kommen. Selbst bei dem der ungünstigen Einnahmeschätzung entsprechenden Bruttogewinn von 63 würde schon eine Betriebszahl von 95 % vollauf genügen, um den gesamten Schuldendienst zu befriedigen. Und darin liegt der große, gar nicht hoch genug zu bewertende Vorteil, den die wirtschaftliche Grundlage des Unternehmens bietet: Bei dem ihm innewohnenden hohen Bruttogewinn ist es nicht darauf angewiesen, zur Wiedergesundung seiner finanziellen Verhältnisse seine Betriebszahl auf die Zeit der Vorkriegszeit herunterzubringen. Es genügt ein solcher, der nur wenige Prozent unter der 100 %-Grenze liegt. Damit ist der Verwaltung ein Ziel gesteckt, das trotz all der Nöte, in denen wir uns heute noch befinden, nicht als ein abenteuerliches, sondern als ein durchaus erreichbares, bezeichnet werden darf. Das Ziel: zunächst die Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen in Einklang zu bringen und dann die Betriebszahl um einige Prozente unter 100 zu bringen. Daß es der Einsetzung aller Kräfte bedarf, um das Ziel zu erreichen, darf man sich gewiß nicht verhehlen, aber man darf sich trotzdem doch der Hoffnung hingeben, daß es kein Ding der Unmöglichkeit ist, aus dem Reichseisenbahnunternehmen in absehbarer Zeit einen gesunden blühenden Betrieb zu machen.

Beitrag zur Wiedergesundung der Kassenverwaltung.

Die Kassenverwaltung ist nicht gesund. Das wissen am besten die zu würdigen, die dazu verurteilt sind, täglich in den Kassen unter den erschwerten Verhältnissen zu arbeiten und zu leiden. Gleichzeitig sind aber auch sie, in Kenntnis der Zustände und ihrer Ursachen, berufen, Mittel und Wege zur Besserung zu zeigen und demgemäß auch verpflichtet, durch Wort und Tat bessernde Mitarbeit zu leisten. So möge auch mir gestattet sein, mein Scherflein beizutragen zur Wiedergesundung der Kassenverwaltung. Meinen Ausführungen lege ich drei Fragen zugrunde. Zunächst die Frage nach dem Stande der Kassenverwaltung seit der Umgestaltung im Jahre 1895 bis zum Kriegsausbruch im Jahre 1914 und dann die Frage nach den Wandlungen in der Kassenverwaltung während und nach der Kriegszeit. Aus der Beantwortung dieser beiden Fragen schöpfe ich die Beantwortung der Hauptfrage, was geschehen kann, um die Kassenverwaltung wieder gesund zu machen.

I. In welchem Zustande befand sich die Kassenverwaltung in der Zeit von 1895 bis 1914?

Die Umgestaltung der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1895 brachte auch der Kassenverwaltung neue Formen. Bis dahin wurden die Arbeiten in den Betriebskassen und Hauptkassen von Buchhaltern ausgeführt, die in der Kassenverwaltung Berufsbeamte waren, und deren Gehälter die der meisten übrigen mittleren Beamten überstiegen. Die Umgestaltung der Eisenbahnverwaltung brachte die Gleichstellung der Kassenbamten mit den übrigen mittleren Beamten in Ausbildung und Bezahlung und damit die Beseitigung der Kassenbeamtenstellung als Berufsstellung. Das Jahr 1898 brachte ferner die Verschmelzung des Bürodienstes mit dem Abfertigungsdienste und dem Betriebsdienste, so daß in der weiteren Zeitfolge noch mehr als schon nach 1895 eine Unstetigkeit in der Personalbesetzung der Kassen Platz griff. Immerhin stellte die Zahl der Berufsbuchhalter noch auf Jahre hinaus einen Stamm von Kassenspezialisten dar, denen eine saubere und einwandfreie Buchführung und eine ebenso saubere und einwandfreie und rechtzeitige Rechnungslegung in Fleisch und Blut übergegangen war, und die in dieser Richtung auf den, wenn auch öfters wechselnden, Nachwuchs wohltuend erzieherisch wirken konnten und wirkten. Der Verzicht auf das Berufsbeamtentum im Kassendienst war zweifellos, vom Standpunkte der Kassenverwaltung aus betrachtet, ein Rückschritt. Aber dieser Rückschritt wurde durch die gleichzeitige Schaffung der Finanzordnung etwas ausgeglichen. An die Stelle der gewohnheitsmäßigen Vererbung der Formen usw. der Buchführung durch die Berufskassenbeamten auf ihren Nachwuchs trat die gemeinverständliche, jedermann zugängliche Darstellung des Kassendienstes in der Finanzordnung, einem der bedeutendsten Werke, das je eine Verwaltungspraxis zustande gebracht hat. Arbeitsausschüsse sorgten dafür, daß die Vorschriften den Bedürfnissen entsprechend auf Grund langer und vorsichtiger Beratungen durch Sachverständige ausgebaut wurden, so daß die Finanzordnung jederzeit jedem Beamten ein Nachschlagebuch, ein Ratgeber werden und sein konnte. Um es kurz zu sagen: dank dieser Finanzordnung hat die Kassenverwaltung trotz der immer mehr verschwindenden Zahl von Kassenspezialisten im allgemeinen ihre Aufgabe voll erfüllen können.

II. Wie hat sich die Kassenverwaltung während und nach der Kriegszeit gestaltet?

Zwei Dinge bleiben festzustellen. Zunächst die Frage nach den veränderten Aufgaben der Kassenverwaltung und sodann die Frage nach den Personen und Einrichtungen, die diese Aufgaben zu lösen und ihre Lösung sicherzustellen hatten.

Ein Übermaß neuer Aufgaben trat in immer wachsenderer Weise nach und nach, recht oft plötzlich und unvermittelt und mit der Forderung der schleunigsten Durchführung, an die Kassen heran. Es seien namentlich erwähnt: Zahlbarmachung und Buchung von stets wechselnden und sich überstürzenden persönlichen Bezügen an im Dienste befindliche und in den Ruhestand getretene Beamte und Lohnempfänger nebst ihren Hinterbliebenen, an Lohnempfängerfamilien, deren Ernährer im Felde standen oder in der Gefangenschaft schmachteten, an Personen, deren Friedensforderungen sich auf Verträge und Rechtssprüche stützten und, den Kriegsverhältnissen entsprechend erhöht wurden, Unterbringung von Kriegsanleihen an Beamte, Lohnempfänger und Pfandbesteller, Zahlbarmachung und Buchung von Entschädigungen, die aus der Begriffsverwirrung zwischen Mein und Dein fällig wurden, von Bezügen (Belohnungen usw.) zur Bekämpfung der Diebstahlnot, Einrichtung von Organisationen zur Beschaffung von Lebensmitteln, Kleidungssachen usw., deren geldliche Auswirkungen wieder die Kassen trafen, und vieles andere mehr. Die Durchführung dieser Aufgaben wurde erschwert durch den Wechsel zwischen bald einmaligen, bald laufenden Bezügen, teils in Definitiv-, teils in Vorschußzahlungen, letztere hinsichtlich der Wiedereinziehung wechselnd zwischen In-Ganz- oder In-Teilbeträgen und sogar zwischen der Wiederauszahlung schon ganz oder teilweise wieder eingezogener Beträge; ferner durch den Wechsel der zur Aufstellung von Zahlungslisten berufenen Personen und Stellen und zwar bald durch die den Bediensteten vorgesetzten Dienststellen, bald durch die für die Zahlung zuständigen Kassen, bald durch für die Sonderzwecke eingerichtete Büros. Aber gradezu nervenaufreibend wurde der Dienst, wenn die aufs äußerste angewachsene Notlage der Bedürftigen im letzten Augenblicke durch telegraphische Zahlungsanweisung beseitigt werden sollte und nunmehr ein von allen Seiten. Dezernenten-, Beamten- und Arbeitervertretungen einsetzender Druck auf die Kassen erfolgte, um die Zahlungen in kürzester Zeit zu verwirklichen.

Wie stand es nun um die Personen, die berufen waren, in diesem Übermaß von Aufgaben sich zurechtzufinden und dem oft einsetzenden Durcheinander zu steuern? Manche Maßnahmen mußten auch dem fähigsten Kassenbeamten oft den Überblick trüben und seine Buchführung verwirren. Aber diese fähigsten Beamten waren nicht einmal genügend vorhanden. Die alten Berufsbeamten, die eigentlichen Kassenspezialisten, waren beim Kriegsausbruch auf ein kleines Häuflein zusammengeschmolzen, jüngere, auch eingeweihte Kräfte wurden dem Kassendienst infolge anderweiter Verwendung in militärischen Organisationen usw. nach und nach entzogen. Die zum Teil aus dem verbliebenen Eisenbahnpersonal gestellten Ersatzkräfte waren Neulinge im Kassendienste. Die vermehrte Arbeitslast forderte bald sogar die Einstellung von Nichteisenbahnkräften. Auch Damen mußten aushelfen, die später stellenlosen Kriegsteilnehmern weichen

mußten. In der weiteren Zeitfolge mußten auch letztere, soweit sie dem kaufmännischen Berufe angehörten, wieder Kriegsverletzten und Versorgungsberechtigten Platz machen. Alle diese Ersatz- und Vermehrungskräfte brachten nicht die geringste dienstliche Erfahrung mit und besaßen zum Teil noch nicht einmal die genügende Schulbildung zur Fassung einfacher Schriftsätze und zur nutzbringenden Verwendung in Aufrechnungsarbeiten. Unter diesen Umständen ist es heute keine Seltenheit, daß die Arbeiten, die nur erstklassigen Kräften anvertraut werden sollten, bis zu 40% in Händen solcher Hilfskräfte liegen. Je größer aber die Zahl der Hilfskräfte wird, um so schwieriger wird das Amt für die die eigentliche Verantwortung tragenden Beamten. Wenn man von Buchhaltern spricht, dann denkt der Uneingeweihte, und solche haben wir leider auch in der Verwaltung viele, daran, daß ihre Aufgabe darin bestehe, Zahlen aus Belegen in Bücher zu übertragen. Man soll hineingehen in die Kasse, unvoreingenommen schauen und wird staunen, wie die Tätigkeit eines Buchhalters vor allem auch durch Auskunftserteilung und Schriftsätze oft verwickeltster Art in Anspruch genommen wird. Dabei ist der Rendant immer gezwungen, noch gegen die Gepflogenheit anzukämpfen, einen kaum in der Kasse warm gewordenen Beamten plötzlich wieder aus der Kasse zurückzuziehen, um ihn an anderer Stelle in einer anderen Büroabteilung einzusetzen. Das immerwährende Auftreten neuer Aufgaben, die stetige Vermehrung der Kräfte und die Zurückziehung vorhandener Kräfte sowie die Notwendigkeit der vermehrten Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit der Kräfte verhindern den Aufbau eines Arbeitsverteilungsplans von Dauer. Das Übermaß der an alle Kassenbeamten ausnahmslos gestellten Anforderungen und die Unstetigkeit in ihrer Verwendung zeitigen die dem Kassendienste nicht zuträgliche Erscheinung der Kassenflucht. Kann man es dem Kassenbeamten verdenken, daß er, wenn er glaubt, daß er an einer anderen Stelle ruhiger arbeiten könnte, versucht, eine solche Stelle zu erlangen?

Wie stand es nun um die Einrichtungen, die zur Sicherstellung der Lösung der Aufgaben hätten beitragen können? Hier hätte die Finanzordnung einigermaßen ein Heilmittel sein können und müssen. Wie viele Beamte und Kräfte sind heute aber noch vorhanden, die sie kennen oder doch notdürftig so weit kennen, um wenigstens in ihrem Geiste arbeiten zu können? Deren Zahl ist gering geworden. Die Vermehrung der Zahl ihrer Kenner scheitert an der Unlust, Vorschriften zu studieren, die der schnellen Entwicklung auf den verschiedensten Gebieten nicht gefolgt sind. Ich weise darauf hin, wie stiefmütterlich behandelt noch der bargeldlose Einziehungs- und Zahlungsverkehr in der Finanzordnung angesichts der in den Kriegsjahren sprunghaft genommenen Entwicklung erscheint, wie wenig einheitlich durchgeführt er infolgedessen im ganzen Verwaltungsbereich ist, und wie verzettelt seine Bestimmungen bei jeder Direktion, ja sogar bei den Verkehrsämtern, in einer Menge von Einzelverfügungen festgelegt sind. Ich weise ferner darauf hin, daß der bis ins kleinste hinein, einem Uhrwerk gleich, aufgebaute Mechanismus, der bei dem völlig durchgebildeten Friedenspersonal ein Vorteil war, dem zur Verfügung stehenden unkundigen Kriegspersonal zu verwickelt erscheint, und daß er vielfach auch nicht den neuen Aufgaben ohne weiteres dienstbar gemacht werden kann. Ich möchte in dieser Hinsicht Beibücher nennen, in denen infolge der Starrheit der Spaltenbildung die Beträge mehrerer Verrechnungsstellen usw. in einer Spalte untergebracht werden und durch die Anwendung verschiedenfarbiger Tinten unterschiedlich dargestellt werden müssen. Ich erinnere ferner daran, wie wenig der Einfluß der Hauptkasse in ihrem engen Rahmen auf die Stationskassen hat geltend gemacht werden können, um ein einheitliches Zusammenarbeiten zu erzielen. Wie verworren hat sich beispielsweise das Anrechnungswesen gestellt! Allerseits vorkommende Verstöße gegen unzeitgemäße und unrichtige Anrechnungen und Fehler in rechnerisch festgestellten Belegen sind die Ursachen langwierigsten Suchens beim Abschließen der Buchungszusammenstellungen und der Zermürbung der Nerven ihrer Bearbeiter.

Und über dem ganzen oder vielmehr mitten drin steht der Hauptkassenrendant, gebunden an Händen und Füßen. Vor lauter Besprechungen, Belehrungen und Auskunftserteilungen kommt er innerhalb der Bürozeit nur mit Mühe und Anstrengung zu der Erledigung der ihm von der Finanzordnung sonst zugewiesenen Aufgaben. Ein großer Teil der Unterschriften und vor allem der ganze Schriftwechsel, den die Beaufsichtigung und Verwaltung des Büros an sich mit sich bringt, und der ihm ferner zufällt aus der persönlichen Erledigung von Unregelmäßigkeiten oder verwickeltere Buchungen behandelnden Schriftstücken, die von den in den Sachen arbeitenden Kräften infolge Unkenntnis über die inneren Zusammenhänge nicht zweckfördernd erledigt werden können, muß in der außerdienstlichen Zeit bearbeitet werden. Und trotz allen Abmühens muß er zufrieden sein, wenn es ihm dauernd gelingt, den Betrieb nicht ins Stocken geraten zu lassen.

III. Was kann zur Wiedergesundung der Kassenverwaltung geschehen?

Aus den Ursachen der Wandlung der einst normalen Kassenverwaltung in ihren heutigen Tiefstand ergeben sich die Fingerzeige für die Anbahnung des Wiederaufstiegs. Nach vier Richtungen hin kann der Hebel angesetzt werden. An die Stelle von Maßnahmen des Sprunghaften, Plötzlichen müssen wieder Maßnahmen des — kassentechnisch — lange und reiflich Durchdachten treten; das nervöse Hasten muß wieder durch ruhiges Überlegen abgelöst werden. Der Hauptkassenrendant muß von Arbeiten, die ihm heute nach der Finanzordnung zufallen, befreit und seiner Hauptaufgabe, der Sicherstellung einer einheitlichen Geschäftsführung zurückgegeben bzw. mehr denn je zugeführt werden. Die Hauptkasse muß mit den Stationskassen zu einer Einheit verschmolzen und das namentlich in der Hauptkasse arbeitende Personal muß nach neuen Richtlinien aufgebaut werden. Die Vorschriften der Finanzordnung müssen auf ihre noch bestehende Zweckmäßigkeit durchgeprüft und, nach neuen Gesichtspunkten geordnet, geändert und ergänzt werden.

A. Sicherstellung einer ruhigen, stetigen Arbeitsweise in den Kassen.

Der Gärungsprozeß aus den Kriegsnachwirkungen ist noch nicht beendet. Die Kassen werden nach Lage der Verhältnisse vor Überraschungen noch nicht bewahrt bleiben. Um so mehr muß gefordert werden, daß die Direktion und ihre Stellen die Beamten der Hauptkasse, in erster Linie den Hauptkassenrendanten, an der Ein- und Durchführung auch der plötzlich und dringlichst auftretenden Maßnahmen rechtzeitig beteiligen, wodurch viel zur Beschleunigung und Erleichterung, auch in der Richtung der Verminderung von Fehlgriffen, beigetragen werden kann. Man gebe dem Hauptkassenrendanten das Recht der amtlichen Mitwirkung bei allen Verfügungen der Direktion, soweit in ihnen kassentechnische Seiten berührt werden.

B. Anderweite Begrenzung der Aufgaben des Hauptkassenrendanten.

Die dem Hauptkassenrendanten zugewiesenen Einzelaufgaben haben je für sich im Laufe der Jahre einen Umfang und eine Kompliziertheit angenommen, die die physischen und seelischen Kräfte jedes dieser Beamten auf ein unerträgliches Maß anspannen müssen, damit sie angesichts der Summe dieser Einzelaufgaben den Überblick über das Ganze, namentlich das Auge für das erste Erfordernis jeder Kassenverwaltung, die Aufrechterhaltung des kassentechnischen Betriebes, nicht verlieren; es ist nicht verwunderlich, daß dabei in erster Linie die Nachprüfung der Buchungen und damit die Rechnungslegung notleiden mußten. Daher ist es unumgänglich notwendig, den Hauptkassenrendanten von einem Teile seiner heutigen Arbeiten zu befreien. In Frage können kommen: die Abnahme der Führung der Hauptbücher, die Vollziehung der Umbuchungs-, Einziehungs- und Zahlungsaufträge, der Quittungen, der Stationskassenauszüge und der Gut- und Lastschriftenanerkenntnisse anderer Hauptkassen sowie die Aufgaben der Büroordnung in der Hauptkasse u. a. m. Im Hinblick auf den Zuwachs an anderen Aufgaben, wie er sich aus dem Vorabschnitt A und dem Nachabschnitt C ergibt, muß zu diesen Entlastungen noch eine wesentliche Unterstützung durch ausgewählte Kräfte, wie im Nachabschnitt C ausgeführt ist, zur Überwachung der Buchungen und zur Vorbereitung und Ausführung der Rechnungslegung treten.

C. Verschmelzung aller Kassenstellen zu einer Einheit.

Nicht eines der letzten Mittel zur Wiedergesundung der Kassenverwaltung ist die Verschmelzung aller Kassenstellen, der Hauptkasse und der Stationskassen, zu einer Einheit, d. h. die vollständige Entziehung der Stationskassen aus dem Machtbereiche der Verkehrsämter und ihre völlige Unterstellung in allen Verwaltungs- und persönlichen Angelegenheiten unter die Hauptkasse. Der Hauptkasse muß die bislang vorenthaltene Anerkennung als Amt zuteil werden, das Verhältnis zwischen der Hauptkasse und den Stationskassen muß vertieft werden und dem Leiter der Hauptkasse muß ein entscheidender Einfluß auf die Personalbesetzung in der gesamten Kassenverwaltung zugebilligt werden.

1. Charakterisierung der Hauptkasse als Kassenamt und die Gliederung des Kassenamts.

Die Hauptkasse ist nach der Finanzordnung VIII eine der Direktion unmittelbar unterstellte Dienststelle. Die Büroordnung für die Direktion gibt ihr eine Sonderstellung neben den Direktionsbüros. Nach Finanzordnung VIII sind ihr die Stationskassen unterstellt. Der § 9, 1 der Geschäftsanweisung für die Vorstände der Verkehrsämter, der den Vorstand des Verkehrsamts verpflichtet, die Abstellung von Mißständen sowie etwaige Erleichterungen im Kassenverkehr mit dem Hauptkassenrendanten mündlich zu erörtern, zeugt von der jeher bestandenen Erkenntnis der besonderen Bedeutung der Hauptkasse innerhalb der nicht einheitlich zusammengefaßten Kassenverwaltung. Diese Sonderstellung ist im Jahre 1897 noch durch die Aufnahme des Hauptkassenrendanten in die 5. Beamtenrangklasse äußerlich besonders unterstrichen worden. Wo gibt es überhaupt eine zweite Stelle, der z. B. 130 Dienststelen untergeordnet sind, und die gleichwohl in Reihe und Glied mit diesen Dienststellen als Dienststelle dasteht? Es entspricht auch wohl nicht dem Sinne der Verwaltungsordnung, die Hauptkasse als Dienststelle in gewöhnlichem Sinne zu kennzeichnen. Die Erkenntnis von der Sonderstellung der Hauptkasse allein hat aber nicht genügt, den Wechseldienst zwischen ihr und den Stationskassen besonders fruchtbringend zu beeinflussen. Ich will es dahingestellt sein lassen, ob wir den heutigen Tiefstand der Kassenverwaltung in dem Maße zu beklagen haben würden, wenn schon vor der Kriegszeit die Zwitterstellung der Stationskassen, ihre Abhängigkeit teils von der Hauptkasse, teils von dem Verkehrsamte beseitigt gewesen wäre. Heute gilt es jedenfalls, etwas bisher Versäumtes so schnell wie möglich nachzuholen. Man lasse die Abhängigkeit der Stationskassen von den Verkehrsämtern fallen und unterstelle sie vollends der Hauptkasse. Und in Verbindung damit zaudere man nicht länger, der führenden Hauptkasse die Stellung eines Amtes zuzuerkennen, das mit allen Ämtern auf gleicher Stufe steht.

Die Hauptkasse als Kassenamt wird entsprechend den veränderten Verhältnissen neu zu gliedern sein. Es zerfällt in die Bar- und in die Verwaltungs- und Buchungsabteilung; die Verwaltungs- und Buchungsabteilung wiederum in die Allgemeine Verwaltungsabteilung, die Buchungsabteilung und die Rechnungslegungs- und Anrechnungsabteilung. Die Barabteilung untersteht dem heutigen Kassierer als Rendanten; ich möchte die Abteilung mit Direktionskasse bezeichnen. Die Allgemeine Verwaltungsabteilung bearbeitet alle Bürobedürfnisse und allgemeine Angelegenheiten sowie die Personalien des Kassenamts und der Stationskassen. Die Buchungsabteilung besteht aus der erforderlichen Zahl selbständiger Buchhaltereien. Die Rechnungslegungs- und Anrechnungsabteilung bearbeitet alle Anrechnungen der Stationskassen und übernimmt schon im Laufe des Jahres einen Teil der die Rechnungslegung wirksam vorbereitenden Arbeiten und am Jahresschlusse die Rechnungslegung selbst, soweit letztere nicht in besonderen Fällen dem zuständigen Buchhalter zu belassen ist. An der Spitze der Allgemeinen Verwaltungsabteilung, der Buchungsabteilung und der Rechnungslegungs- und Anrechnungsabteilung sowie gegebenenfalls an der Spitze mehrerer zu der gleichen Buchungsgruppe gehörenden Buchaltereien steht je ein Oberbuchhalter als Kasseninspektor. Oberbuchhalter (Gruppe IX), soweit ihre Kräfte nicht dauernd durch Sonderaufgaben in Anspruch genommen werden, und Buchhalter (Gruppe VIII) sind die Verwalter der selbständigen Buchhaltereien, während die Arbeitsanteile der Rechnungslegungs- und Anrechnungsabteilung zum Teil in den Händen von Eisenbahnsekretären und Assistenten liegen können. Die Oberbuchhalter unterstützen den Vorstand in der Überwachung des kassentechnischen Dienstes des Amts und der Stationskassen und übernehmen außerdem die im Abschnitt B bezeichneten, heute noch vom Vorstande wahrzunehmenden Aufgaben. Aus den Reihen der Oberbuchhalter werden auch die Vertreter des Vorstandes und aus den Reihen der Buchhalter die Vertreter des Kassierers gestellt.

2. Stellung der Stationskassen.

Durch die Entziehung der Stationskassen aus dem Machtbereiche der Verkehrsämter braucht die Revision der Stationskassen durch die Verkehrskontrolleure der Verkehrsämter nicht beseitigt zu sein; diese Revision unter Leitung der Verkehrsinspektionsvorstände ist das Gegenstück zu der täglichen Revision der Hauptkasse durch Rechnungsrevisoren unter der Leitung des Rechnungsdirektors. Auf jedem einigermaßen geeigneten Bahnhofe ist eine Stationskasse einzurichten; an größeren Orten mit örtlich voneinander getrennten Bahnhofsanlagen empfiehlt sich die Einrichtung mehrerer Stationskassen. Je geringer die Zahl der einer Stationskasse zugeteilten Unterklassen ist, um so einfacher und durchsichtiger gestaltet sich ihr Geschäft, um so sorgfältiger kann sie arbeiten und der Hauptkasse das Geschäft erleichtern. Die restlose Durchführung dieses Grundsatzes vermehrt wohl die Zahl der Stationskassen. Der Gedanke der hierdurch bei der Hauptkasse entstehenden Mehrarbeit darf angesichts der gleichermaßen daraus entspringenden Vorteile, namentlich bei den Stationskassen, aber auch bei der Hauptkasse, nicht die Oberhand gewinnen. Die Stationskassen sind nicht ohne besonderen Grund von dem Postscheckverkehr, und an Bankplätzen von dem Reichsbankgiroverkehr auszuschließen. Ich möchte empfehlen, den Stationskassen, wie es schon vielfach geschieht, die Bezeichnung Bahnhofskassen zu geben.

3. Personalbesetzung.

Von hervorragender Wichtigkeit für die Wiedergesundung der Kassenverwaltung ist die Frage der Personalbesetzung, namentlich der Hauptkasse. Nach den gemachten Erfahrungen muß ich unter Anlehnung an die Vorschrift in Finanzordnung VIII § 4,1, nach der die Beamten durch ein besonderes Vertrauen zur Kassenverwaltung berufen werden sollen, bitten, als obersten Grundsatz für die Auswahl des Kassenpersonals, namentlich für deren Verwendung in der Hauptkasse, den Gedanken leitend werden zu lassen, daß der beste Arbeiter grade gut genug für die Ausübung des Kassendienstes ist. Die Beachtung dieses Grundsatzes kann nur dadurch gewährleistet werden,

a) daß dem Vorstande der Hauptkasse ein wesentlicher Einfluß auf die Besetzung der Kassenstellen eingeräumt wird,

b) daß die Kassenbeamten wieder Berufskassenbeamte werden und

c) daß allen Kassenbeamten mindestens die gleiche Aufstiegmöglichkeit zugesichert wird, wie ihren gleichaltrigen Kollegen, daß darüber hinaus aber den Beamten der Hauptkasse durchschnittlich eine um eine Stufe höhere Besoldungsgruppe zuerkannt wird.

Zu a) muß es künftig ausgeschlossen sein, daß dem Vorstande der Hauptkasse ohne seine Zustimmung ein Beamter entzogen oder aufgenötigt wird. Zu b) muß erreicht werden, daß ein für den Kassendienst sich eignender und auch für befähigt erachteter Beamter sich schon in jüngeren Lebensjahren für die dauernde Verwendung im Kassendienste entscheidet und alsdann darin auf Lebenszeit tunlichst unter Beilegung von Dienstbezeichnungen, die schon äußerlich seine Kassentätigkeit ersichtlich machen, angestellt wird. Zu c) wird erreicht, daß auch tüchtigste Kräfte sich wieder dem Dienst in der Kassenverwaltung zuwenden.

Eine solche Ordnung der Personalverhältnisse ist geeignet, dem Kassendienst das gänzlich unberechtigte Odium der Minderwertigkeit endlich zu nehmen, der Flucht aus dem Kassendienste, veranlaßt durch die Arbeitslast, ihre ungerechte Einschätzung und die geringe Aufstiegmöglichkeit, wirksam entgegenzuarbeiten, zu verhindern, daß nach Belieben in dem Kassendienste eingearbeitete Beamte plötzlich und unvermittelt durch völlig unerfahrene Kräfte ersetzt werden, und zum Schluß das Gefühl der Herabwürdigung der Hauptkasse zu einem Taubenschlage beseitigen. Sie befähigt im Gegenteil den Vorstand, das für die Hauptkasse erforderliche Personal aus den besten Kräften seines weiten Geschäftsbereichs zusammenzustellen, wieder die jetzt so selten gewordenen Kassenspezialitäten zu schaffen, überall eine den jeweiligen Bedürfnissen entsprechende Personalverwendung sicherzustellen, allmählich wieder einen ordnungsmäßigen Betrieb anzubahnen und alsdann dauernd zu machen und ein bleibendes Handinhandarbeiten zwischen der Hauptkasse und den Stationskassen zu erreichen und zu festigen, kurz die Kassenverwaltung wieder erfolgreich werden zu lassen. (Schluß folgt)

Verhandlung des Teilvoranschlages „Verkehrswesen“ für das Verwaltungsjahr 1920/21 im österreichischen Nationalrat.

Vom Sektionsrat im österreichischen Bundesministerium für Verkehrswesen **Dr. Wilhelm Rottleuthner** (Wien).

Im österreichischen Nationalrate gelangte im vorigen Monat das Finanzgesetz für das Verwaltungsjahr 1920/21 (1. Juli 1920 bis zum 30. Juni 1921), zugleich das zweite ganzjährige Budget der Republik Österreich zur verfassungsmäßigen Erledigung. Die Rede, die Bundesminister Dr. Pesta bei der Spezialberatung des Teilvoranschlages für das Verkehrswesen am 17. März 1921 im Nationalrate hielt, und die in anschaulicher Weise über die mannigfachen Fragen

des bundesstaatlichen Verkehrswesens Aufschluß gab, ist bereits in Nr. 13 dieser Zeitung (S. 244 ff.) auszugsweise mitgeteilt worden. Aus dem dem Nationalrate vorgelegenen Voranschlagsentwurf, der durch zwei Nachträge ergänzt worden war, sowie aus dem den Parlamentsverhandlungen zugrunde gelegten Spezialberichte zum Berichte des Finanz- und Budgetausschusses über das Verkehrswesen, insonderheit über die Eisenbahnen, sind noch nachstehende bemerkenswerte Ausführungen zu entnehmen:

Im Rahmen der Voranschlagsgruppe „Verkehrswesen" gelangen die Ausgaben- und Einnahmenvorsorgen für den Verwaltungsbereich des Staatsamtes (jetzt Bundesministeriums) für Verkehrswesen entsprechend seinem im Artikel 10 des Gesetzes vom 14. März 1919, St.G.Bl. Nr. 180 über die Staatsregierung festgesetzten Wirkungskreis zur Veranschlagung. Es sind dies außer den Präliminaransätzen für die Eisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt einschließlich jener für das Elektrisierungsamt auch die Ausgaben und Einnahmen für die Schiffahrts-, Post-, Telegraphen- und Fernsprechangelegenheiten einschließlich jener des bundesstaatlichen Kraftfahrwesens und der Postsparkasse, ferner die Voranschlagssätze für die Besorgung der Hoheits- und aufsichtsrechtlichen Angelegenheiten des Luftfahrtwesens sowie schließlich für die Angelegenheiten der Fremdenverkehrsbeförderung durch den Bund. Den wichtigsten und umfangreichsten Bestandteil dieser Voranschlagsgruppe nimmt naturgemäß die Veranschlagung des Bundesbetriebes ein.

Von einem Gesamtnetze von 19.472 km im Jahre 1918 ist das Bundesbahnnetz der Republik Österreich auf eine Längenentwicklung von nur 4290 km (hiervon 227 km [5,3 %] auf Rechnung des Bundes, 812 km (18,9 %) auf Rechnung der Eigentümer vom Bunde betriebene Privatlokalbahnen) zusammengeschrumpft. Außerdem unterstehen in eisenbahnhoheits- und aufsichtsrechtlicher Beziehung 2036 km Privatbahnen im Privatbetriebe (hiervon 912 km Hauptbahnen) dem österreichischen Bundesministerium für Verkehrswesen.

Der dem Voranschlage beigegebene wirtschaftliche Ertragsvoranschlag der österreichischen Bundesbahnen, der insbesondere auch mit einem Anteil der Kosten des Ministeriums selbst sowie mit den bei Extraordinarial- und Investitionskrediten mitverrechneten Kosten für Erneuerungen und Ersätzen belastet ist, weist gegenüber 9489,4 Millionen Kronen (im Vorjahre 1940,0 Millionen) Ausgaben 5515,2 Millionen (1758,6 Millionen) Einnahmen aus, so daß sich unter Berücksichtigung eines Erfordernisses von 105,8 Millionen Kronen (66,1 Millionen) für den Schuldendienst ein im Gesamtbundeshaushalte zu bestreitender Verlust im Ausmaße von 4080,1 Millionen Kronen (247,5 Millionen) ergibt. Die Betriebszahl beträgt somit 172,3 gegenüber 110,3 im Vorjahre. Es fließen jedoch an 1100 Millionen Kronen Einnahmen aus den 30prozentigen Eisenbahnverkehrssteuern der österreichischen Bundesbahnen der allgemeinen Bundesverwaltung zu, die eigentlich eine Vorwegnahme von Bruttotransporteinnahmen zugunsten der Finanzverwaltung bedeuten, so daß sich obiger Zuschuß durch den Bund auf 2980,1 Millionen Kronen ermäßigt. Die Ausgaben sind sohin gegenüber dem Vorjahre fast auf das Fünffache, die Einnahmen dagegen nur auf etwas mehr als das Dreifache gestiegen.

In den Ausgabenzahlen des Bundesbahnbetriebes zeigen sich in besonders anschaulicher Weise die Folgen des die österreichische Staats- und Volkswirtschaft vernichtenden Zustandes der heimatlichen Valuta und der fortschreitenden Geldentwertung. Inhaltlich im großen und ganzen dem Vorjahre gleich erscheinen hierdurch die Voranschlagssätze ins Groteske verzerrt. Aus den anschaulichen Beispielen über die Preisentwicklung des mit großer Sorgfalt ausgearbeiteten Spezialberichtes über die Eisenbahnen (Berichterstatter Abg. Dr. Angerer, großdeutsch) seien nachstehende Angaben mitgeteilt:

Preis	im Frieden	Ende 1920	Ende 1921
		in Kronen	
Schienen (1 t)	177	4 100	19 000
Oberbauschwellen (1 St.) . .	4	60	150
Weichen mit Eisenschwellen (1 St.)	3 625	36 250	320 000
Glas (1 m²)	2	70	340
einfarbige Fahrkartenkartons (1000 St.)	0,58	13	57,2.

Man kann somit füglich mit einer 100fachen Preissteigerung aller wichtigen Bedarfsartikel gegenüber dem Friedensstande, einer 5- bis 10fachen Preissteigerung gegenüber dem Vorjahre allein rechnen.

In weit höherem Maße macht sich die Geldentwertung bei Materialbezügen und Einfuhr von Ausrüstungsgegenständen aus dem Auslande, insbesondere bei der mehr oder weniger ausschließlich aus Deutschland und der Tschecho-Slowakei zu beziehenden Kohle bemerkbar, die durchschnittlich auf das 180fache des Friedenspreises gestiegen ist. An Kursverlusten (Unterschied aus der Gebarung in ausländischen Valuten zwischen dem gesetzlichen oder kassenmäßigen Werte einerseits und dem Kurswerte andererseits) mußten darum für 1920/21 bei den österreichischen Bundesbahnen über 2 Milliarden Kronen vorgesehen werden, wovon rund 1,8 Milliarden Kronen auf die Kohlenimporte allein entfallen. Diese meist sprunghaften und unvorhersehbaren Preissteigerungen hatten auch die Notwendigkeit ergeben, die ursprünglichen Voranschlagsbeträge mittels Nachtrages zu erhöhen. Aus dem Umstande, daß das Ausmaß der Preissteigerungen jenes der Präliminarmehransprüche gegenüber dem vorjährigen Voranschlage merklich übersteigt, geht auch hervor, wie sehr im Hinblick auf die Notlage der Staatsfinanzen die Ausgabenanforderungen der Bundesbahnen auf das sparsamste eingeschränkt sind und längst fällige Erneuerungen und Ersätze weiter zurückgestellt werden mußten.

In ähnlicher, wenn auch nicht so weitgehender Weise stieg auch der Personalaufwand, der von den mit rund 9,5 Milliarden Kronen zu beziffernden Betriebsausgaben 5,1 Milliarden Kronen (53,7 %) bindet. Dem Voranschlage 1920/21 ist ein voraussichtlicher Personalstand der österreichischen Bundesbahnen von 91 165 Köpfen zugrunde gelegt, von dem 42 193 auf Beamte, Unterbeamte, Diener und Bahnoffiziantinnen (statusmäßige Bedienstete), 48 972 auf Arbeiter und die wenigen sonstigen Hilfsbediensteten entfallen. Diese Einteilung der Bundesbahnangestellten hat sich während des Voranschlagsjahres wesentlich geändert, indem die mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1920 eingeführte Besoldungsneuordnung nur noch angestellte Beamte und Hilfsbedienstete vorsieht, womit die Kategorien der Unterbeamten und Diener sowie Bahnoffiziantinnen verschwinden und alle ständigen Arbeiter mit mindestens zweijähriger Dienstzeit zu angestellten Beamten ernannt werden müssen.

Dieser verhältnismäßig große Personalstand ist vornehmlich darauf zurückzuführen, daß nach dem Zerfall des ehemaligen Gesamtstaates die Republik Österreich die überwiegende Mehrzahl der Angestellten in den in Wien gelegenen drei großen Routendirektionen (Nordbahn, Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestbahn) übernehmen mußte, während die der Leitung dieser Direktionen überwiesenen Strecken mit mehr als 4/5 ihrer Länge der Tschecho-Slowakei zufielen, ferner daß der nationale Ausgleich des altösterreichischen Eisenbahnpersonals zu ungunsten der Republik Österreich ausfiel, indem nach Österreich insgesamt 3870 deutsche Bedienstete zuströmten, dagegen aus Österreich nur 2250 nichtdeutsche Eisenbahnbedienstete abflossen, was einen Reinzuwachs von 1620 Bediensteten ergibt.

Weitere Personalmehrerfordernisse verursachte nach dem vorerwähnten Berichte des Berichterstatters für die Eisenbahnen die nach dem Umsturze auch für den Bereich der Eisenbahnen verfügte Einführung der achtstündigen Arbeitszeit, die sich mit Rücksicht auf die eigenartigen Verhältnisse dieses Wirtschaftsbetriebes einerseits in einem tatsächlichen Mehrbedarf an Personal (rund 12 000 Arbeiter bei den Bundesbahnen) andererseits, so vornehmlich im Werkstättendienste, in einer verkürzten und daher verminderten Arbeitsleistung äußert, die ebenfalls auf Arbeiter umgerechnet, einer Arbeitsleistung von 1400 Arbeitern gleichkommt. Allerdings darf nicht außer acht bleiben, daß im Rahmen dieses Personalmehrbedarfes ein Großteil jener Arbeiter einer Verwendung zugeführt erscheint, die sonst überzählig wären und gegebenenfalls im Wege von Notstandsarbeiten beschäftigt oder durch Arbeitslosenunterstützung — jedoch nicht zu Lasten der Ertragsrechnung der Bundesbahnen — erhalten werden müßten.

Zur Feststellung des tatsächlichen Personalbedarfes sind übrigens seit September 1920 kommissionelle Erhebungen unter Leitung des Ministeriums und unter Zuziehung der Personalvertretungen im Gange, die nach einheitlichen Richtlinien und unter Zugrundelegung der achtstündigen Arbeitszeit den Personalbedarf festzustellen haben. Sie fanden, daß bei den österreichischen Bundesbahnen unter dieser Voraussetzung im allgemeinen nur ein Überschuß an älteren, meist nur für den Innendienst geeigneten Bediensteten besteht, und daß dieser Überschuß vornehmlich bei der Direktion Wien-Nordost vorhanden ist, die das nach dem Zerfall in Österreich verbliebene Direktionspersonal der vorerwähnten drei Rumpfdirektionen umfaßt. Dagegen zeigte sich, daß sich sogar ein Mangel an jungen, für den Betriebsdienst geeigneten Kräften zufolge der jahrelangen Aufnahmeesperre bereits stark fühlbar mache. Der Abbau des Personals besonders bei den erwähnten Bedienstetenverwendungen wird sich im Rahmen des ursprünglichen Abganges, der etwa 3—4 % des Standes beträgt, vollziehen. Außerdem ist die Verwaltung bestrebt,

den Abbau des Personalstandes durch weitestgehende Förderung des Übertrittes in Privatdienste zu beschleunigen. Als wirksame und vernünftige Form des Personalabbaues käme auch eine im großen Stile durchzuführende Innenbesiedlung auf der Grundlage eines nach reichsdeutschem Muster zu schaffenden Heimstättenrechtes in Betracht. Eine rein mechanische Zwangspensionierung arbeitsfähiger und arbeitswilliger Bediensteter erscheint dagegen unzweckmäßig und unwirtschaftlich. Nach dem Voranschlage wurde übrigens insbesondere mit Bezugnahme auf das definitiv angestellte Personal ein Abbauabstrich von nahezu 20 Millionen Kronen durchgeführt.

Von den mit rund 5½ Milliarden Kronen veranschlagten Einnahmen des Bundesbahnbetriebes entfällt der weitaus überwiegende Teil (5¼ Milliarden Kronen) auf die Transporteinnahmen. In diesen gelangen vor allem die Wirkungen der letzten Tariferhöhungen zum Ausdruck, wie solche im Voranschlagsjahre 1920/21 mit Wirksamkeit vom 15. Dezember 1920 und vom 15. Februar 1921 je um 50 % im Güterverkehr stattgefunden haben, während im Personenverkehr im Hinblick auf die erreichte Leistungsgrenze des Publikums seit 15. April 1920 von einer weiteren Erhöhung des Personenfahrpreises Abstand genommen werden mußte. Im übrigen zeigt sich in den Transporteinnahmen eine allmähliche erfreuliche Wiederbelebung des Verkehrs.

Der Vermögenswert der Bundesbahnen ist unter schätzungsweiser Hebung der Vorkriegswerte auf die Materialpreise des Weltmarktes mit 75 Milliarden Kronen berechnet. Hiervon entfallen rund 63 Milliarden auf bauliche Herstellungen, etwa 11 Milliarden auf den Fahrpark und die restliche 1 Milliarde auf Materialvorräte. Als wertvermehrende Investitionen im Jahre 1920/21 sind 1200 Millionen Kronen für die weitere Einführung der elektrischen Zugförderung auf den österreichischen Bundesbahnen, 7,5 Millionen für den Bahnbau Landeck-Tösens (Abzweigung von der Arlbergbahn gegen die Schweizer und italienische Grenze), ferner 510 Millionen für Fahrbetriebsmittelbeschaffung und 143 Millionen für bauliche Herstellungen veranschlagt, so daß sich der schließliche Reinvermögenswert der österreichischen Bundesbahnen mit Ende des Verwaltungsjahres 1920/21 auf 76 860,5 Millionen Kronen stellen dürfte.

Aus nahezu denselben Ursachen wie bei den Bundesbahnen gestalteten sich auch die übrigen im Bundesministerium für Verkehrswesen vereinigten Wirtschaftsbetriebe verlustbringend. So schließt insbesondere das Postwesen bei 1691,2 Millionen Kronen Ausgaben und 1067,4 Millionen Kronen Einnahmen mit einem Betriebsabgange von 623,8 Millionen Kronen, das Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostwesen mit einem solchen 154,9 Millionen Kronen bei 794,1 Millionen Ausgaben und 639,2 Millionen Einnahmen. Der vorjährige Voranschlag, der beide Wirtschaftsbetriebe noch vereinigt darstellt, weist dagegen 582,8 Millionen Kronen Ausgaben, 415,6 Millionen Kronen Einnahmen und mithin einen schließlichen Verlust von 167,2 Millionen Kronen aus. Auch bei diesen Wirtschaftsbetrieben hat die Entwicklung, die die Dinge seit der Aufstellung des Bundesvoranschlages zu Beginn des Kalenderjahres 1920 bis zur Beratung im Nationalrate genommen haben, die einzelnen Ansätze des Voranschlages weit überholt, und es fehlt das dem Privatunternehmer zur Ausgleichung unaufhaltsam und unverhältnismäßig ansteigender Betriebskosten im allgemeinen zur Verfügung stehende Mittel entsprechender Überwälzung auf die Abnehmer oder Einschränkung des Betriebes.

Die Budgetdebatte selbst, an der sich Redner aller drei großen Parteien des Hauses beteiligten, und in deren Verlaufe der Bundesminister für Verkehrswesen die eingangs erwähnte, mit großem Interesse aufgenommene Rede hielt, bot vom fachlichen Standpunkte aus nichts weiter Bemerkenswertes. Nach kurzen Schlußworten der Berichterstatter Dr. Angerer (Eisenbahnen, Schiffahrt), Steinegger (Post, Telegraphenverwaltung) und Dr. Odehnal (Postsparkasse) wurde sodann der Voranschlag für das Bundesministerium für Verkehrswesen einstimmig angenommen.

Die Stellung des Packwagens in den Zügen.

Vom Eisenbahn-Betriebskontrolleur **Hildebrand**, Frankfurt (Main).

Von den Zugführern hört man immer wieder die Klage, daß der Packwagen häufig am Schlusse der Züge, anstatt an deren Spitze läuft. Sie klagen darüber, daß in diesen Fällen die notwendige ständige Verbindung mit dem Lokomotivführer fehle, die Beobachtung der Signale und der Strecke erschwert, in vielen Fällen sogar unmöglich sei, die zur ordnungsmäßigen Führung des Fahrberichts notwendige Verständigung mit den Signal- und Blockwärtern beim Halten vor nicht auf Fahrt stehenden Signalen nur schwer zustande komme und die Züge hierdurch unnötige Verspätungen erlitten, daß sie im Winter unter der mangelhaften oder nicht vollständig bis zum Packwagen durchdringenden Heizung zu leiden hätten, daß ein ordnungsmäßiges Arbeiten im Packwagen hierdurch erschwert sei, u. dgl. mehr. Diese Klagen der Zugführer sind, wie man ohne weiteres zugestehen muß, nicht ganz unberechtigt, und eine Untersuchung darüber, wie ihrem Verlangen auf möglichste Einstellung des Packwagens hinter der Lokomotive am besten Rechnung getragen werden kann, ist wohl am Platze.

Der Packwagen ist der Aufenthaltsort des Zugführers während der Fahrt. Hier muß er unbedingt seinen Platz haben, wenn er, falls ihm kein besonderer Ladeschaffner beigegeben ist, den Packmeisterdienst ordnungsmäßig versehen will; hier hat er die Brief- und Paketbeförderung der Eisenbahn zu überwachen, hier hat er im Geldkasten die Geld- und geldwerten Briefe, für deren richtige Bestellung er persönlich haftet, aufzubewahren, hier hat er seinen Arbeitsplatz (das eingebaute Zugführerabteil) für die Erledigung der ihm obliegenden schriftlichen Arbeiten, wie Führung des Fahrberichts, der Zähl- und Achskilometernachweise, Anfertigung von Meldungen usw. Im Packwagen sind ferner die Zuggeräte, die vorgeschriebenen Signalmittel und sonstige Zubehörstücke, die nötigen Materialien, Mäntel usw. aufbewahrt. Für alle diese Dienstgeräte ist der Zugführer bis zu dem Zeitpunkt der Übernahme durch einen anderen Beamten verantwortlich. Im Packwagen liegt weiter dem Zugführer die Beobachtung der dort angebrachten Manometer für Heizung und Bremse; Zugführer und Packwagen gehören also während der Fahrt zusammen, was natürlich nicht ausschließt, daß der Zugführer zeitweise vom Packwagen abwesend ist, wenn er beispielsweise die für ihn vorgeschriebene und von Zeit zu Zeit vorzunehmende Fahrkartenprüfung in einzelnen Wagen ausführt, wenn er die Ordnung in den D-Zügen nachprüft, oder wenn er sich in einem Abteil zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Reisenden aufhalten muß.

Dem Zugführer ist durch die Fahrdienstvorschriften (FV.) eine ganze Anzahl von Vorschriften gegeben, die ihn verpflichten, an der sicheren und möglichst fahrplanmäßigen Durchführung des Zuges mitzuwirken. Soweit hierbei die sofortige oder wenigstens baldige Anwesenheit des Zugführers an der Spitze des Zuges erwünscht ist, um „die Geschäfte mit der dem Wesen des Eisenbahnbetriebs entsprechenden Raschheit, aber ohne Überstürzung zu erledigen" (§ 2 (2) FV.) kämen hauptsächlich folgende Bestimmungen in Frage: der Zugführer hat dem Lokomotivführer den für ihn bestimmten Abschnitt des schriftlichen Befehls, mit Ausnahme des schriftlichen Befehls zum Vorbeifahren an einem auf „Halt" stehenden Hauptsignal, der dem Lokomotivführer von dem Bahnhof unmittelbar übergeben werden kann, auszuhändigen (§ 38 FV.), er hat dem Lokomotivführer mitzuteilen, wie viele Achsen der Zug zählt, wie viele von Hand gebremst werden, ihn auch zu verständigen, wenn Wagen verschiedener Bremssysteme eingeschaltet sind (§ 46 FV.), er hat darauf zu achten, daß der Lokomotivführer die vorgeschriebenen Fahrzeiten einhält und ihn auf Überschreitungen der zulässigen Fahrgeschwindigkeit und auf entstehende Verspätungen aufmerksam zu machen (§ 48 FV.). Ferner hat der Zugführer, soweit ihm dies seine sonstigen Dienstgeschäfte gestatten, auf die Signale und Wegeschranken zu achten (§ 36 FV.), er darf dem Auftrage zur Abfahrt des Zuges erst nachkommen, wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist, und in bestimmten Fällen kann das Stellen des Ausfahrsignals vom Zugführer als Auftrag zur Abfahrt angesehen werden (§ 50 FV.), beim Fehlen des Befehlstabes hat das Abfahrsignal von dem Zugführer auszugehen (§ 50 FV.). Für alle diese Fälle ist es insbesondere bei unsichtigem Wetter oder im Winter bei starkem Ausströmen von Dampf erforderlich, daß sich der Zugführer möglichst an der Spitze des Zuges aufhält, um Verspätungen in der Abfahrt oder Weiterfahrt zu vermeiden. Weiter ist im Falle des § 51 (5) FV. der Platz des Zugführers an dem vorderen Teil des Zuges erwünscht, damit ihm unnötig lange Wege in dem Falle erspart werden, wenn das von dem Lokomotivführer beim Stellen eines Zuges durch ein Einfahr- oder Hauptsignal der freien Strecke zu gebende Achtungssignal von dem Signal- oder Blockwärter unerwidert bleibt, da dann der Zugführer die Ursache zu ermitteln, d. h. sich zu dem Wärter zu begeben

hat. Auch die richtige Führung des Fahrberichts macht es in vielen Fällen erwünscht, daß Zug- und Lokomotivführer in ständiger Fühlung miteinander bleiben. Es sei nur hingewiesen auf den § 61 FV., und zwar auf Ziffer 14, nach der der Lokomotivführer dem Zugführer über die Ursache von Fahrzeitüberschreitungen Auskunft zu geben hat, auf Ziffer 17, nach der über besondere Vorkommnisse, Benutzung der Notbremse, Unregelmäßigkeiten in der Bremswirkung, Zurücklassen von Wagen wegen ungenügender Zugkraft oder Bremsbesetzung, Mängel in der Heizung der Wagen, zu berichten ist, auf Ziffer 18, wonach der Zugführer den Lokomotivführer über die im Fahrbericht angegebene Zugbelastung und Bremsbedienung auf dem Laufenden zu halten und ihm auch Einsicht in den Fahrbericht zu gestatten hat.

Wenn es auch diese beispielsweise angeführten Bestimmungen dringend erwünscht machen, den Packwagen an der Spitze des Zuges laufen zu lassen, damit es dem Zugführer leichter gemacht wird, die ihm obliegenden Verpflichtungen rasch und sicher durchzuführen, so kann aber doch kein unbedingter Zwang anerkannt werden, den Packwagen unter allen Umständen und ohne Rücksicht auf andere Erfordernisse des Betriebes an dieser Stelle während des ganzen Zuglaufes durchzuführen. Es sprechen vielmehr auch andere dringende Gründe dafür, den Packwagen in besonderen Fällen am Schlusse eines Zuges laufen zu lassen. Hierher gehören z. B. die Fälle, in denen infolge zu kurzer Wendezeiten bei Pendelzügen, oder bei nicht zu vermeidendem, sehr kurzem Aufenthalt beim Kopfmachen eines Zuges auf einer Unterwegsstation ein Umstellen des Packwagens nicht möglich ist. Übrigens kann auch der Fall eintreten, daß der Packwagen streckenweise zwischen anderen Wagen laufen muß, also weder an der Spitze, noch am Schlusse des Zuges steht, so beispielsweise bei einem aus betrieblichen Gründen notwendigen Einstellen von Verstärkungswagen vor dem Packwagen in Personenzügen.

Haben wir es im vorstehenden mit Fällen zu tun, die aus zwingenden Gründen vielleicht ein Umstellen des Packwagens nicht möglich machen, so ist doch andererseits auch nicht zu leugnen, daß hin und wieder Rücksichten minderer Art oder gar Bequemlichkeit einzelner Dienststellen den Lauf des Packwagens an anderer Stelle als an der Spitze des Zuges bewirken. Wenn z. B. der Packwagen nur deswegen am Schluß des Zuges auf einer Zugbildungsstation eingestellt wird, weil er dann günstig zur Gepäckabfertigung steht und daher vielleicht etwas größere Karrwege erspart werden, oder der Packwagen nur deswegen nicht umgestellt wird, weil sonst eine Rangiermaschine, die dann an einer anderen Stelle des Bahnhofes kurze Zeit entbehrt werden muß, herangezogen werden müßte, dann bedarf es doch einer eingehenden Prüfung, ob hier nicht die Vorteile durch die Nachteile, die aus dem Lauf des Packwagens am Schluß des Zuges entstehen, mehr als aufgewogen werden. Eine derartige eingehende Prüfung ist umsomehr erforderlich, als durch den Lauf des Packwagens am Schlusse des Zuges vielleicht bei Personen- oder Schnellzügen auf große Entfernungen ein Personenwagen als Schutzwagen läuft. Dieser Personenwagen wird dann nicht nur seinem eigentlichen Zwecke entzogen, sondern er belastet auch den Zug in ganz unnötiger Weise.

Es wäre deshalb wohl angebracht, in die Fahrdienstvorschriften eine Bestimmung aufzunehmen, die zwar nicht eine Festlegung der Stellung des Packwagens an der Spitze des Zuges herbeiführt, wohl aber bewirkt, daß der Packwagen im allgemeinen an der Spitze des Zuges läuft und Ausnahmen nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Eisenbahndirektion, wenigstens soweit es sich um regelmäßig verkehrende Züge handelt, zulässig sind. Am zweckmäßigsten wäre es dann wohl, die Ziffer 1c) des § 86 FV. dahin zu fassen, daß sie lautet: „Bei der Zusammenstellung eines Zuges ist darauf zu achten, daß die Wagen nach Vorschrift eingereiht werden, daß insbesondere der Packwagen an der Spitze des Zuges läuft, soweit nicht Ausnahmen bei regelmäßig verkehrenden Zügen ausdrücklich von der Eisenbahndirektion genehmigt sind. Bei Bedarfs- oder Sonderzügen ist von den Bahnhöfen stets eingehend zu prüfen, ob besondere Gründe dafür sprechen, dem Packwagen ausnahmsweise eine andere Stellung als an der Spitze des Zuges zu geben.“

Diese Fassung wird zur Folge haben, daß der Lauf des Packwagens an der Spitze des Zuges hinter der Lokomotive die Regel bilden, der Lauf des Packwagens an anderer Stelle aber zu den Ausnahmen gehören wird, die aus betrieblichen Gründen tatsächlich nicht entbehrt werden können.

Ist die Frachturkunden-Stempelmarke noch zeitgemäß?

Von Eisenbahn-Inspektor **Weyland**-Leipzig.

„Althergebrachte, aber sich als unwirtschaftlich erweisende Zustände sind nach Befinden zu beseitigen . . . .“, lautete es in einer an sämtliche Dienststellen erlassenen Verfügung des Eisenbahnpräsidenten Dr. Mettig-Dresden. In dem Bestreben, die Einnahmen zu steigern und die Ausgaben herabzumindern, werden sich wohl alle, denen der Wiederaufbau des Deutschen Reiches am Herzen liegt, und nicht zuletzt die Eisenbahnbeamten, zusammenfinden. Die vom Reichsverkehrsminister herausgegebenen Erlasse und Ermahnungen zu größeren wirtschaftlichen Ersparnissen aller Art, Personaleinschränkungen, Erschließung neuer Einnahmequellen usw. sind nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen, denn allenthalben bricht sich das einsichtsvolle Bestreben immer mehr durch, mitzuhelfen und sich noch weiter einzuschränken, so weit es die Verhältnisse überhaupt noch gestatten.

Tariferhöhungen sind für den Laien die schnellste und einfachste Art, die Einnahmen zu vergrößern. Je höher die Löhne und Gehälter steigen, und je höher die Preise für die unentbehrlichsten Materialien (Eisen, Kohle, Öl usw.) werden, desto höher müssen nach deren Ansicht dann auch die Fahrpreise und Gütertarife werden. Dieser Weg ist eigentlich nur im Kleinbetriebe denkbar, aber nicht in einem völlig sozialisierten, der Allgemeinheit dienenden Großbetriebe wie der Eisenbahn. Hier müssen auch noch andere Wege eingeschlagen werden. Eine solche Sparmaßnahme bedeutet z. B. die jetzt bevorstehende Abschaffung der F r a n k a t u r - E i s e n b a h n - m a r k e n. Die Verwaltung kam zu der Überzeugung, daß die Kosten der Markenherstellung, die Buchung und Verrechnung eine Belastung darstellen, die sich im Verhältnis zu den wenigen Vorteilen nicht mehr rechtfertigen ließ. Was sich früher in den Jahren der Überschüsse die einzelnen Verwaltungen noch gestatten konnten, kann sich jetzt bei den ungeheuerlichen Zuschüssen das verarmte Reich eben nicht mehr leisten. Es muß i n a l l e m gespart werden, und deshalb wundert es mich, daß man, da man bei den Eisenbahnmarken angelangt war, nicht noch einen Schritt weiter gegangen ist und auch noch die F r a c h t u r k u n d e n - S t e m p e l m a r k e abgeschafft hat. Wohl vermerkt: die Marke, nicht den Stempel selbst, denn das Reich braucht jetzt mehr als sonst diese Einnahme. Die einfachste Lösung ist aber die, daß man diese Reichsstempelabgabe, wenn sie aus steuertechnischen Gründen überhaupt getrennt erhoben werden muß, wie bei den Fahrkarten mit dem Fahrpreise, bei der Güterbeförderung mit der Fracht einhebt und den Verkehrskontrollen der Reichs- und Privatbahnen, den Schiffahrtsgesellschaften und Reedern die summarische Abrechnung mit den zuständigen Reichsstellen überläßt. Wenn wieder einmal Tarifänderungen in Bearbeitung sind, wird sich Gelegenheit bieten, reine Wirtschaft zu machen, indem man die wenigen Prozente, die diese Reichsstempelabgabe beträgt, unterschiedslos zu den Frachten schlägt. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß das Reich hierbei einen doppelten Vorteil erzielen wird. Ganz sicher wird die prozentuale Verteilung auf die Frachten eine s i c h e r e, e i n w a n d f r e i e r e und schließlich auch eine etwas h ö h e r e E i n n a h m e als bisher bedeuten, und andererseits wird durch den Wegfall der verschiedenfarbigen Wertmarken, bei denen die Herstellung vom künstlerischen Entwurf bis zum Druck, das Numerieren, Zählen, Packen, Verbuchen, Verrechnen, Versenden, Verkaufen, Kontrollieren usw. einen ungeheuren Aufwand an Personal und Zeit erfordert, eine wesentliche E r s p a r n i s erzielt. Von der Reichsdruckerei, den Finanz- und Zollämtern, Haupt-, Stations- und Güterkassen bis herab zu den Schalterbeamten wird eine Befreiung, eine Erlösung von unnötiger Arbeit erfolgen. Verwaltungsanordnungen, Dienstvorschriften und sonstige Anweisungen, von denen schon mehr als zuviel vorhanden sind, können vermindert und deren Herstellungskosten erspart werden.

Am 1. Juli 1906 erblickte das Reichsstempelgesetz über den Frachturkundenstempel erstmalig das Licht der Welt. Erst einfach und bescheiden, sich nur auf Ladungsfrachten beziehend, breitete es sich immer mehr aus und griff immer höher besteuernd auf fast alle Güter über. Viel Liebe und Verständnis ist dieser Verkehrsabgabe in all den 15 Jahren nicht entgegengebracht worden, und wenn sie jetzt in aller Ruhe vielleicht ganz verschwinden oder als indirekte Besteuerung in die Tarifsätze aufgehen könnte, so würde ihr wohl niemand eine Träne nachweinen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Einheitliche Bezeichnung der Unterrichts- und Bildungseinrichtungen.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen, zentralen Ämter, das Eisenbahn-Zentralamt sowie nachrichtlich an die Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums und die Generalbetriebsleitungen folgenden Erlaß gerichtet:

Um vorhandene Unklarheiten zu beseitigen, werden nachstehend einheitliche Bezeichnungen der wichtigsten Unterrichts- und Bildungseinrichtungen für das Gebiet der Reichseisenbahnverwaltung festgesetzt und zwar unabhängig davon, ob sie gegenwärtig nur in einzelnen Bezirken bestehen, oder ob später eine weitere Ausdehnung oder Einschränkung zweckmäßig sein wird. Einer künftigen Entscheidung hierüber soll, wie ich besonders bemerke, durch Festsetzen der folgenden Bezeichnungen nicht vorgegriffen werden.

Es sind im allgemeinen drei Hauptgruppen (Lehrgruppen) im Unterrichts- und Bildungswesen zu unterscheiden, je nachdem die Einrichtungen überwiegend bestimmt sind

für Lehrlinge, Arbeiter oder Dienstanfänger (Bedienstete in der Ausbildung für eine Beamtenstellung) oder

für Beamte, besonders solche des Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Verkehrsdienstes, denen für eine möglichst gute Dienstausführung wichtige dienstliche Vorschriften und neue Einrichtungen zur Kenntnis zu bringen und zu erläutern sind, oder endlich

für Beamte und Arbeiter, die sich selbständig weiterbilden wollen.

Hiernach umfaßt Gruppe I: das Dienstschulwesen, Gruppe II: das Dienstvortragswesen, Gruppe III: das freiwillige Bildungswesen.

Im einzelnen gelten sodann folgende Bezeichnungen:

Lehrgruppe I: Dienstschulwesen.

1. Verwaltungsschule. Unterrichtseinrichtung bei einer Generaldirektion, Eisenbahndirektion oder bei dem Eisenbahn-Zentralamt in dienstlichem Zusammenhange mit der betreffenden Behörde für diejenigen Dienstanfänger, die unmittelbar bei dieser oder bei nahegelegenen Dienststellen beschäftigt sind. In Frage kommt hauptsächlich die Vorbereitung für den nichttechnischen und technischen Bürodienst und die Vervollständigung fachlicher Kenntnisse für jüngere Beamte der genannten Behörden.

2. Dienstanfängerschule. Unterrichtseinrichtung für eine oder mehrere größere Dienststellen (Bahnhöfe, Betriebswerkmeistereien, Bahnmeistereien, Güterabfertigungen) gemeinsam und in dienstlicher Verbindung mit einer derselben für die bei diesen Dienststellen oder in ihrer nächsten Nähe in Ausbildung befindlichen Dienstanfänger. In Frage kommen hauptsächlich die Dienstanfänger für den Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Verkehrsdienst.

Anmerkung. Bei den Verwaltungs- und Dienstanfängerschulen können neben den planmäßigen, jährlich wiederholten Lehrgängen nach Bedarf auch außerordentliche Ergänzungskurse abgehalten werden und zwar insbesondere a) beim Vorhandensein von Bediensteten, die vorher keine oder nur ungenügende Gelegenheit zum Besuch eines ordnungsmäßigen Dienstunterrichts hatten; b) beim Erscheinen wichtiger neuer Vorschriften oder bei Einführung technischer Einrichtungen, um die Bediensteten hiermit gründlich vertraut zu machen; c) in Fällen unvorhergesehener starker Verkehrs- und Betriebssteigerungen, wenn eine rasche Heranbildung von Hilfskräften erforderlich ist.

Zu den außerordentlichen Ergänzungskursen sind auch solche zu rechnen, die vereinzelt zur Vervollständigung der Schulkenntnisse für Dienstanfänger eingerichtet werden müssen, wenn hierfür ein dringendes dienstliches Bedürfnis besteht und die Betreffenden anderweit keine Gelegenheit hierzu haben.

3. Werkschule. a) Werkschule Abteilung I. Unterrichtseinrichtung der Eisenbahnverwaltung bei einer Haupt- oder Nebenwerkstätte und in dienstlicher Verbindung mit ihr zur Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den Fächern des öffentlichen Fortbildungs- oder Gewerbeschulunterrichts und als vollständiger und gesetzlicher Ersatz für diesen. Von der Verpflichtung zum Besuch eines anderen öffentlichen gewerblichen Unterrichts sind die Lehrlinge alsdann befreit.

Anmerkung. Fehlt bei einer Haupt- oder Nebenwerkstätte noch eine bahneigene Werkschule, und besuchen die Lehrlinge einen öffentlichen Fortbildungs- oder Gewerbeschulunterricht, so ist nach den bisher im Bereich der Zweigstelle Preußen-Hessen geltenden Bestimmungen dem Lehrling ein Zusatzunterricht in der Werkstätte zu erteilen, namentlich nach der eisenbahnfachlichen Seite hin. Dieser neben dem öffentlichen Fortbildungs- oder Gewerbeschulunterricht zu erteilende Eisenbahnunterricht ist unter dem Namen „Zusatzunterricht für Lehrlinge" zusammenzufassen.

b) Werkschule Abteilung II. Unterrichtseinrichtung bei einer Haupt- oder Nebenwerkstätte und in dienstlicher Verbindung mit ihr zur theoretischen Ausbildung von Handwerkern, besonders Schlossern, die noch in der Werkstätte praktisch arbeiten und für den maschinentechnischen Dienst vorzubereiten sind. In Frage kommen zurzeit nur Handwerker, die die Lokomotivführerlaufbahn zu ergreifen beabsichtigen.

Sofern der Unterricht aus dienstlichen Gründen nicht in den Werkstättenschulräumen erteilt werden kann, kann mit der Erteilung eine öffentliche Fach-, Maschinenbau- oder ähnliche, staatlich anerkannte Schule beauftragt werden (Angegliederter Unterricht). Voraussetzung ist jedoch, daß der Eisenbahnlehrplan zugrunde gelegt wird, und daß eine Mitbeaufsichtigung seitens der Eisenbahnverwaltung stattfindet.

Lehrgruppe II: Dienstvortragswesen.

Die Dienstvorträge, bislang Instruktionsstunden, Dienstunterweisungen, Unterrichtsstunden oder dgl. genannt, haben den Zweck a) die Kenntnis der bestehenden Vorschriften zu befestigen und ihre praktische Anwendung zu erläutern und zu fördern, b) mit neuen Vorschriften und Einrichtungen bekannt zu machen. Die Teilnahme gilt als Dienst. In Frage kommen vorzugsweise die Beamten im Betriebsdienst (einschließlich Betriebsmaschinendienst), im Bahnunterhaltungs- und Verkehrsdienst. Sämtliche Beamte, für die solche Vorträge angeordnet sind, haben ausnahmslos hieran teilzunehmen. Um dies zu ermöglichen, ist jeder bei Dienststellen stattfindende Dienstvortrag in der Regel mehrfach zu halten. An jeden Vortrag schließt sich eine Besprechung des Gehörten.

Anmerkung. 1. Zu den Dienstvorträgen sind auch die für Regierungsbauführer, in Ausbildung begriffene Assessoren und andere Beamte eingerichteten fachwissenschaftlichen Vorlesungen zu rechnen. 2. Neben den Dienstvorträgen können zur Erörterung wichtiger örtlicher Vorkommnisse oder Einrichtungen regelmäßige Dienstbesprechungen nach Anweisung der Generaldirektion oder Eisenbahndirektion von den Dienststellen-Vorstehern oder ihren Vertretern mit den ihnen unterstellten Beamten abgehalten werden. Als Anhalt für eine Regelung kann bis zum Erlaß einheitlicher Vorschriften die von der Eisenbahndirektion Berlin erlassene Verfügung (Amtsblatt Nr. 18 vom 1. April 1921 S. 205—212) dienen, soweit sie nicht durch diesen Erlaß überholt ist. 3. Als Lehrkräfte kommen für die Dienstschulen und Dienstvorträge im allgemeinen Eisenbahnbeamte nebenamtlich in Frage. Nach Bedarf können sie auch als „Wanderlehrer" beschäftigt werden.

Lehrgruppe III: Freiwilliges Bildungswesen.

Hierunter fallen Unterrichts- und Bildungsmaßnahmen aller Art für Beamte und Arbeiter zur Ausbildung der Persönlichkeit, zur Erweiterung und Vertiefung des allgemeinen Wissens und zur Vervollständigung der Fachkenntnisse, letzteres mit dem Hauptziel einer Verbesserung der Dienststellung und wirtschaftlichen Lage.

Im allgemeinen bleiben Maßnahmen der Gruppe III, als überwiegend im Nutzen der Teilnehmer liegend, der Betätigung von Fach- und anderen Verbänden der Beamten und Arbeiter überlassen, nötigenfalls unter Mitarbeit der Eisenbahnverwaltung.

Für die bereits vorhandenen Einrichtungen sind nunmehr die sich aus vorstehendem ergebenden Bezeichnungen sinngemäß einzuführen.

Über die Neuregelung des Unterrichts- und Bildungswesens, insbesondere auch über die nähere Abgrenzung der zum Schul- und Vortragswesen zuzulassenden oder verpflichteten Kreise werden nach Besprechungen mit den Zweigstellen und Generaldirektionen sowie mit den Vertretern der Beamten- und Arbeiterschaft später noch nähere Bestimmungen getroffen werden.

— **Entlohnung der Betriebslehrlinge.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Eisenbahndirektionen der früheren preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und die Eisenbahndirektion in Oldenburg sowie nachrichtlich an die Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums und der Eisenbahn-Generaldirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Zur Beseitigung von Zweifeln und Ungleichheiten in der Behandlung der sogenannten Betriebslehrlinge gebe ich nach Verhandlungen

mit den vertragschließenden Arbeitnehmerorganisationen bekannt: Die Lehrlinge sind gemäß § 4 Ziffer 2 des Lohntarifvertrags nach den in Anlage 1 Anmerkung 5 vermerkten Stundenlohnsätzen zu entlohnen. Hierunter fallen auch die Betriebslehrlinge, das sind solche jugendlichen Arbeiter, die im Alter von 14 bis 16 Jahren mit der Absicht aufgenommen werden, sie in die Dienstanfängerlaufbahn zu überführen. Da jedoch der Ausbildungsgang der Betriebslehrlinge eine kürzere Zeit als der der Werkstättenlehrlinge beansprucht, ist die Entlohnung der Betriebslehrlinge auf die Dauer von vier Jahren nach den Lehrlingslöhnen nicht gerechtfertigt. Diesen Lehrlingen sind daher richtigerweise nur für die zwei ersten Jahre die Lehrlingslöhne zu zahlen; vom dritten Jahre ab ist ihnen der ihrem Lebensalter entsprechende Lohn der jugendlichen Arbeiter zu gewähren. Eine Ausnahme hiervon könnte ich nur insofern zulassen, als bei Überschreitung des 16. Lebensjahres der Lohn eines jugendlichen Arbeiters schon nach einjähriger Beschäftigungsdauer gezahlt werden kann, wenn der Betreffende sich als besonders anstellig erweist und wirklich brauchbare Arbeit leistet.

— **Das Eisenbahndefizit.** Unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Stieler trat am 4. d. M. das Plenum des Sachverständigenbeirats des Reichsministeriums im Potsdamer Bahnhof zu einer Sitzung zusammen, um den Bericht über die bisherigen Arbeiten seiner drei Unterausschüsse entgegenzunehmen. Nach eingehender Aussprache wurde, wie die „D. Allg. Ztg." berichtet, folgende Entschließung angenommen: Der Sachverständigenbeirat tritt der Stellungnahme und den Vorschlägen der Ausschüsse für die Beseitigung des Defizits der Reichseisenbahnen bei. Er billigt insbesondere die bisher von der Eisenbahnverwaltung zur Herabminderung des Fehlbetrages getroffenen Maßnahmen, hält jedoch weitere verstärkte Anstrengungen auf diesem Wege unter Mitwirkung des Sachverständigenbeirates, insbesondere auch durch Einholung schriftlicher Gutachten berufener Fachmänner, für notwendig.

— **Gebühr für Frachtstundung.** Der Reichsverkehrsminister sandte dem Deutschen Industrie- und Handelstage als Antwort auf seine Eingabe die Abschrift des folgenden, an den Stahlwerksverband, A.-G. in Düsseldorf, gerichteten Schreibens vom 13. April:

„Bei aller Würdigung der in dem gefälligen Schreiben vom 17. März und 2. April d. J. dargelegten Gesichtspunkte bin ich doch nicht in der Lage, den vom deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband einstimmig gefaßten Beschluß auf Einführung einer Gebühr für einmonatige Frachtstundung zu beanstanden. Wie die Eisenbahndirektion Hannover dem Stahlwerksverband bereits mitgeteilt hat, sind die Gründe, die für und gegen die Erhebung der Gebühren sprechen, durch den deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband eingehend und sorgfältig geprüft worden. Die Beschlußfassung des Verkehrsverbandes stützt sich im wesentlichen auf das berechtigte Verlangen der Eisenbahnverwaltungen nach einer angemessenen Entschädigung für die den Dienststellen aus der Frachtstundung erwachsenden Sonder- und Mehrarbeiten, die namentlich unter den jetzigen Verhältnissen erhebliche Kosten verursachen, und nach einem Ausgleich für die Zinsverluste, die die Verwaltungen aus der nachträglichen Frachtbegleichung erleiden.

Ich verkenne durchaus nicht die Schwierigkeiten, die die neue Belastung für die Frachtstundungsnehmer mit sich bringt, und würde es außerordentlich bedauern, wenn ein Teil der Konteninhaber hierdurch gezwungen werden würde, das Frachtstundungsverhältnis zu lösen. Anderseits kann aber den Reichseisenbahnen, angesichts der ernsten Finanzlage des Reichs, nicht zugemutet werden, weiter auf einen angemessenen Ersatz der beträchtlichen Zinseinbußen zu verzichten und unentgeltlich besondere Arbeitsleistungen auf sich zu nehmen, die immerhin nur einem begrenzten Interessentenkreis, namentlich den Frachtinteressenten mit größeren Geschäftsbetrieben, zugute kommen, nicht aber allen Verkehrstreibenden, also auch den kleineren und wirtschaftlich schwächeren, wie es dem Grundsatze gleichmäßiger Behandlung aller Verfrachter im Sinne des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung entsprechen würde. Ich sehe mich hiernach außerstande, von der Erhebung der Gebühren für das Gebiet der Reichseisenbahnen abzusehen. Auch eine Ermäßigung der Gebühr kann vorerst nicht ins Auge gefaßt werden."

— **Die neuen Eisenbahngebühren im Saargebiet.** Die Saarbahndirektion hat, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, bei der Festsetzung der ab 1. Mai vorgesehenen Personenfahrpreise in Frankenwährung die seit 1. März gültigen Sätze zugrunde gelegt. Für die 1., 2. und 3. Wagenklasse wird der Franken zu 3 *M* umgerechnet, für die 4. Wagenklasse und die Abonnementskarten zu 3.10 *M*. Die Umrechnung der augenblicklich geltenden Markfrachtsätze ist nicht durchweg zu einem einheitlichen Frankenkurs erfolgt. Vielmehr ist der Frankenkurs nach einem Staffelsystem festgesetzt, wobei der Umrechnungskurs bei nahen Entfernungen günstiger angesetzt wurde als bei weiteren Entfernungen. Im allgemeinen wurde aber ein Kurs von 3 *M* für einen Franken zugrunde gelegt, wobei darauf geachtet wurde, daß die neuen Frachtsätze in Frankenwährung den in Frankreich gültigen Frachtsätzen möglichst angenähert wurden.

— **Neue Verbindung München-Hamburg und Bremen.** Eine neue durchgehende Schnellzugverbindung von München über Augsburg, Nürnberg, Würzburg, Göttingen und Hannover nach Hamburg und Bremen bringt der neue Sommerfahrplan am 1. Juni. Sie wird dadurch hergestellt, daß neue D-Züge von München bis Flieden, zwischen Frankfurt und Bebra, eingelegt werden, die dort Anschluß an die bestehenden Schnellzüge von Freiburg nach Hamburg haben. Die Züge erhalten auch durchgehende Wagen München-Hamburg. Es ergibt sich so folgender Fahrplan: München ab 7.00 vorm., Augsburg ab 8.00 vorm., Nürnberg ab 10.33, Würzburg ab 12.42, Göttingen an 6.11 nachm., Hannover an 7.57, Hamburg 11.14. Von Hannover ist Anschluß 9.31, an Bremen 11.40. In umgekehrter Richtung fährt man von Bremen 8.03 vorm., von Hamburg 7.56, von Hannover 11.14, von Göttingen 1.12 nachm. und ist in Würzburg 6.46 nachm., in Nürnberg 9.12, in Augsburg 11.55, in München 12.55 nachts.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Aus Essen, 4 Mai, meldet W. T. B.: Die infolge der ungünstigen Wirkung der Zollkontrolle der Entente für den Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk angeordneten Annahmebeschränkungen sind zum größten Teil wieder aufgehoben, nachdem die Zahl der aufgestellten Wagen zurückgegangen ist. In der Abwicklung des Betriebes bestehen keine besonderen Schwierigkeiten. Wie jedoch der Betrieb sich nach Aufhebung der Annahmebeschränkungen gestalten wird, ist noch nicht zu übersehen, da noch eine Menge Wagen auf Abfertigung durch den Zoll warten und die durch den Zoll entstehenden Behinderungen nicht als beseitigt angesehen werden können.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 822 Wagen (gerechnet je 10 t) angefordert, die auch gestellt wurden (Höchstgestellung am 27. April 22 735). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19.534 Wagen. Von den Lagerbeständen auf den Zechen sind in der vergangenen Woche fast 100 000 t abgetragen worden, so daß der Gesamtbestand nur noch 428 753 t betrug.

Der Rheinwasserstand hat um einige Zentimeter zugenommen, befindet sich aber immer noch mit etwa 1,40 m unter dem normalen Pegelstand, so daß von einer nennenswerten Besserung in der Transportlage auf dem Rhein bislang nicht die Rede sein kann. Der Umschlag an Kippern in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferte sich auf 26 667 (24 047) t Umschlag, in den Zechenhäfen der Kanäle auf 24 754 (26 120) t.

— **Die Wünsche der Berliner Vorortbewohner.** Zu einer Besprechung bei der Eisenbahndirektion Berlin waren am 28. April die Vertreter des Märkischen Verbandes zur Wahrung gemeinsamer Interessen (Verein der Vororte Berlins) durch den Eisenbahndirektionspräsidenten Wulff nach dem Sitzungssaal des Direktionsgebäudes eingeladen. Wie die „B. B.-Ztg." berichtet, waren alle Berliner Vorortstrecken durch Abgesandte vertreten. Der Besprechung lag eine umfangreiche Eingabe des Verbandes zugrunde, in der verschiedene allgemeine Wünsche betr. Ausdehnung des Vorortverkehrs mit Vororttarif, Haltenlassen der Eil-, Schnell- und D-Züge auf den Kopfstationen des Vorortverkehrs, Verbilligung der Schulausflüge und andere Verbesserungen im Verkehr sowie eine Anzahl von Einzelwünschen der verschiedenen Vorortstrecken vorgetragen wurden. Das Ergebnis der Besprechung war ein ziemlich negatives. Die Direktion erklärte, daß sie in vielen Fragen kaum eigenes Bestimmungsrecht habe, sondern vom Ministerium abhängig sei, und daß andererseits die Erhöhung der Fahrpreise im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr eine unbedingte Notwendigkeit sei, zumal die Eisenbahnverwaltung jährlich 250 bis 300 Millionen Mark bei diesem Verkehr zusetzen müsse. Berlin habe vor allen anderen Großstädten immer noch den Vorzug der billigen Vororttarife. Die Erhöhung der Fahrpreise betrage nur etwa das Drei- bis Vierfache gegen die Tarife in Friedenszeiten, während doch alle anderen Bedarfsartikel um das Zehnfache im Preise gestiegen sind. Von den Vorortvertretern wurde auf die schwere Schädigung hingewiesen, die dem gesamten Siedlungswesen aus der ständigen Erhöhung der Fahrpreise erwachsen muß. Die Ansiedler seien seinerzeit auf Empfehlung

der Regierung aufs Land gegangen, um die eigene Scholle zu erwerben. Jetzt würden sie in ihrer Existenz so schwer geschädigt, daß sie schließlich zum Aufgeben ihrer Vorortsiedlung kommen müßten. Wenn diese festgesetzte Erhöhung der Fahrpreise andauert, und wenn dazu noch so schwere Eingriffe in das Wirtschaftsleben des einzelnen erfolgen, wie sie die Aufhebung der Monatsnebenkarten verursacht hat, dann wird es geradezu für immer eine Unmöglichkeit bleiben, die Wohnungsnot zu beseitigen oder auch nur zu vermindern. Der Präsident empfahl, sich in erneuten Eingaben an das Ministerium zu wenden, so auch bezüglich der Verbilligung der Fahrpreise für Schulausflüge, worüber sich dann der Minister mit der ständigen Tarifkommission in Verbindung setzen werde. Auch für die Erweiterung des Vorortverkehrs auf der Anhalter Strecke bis Trebbin und Luckenwalde, auf der Stettiner Bahn bis Freienwalde, auf der Görlitzer Bahn bis Lübben u. a. glaubte Präsident Wulff keinerlei Hoffnungen erwecken zu können, da überall die dritten und vierten Gleise für den Vorortverkehr fehlten und in heutiger schwerer Zeit auch nicht gebaut werden könnten. Der Fernverkehr aber würde zu stark belastet, wenn auf derselben Bahnstrecke auch Vorortverkehr bestehen sollte. — Die Heizung der Wagen konnte auch für den nächsten Winter noch nicht zugesagt werden. Über kleine Verspätungen und Unregelmäßigkeiten im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr möge man sich nicht gleich aufregen und deswegen den Beschwerdeweg beschreiten. Auf diesen Verkehrsstrecken würden jetzt täglich 1½ Millionen Menschen befördert, da seien kleine Störungen wohl unvermeidlich. Präsident Wulff erklärte zum Schluß, es werde ihm immer willkommen sein, die Vertreter des Märkischen Verbandes zu einer Besprechung ihrer Wünsche zu empfangen, und die Direktion werde alles stets sachlich prüfen und, soweit es an ihr liegt, in Erwägung ziehen.

— **Schiedsgerichtliche Erhöhung von Beförderungspreisen der Verkehrsunternehmungen.** Die Verordnung vom 21. Februar 1920, deren wesentlichen Inhalt wir in Nr. 22, S. 265 des Jahrganges 1920 d. Ztg. wiedergegeben haben, ist durch eine Verordnung vom 23. März 1921 (Reichs-Gesetzblatt vom 31. März 1921, S. 344) ergänzt worden. Die Verordnung vom 21. Februar 1920 verfolgte den Zweck, die dringende Notlage der Bahnen zu beheben und ihre Lebensfähigkeit zu sichern. Es sollte durch die Verordnung die Möglichkeit gegeben werden, eine Abänderung der vertraglich festgesetzten, den jetzigen Geldverhältnissen und Betriebsausgaben nicht mehr entsprechenden Beförderungspreise herbeizuführen. Inzwischen hat sich herausgestellt, daß die Privatbahnen vielfach noch weitere erhebliche vertragsmäßige Lasten haben, die infolge der veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse dazu geführt haben, ihre Lebensfähigkeit aufs schwerste zu gefährden. Hierher gehören vor allem Beiträge zu den Herstellungs- und Unterhaltungskosten der Straßendecke, die Verpflichtung zur ständigen Reinigung der Gleiszone oder der ganzen Straße, zur Einhaltung bestimmter Fahrpläne, zu prozentualen Abgaben vom Gewinn oder der Roheinnahme u. dgl. Es galt also, die Vorschrift vom 21. Februar 1920 so zu ergänzen, daß auch solche, über das billige Maß hinausgehenden Leistungen abgeändert oder aufgehoben werden können. Der wichtigste Zusatz, den die Verordnung von 1920 erhalten hat, lautet (§ 1): „Diese Vorschrift gilt entsprechend für Vereinbarungen, welche eine das Maß der Billigkeit übersteigende Verpflichtung zur Herstellung, Instandhaltung und Reinigung von Straßen, zur Einhaltung bestimmter Fahrpläne oder zu Abgaben vom Gewinn oder von den Roheinnahmen enthalten."

— **Stettiner Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft.** Zu denjenigen Straßenbahnen, die nach einer langen Reihe von Jahren günstiger Entwicklung nunmehr ebenfalls zur Dividendenlosigkeit gelangt sind, gehört die Stettiner Straßenbahn, die für 1920 zum ersten Male mit einem Verlust abgeschlossen hat. Die Lohnbewegungen und politische Gründe haben eine Reihe von Arbeitseinstellungen zur Folge gehabt, so daß der Betrieb im Jahre 1920 im ganzen 63 Tage hindurch ruhte, gegen 22½ Tagen im Jahre 1919. Das Bild der Steigerung der Betriebsausgaben und der dadurch notwendig gewordenen Fahrpreiserhöhungen ist das Gleiche wie überall. Die Fahrpreise stiegen 1920 auf etwa das Dreifache; am Jahresschluß wurden Fahrpreise von 60, 70 und 80 Pf. erhoben, und damit trat gleichzeitig eine nicht unerhebliche Verkehrsminderung ein. Die Betriebseinnahmen überstiegen jedoch die des Vorjahres von 5,6 Millionen Mark um rund 3 Millionen Mark oder um rund 55%. Die Zahl der beförderten Personen ging von 32,8 auf rund 23 Millionen zurück. Die Betriebsausgaben stiegen 1920 im ganzen von 4,9 auf 9,8 Millionen Mark, genauer um 102%. Auf das Wagenkilometer stiegen sie von 20 Pf. im Jahre 1913 auf 70 Pf. im Jahre 1918, 121 Pf. im Jahre 1919 und auf 256 Pf. im Jahre 1920.

Das Jahr 1920 schloß mit einem Verlust von rund 1,4 Millionen Mark bei einem Aktienkapital von 4 Millionen und einem Schuldkapital von noch rund 1,44 Millionen Mark. Zur Deckung des Verlustes wurden dem Schatz der Sonderrücklage rund 410 000 *M*, der gesetzlichen Rücklagen 300 000 *M* entnommen, so daß ein Verlust verbleibt von rund 711 000 *M*.

In der Generalversammlung, die am 23. April 1921 stattfand, wurde dem Vorstande von einem langjährigen Aktionär der Dank für die Umsicht ausgesprochen, mit der er das Unternehmen in so schwerer Zeit geleitet habe, wenn es unter den obwaltenden Verhältnissen naturgemäß auch unmöglich gewesen sei, eine Dividende zu erwirtschaften. Insbesondere richtete sich der Dank unter dem Beifall der übrigen erschienenen Aktionäre auf die feste sachliche Art, mit der der Vorstand unberechtigten Lohn- und sonstigen Forderungen des Personals entgegengetreten sei. Der Vorstand dürfe sicher sein, daß auch die Bürgerschaft die Festigkeit, die der Vorstand insbesondere im Durchhalten während der Streiks bewiesen habe, zu würdigen wisse, wie sie dies auch durch ihr Verhalten der Gesellschaft gegenüber gezeigt habe.

In den Stettiner Kreisen wird angenommen, daß das Personal sich zu weiteren Streiks aus Anlaß der Lohnbewegungen nicht mehr so leicht wie in den Vorjahren hinreißen lassen wird.

— **Die Finanzierung des Neckarkanals.** Im badischen Arbeitsministerium fand eine Besprechung des Ministeriums mit Vertretern des Handels, der Industrie, der Städte und der Gewerkschaften statt, die sich mit der Frage der Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau des Neckarkanals befaßte. Das Aktienkapital soll 350 Millionen Mark betragen und im Laufe der fortschreitenden Arbeiten verdoppelt werden. Die Verteilung des Aktienkapitals auf Reich und Länder soll in folgender Weise geschehen: vom Reich 160 Mill., Württemberg 80 Mill., Hessen 2,5 Mill., Baden 17½ Millionen; den Rest von 90 Millionen sollen die Gemeiden und Private aufbringen. Im Verlauf der Beratungen teilte ein Vertreter der Regierung mit, daß wegen des Abschlusses des Staatsvertrags mit dem Reich noch einige Unstimmigkeiten vorhanden sind, die aber wohl bald behoben werden dürften. Die Kanalstrecke Mannheim-Heidelberg soll möglichst bald in Angriff genommen werden, ebenso die Schaffung von Kraftstufen, deren Ausbeutung der Gesellschaft Einnahmen bringen soll. Sowohl Vertreter der Städte, wie des Handels und der Industrie sagten ihre Beteiligung zu. Betont wurde, wie notwendig der Bau des Kanals sei, um der Arbeitslosigkeit entgegenzuwirken. Am Schluß erklärten die Versammelten sich einstimmig für eine Beteiligung des badischen Staates an der Gründung einer Aktiengesellschaft.

— **Luftverkehr Deutschland-Schweiz.** Zwischen dem Reichsverkehrsministerium und Vertretern des schweizerischen Luftamts fanden kürzlich Besprechungen über die Durchführung des Luftverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz statt. Es kam eine Vereinbarung zustande, für die Durchführung des direkten Luftverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz Konstanz als Übergangshafen zu benutzen. Nach Konstanz führen bereits zwei deutsche Luftverkehrslinien: Stuttgart-Konstanz und München-Konstanz. An die letztgenannte Strecke ist in München durch Verbindung München-Berlin das übrige deutsche Luftverkehrsnetz angeschlossen. Von deutscher Seite wird beabsichtigt, gegebenenfalls eine Luftverkehrslinie zunächst bis Konstanz durchzuführen. Im weiteren Verlauf der Besprechungen wurden in Befolgung des Artikels 17 des deutsch-schweizerischen Abkommens Einzelheiten über zulässige Bescheinigungen, Ausweise, Zolluntersuchungen usw. erörtert. Die Besprechungen trugen im wesentlichen einen informatorischen Charakter.

Österreich.

— **Schutz der staatsbürgerlichen Freiheitsrechte.** Der Bundesminister für Verkehrswesen hat nachstehende Dienstanweisung an alle Dienststellen erlassen: Schon zu wiederholten Malen mußte mit Rücksicht auf verschiedene Vorkommnisse bei einzelnen Dienststellen Veranlassung genommen werden, der Bedienstetenschaft die durch die Staatsgrundsätze gewährleisteten Freiheitsrechte jedes Bundesbürgers in Erinnerung zu bringen und sie darauf aufmerksam zu machen, daß die Freiheit der politischen Gesinnung und die Koalitionsfreiheit die wertvollsten Grundpfeiler der gegenwärtigen Bundesverfassung bilden.

Bedienstete, die durch Anwendung von Zwangsmitteln Mitbedienstete zum Anschlusse an eine Organisation zu bestimmen suchen, verkennen die Tatsache, daß zu den wichtigsten und vornehmsten Grundlagen der Demokratie die Meinungsfreiheit der Bundesbürger gehört, die zu wahren nicht nur die Pflicht der berufenen Stellen, sondern auch jedes einzelnen Bundesbürgers ist.

Ungeachtet der wiederholt an die Bedienstetenschaft im vollen Einverständnisse mit den freigewählten Personalvertretern gerichteten Ermahnungen haben einzelne in letzter Zeit diesen ernst und wohlgemeinten Weisungen nicht Rechnung getragen.

Ich erwarte von der bisher stets bekundeten Einsicht des Personals und seiner Vertrauensmänner, daß sie in richtiger Erkenntnis des Wesens der wahren demokratischen Freiheit aus eigenem Antriebe jedweden Verstößen gegen diese Grundrechte wirksam entgegentreten und solche bisher vereinzelt und örtlich beschränkt gebliebene Vorkommnisse hinkünftig unmöglich machen werden.

Sollten wider Erwarten diese wohlgemeinten ernsten Mahnungen unbeachtet bleiben, dann wäre ich gezwungen, in Erfüllung der mir als Volksbeauftragten obliegenden Pflichten zum Schutze der jedem Bediensteten durch die Bundesverfassung gewährleisteten Freiheitsrechte mit allem Nachdrucke einzuschreiten.

— **Verbesserungen im Eisenbahnverkehr.** Ministerialrat Gaußer des Bundesministeriums für Verkehrswesen machte nach den Zeitungsmeldungen über die geplanten Verbesserungen im Eisenbahnverkehr in der Pressekonferenz folgende Mitteilungen:

„Verglichen mit dem Jahre 1914 haben wir heute nur 34 % des damaligen Personenzugverkehres, wozu noch der Umstand kommt, daß wir auch bezüglich der Schnelligkeit des Verkehres weit zurückgeblieben sind. Die Ursachen liegen in der Kohlennot, die sich in der letzten Zeit allerdings etwas gebessert hat, sowie in der sehr verminderten Leistungsfähigkeit unserer Lokomotiven, die um 10 bis 15 % herabgesetzt ist. Bei den Neuanschaffungen und den Ausbesserungen werden wieder die kupfernen Feuerbuchsen eingeführt. Seit dem Umsturze sind wir wieder in der Lage, die notwendigsten Auslandsverbindungen einzuführen, und wir haben jetzt direkte Schnellzüge nach der größeren Anzahl der Staaten Europas. Wir haben direkte Züge nach Frankreich, Belgien, der Schweiz, Italien, Ungarn, der Tschecho-Slowakei und nach Polen. Während im Frieden das Verhältnis der Personenzugkilometer zu den Schnellzugkilometern 73 : 29 betrug, beträgt es jetzt 91 : 9. Die Geschwindigkeit unserer Züge im Vergleich zur Friedenszeit ist sehr bescheiden, woran außer dem Kohlenmangel und der verminderten Leistungsfähigkeit der Lokomotiven auch die Aufenthalte in den Grenzstationen schuld sind, wo die Paß- und Zollprüfung stattfindet. Eine Besserung dieser Verhältnisse wird von den Sitzungen des Völkerbundsrates erhofft. Was die Klagen über die Zugverspätungen anbelangt, so sind diese in der letzten Zeit seltener geworden, weil einerseits längere Fahrzeiten festgesetzt wurden und anderseits die Bediensteten erhöhten Eifer zeigen. An den Zugverspätungen ist auch die Wagenüberfüllung schuld.

Was die Beleuchtung der Züge betrifft, so lag diese bis vor kurzem sehr im argen; wir hatten Strecken, auf denen kein einziger Zug nachts beleuchtet werden konnte; es fehlten uns die notwendigen Gasanstalten sowie eine genügende Anzahl von Gasbeförderungswagen. In dieser Hinsicht wurde jedoch in der letzten Zeit bereits Abhilfe geschaffen. Was die elektrische Beleuchtung der Züge betrifft, so ist gegen die Hindernisse kaum anzukämpfen. Die Beleuchtungseinrichtungen der D-Züge werden vielfach gestohlen; der D-Zug geht von Wien abends hell beleuchtet ab und kommt nach drei Tagen zurück, wobei in vielen Wagen die elektrischen Birnen und sogar die Treibriemen des Dynamo fehlen. Wenn wir größere Summen auf die Ausstattung der Wagen verwenden, so laufen wir auch Gefahr, daß bei der endgültigen Aufteilung des Wagenparkes uns nicht gerade jene Wagen wieder zugewiesen werden, die wir herrichten ließen. Die Beheizung der Züge hat sich wohl gegenüber dem Vorjahre gebessert, doch ist zu beachten, daß nur Züge mit acht vierachsigen Wagen gut geheizt werden können, während längere Züge stets schlecht geheizt sind. Die meisten Kesselwagen, die wir früher hatten, befinden sich derzeit in den neuen Staaten. Was die Ausstattung und Reinigung der Personenwagen betrifft, so hören wir fortgesetzt Klagen hierüber. Einerseits ist das Material, das wir benutzen, nicht von guter Beschaffenheit, in der Hauptsache jedoch sind die Reisenden daran schuld, die mit schmutzigen Stiefeln auf die Polster steigen, Zigarren- und Zigarettenstummel auf den Boden werfen, frei ausspucken usw. Wir wollen erzieherisch auf das Publikum wirken und werden Aufrufe in den Wagen anbringen und auch größere Strafbeträge für die Verunreinigung der Wagen einheben und die Aufsichtsbediensteten an diesen Strafbeträgen teilhaben lassen. Es ist merkwürdig, daß sich unser Reisepublikum in den österreichischen Eisenbahnwagen ganz anders benimmt als zu Hause, und kaum über die Grenze gelangt, auf die Unreinlichkeit der österreichischen Wagen schimpft, während es sich jenseits der Grenze bezüglich der Reinlichkeit in den Wagen das nicht getraut, was es in Österreich tut.

Im kommenden Sommer werden wir den Zugverkehr bedeutend heben. Die Platzkarten werden insbesondere auf der Westbahn beibehalten werden. Mit Rücksicht darauf, daß die Zahl der Züge und auch die Zahl der Kassen, an welchen Vorverkaufskarten ausgegeben werden, vermehrt wird, werden sich auch die erhobenen Klagen vermindern. Am 1. Juni gelangt der neue Fahrplan zur Einführung. Die Fernzüge, die bisher nur dreimal wöchentlich geführt wurden, werden künftig täglich verkehren, wobei das Personal und die Maschinen volkswirtschaftlich viel besser ausgenutzt werden können. Der D-Zug Wien über Innsbruck nach der Schweiz und Paris wird täglich geführt werden, ebenso der D-Zug Wien über Tarvis-Triest nach Rom und nach Meran, ebenso die D-Züge Wien-Lundenburg-Oderberg-Warschau und Wien-Ostende. Was den internationalen Durchzugsverkehr durch Europa betrifft, so hatten wir vor dem Kriege täglich den Orient-Expreßzug Paris-Wien-Konstantinopel einerseits und nach Bukarest und Konstanza andererseits. Auf der Münchener Verkehrskonferenz haben wir es erreicht, daß der Orient-Expreßzug in seiner alten Form teilweise schon wieder mit dem 1. Juni eingeführt wird, wahrscheinlich wird er bald vervollständigt werden. Der Orient-Expreßzug wird zunächst dreimal wöchentlich über München-Wien-Budapest nach Bukarest fahren, und in kurzer Zeit wird er nach Sofia und Konstantinopel weiterfahren. Die Verbindung von London-Ostende wird durch einen D-Zug von Wien nach Ostende hergestellt werden. Neu ist, daß wir auch im Verkehr von und nach Holland den Orient-Expreßzug zur Verfügung haben. Der Verkehr von Holland und über Holland hat sich vor dem Kriege zumeist über Tetschen-Bodenbach-Prag-Wien abgewickelt, wir haben jedoch jetzt das größere Interesse daran, diesen Verkehr auf dem Wege über Passau abzuwickeln, da wir bis Passau 296 km auf österreichischem Boden fahren, während wir bis Gmünd nur 164 km auf österreichischem Boden fahren.

Eine weitere Verbesserung des Verkehrs wird im kommenden Sommer im Schnellzugverkehr eintreten. Wir haben die Wahrnehmung gemacht, daß durch die Verlängerung der Fahrzeiten, insbesondere bei den Personenzügen, das Publikum größere Strecken nur noch im Schnellzug zurücklegt und zum Beispiel von dem Publikum, das den Personenzug Wien-Salzburg benutzt, nur 3 % Salzburg erreichen. Die Schnellzüge sind überfüllt, so daß wir zu gewaltsamen Verkehrsdrosselungen greifen mußten. Die D-Züge über den Arlberg nach der Schweiz werden künftig täglich geführt werden und nach beiden Fahrtrichtungen um eine Stunde weniger brauchen; der D-Zug Wien-Passau-Berlin, der erst vor kurzem eingeführt wurde und sich rasch einlebte, wird beibehalten und eine halbe Stunde an Fahrzeit ersparen. Im Verkehr nach Triest hoffen wir eine Fahrtabkürzung von 2½ Stunden nach der einen Richtung und 3¼ Stunden in der Gegenrichtung zu erzielen. Auf der Strecke Wien-Gmünd-Prag wird ein zweites Schnellzugpaar eingelegt und die Abfahrtszeit derart eingerichtet, daß der Zug um 1 Uhr 20 Minuten von Wien abgeht und zwischen 3 und ½4 Uhr in Wien eintrifft. Wir denken auch an eine neue Verbindung zwischen Wien-Prag-Karlsbad und Berlin über Lundenburg-Brünn-Prag-Bodenbach. Der betreffende Nachtschnellzug wird einen Schlafwagen nach Karlsbad führen. Mit Rücksicht auf den starken Durchzug von Reisenden, der aus Holland in Aussicht genommen ist, haben wir eine durchlaufende Schnellzugverbindung von Innsbruck über den Arlberg nach Bodensee-Lindau-Amsterdam ins Auge gefaßt. Der Zug Graz-Leoben-Selzthal-Linz wird einen Anschluß nach Innsbruck erhalten und durchlaufende Wagen von Wien nach Graz und Salzburg führen, wo er Anschluß nach München-Berlin-Süd- und Westdeutschland findet. Eine weitere Verbesserung ist durch die Einführung eines Tagesschnellzuges von Graz nach Budapest geplant. Weiter wird ein neuer D-Zug mit 1. Juni in das Salzkammergut geführt werden; der Nachtschnellzug von Wien nach Innsbruck findet eine Fortsetzung nach Landeck. Dieser Zug soll auch gute Anschlüsse nach Gastein und München finden und Schlafwagen führen. Die Touristenstationen Bad Fusch, Saalfelden, Kitzbühel usw. werden zu angenehmeren Zeiten erreicht werden.

Was den Personenzugverkehr in die Nähe Wiens anbelangt, so wird auch dieser geregelt werden; in das Traisental, in das Höllental und die Wachau usw. sollen mehr Züge und direkte Züge fahren, die beschleunigt werden.

Im Verkehr zwischen den einzelnen niederösterreichischen Landstädten wird ebenfalls eine Beserung eintreten. Wir denken auch daran, den Verkehr mit Mariazell zu beleben und einen Schnellzug einzuführen, der Sonnabend nachmittags von Wien über St. Pölten fährt und noch abends in Mariazell eintrifft und am Sonntag abends wieder in Wien zurück ist. Die Durchführung dieser Verkehrspläne wird davon abhängen, daß unsere Lokomotiven, die wir in Ausbesserung gegeben haben, rechtzeitig fertiggestellt sind. Unser Güterverkehr hat eine sprunghafte Steigerung erfahren, und es ist selbstverständlich, daß ihm aus volkswirtschaftlichen Gründen die größte Beachtung zugewendet werden muß. Wir wollen allenfalls von Deutschland Lokomotiven für den Güterverkehr ausleihen, so daß uns für den Personenverkehr mehr Lokomotiven zur Verfügung stehen.

Wir werden auch versuchen, das Personal zu ausgiebigeren Dienstleistungen durch Einführung von Leistungsprämien anzueifern; es sind dieserhalb Verhandlungen im Zuge.

Was den Touristenverkehr anbelangt, so sollen Sonnabend abends Touristenzüge von Wien über Amstetten nach dem Gesäuse geführt werden, die spät nachts dort eintreffen und Sonntag spät nachts wieder in Wien zurück sind. Auch die Südbahn wird dem Touristenverkehr ein erhöhtes Augenmerk zuwenden. Was den Eisenbahnverkehr der Arbeiter und Beamten betrifft, so haben wir den Verkehr früh und abends, insbesondere auf der Westbahn, der Franz-Josefsbahn, der Nordwestbahn und der Nordbahn, verdichtet und wir führen Arbeiterzüge von der Verbindungsbahn über den Nordbahnhof nach Floridsdorf und von dort auf die Nordwestbahn, wir führen auch eigene Schrebergärtnerzüge.

Was die Stadtbahn betrifft, die derzeit vollständig still liegt, so sind deren Lokomotiven und das Personal auswärts verwendet. Die Lokomotiven der Stadtbahn laufen in Oberösterreich und Steiermark und die Stadtbahnstationen dienen derzeit teilweise anderen Zwecken. Die Donaukanallinie, die größtenteils dem Güterverkehr dient, und die Blockposten sind ausgeschaltet, ein Vorgang, der bei Wiedereröffnung des Personenverkehrs unhaltbar wäre. Es wird einer größeren Vorbereitung bedürfen, sowie großer Kosten, um die Stadtbahn wieder dem Verkehr zu übergeben. Wir können dieser Frage erst dann näher treten, wenn die volle Gewähr dafür geboten ist, daß die Stadtbahn dauernd in Betrieb erhalten werden kann und nicht wieder Rückschläge zu befürchten sind. Die Inanspruchnahme der Lokomotiven auf der Stadtbahn ist durch das oftmalige Halten der Züge bedeutend höher, ebenso der Kohlenaufwand. Sobald wir die Gewähr haben, daß unsere Kohlenversorgung gesichert ist, und sobald wir eine genügende Anzahl von Lokomotiven haben, wird die Stadtbahn wieder dem Verkehr übergeben werden können. Für den kommenden Sommer ist allerdings keine Aussicht hierfür vorhanden. Was die Behelfe für die Unterrichtung des Publikums über den Fahrplan betrifft, so wird das amtliche österreichische Kursbuch bis zum 1. Juni neu erscheinen und verläßliche Angaben enthalten."

— **Fahrpreiserhöhung auf den niederösterreichischen Landesbahnen.** Nach dem Amtsblatte der niederösterreichischen Landesregierung wird mit 15. Mai 1921 auf den niederösterreichischen Landesbahnen eine Erhöhung der Fahrpreise eintreten. Während für die Bundesbahnen die Steigerung der Fahrpreise um 100 % für den 1. Juni in Aussicht genommen ist, wird sich die Fahrpreiserhöhung auf den Landesbahnen auf 150 % bei Aufrundung des zu errechnenden Betrages auf ganze Kronen in der dritten Klasse und auf das Doppelte dieses neuen Fahrpreises der dritten Klasse in der zweiten Klasse stellen. Am fühlbarsten wird sich diese Verteuerung für die Touristen des Mittelstandes machen, die hierdurch von der Benutzung der Mariazeller Bahn geradezu ausgeschlossen sein werden.

— **Verkehrsnachrichten.** Die in den D-Zügen Wien-Warschau (Wien-Nordbahnhof ab Mittwoch, Freitag und Sonntag 8 Uhr 50 Min. vormittags) bisher verkehrenden durchlaufenden Personenwagen Wien-Warschau, Wien-Krakau und Wien-Lemberg werden aus Polen schon seit Monaten sehr unregelmäßig nach Wien zurückgesandt. Um den durchlaufenden Verkehr nach Polen ungestört aufrechtzuerhalten, hat die österreichische Eisenbahnverwaltung die ausgebliebenen Wagen bisher ersetzt und hat beim Eisenbahnministerium in Warschau wiederholt dringende Vorstellungen wegen Rückstellung unserer Wagen erhoben. Trotz der von der polnischen Staatseisenbahnverwaltung immer wieder zugesicherten Abhilfe ist aber bis jetzt keine Besserung des Wagenrücklaufes eingetreten, und es fehlen aus dem Stande der österreichischen Bundesbahnen nunmehr schon 14 vierachsige Personenwagen I. und II. Klasse. Das österreichische Bundesministerium für Verkehrswesen sieht sich deshalb gezwungen, den Verkehr der durchlaufenden Personenwagen bis zur erfolgten Rückstellung aller fehlenden Wagen gänzlich einzustellen und hat im Einvernehmen mit den tschechoslowakischen Staatsbahnen die Verfügung getroffen, daß seit 4. Mai in den D-Zügen Wien-Warschau die Personenwagen nur noch von Wien-Nordbahnhof bis Oderberg und zurück verkehren. Reisende nach und aus Polen, mit Ausnahme der Schlafwagenreisenden, müssen demnach bis auf weiteres in Oderberg umsteigen. Im Verkehre der in diesen Zügen laufenden Schlafwagen Wien-Warschau tritt keine Änderung ein.

Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß mit Rücksicht auf die durch die neue Art der Zollabfertigung in Marburg verursachten vielstündigen Verspätungen der D-Züge Wien-Triest-Zagreb (Agram)-Beograd (Belgrad) Nr. 3 (Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 20 Min. früh) und Nr. 4 (Wien-Südbahnhof an 10 Uhr abends) bis auf weiteres die Führung dieser Züge entfallen wird. Damit entfällt auch der Verkehr der Prager Schnellzüge Nr. 7 und 8 in der Strecke Leoben-Bruck-Spielfeld.

— **Brennerbahn-Pläne.** Unter dieser Überschrift veröffentlicht Dr. Nagy, Innsbruck, einen Artikel in der Zeitschrift „Weltwirtschaft", dem wir folgenden Abschnitt, in dem er Vorschläge für die Verbesserung der Brennerbahn macht, entnehmen: „Die Elektrisierung dieser Betriebsstrecke ist die nächstliegende, durch die Steigerung der Kohlenpreise diktierte Aufgabe. Eine nächste Aufgabe wird auch die Verbesserung der Trassenführung sein. Die Brennerbahn mit einer Scheitelhöhe von 1370 m ist die höchste Überschienung des Alpenwalles, und sie weist das steilste Gefälle unter allen ihren Hauptlinien auf. Sie kann daher nicht mit durchschnittlicher Eilzuggeschwindigkeit befahren werden. Diese Schwierigkeiten könnten zum Teil behoben werden, wozu in erster Linie die Ausführung eines Tunnels durch die Brennerbasis, also in der Höhe von Gossensaß (1100 m), zweckdienlich wäre. Die Tunnelstraße würde gradlinig vom nördlichen Portal bei Stafflach, zwischen den Stationen Steinach und Gries, zum Südportal bei Gossensaß verlaufen und eine Länge von etwa 13 km haben. Durch diese neue Trasse würden die Schleifen gegen St. Jodok und ins Pflerschtal entbehrlich, die Fahrstrecke von 25 auf 18 km verkürzt und eine Höhenersparnis von 270 m, d. i. um mehr als ein Drittel der Gesamthöhenleistung, von der Kote Innsbruck aus gerechnet, erzielt. An der Hand des Grafikons vom Jahre 1921 läßt sich errechnen, daß die Verminderung der Fahrzeit für die Strecke Innsbruck-Franzensfeste für Eilzüge 49 Minuten, für Personenzüge 49 Minuten, für Lastzüge 54 Minuten zu veranschlagen wäre.

Lehrreich ist auch ein Vergleich des Kohlenaufwandes für die nahezu gleichlangen Strecken Innsbruck-Franzensfeste mit jener von Bozen bis Villa-Lagarina, die nur ein geringes Gefälle hat. Für erstere braucht ein 400-Tonnenzug 6 t, für letztere nur ½ bis ¾ t Kohle. Da in Zukunft unter normalen Verhältnissen mit einem täglichen Verkehr von etwa 100 Zügen zu rechnen sein wird, kann man sich ein ungefähres Bild von der Größe der Feuerungsmittelersparnisse machen. (1 t Kohlen loco Wien 8500 Kr.; Ersparnis jährlich etwa 200 Millionen Kronen.)

Diese Vorteile allein würden es schon rechtfertigen, dem Projekte der angeregten Trassenveränderung näher zu treten; es kommt der zahlenmäßig zwar schwer fixierbare, in Wirklichkeit aber sehr bedeutungsvolle Vorteil einer erhöhten Sicherheit gegen Erdrutsch- und Lawinengefahr hinzu."

— **Polnische Lokomotivbestellungen.** Die polnische Regierung hat bei der Siglschen Lokomotivfabrik 20 Lokomotiven in Bestellung gegeben. Deren Rechnungswert stellt sich auf 250 bis 300 Millionen Kronen.

— **Österreichischer Verein für Kälteindustrie.** In der Ende März abgehaltenen zehnten ordentlichen Hauptversammlung dieses Vereins wurde nach einem Berichte des Ausschußmitgliedes Ing. Schwarz beantragt, den Verein an die in Wien bestehende Gesellschaft für Wärmewirtschaft anzuschließen, jedoch für das Jahr 1921 noch die selbständige Verwaltung beizubehalten.

In Vertretung des Präsidenten Ing. Exner sicherte, wie die Zeitschrift des Vereins f. Kälteindustrie weiter berichtet, Hofrat Weber die Übernahme des österreichischen Vereins für Kälteindustrie an die Gesellschaft für Wärmewirtschaft zu, welche die gesamte Organisation des Versuchswesens über Wärmewirtschaft und Brennstoffverwaltung umfaßt. Die erforderlichen Mittel für diese Gesellschaft würden durch eine Kohlenabgabe aufgebracht, und es würde auch das Institut für Kohlenvergasung sowie andere fachtechnische Vereini-

gungen dieser Organisation angeschlossen werden. Der gestellte Antrag wurde einstimmig angenommen. Zur Vertretung des Vereins bei der im Juli d. J. stattfindenden Hauptversammlung des Deutschen Kältevereins in Hamburg wurde Schriftführer Schulrat Schwarz bestellt.

— **Personalnachrichten.** Dem mit dem Titel eines Regierungsrates ausgezeichneten Betriebsdirektor der Eisenbahn Wien-Aspang Johann Herrdegen wurde aus Anlaß der Versetzung in den dauernden Ruhestand der Titel eines Hofrates mit Nachsicht der Taxe verliehen.

Am 27. April ist in Wien Dr. Hermann Maria Eisl, Hofrat des ehemaligen Eisenbahnministeriums i. R., nach kurzem, schwerem Leiden gestorben.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Eisenbahnabkommen mit Rumänien.** Das zwischen den tschecho-slowakischen Staatsbahnen und den rumänischen Staatsbahnen in Prag abgeschlossene Eisenbahnabkommen ist, wie das „Handelsmuseum" berichtet, Mitte März in Geltung getreten. Es lautet auf 10 Jahre; nach dieser Frist kann es mit halbjähriger Kündigungsfrist aufgesagt werden. Als gemeinsame Linien beider Staatsbahnen werden auf rumänischem Gebiet die Linie Taraczköz-Visovölgy, auf tschecho-slowakischem Gebiet Halmi-Taraczköz bezeichnet. Die Grenzstationen mit gemeinsamer Benutzung sind Halmi, Taraczköz, Szigetmarmara, Nagybocsko, Gyergyanliget und Visovölgy. Hierauf folgen genaue Bestimmungen über die Regelung des Durchgangsverkehrs von Gütern und Personen über die verschiedenen Grenzstationen und gemeinsamen Linien.

Ungarn.

— **Die Verkehrsbeschränkungen in der Nationalversammlung.** In der Nationalversammlung richtete Abgeordneter Dr. Rudolf Rupert an den Handelsminister eine Interpellation, in der er ihn fragte, ob er veranlassen wolle, daß die im Personen- und Güterverkehr häufig angeordneten Verkehrseinschränkungen endlich einmal aufhörten, und daß namentlich die letzteren nicht überraschend eintreten möchten. Der Handelsminister Hegyeshalmy erwiderte, daß die Kohlenzufuhr für die Staatsbahnen sich derart erhöht habe, daß der Personenverkehr an Sonnabenden wieder eingeführt werden könne und bis auf weiteres nur Sonntags Einschränkungen bestehen würden. Die früheren, überraschend eingetretenen Einschränkungen im Güterverkehr seien auf den Umstand zurückzuführen gewesen, daß sich die Kohlenlage der Staatsbahnen stets unerwartet so kritisch gestaltet habe, daß kein anderer Ausweg übriggeblieben sei. Nachdem jedoch die Eisenbahn über einen Kohlenvorrat verfüge, der für eine Woche ausreiche, seien im Güterverkehr keine Einschränkungen zu gewärtigen, es sei denn, daß unerwartet Schwierigkeiten einträten. Die Beschwerden, die die Interessenten in Form einer Denkschrift an ihn gelangen ließen, werde er genau prüfen und etwaige Mängel nach Tunlichkeit aus dem Wege räumen.

— **Beratungen im Handelsministerium über die Wirtschaftskrise.** Im Handelsministerium fand kürzlich eine Beratung statt, an der Abgeordnete sämtlicher Interessenvertretungen teilgenommen haben. Geheimer Rat Dr. Mathekovits hielt einen interessanten Vortrag über die Wirtschaftskrise und stellte fest, daß im Wirtschaftsleben Ungarns sich keine wesentliche Änderungen ergeben haben; von einer Wirtschaftskrise könne daher zurzeit keine Rede sein. Der Angstschrei infolge des unbedeutenden Sinkens der Preise bei einzelnen Waren scheine unbegründet zu sein. Seines Erachtens gäbe es gegenüber der Preisgestaltung nur eine einzige wirksame Hilfe, nämlich die Verbesserung der Valuta. Das Einfuhrverbot und der Übergang auf die Goldparität bei Zollzahlungen seien verfehlte Maßregeln. Auch seien Vergeltungsmaßregeln auf handelspolitischem Gebiete eine zweischneidige Waffe. Zum Schluß klagte Redner über das Straßenbahnelend. Dr. Fenyö befürwortete unter anderem einen entsprechenden Zollschutz und schlug vor, die Verwaltung der Ausfuhrangelegenheiten im Handelsministerium zu vereinigen. Schließlich befaßte er sich mit den unerläßlichen Vorbedingungen der Wiederaufnahme der gewerblichen Tätigkeit und des unbeschränkten Eisenbahnverkehrs: der Notwendigkeit der Lösung der Kohlenfrage. Der Handelsminister erwiderte hinsichtlich der Straßenbahnen, daß hier die Zustände wesentlich besser wären als sie noch vor kurzem waren. Zwar herrschten seines Erachtens bei den Straßenbahnen viele Übelstände, doch werde er trachten, diese allmählich zu verringern. Die Regierung sei sorgfältig darauf bedacht, einerseits die Industrie mit Kohle zu versehen, andererseits alles aufzubieten, damit der Eisenbahnverkehr ohne Einschränkungen gesichert werde.

— **Die Orientmesse.** Eine Abordnung der Budapester Handels- und Gewerbekammer erschien beim Handelsminister Hegyeshalmy, um ihn zur Annahme des Protektorates der XII. Warenmustermesse zu bitten. Der Führer der Abordnung betonte, daß die Warenmustermesse der ungarischen Volkswirtschaft die erste Gelegenheit biete, den Beweis zu liefern, daß die ungarische Industrie trotz der erlittenen harten Schicksalsschläge dazu bestimmt sei, auf dem Wirtschaftsmarkt des Ostens die führende Rolle zu übernehmen. Der Handelsminister erwiderte, er habe von den Vorbereitungsarbeiten der Messe mit großer Befriedigung Kenntnis genommen und nehme — mit Rücksicht auf den Umstand, daß jetzt sämtliche Wirtschaftsfaktoren an dem Wiederaufbau des Handels und Gewerbes mit allen Kräften wirken müssen — das Protektorat der Messe gern an. Ungarn könne nur durch produktive Arbeit und durch Vereinigung sämtlicher Kräfte von dem sonst unvermeidlichen wirtschaftlichen Zusammenbruch gerettet werden. Der Minister gab der Hoffnung Ausdruck, die XII. Warenmustermesse werde einen glänzenden Beweis dafür liefern, daß Ungarn im Warenverkehr nach dem Orient leitender und ausschlaggebender Vermittler sein werde.

Für die Orientmesse, an der sich 600 Industrielle beteiligen, und in der auch das Kleingewerbe stark vertreten sein wird, bringt man in Handels- und Gewerbekreisen sehr reges Interesse entgegen. Nicht nur einheimische, sondern auch ausländische Wirtschaftskreise interessieren sich für die Messe. Bisher meldeten sich durch die Ungarisch-Schweizerische Handelskammer viele Kaufleute zum Besuche an, aber auch südslawische und rumänische Kaufleute stellten ihren Besuch in Aussicht. Die Eröffnung der Messe ist auf den 14. Mai anberaumt.

Südslawisches Gebiet.

— **Belgisches Kapital für die südslawischen Eisenbahnen.** Nach einer Mitteilung des „Handelsmuseums" hat sich in Brüssel eine Gesellschaft belgischer Kapitalisten gebildet, die den Ausbau und die Wiederherstellung der südslawischen Eisenbahnen übernehmen soll.

Uebrige europäische Länder.

— **Neue wirtschaftliche Berechnungen für den Betrieb der schwedischen Staatsbahnen.** Am 28. Februar berichtete die Eisenbahndirektion an die Regierung, daß sie für das laufende Jahr im gesamten Staatsbahnbetrieb einen Überschuß von 200 000 Kr. herausrechne. Voraussetzung dieses Betriebsergebnisses ist ein Preis von 80 Kr. für die Tonne Brennstoff, unveränderte Teuerungszulagen des Personals und ein Preisindex von 260. Zu letzterem ist zu bemerken, daß bei den Festsetzungen der Teuerungszulage in Schweden der Preisindex eine maßgebende Rolle spielt. Infolge der Absicht der Regierung, die Grundlagen der Teuerungszulagen zu ändern und auf Grund der neuen Berechnungen der Indexzahl für die Lebenshaltungskosten hat die Eisenbahndirektion teilweise neue Berechnungen für das zweite Halbjahr 1921 angestellt. Es wurde berechnet, daß die Änderung an den Grundlagen für die Teuerungszulagen eine Senkung der Betriebskosten um 3 600 000 Kr. und ein Niedergang des Index der Lebenshaltungskosten auf 240 eine Ersparnis von 6 Millionen Kronen, zusammen also 9 600 000 Kr., mit sich bringt. Nach dieser Umrechnung der Betriebskosten würde also, wenn die Tarife unverändert bleiben, ein Überschuß des ganzen Staatsbahnbetriebes von 9 800 000 Kr. an Stelle der oben angegebenen 200 000 Kr. treten. Man berechnet, daß der Güterverkehr im Jahre 1921 auf Grund der allgemein ungünstigen Geschäftslage nur ungefähr 152 Millionen Kronen, d. h. etwa 70 % der früheren Berechnung und ungefähr ebensoviel wie 1920 einbringe. Von diesen Einnahmen treffen ungefähr 14 Millionen Kronen auf Waren, für die das Eisenkontor Tarifherabsetzung verlangt hat. Eine Herabsetzung der Tarife im Güterverkehr mit 20,25 oder 33,3 % würde das Gesamteinkommen um folgende Beträge, für das ganze Jahr gerechnet, kürzen: 20 % Herabsetzung würde 30 400 000 Kr. Minderung bringen, 25 % 38 000 000 und 33,3 % 50 700 000 Kr. Minderung. Nimmt man den 1. Juli als Termin für die Tarifherabsetzung an, so

würde, sofern die Tarifherabsetzung keine Verkehrssteigerung brächte, das Einnahmeergebnis des Jahres 1921 bei 20 % Herabsetzung ein Fehlbetrag von 5 400 000 Kr. sein, bei 25 % ein Fehlbetrag von 9 200 000 und bei 33,3 % ein Fehlbetrag von 15 500 000 Kr. Damit die gleiche Reineinnahme erzielt wird, wie wenn keine Tarifherabsetzung erfolgen würde, sind höchst bedeutende Verkehrssteigerungen als Folge der Herabsetzungen erforderlich. Bei 20 % Herabsetzung der Tarife sind mindestens 67 % Verkehrssteigerung, bei 25 % Herabsetzung 80 % und bei 33,3 % Herabsetzung 100 % Verkehrssteigerung nötig. Die Eisenbahndirektion hat hierbei mit einem äußerst günstigen Prozentsatz der Ausgaben gerechnet, wobei auf die anzunehmende Minderung der Betriebskosten im zweiten Halbjahre voll Rücksicht genommen wurde. Das Ergebnis ist also für die von allen Seiten angestrebte Herabsetzung der Tarife nicht günstig.

Die Eisenbahndirektion hat auch eine Berechnung der Personalzahlen bei der Verkehrsabteilung im Stations- und Zugdienste angestellt, um das Verhältnis zwischen dem höheren und dem niederen Personal zu beleuchten. Aus diesen Berechnungen geht hervor, daß die Beamten im Stationsschreibergrade und in höheren Graden im Jahre 1913 die Zahl 833 erreichten, während im Jahre 1912 die gleiche Zahl 808 war, ungeachtet, daß das Hinzukommen neuer Bahnen eine Vermehrung der höheren Beamten um gegen 20 brachte. Es ist also bei den höheren Beamten der Verkehrsabteilung eine tatsächliche Minderung eingetreten. Aber die Erhebungen haben auch eine bemerkenswerte verhältnismäßige Minderung dieser Personalgruppen ergeben. Die niederen Bediensteten — wie bei den höheren Beamten sind auch hier die Stellen außer dem Stande eingerechnet — erreichten im Jahre 1913 die Zahl 8151 gegen 10 788 im Jahre 1921. Während die Anzahl der höheren Beamten 1913 noch 9,3 % des ganzen Personals ausmachte, ist diese Prozentzahl jetzt auf 7,0 zurückgegangen. Dr. S.

— **Neue elektrische Lokomotiven für die schwedischen Staatsbahnen.** Für die Reichsgrenzbahn wurden kürzlich zwei Lokomotiven von der A. E. G. in Berlin geliefert. Diese Lokomotiven sind der Hauptsache nach denen gleich, welche die gleiche Firma für die preußischen Staatsbahnen liefert, und von denen eine Anzahl jetzt auf der Strecke Lauban-Königszelt in Schlesien in Betrieb ist. Der Hauptunterschied besteht darin, daß die deutschen Maschinen keinen Verbindungsgang zwischen den beiden Führerständen haben, was mit Rücksicht auf die klimatischen Verhältnisse Schwedens für erforderlich gehalten wurde. Die Hauptangaben für die Lokomotive sind: Kontaktdrahtspannung 12 000—16 000 Volt, Periodenzahl in der Sekunde 15, Anzahl Motore 2, Stundenleistung für den Motor bei 34 km/St. 410 kW, größte Zugkraft 18 000 kg, größte Geschwindigkeit 60 km/St., Vollspurweite, Länge zwischen den Buffern 13,5 m, kleinster Bogenhalbmesser 150 m, Gewicht 68 t. Nach den Vertragsbestimmungen sollen zwei solche Lokomotiven gekuppelt einen Erzzug von 1250 t Gewicht von Kiruna nach Riksgränsen und einen Leerwagenzug in entgegengesetzter Richtung in gleichen Fahrzeiten befördern können, wie solche für die alten Güterzuglokomotiven angewendet werden. Die gleichen Lokomotiven sollen im Tag zwei solche Fahrten Kiruna-Riksgränsen und zurück, zusammen 516 km, und zwar sechs Tage hintereinander machen können. Eine Maschine allein soll bei günstigen Witterungsverhältnisten auf wagrechter Strecke anfahren und einen Zug mit 2400 t für die Gewichtsfeststellung befördern können, wobei die Geschwindigkeit 10 km/St. nicht übersteigen darf. Vorgenommene Versuche haben gezeigt, daß die Lokomotiven den Vertragsbestimmungen voll entsprechen. Da Einheitlichkeit des Betriebes wünschenswert ist, werden jedoch die belasteten Erzzüge in der Regel von den 17 alten Güterzuglokomotiven befördert, die allein einen Zug von 30 belasteten Erzwagen samt einem Dienstwagen, d. s. 1400 t, befördern können. Die neuen Lokomotiven werden jetzt für Personenzüge und leichteres Rangieren verwendet und haben sich hierfür sehr geeignet gezeigt. Dr. S.

— **Entwürfe für Bauarbeiten in der Nähe von Seen.** Die schwedische Wasserkraftvereinigung hat am 1. Mai 1920 den betreffenden Behörden eine Vorstellung zugeschickt, wonach bei den Entwürfen für Bauten in der Nähe von Seen, welche für Wasserkraftzwecke reguliert werden könnten, rechtzeitig mit denen ins Benehmen getreten werden sollte, welche an diesen Regulierungsfragen als beteiligt anzunehmen sind. Es hat sich nämlich bei Seeregulierungen gezeigt, daß tief liegende Straßen- und Eisenbahnbauten, Brücken und andere Bauten, bei welchen eine Umlegung oder Höherlegung erforderlich wird, die Kosten des Regulierungsunternehmens wesentlich verteuern und manchmal eine richtige Seeregulierung geradezu unmöglich machen. Auch haben bei Wasserstandssenkungen hochliegende Gründungen für Brücken und Dampferstege die Lösung der Regulierungsfrage erschwert. Dr. S.

— **Einstellung der Brenntorfherstellung durch die schwedischen Staatsbahnen.** Die Eisenbahndirektion hat zur Vermeidung eines unmittelbaren bedeutenden Betriebsverlustes beschlossen, die Brenntorfherstellung, die in den Jahren 1917 bis 1920 auf Grund der damals herrschenden besonderen Verhältnisse durch die schwedischen Staatsbahnen betrieben wurde, einzustellen. Dr. S.

— **Neuorganisation der schweizerischen Bundesbahnen.** Über die Bestrebungen der Bundesbahnen, durch Vereinfachung und Verbesserung der Verwaltungsorganisation Ersparnisse zu erzielen, ist an dieser Stelle schon berichtet worden (Nr. 83/1920, S. 907). Die auf Grund eines Auftrages des Bundesrats vom 12. Juni 1917 von der Generaldirektion der Bundesbahnen ausgearbeiteten Vorschläge, die zahlreiche, durchgreifende Neuerungen vorsahen, sind durch die ständige Kommission und dann durch den Verwaltungsrat selbst so bedeutend abgeändert worden, daß so gut wie nichts mehr übrig geblieben ist. Offenbar wirkten da örtliche Einflüsse mit, wie denn überhaupt dem Verwaltungsrat vielfach vorgeworfen wird, daß er sich zu einem „Parlament zur Vertretung örtlicher Wünsche“ ausgewachsen habe. Nun ist das ganze Material einer „Expertenkommission“ zur Begutachtung überwiesen worden, die sich aus hervorragenden Persönlichkeiten aus dem Verwaltungsrat, der Generaldirektion der Bundesbahnen und Vertretern wirtschaftlicher Kreise zusammensetzt. Unter dem Vorsitz des Chefs des Eisenbahndepartements, Bundesrats H a a b, hat die Kommission nunmehr getagt und zu den einzelnen Punkten Stellung genommen. Wie zu erwarten war, hat sie die durch den Verwaltungsrat in die Vorlage gebrachten Einschränkungen zum großen Teil beseitigt und sich auf eine brauchbare Mittellösung geeinigt. Der von einer Seite gemachte Vorschlag, durch Verpachtung der Bundesbahnen wieder zum Privatbahnsystem zurückzukehren, hat keine Unterstützung gefunden. Die Schweizer denken in ihrer überwältigenden Mehrheit nicht an die Abkehr des Staatsbahnsystems, dem trotz gewisser, in den Verhältnissen liegender Mängel doch die Überlegenheit vor anderen Formen der Eisenbahnpolitik zuerkannt wird. Im wesentlichen kam es auf die Neuorganisation der Generaldirektion, der Kreisdirektionen und Eisenbahnräte und des Verwaltungsrats an. Die Beratungen der Kommission haben nur gutachtlichen Charakter, und es wird nun darauf ankommen, wie die Vorlage ausfällt, die das Eisenbahndepartement in allernächster Zeit dem Bundesrat unterbreiten wird, und die sich im wesentlichen auf die Ergebnisse der Sachverständigenberatungen stützen wird. Wie in der Presse angenommen wird, werden die Vorschläge folgendermaßen lauten: Die Zahl der G e n e r a l d i r e k t o r e n wird von 5 auf 3 ermäßigt. In dieser Hinsicht ist vor kurzem durch Nichtbesetzung einer Stelle vorgearbeitet worden, die durch den Abgang eines der Generaldirektoren frei geworden ist. Die K r e i s d i r k t i o n e n sollen von 5 auf 3 ermäßigt werden. Man spricht von dem Fortfall von Basel und St. Gallen, die dann durch Zuweisung anderer zentraler Verwaltungszweige entschädigt werden würden. An der Spitze der Kreisdirektion stand bisher ein Kollegium von drei Direktoren. An dessen Stelle soll ein Einzeldirektor treten. Die Kreisdirektionen sollen, statt wie bisher aus 7, nur noch aus 3 Abteilungen bestehen (Verwaltung, Bau, Betriebs- und Fahrdienst). Diese Abteilungen sollen direkte Verkehrsmöglichkeit mit den Abteilungen der Generaldirektion in Bern erhalten. Gleichzeitig soll eine bessere Abgrenzung der Zuständigkeiten im Sinne einer Dezentralisation durchgeführt werden. Insbesondere wird eine Vereinfachung des Instanzenzuges erstrebt. Die K r e i s r ä t e werden aus Rücksicht auf örtliche Wünsche wohl beibehalten werden. Der V e r w a l t u n g s r a t soll erheblich verkleinert werden, man spricht von einer Zahl von 15, höchstens 17 Mitgliedern. Ob den Kreisräten das Wahlrecht für einen Teil der Verwaltungsratsmitglieder eingeräumt werden soll, ist anscheinend noch nicht endgültig bestimmt. Jedenfalls wird der Bundesrat so viele Mitglieder zu ernennen haben, daß den allgemeinen Interessen genügend Rechnung getragen wird. Die zentrale Leitung des M a t e r i a l w e s e n s und der W e r k s t ä t t e n b e t r i e b e ist beschlossene Sache.

Alles in allem kann man diese Vorschläge als eine glückliche Lösung bezeichnen, die keinem ernstlichen Widerspruch begegnen wird. Die finanziellen Wirkungen darf man allerdings nicht zu hoch veranschlagen, da der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Ergebnisse naturgemäß weniger in der Gestaltung der Verwaltungsspitzen, als in der Handhabung des äußeren Verkehrs- und Betriebsdienstes liegt.

— **Das neue englische Verkehrsgesetz.** Auf eine Anfrage im Parlament hat der englische Verkehrsminister geantwortet, er hoffe das neue Verkehrsgesetz Anfang Mai dem Parlament vorlegen zu können. Er hatte die Vorlage schon einmal für Mitte April in feste Aussicht gestellt, vermutlich hing es aber mit dem Bergarbeiterausstand und der dadurch verursachten anderweiten Inanspruchnahme der Regierung zusammen, daß dieser Zeitpunkt nicht eingehalten werden konnte. Der Inhalt des Gesetzentwurfs wird bis zum letzten Augenblick merkwürdig geheim gehalten. Es verlautet zwar, daß der Minister mit den Vertretern der Eisenbahngesellschaften verhandelt hat, und man hofft, daß dabei ein Einverständnis über eine Anzahl Punkte erreicht worden ist. Worüber verhandelt worden ist und welche Gegenstände noch strittig sind, darüber wird aber nichts bekanntgegeben. Der Minister hat erklärt, er wünsche dringend, daß bei Regelung der gesetzlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften den Aktionären, den Beamten, Angestellten und Arbeitern sowie der Allgemeinheit volle Gerechtigkeit widerfahren solle. „Railway Gazette“ knüpft daran die Bemerkung, daß, wenn nach diesem Grundsatz verfahren werde, keine Besorgnis wegen der Zukunft zu bestehen brauche.

Ein besonders wichtiger Punkt bei der Neuregelung des englischen Eisenbahnwesens dürfte die von der Regierung beabsichtigte Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Betriebs- und Verkehrsgruppen sein. Der Verein der Eisenbahnverwaltungen hat sich mit einer solchen Maßnahme grundsätzlich einverstanden erklärt, jedoch eine andere Art der Zusammenfassung vorgeschlagen als diejenige, die in der Denkschrift der Regierung über ihre Pläne angedeutet war (s. Nr. 4, S. 67 d. Ztg.). Namentlich weicht der Vorschlag der Eisenbahngesellschaften in bezug auf die Zuteilung der schottischen Eisenbahnen von dem Vorschlage des Ministers ab, der aus ihnen eine selbständige Gruppe machen will, während die Eisenbahngesellschaften sie der Gruppe der nördlichen englischen Eisenbahnen zuteilen wollen. Welcher Vorschlag durchgehen wird, bleibt abzuwarten. Heftiger als gegen die geplante Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen ist der Widerstand der Gesellschaften gegen die von der Regierung beabsichtigte Heranziehung der Arbeiter zur Beteiligung an der Leitung der Eisenbahnen. Der Verein der Eisenbahnverwaltungen wird den dahingehenden Teil des Gesetzentwurfs auf das heftigste bekämpfen; er erklärt ihn für ungerechtfertigt, für grundsätzlich falsch und überhaupt für von jedem Gesichtspunkt aus verwerflich. Man scheint in dieser Beziehung einen in Amerika aufgetauchten Gedanken aufgegriffen zu haben; das amerikanische Abgeordnetenhaus hat es jedoch abgelehnt, eine solche Bestimmung, die in einem der Vorschläge für die Neuregelung des amerikanischen Eisenbahnwesens enthalten war, in das Gesetz aufzunehmen, und man erwartet von dem englischen Unterhause eine gleiche Stellungnahme. Das Oberhaus wird erst recht keine Ursache haben, auf die Wünsche der Arbeiter in dieser Beziehung einzugehen, von denen man wohl auch bei unparteiischer Würdigung sagen muß, daß sie über das Maß dessen, was die Arbeiter berechtigterweise fordern dürfen, erheblich hinausgehen.

Einen großen Teil des Gesetzentwurfs wird die Tariffrage einnehmen. Es werden Vorkehrungen getroffen werden müssen, um mit der Höhe der Frachtsätze und Fahrpreise den schwankenden Verhältnissen des Wirtschaftslebens folgen zu können; daß dies notwendig ist, wird allgemein anerkannt. Von den Eisenbahngesellschaften wird aber die Erwartung ausgesprochen, daß der Einfluß der Regierung auf die Tarifbildung nicht so weit gehen dürfe, daß er als eine unberechtigte Einmischung in das Recht der Eisenbahngesellschaften, ihre Geschäfte nach eigenem Ermessen zu führen, erscheine. Überhaupt fordern die letzteren, daß die Befugnisse des Verkehrsministers ihnen gegenüber erheblich beschränkt werden.

— **Londoner Umgehungsbahn.** Von den englischen großen Eisenbahnen hat nur eine, die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn, keine Spitze in London; alle anderen großen Fernbahnnetze münden mit Kopfbahnhöfen in die Hauptstadt, die infolgedessen eine stark ausgeprägte Verkehrsscheide bildet. Um die dadurch geschaffenen Erschwernisse eines über London hinausgehenden Verkehrs zu mildern, ist eine Umgehungsbahn geplant, die namentlich den Verkehr zwischen dem Norden und Süden von England über London erleichtern soll. Unterhalb London soll zwischen Gravesend auf dem rechten und Tilbury auf dem linken Themseufer ein Tunnel angelegt werden; zwischen Tilbury und Pitsea soll eine bereits bestehende Strecke der Midland-Eisenbahn benutzt werden. Von dort würde dann eine neue Eisenbahn nördlich um London herum durch die Grafschaften Essex, Hertford und Bedford gebaut werden müssen. Sie würde die Große Ostbahn, die Große Nordbahn, die London und Nordwestbahn schneiden und endlich in Bedford wieder in die Midlandbahn einmünden. Auf diese Art würde eine durchgehende Verbindung zwischen Dover und damit für den von und nach dem Festland gerichteten Verkehr ohne Berührung von London und dem mittleren und nördlichen England geschaffen. Bei dem Umfang dieses Verkehrs würde die neue Verbindung eine sehr erhebliche Entlastung von London bedeuten. Für den Tunnel unter der Themse werden die Baukosten auf 2 500 000 Pfd. Sterl. geschätzt; der Bau würde zwei Jahre in Anspruch nehmen.

— **Die Vereinigung der englischen Eisenbahnaktionäre.** Die Inhaber von Eisenbahnwerten sind zurzeit wegen der mißlichen Verhältnisse bei den Eisenbahnen Englands, die sich für sie dadurch äußern, daß die Einnahmen von den Ausgaben übertroffen werden, und daß die Eisenbahngesellschaften nur durch Staatsunterstützung in den Stand gesetzt werden, eine Dividende auszuwerfen, sehr besorgt, namentlich da nach dem jetzt gültigen Verkehrsgesetz diese staatliche Unterstützung am 15. August aufhören soll und noch nicht bekannt ist, wie dann die Eisenbahnen in den Stand gesetzt werden sollen, ihre Betriebskosten zu decken. Die Vereinigungen zum Schutze der Aktionäre der englischen, der schottischen und der irischen Eisenbahnen haben sich daher zusammengeschlossen, um ihre Interessen im Parlament und anderwärts tatkräftiger, als sie es getrennt konnten, zu vertreten. Der gemeinschaftliche Hauptausschuß dieser drei Vereinigungen hat zu diesem Zwecke eine Denkschrift bearbeitet, die er nach einem wohldurchdachten Plane im ganzen Lande verteilt, um für seine Bestrebungen Stimmung zu machen. Die drei Vereine haben zusammen 60 000 Mitglieder, die 220 000 Posten Eisenbahnwerte besitzen; unter ihnen sind sowohl Banken, Versicherungs- und Treuhandgesellschaften, öffentliche Körperschaften, als auch Privatpersonen aller Art, sowohl aus den Kreisen von Handel und Gewerbe, als auch aus denen von Heer und Flotte, aus der Geistlichkeit, der Beamtenschaft und den freien Berufen. Um die Bestrebungen der Vereinigung zu fördern, sollen im ganzen Lande, zunächst natürlich in London und den großen Städten, und zwar sowohl in denen Englands wie Schottlands und Irlands Versammlungen abgehalten werden.

— **Diebstähle bei den englischen Eisenbahnen.** Die Beraubungen und Diebstähle, die bei den englischen Eisenbahnen an der Tagesordnung sind, veranlassen die Eisenbahngesellschaften zu tatkräftigen Gegenmaßregeln. Bei der Großen Westbahn hat der Vorstand der Polizeiabteilung besondere Lehrgänge für Polizei- und Detektivtätigkeit eingerichtet. Die Ergebnisse sind bisher recht günstig gewesen. Die Vorträge sollen einerseits den mit der polizeilichen Aufsicht betrauten Angestellten ihre Pflichten einschärfen, andererseits aber auch ihnen vor Augen führen, was zur Verhinderung und Aufdeckung von Diebstählen und Beraubungen zu geschehen hat. Der Vorstand der Polizeiabteilung hält die Vorträge selbst ab, die auch mit zwanglosen Unterhaltungen über einschlägige Gegenstände verbunden sind. Besonders betont wird dabei die Wichtigkeit vorbeugender Maßnahmen und die hohen Ansprüche, die an die beteiligten Kräfte gestellt werden müssen, wenn sie ihre Aufgabe erfüllen sollen. Der Inhalt der Vorträge würde nicht nur für die Beamten und Angestellten der Eisenbahnen, sondern auch für Reisende und Versender von Gütern sehr interessant sein, er wird aber geheim gehalten, weil man vom Bekanntwerden fürchtet, daß dadurch den Räubern und Dieben wertvolle Winke gegeben werden könnten, wie sie der Entdeckung entgehen können. Die Vorträge, die als ein Versuch angesehen worden sind, haben namentlich bei den am polizeilichen Überwachungsdienst beteiligten Kräften Beifall gefunden, und sie sollen daher auf weitere Kreise ausgedehnt, in Zukunft namentlich auch bei den in der Provinz gelegenen Bahnhöfen gehalten werden.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnverbindung zwischen Ägypten und Palästina.** Die Eisenbahnen von Ägypten und diejenigen von Palästina sind im Kriege durch eine Militärbahn, die sogenannte Sinai-Eisenbahn, miteinander in Verbindung gebracht worden. Sie geht von Kantara am Suezkanal aus und endigt bei Rafa an der Grenze von Palästina. Der Suezkanal wird jetzt von der Eisenbahn auf einer hölzernen Drehbrücke überschritten. Es sind Erwägungen im Gange, ob dieses einstweilige Bauwerk, das die Schiffahrt sehr behindert, durch einen Tunnel oder durch eine Eisenbahnfähre ersetzt werden soll. Die für Kriegszwecke geschaffene Eisenbahn soll also jedenfalls dauernd erhalten bleiben. In einem merkwürdigen Gegensatz zu dem aus dieser Nachricht hervorgehenden Be-

streben der Engländer, Kleinasien und die anliegenden Länder dem Verkehr zu erschließen, steht die Tatsache, daß sie die Bagdadbahn verfallen lassen. (Weltwirtschaft März 1921, S. 41.)

— **Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahn-Arbeitsamt, das durch das neue Verkehrsgesetz von 1920 in den Vereinigten Staaten eingesetzt worden ist, hat eine sehr wichtige Entscheidung gefällt, indem es die Abmachungen zwischen den Eisenbahnen und ihren Arbeitern, durch die während des Krieges die Löhne der Eisenbahnarbeiter mit Gültigkeit für das ganze Land geregelt worden sind, für hinfällig erklärt hat. Als bei Einführung des neuen Verkehrsgesetzes im März 1920 die Eisenbahnen den Gesellschaften wieder zur eigenen Bewirtschaftung überwiesen wurden, wurde ihnen die Verpflichtung auferlegt, in dem nächsten halben Jahre, während dessen sie noch staatliche Unterstützung bezogen, die Löhne und sonstigen Arbeitsbedingungen unverändert zu lassen. Die Zeit ist im Herbst 1920 abgelaufen, und die Eisenbahngesellschaften verhandeln seitdem wieder, jede für sich, mit ihren Arbeitern, namentlich den ungelernten, wegen ihrer Forderungen einerseits und wegen der von den Gesellschaften beabsichtigten Herabsetzung der Löhne andererseits. Im Laufe dieser Verhandlungen haben die Eisenbahngesellschaften erklärt, eine allgemeine Zahlungseinstellung sei unvermeidlich, wenn die Vereinbarungen wegen der Löhne aus der Kriegszeit bestehen bleiben, und die Folge würden schwere Erschütterungen an der Börse und damit des gesamten Wirtschaftslebens sein. Diese Vereinbarungen haben im vergangenen Jahre Ausgaben im Betrage von 300 Millionen Dollar verursacht, die von den Eisenbahngesellschaften für unnötig erklärt werden. Die Gewerkschaften bekämpfen natürlich die auf Herabsetzung der Löhne gerichteten Bestrebungen der Eisenbahngesellschaften und versuchen zu erzwingen, daß der Ausnahmezustand, den der Krieg geschaffen hat, mit seinen hohen Löhnen als Dauerzustand erhalten bleibt. Auf seiten der Eisenbahngesellschaften hofft man, daß eine Verständigung zustande kommen wird; namentlich verspricht man sich viel von dem Umstand, daß der Verkehrsrückgang eine Verminderung der Arbeiterzahl möglich macht. Bei manchen Eisenbahngesellschaften sind schon Entlassungen angeordnet worden, und diese scheinen den Erfolg zu haben, daß die Arbeiter, um weiteren Entlassungen vorzubeugen, zu einem gewissen Engegenkommen bereit sind. Zur Regelung der einschlägigen Fragen, die voraussichtlich ohne Einschreiten des Staates oder Anrufung des Arbeitsamts nicht werden gelöst werden können, soll demnächst nach einer Äußerung des Präsidenten Harding eine Besprechung zwischen den Beamten des Bundesverkehrsamts und den Mitgliedern des Eisenbahn-Arbeitsamts stattfinden.

Mittlerweile haben manche Eisenbahngesellchaften schon begonnen, die Löhne herabzusetzen, worüber in dieser Zeitung schon berichtet worden ist (s. Nr 16 vom 21. April d. J.). Das Eisenbahn-Arbeitsamt hat aber entschieden, daß die Herabsetzungen, z. B. bei der Erie-Eisenbahn vorgenommen worden sind, den Bestimmungen des Verkehrsgesetzes zuwiderlaufen. Da dieser Gesellschaft somit die Möglichkeit genommen ist, auf diesem Wege Ersparnisse durchzuführen, will sie dieses Ziel durch eine Beschränkung der Arbeiterzahl zu erreichen suchen. Diese Maßnahme soll solange angewandt werden, bis niedrigere Löhne wieder die Einstellung einer größeren Anzahl von Arbeitern ohne ins Ungemessene gehende Kosten ermöglichen.

Über die Zahl und Löhne der Arbeiter geben die vom Amt für Eisenbahnwirtschaft veröffentlichten nachstehenden Zahlen Auskunft.

	Zahl	Jährlicher Durchschnittslohn der Arbeiter	Aufwendungen der Eisenbahngesellschaften für Löhne
1917:	1 732 876	1004 Dollar	1 739 482 142 Dollar
1918:	1 841 575	1419 „	2 613 813 351 „
1919:	1 913 000	1483 „	2 836 800 000 „
1920:	1 998 524	1806 „	3 599 746 000 „

— **Rückkehr zum Gedingelohn.** Ein für die heutige Zeit eigenartiger Vorgang hat sich in den Werkstätten der Pennsylvania-Eisenbahn in Altoona abgespielt: Die Arbeiter haben verlangt, daß der Gedingelohn wieder eingeführt wird. Der Vorgang ist um so auffallender, als das Arbeitsamt der Eisenbahnen sich erst vor kurzem gegen die Einführung des Gedingelohns ausgesprochen hat, und er ist umso bemerkenswerter, als die Pennsylvania-Eisenbahn bekanntlich eine führende Rolle im amerikanischen Eisenbahnwesen spielt, und ihre Werkstätten in Altoona wiederum von der größten Bedeutung für den ganzen Betrieb dieser Gesellschaft sind. Der Antrag der Arbeiter mag mit den Entlassungen zusammenhängen, die die Gesellschaft in der letzten Zeit vorgenommen hat und die auch in dieser Zeitung erwähnt worden sind (s. Nr. 17, S. 335); die Arbeiter haben augenscheinlich eingesehen, daß die Gesellschaft sie nur weiter beschäftigen kann, wenn sie lohnende Arbeit leisten, und haben ihrerseits einen solchen Schritt für nötig gehalten, um dies Ergebnis herbeizuführen. Eine amerikanische Zeitschrift bemerkt in diesem Zusammenhang, das Gedingeverfahren sei das Schwungrad des Gewerbes; es gleiche die Arbeit und ihren Lohn aus. Es hat für Amerika besondere Bedeutung, weil es dort besonders hoch entwickelt war, und seine Abschaffung hat namentlich unter den besseren, leistungsfähigeren Arbeitern eine gewisse Erbitterung hervorgerufen, weil durch die Einführung des Zeitlohnes ihr Arbeitseinkommen auf das Maß derjenigen der weniger tüchtigen herabgedrückt worden ist.

— **Drahtlose Fernsprecher im Zuge in Amerika.** Die Handelskammer von Pittsbourgh veranstaltet im Mai zum 20. Male eine viertägige Rundreise für Geschäftsleute dieser Stadt durch Süd-Ohio und West-Virginia. Dabei soll die Möglichkeit drahtloser Fernsprechverbindung vom Zuge aus praktisch erprobt werden. Der Zug soll eine vollständige Ausrüstung zu diesem Zwecke mit sich führen und von gut im Funkendienst ausgebildeten Betriebsbeamten begleitet sein. Er soll dauernd in drahtloser Verbindung mit allen Funkanlagen zu Lande und zur See im Umkreis von rd. 5000 km stehen.

— **Beraubung der Postzüge in Chicago.** Die in Chicago einlaufenden und von dort ausgehenden Züge, die wertvolle Postgüter befördern, sollen in Zukunft alle von Truppen bewacht und begleitet werden. Diese Maßnahme ist erforderlich, weil Räuberbanden planmäßig Eisenbahn- und Postdiebstähle ausführen. Die Bahnhöfe, Postanstalten und Banken werden infolgedessen von Truppen mit aufgepflanztem Seitengewehr bewacht. 1000 Mann sind in diesem Dienst beschäftigt. Eine Belohnung von 6000 Dollar ist für jede Anzeige ausgesetzt, die einen derartigen Räuber der Bestrafung zuführt. Die Verluste der Post durch Diebstähle und Räubereien im Laufe des letzten Jahres werden auf 12 500 000 Dollar beziffert, wovon ein Zehntel allein auf e i n e Räuberbande entfällt.

— **Die Kanadische Pacific-Eisenbahn im Jahre 1920.** Zu den wenigen Eisenbahnen, deren Betrieb im Jahre 1920 noch Überschüsse in gewohnter Höhe ergeben hat, gehört die Kanadische Pacific-Eisenbahn. Sie hat ihre Dividende von 10 % bezahlen können, obgleich ihre Ausgaben, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung hervorgeht, stark gestiegen sind; sie hat dabei das Glück gehabt, daß die Einnahmen in noch höherem Maße gewachsen sind.

	1920 $	1919 $	1918 $
Betriebseinnahmen	216 641 349	176 929 060	157 537 698
Betriebsausgaben	183 488 305	143 996 024	123 035 310
Reineinnahmen	33 153 044	32 933 036	34 502 388
Feste Ausgaben, Zinsen, Abgaben usw.)	10 775 409	10 161 510	10 177 513
Überschuß:	22 377 635	22 771 526	24 324 875
Davon ab als Rücklage für Ruhegehälter	500 000	500 000	693 977
also verfügbar:	21 877 635	22 271 526	23 630 898

Zu den Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb kommen noch diejenigen aus der Schiffahrt auf den großen Seen. Die Gesamteinnahmen sind in den letzten drei Jahren stark zurückgegangen. Nach Zahlung aller Dividenden blieb 1920 nur ein Überschuß von 450 359 D., während er 1919 844 250 D. und 1918 sogar 2 203 621 D. betragen hatte. Die Kanadische Pacific-Eisenbahn erwägt die Ausgabe neuer Aktien oder Schuldverschreibungen über sehr erhebliche Beträge; sie hat also jedenfalls Erweiterungen ihres Netzes oder dessen Ausbau vor. Die Anforderungen, die in bezug auf die Verkehrserschließung Kanadas an sie gestellt werden, sind sehr groß, denn ihr Netz umfaßt etwa die Hälfte der 65 000 km Eisenbahnen des Landes; die andere Hälfte sind, abgesehen von kleineren Unternehmungen, Staatsbahnen, so daß die Entwickelung des kanadischen Eisenbahnwesens sehr stark von dem Unternehmungsgeist der Pacific-Eisenbahn abhängen wird. Der Staat hat mit der Verstaatlichung schwere Lasten auf sich genommen und wird infolgedessen in der nächsten Zeit auf diesem Gebiet nicht viel leisten können.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Kanada.** Durch die Verschmelzung der Kanadischen Grand Trunk Railway mit den Staatsbahnen, die bisher aus den Netzen der Intercolonial-,

er National Transcontinental- und der Grand Trunk Pacific ilway sowie der Kanadischen Nordbahn bestanden, ist das tsbahnnetz Kanadas auf etwa 35 000 km angewachsen und ßt damit ungefähr die Hälfte der Eisenbahnen des Lan- Neben den Staatsbhnen besteht dann als selbständiges hnunternehmen nur noch die Canadian Pacific Rail- ie Staatsbahnen haben im letzten Betriebsjahre einen lbetrag von 47 Millionen Dollar gehabt, und im letzten iebsjahre wäre er auf mindestens 75 Millionen ange- sen, wenn nicht der Eisenbahn-Ausschuß eine Erhöhung arife angeordnet hätte. Diese betrug im Güterverkehr ir die östlichen und 35 % für die westlichen Eisen- im Personenverkehr 20 % für alle Fahrpreise bis 4 Cent die Meile (rd. 10 ₰/km nach Friedenswährung), 50 % für die Benutzung von Schlaf- und Saalwagen und 20 % für Gepäck, das die Grenze für Freigepäck überschreitet. Kohlen, Kies und Milch waren von der Erhöhung ausgenommen. Vom 1. Januar 1921 ab sind diese Tarifsätze wieder abgebaut worden, indem die Güterfrachten um 5 %, die Fahrpreise um 10 % herabgesetzt worden sind, und bis zum 1. Juli soll die ursprüngliche Höhe aller Gebühren wieder erreicht sein. Dann soll eine nochmalige Prüfung der Wirtschaftslage der Eisenbahnen und eine Neuregelung der Tarife vorgenommen werden. Die Fracht- und Fahrpreiserhöhungen legen den Be- tzern der kanadischen Eisenbahnen eine Mehrausgabe von Milionen Dollar auf und haben deshalb heftigen Unwillen anzen Lande erregt. Bei Bemessung der neuen Tarifsätze nan die wirtschaftlichen Verhältnisse der Kanadischen c-Eisenbahn, die in dieser Beziehung wesentlich gün- als die Staatsbahnen dasteht (s. Nr. 17, S. 335 d. Ztg.), als maßgebend angesehen; man hat also darauf verzichtet, die Staatsbahnen zu einem Überschußbetriebe zu machen, hat die Gebühren vielmehr nur soweit erhöht, daß die Eisenbahngesellschaft auskommen kann, ohne ihre Rücklagen zur Deckung laufender Ausgaben aufzubrauchen. Bei den Staatsbahnen wird es noch Jahre dauern, ehe Ausgaben und Einnahmen in Einklang gebracht werden können, und der Staat hat mit der Verstaatlichung schwere Lasten auf sich genommen. Von der Ausdehnung des Staatsbetriebes auf die Grand Trunk-Eisenbahn erwartet man aber die Möglichkeit erheblicher Ersparnisse. Als Trost für die ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse ihrer Eisenbahnen wird den Kanadiern vorgehalten, daß ihr Land ein wohlausgebautes Eisenbahnnetz besitzt, das nur noch kleinerer Ergänzungen bedarf. Verschwiegen wird ihnen aber dabei, daß das Eisenbahnnetz an sich wenig nützt, wenn es nicht in ausgiebiger Weise betrieben wird, und dies ist nur möglich, wenn es im richtigen Verhältnis zu seiner Leistungsfähigkeit benutzt wird und der Betrieb und Verkehr angemessene Überschüsse ergeben. Die Eisenbahnen Kanadas sind der Entwicklung des Landes vorausgeeilt und haben Anlagewerte von solcher Höhe verzehrt, daß die dünne Bevölkerung des Landes sie durch Benutzung der Eisenbahnen nicht verzinsen kann; die Leistungen der Steuerzahler müssen daher zu diesem Zweck herangezogen werden. Man vertröstet diese aber mit den Aussichten auf die Zukunft und auf die Rolle, die die Eisenbahnen bei der Erschließung und Besiedelnug des Landes noch zu spielen berufen sind; dabei würden die Aufwendungen, die jetzt gemacht werden müssen, wieder hereingebracht werden.

Obgleich die Verstaatlichung der Grand Trunk-Eisenbahn endgültig beschlossen ist, steht doch der Preis, zu dem sie vom Staate übernommen werden soll, noch nicht fest; ein neues Gesetz hat den Zeitraum, innerhalb dessen die Entscheidung hierüber durch ein Schiedsgericht getroffen werden soll, verlängert und ist damit den Aktionären entgegengekommen. Diese nahmen nämlich Anstoß an der flüchtigen Art, mit der die Abschätzung ihrer Eisenbahn zunächst einmal vorgenommen worden war, und erwarten, daß, wenn das Schiedsgericht gründlicher arbeitet, für sie eine höhere Entschädigung herausspringen wird. Als Gegenleistung wird der Eisenbahngesellschaft angesonnen, daß alle ihre Direktoren ihr Amt niederlegen, so daß die Regierung vollständig freie Hand in bezug auf die Leitung ihres neuen Eisenbahnnetzes erhält. Die englischen Banken, die hinter der Grand Trunk-Eisenbahn stehen, haben sich mit dieser Regelung unter gewissen Einschränkungen einverstanden erklärt.

Neuerdings ist der Leiter der Kanadischen Pacific-Eisenbahn an das Ministerium mit dem Vorschlag herangetreten, es möge die Verwaltung der Staatsbahnen seiner Gesellschaft übertragen werden. Er weist dabei die Unterstellung weit von sich, daß er auf diese Art ein Monopol für seine Gesellschaft errichten wolle. Er legt vielmehr dar, daß auf diese Art der Staatsbahnbetrieb allen politischen Einflüssen entzogen würde, von denen man in England und den Ländern englischer Zunge immer eine schädliche Wirkung auf das Eisenbahnwesen befürchtet, und berechnet, daß die Fehlbeträge der gesamten kanadischen Eisenbahnen, die er unter Zugrundelegung der Ergebnisse des Jahres 1920 zu 80 Millionen Dollar jährlich beziffert, auf wenig über 20 Millionen herabgemindert werden können, wenn es gelingt, bei der Bewirtschaftung der Staatsbahnen dieselben Ergebnisse zu erzielen wie bei der Pacific-Eisenbahn, ja, er will diesen Fehlbetrag durch Herabsetzung der Betriebskosten noch auf 11 bis 12 Millionen vermindern und erwartet weitere Möglichkeiten einer Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen von der zunehmenden Einwanderung und Erschließung des Landes. Die Aktionäre der Pacific-Eisenbahn werden mit diesem Vorschlag zwar nicht ganz einverstanden sein, er soll aber den Vorteil des ganzen Landes und seines Verkehrswesens im Auge haben.

Allgemeines.

— **Mechanischer Fahrkartenausgeber.** An einer Haltestelle der Londoner Röhrenbahn wird zurzeit eine eigenartige Vorrichtung zum Ausgeben von Fahrkarten erprobt, die namentlich in Zeiten starken Andrangs die Abgabe von mehreren gemeinschaftlich verlangten Fahrkarten erleichtern und beschleunigen soll. Die Vorrichtung ist für fünf verschiedene Fahrkarten im Preise von 2 bis 6 Pence und zur Ausgabe von einer Fahrkarte oder zwei bis fünf Fahrkarten auf einmal eingerichtet. Der Verkäufer, der das Geld in der gewöhnlichen Art in Empfang nimmt, hat vor sich fünf Gruppen von fünf Druckknöpfen, und je nach dem, welchen Knopf er drückt, und aus welcher Gruppe er Fahrkarten ausgeben will, fallen aus einem Schlitz an der dem Fahrgast zugekehrten Seite der Vorrichtung ein bis fünf Fahrkarten der gewünschen Gattung heraus. Die Fahrkarten werden von endlosen Streifen abgeschnitten, von denen jeder 2000 Fahrkarten enthält. Der Schalter mit der neuen Verkaufseinrichtung ist von 4 Uhr nachmittags bis Mitternacht geöffnet und bewährt sich besonders, wenn die Fahrgäste nach Schluß der Theater in großer Zahl Fahrkarten verlangen, wobei häufig ein Fahrgast zugleich die Karten für seine Begleiter entnimmt. Der Fahrkartenverkäufer kann es mit dieser Vorrichtung bis auf 40 ausgegebene Fahrkarten in der Minute bringen. Ein Anschlag über dem Schalter weist die Reisenden darauf hin, daß sie durch seine Benutzung Zeit sparen können.

Bücherschau.

— **Technischer Selbstunterricht für das deutsche Volk.** Dem in Nr. 12 dieser Zeitung besprochenen 1. Brief zur Selbstausbildung in allen Fächern und Hilfswissenschaften der Technik ist der 2. Brief gefolgt. In diesem wird zunächst die Mathematik weiter behandelt (Brüche, Proportionen, Potenzen, Wurzeln, Logarithmen und Gleichungen), dann folgen weitere Abschnitte der Geometrie (Ähnlichkeit und Kongruenz, Trigonometrie, Umfang und Flächeninhalt und Lösung geometrischer Aufgaben) und schließlich ein Abschnitt aus der Chemie über Metalloide. Aufsätze über Ausnutzung der Wasserkräfte zur Gewinnung elektrischer Kraft, über amerikanische Hochbauten und Lebensbilder von Johannes Gutenberg und Henry Bessemer bilden den Schluß des 2. Briefes.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Teilnahme an den Vereinseinrichtungen.

Vom 1. Mai 1921 ab haben die Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft mit den Vereinsbahnen gemäß § 6 der Vereinssatzungen Anwendung zu finden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 32,29 km lange Teilstrecke Leese-Stolzenau-Minden (Westf.) der vollspurigen Nebenbahn Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) und die 5,24 km lange Teilstrecke Uetze (Han.)-Plockhorst der vollspurigen Nebenbahn Celle-Braunschweig sind am 3. Mai 1921 in Betrieb genommen und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Hannover zugerechnet worden.

Firmenänderung.

Vom 1. April 1921 ab ist die Bezeichnung „Österr. Staatsbahnen“ in „Österr. Bundesbahnen“ abge-

ändert worden. In allen Wortzusammensetzungen zur Bezeichnung von Dienststellen, bei Anschriften, Diensttiteln usw. ist demgemäß das Wort „Staatsbahn" durch „Bundesbahn" ersetzt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 140 vom 1. Mai 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anschluß der Neuhaldensleber Eisenbahngesellschaft an den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen als selbständige Verwaltung (abgesandt am 7. Mai d. J.);

Nr. III 141 vom 3. Mai 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend Änderung der Bezeichnung „Österr. Staatsbahnen" in „Österr. Bundesbahnen" (abgesandt am 7. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nur wenige Monate nach seiner Versetzung nach Königsberg starb am 6. d. M. im 49. Lebensjahre nach kurzer schwerer Krankheit

Herr Regierungs- und Baurat **Otto Goldschmidt**

auftragsweise Mitglied der Eisenbahndirektion Königsberg.

Wir verlieren in dem Entschlafenen einen tüchtigen, durch Umsicht und Tatkraft ausgezeichneten Mitarbeiter, der es verstanden hat, in kurzer Zeit durch sein liebenswürdiges, entgegenkommendes Wesen sich die allgemeine Liebe und Hochachtung zu erwerben.

Sein Andenken wird unter uns fortleben.

Königsberg, den 7. Mai 1921. (516)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Königsberg.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Überfuhrgebühren für Altona wie folgt erhöht:

Von Altona Kai bis zur Station Altona für jedes Stück Großvieh 7,50 ℳ,
für je angefangene 5 Stück Kleinvieh 7,50 ℳ,
mindestens — entsprechend der Bildung des Mindestsatzes für 10 Tiere — für den Wagen 90,00 ℳ.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E.V.O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (520)

Altona, den 3. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, He.

Am 9. Mai 1921 wird der Haltepunkt Prösen für den beschränkten Stückgutverkehr eröffnet. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die Stationen Auskunft. (513)

Dresden, am 5. Mai 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln), Binnengütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai d. J. ab werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen in Münster einerseits und dem Kanalhafen anderseits vorgesehenen Gebühren auf 12,00 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, auf 12,90 ℳ bei allen übrigen Gütern für den Wagen erhöht. (512)

Münster (Westf.), den 30. April 1921.
Eisenbahndirektion Münster,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Überfuhrgebühren.

Vom 1. Juni 1921 an werden die Überfuhrgebühren für die Bahnhöfe Bodenbach, Reichenberg, Tetschen und Warnsdorf um 50 v. H. erhöht. Der Überfuhrtarif für die Bahnhöfe in Eger — sächsische Ausgabe — wird aufgehoben. Die Sätze sind im Gütertarif Teil II des bayerischen rechtsrhein. Netzes der Reichseisenbahnen enthalten.

Dresden, am 7. Mai 1921. (519)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Tfv. 5 Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II, Tfv. 200 Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1921 wird in den Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken als Sammellagerstation nachgetragen: Niederbergheim Zu 99.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Mai 1921. (518)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Wirkung werden im Tierverkehre nach Breslau Viehhof von der Städtischen Schlacht- und Viehhofverwaltung in Breslau für einen einbödigen Wagen 10 ℳ, für einen mehrbödigen Wagen 15 ℳ Desinfektionsgebühr erhoben und zwar gleichviel, ob die Fracht nach den Stück- oder Ladungsklassensätzen berechnet worden ist. (514)

Dresden, am 3. Mai 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtberechnung für stickstoffhaltige Düngemittel.

Die durch Bekanntmachung vom 31. März 1921 veröffentlichte Vergünstigung für stickstoffhaltige Düngemittel wird mit sofortiger Gültigkeit auf Ammoniak-Salpeter-Superphosphat, Salpeter-Superphosphat und Kali-Superphosphat ausgedehnt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunfsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (517)

Berlin, den 7. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 1. Juni d. J. tritt zu unserm Binnen-Personen- und Gütertarif der Nachtrag IV in Kraft, welcher Änderungen und Erhöhungen mit sich bringt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsverwaltung in Lübben. (522)

Berlin, den 9. Mai 1921.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland, dem Saargebiet und der Tschechoslowakei und Vorläufiger Tarif für die durchgehende Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen Berlin, Dresden und Leipzig einerseits und Wien über die Tschechoslowakei andererseits.

Am 1. Juni 1921 tritt zu den obenbezeichneten Tarifen je ein Nachtrag in Kraft, der Erhöhungen der Fahrpreise und Gepäckfrachten enthält. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Straße 1.

Dresden, den 3. Mai 1921. (511)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Heft 1.

Der in diesem Blatt durch unsere Bekanntmachung vom 20. 4. 21 für den 1. Juni 1921 angekündigte Nachtrag IV mit neuen Tarifbestimmungen und Preisen für Zeitkarten wird vorläufig noch nicht ausgegeben.

Die neuen Tarifbestimmungen und Preise für Zeitkarten kommen jedoch am 1. Juni 1921 zur Einführung. (515)

Oldenburg, den 2. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Binnenverkehr der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Der in diesem Blatt durch unsere Bekanntmachung vom 20. April 1921 angekündigte Nachtrag V zum Tarifheft 1 wird vorläufig nicht herausgegeben, die bekanntgemachten Tariferhöhungen und sonstigen Tarifmaßnahmen werden jedoch zum 1. Juni 1921 durchgeführt. (521)

Oldenburg, den 7. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 20. | Berlin, den 19. Mai 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Zeitgemäße Neugestaltung der Gütertarife.

Von **Dr. Siegmund Frei**, Oberstaatsbahnrat im Bundesministerium für Verkehrswesen, Wien.

Die Schwierigkeiten, mit denen die gesamte Volkswirtschaft der Gegenwart zu kämpfen hat, lasten mit besonders hartem Drucke auf den Eisenbahnen. Die ungeheure Verteuerung aller Betriebserfordernisse hat sie gezwungen, für ihre Leistungen immer höhere Preise zu verlangen. Dabei hat unter dem Zwange der Verhältnisse auch der Grundgedanke der Einnahmenpolitik der Eisenbahnen eine Wandlung erfahren. Als staatliche oder dem staatlichen Einfluß ausgesetzte Unternehmungen durften sie ehedem nicht vom rein kaufmännischen Gesichtspunkt der Erzielung eines möglichst hohen Gewinnes betrieben werden; sie hatten vielmehr in erster Linie sozialpolitische Aufgaben zu erfüllen und in finanzieller Hinsicht meistens kaum mehr als die Deckung der Eigenkosten und eine sehr bescheidene Verzinsung des Anlagekapitals anzustreben. Das ist nun gründlich anders geworden. Die Eisenbahnen — wenigstens die im staatlichen Betriebe stehenden — sollen jetzt nicht nur für die Bedürfnisse ihrer eigenen Wirtschaft aufkommen, sondern auch darüber hinaus noch für den maßlosen Bedarf des Staates Mittel herbeischaffen, Forderungen, denen sie jetzt natürlich viel weniger als jemals gerecht werden können.

So haben denn die Eisenbahnen wiederholt, und zwar anfangs in geringem Maße, später aber immer rascher und empfindlicher ihre Tarife verteuert. Das hierbei angewendete Mittel, das — von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen — der Hauptsache nach darin bestand, daß alle jeweils geltenden Frachtsätze — die Personentarife bilden nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung — auf der ganzen Linie um den gleichen Prozentsatz verteuert wurden, hat sehr beklagenswerte und von den Verfrachtern auch wirklich schwer empfundene Zustände herbeigeführt.

Das Tarifwesen, das in ruhigen Zeiten dem Gang der Entwicklung des Wirtschaftslebens mühelos angepaßt werden konnte, beruht im großen und ganzen auf dem Klassensystem, bei dem für die Einreihung der Güter in die einzelnen Klassen in erster Linie ihr Handels- oder Tauschwert, daneben aber auch der Gesichtspunkt der Wagenraumausnutzung und die Rücksicht auf das zur Beförderung gelangende Gewicht maßgebend sind. Wenn also auch die Güter nicht ausschließlich nach ihrem Werte tarifiert wurden, so bewegten sich doch die Werte der in die gleiche Klasse gehörenden Güter ungefähr auf der gleichen Höhe; die Unterschiede konnten schon mit Rücksicht auf das — nicht nur im Verhältnis zur gegenwärtigen Wirtschaftslage, sondern auch absolut genommen — allgemein tiefe Niveau und die Beständigkeit der Preise in der Vorkriegszeit nicht so bedeutend sein, daß die Anwendung der für eine bestimmte Klasse gültigen Frachtsätze selbst auf die mindestwertigen Güter dieser Klasse als ein ins Gewicht fallender Nachteil empfunden worden wäre, wie sich auch auf der anderen Seite für die höchstwertigen Güter dieser Klasse kein nennenswerter Vorsprung ergeben konnte.

Die gewaltigen und stürmischen Teuerungswellen, die nun

seit Jahren das Wirtschaftsleben durchwühlen, haben alle Güter erfaßt und ihre Werte emporgeschnellt, aber die Preise wurden nicht in gleichem Maße gehoben, so daß zwischen den Werten von Gütern der gleichen Tarifklasse, die sich von einem gewissen Durchschnittswerte nur um wenige Prozente nach oben oder nach unten bewegt hatten, gegenwärtig Unterschiede von Hunderten von Prozenten bestehen, eine Tatsache, die viel zu bekannt ist, als daß Beispiele dafür erbracht werden müßten.

Die Folge dieser Zerreißung der Güterklassen ist, daß die — wenn auch vielfach erhöhten — Frachtgebühren die einzelnen Güter nunmehr in dem verschiedensten Ausmaße treffen, und die Verhältniszahlen zwischen den Werten von gleich tarifierten Gütern und den Transportkosten die verschiedensten Größen aufweisen. Am schärfsten tritt dieser Übelstand bei den in den großen Topf der Normalklassen geworfenen Gütern zutage, und das soll bloß an einem zufällig herausgegriffenen Beispiel beleuchtet werden: Schellack und Ätznatron, zwei Erzeugnisse, von denen sehr beträchtliche Mengen eingeführt werden müssen und hauptsächlich über Italien hierher gelangen, tarifieren in Österreich in allen Gewichtsmengen nach Klasse I. Der Preis für 1 kg Schellack beträgt ungefähr 1250 K, für 1 kg Ätznatron ungefähr 65 K. Die Fracht auf der in Frage kommenden Strecke der österr. Staatsbahnen (Tarvis-Wien = 512 km) beläuft sich nach dem vom 15. Dezember 1920 gültigen Nachtrag I zum Gütertarif der österr. Staatsbahnen für 100 kg in Hellern auf 48 330, das ist bei Ätznatron 7,4354 %[1]), bei Schellack 0,38 664 %[2]) des Wertes.

Die vorstehenden Angaben entsprechen den Verhältnisen, die anfangs Februar d. J. geherrscht haben. Gegenwärtig beläuft sich der Preis für 1 kg Schellack auf ungefähr 900 K, für 1 kg Ätznatron auf ungefähr 55 K und die Fracht für die gleiche Strecke nach dem vom 15. Februar 1921 gültigen Nachtrag II zum Gütertarif der österr. Staatsbahnen für 100 kg in Hellern auf 72 495, das ist bei Ätznatron 13,181 %[3]), bei Schellack 0,8055 %[4]) des Wertes.

Derartige Gegenüberstellungen mit den grellsten Ergebnissen lassen sich auch für gleichwertige und verschieden tarifierte, sowie für ungleichwertige und verschieden tarifierte Güter machen. Aber auch bei einem und demselben Gute hat sich vielfach infolge der ungleichmäßigen Erhöhung des Wertes und der Frachtgebühren das Verhältnis dieser beiden Merkmale stark verschoben, und selbst dort, wo es bei gleichmäßiger Erhöhung gleich geblieben ist, wird es häufig nicht mehr als zulässig empfunden.

Die Anzahl dieser ungesunden Erscheinungen ist nun ohne Zweifel so groß, daß sie in ihrer Gesamtheit als Schaden der Volkswirtschaft gedeutet werden müssen, zumal sie in zweifacher Hinsicht beklagenswert sind. Auf der einen Seite wird eine Reihe von Gütern aus dem Anlaß ihrer Überführung an einen anderen Ort mit Spesen belastet, deren Höhe sie nach ihrem Werte nicht vertragen, was nicht nur übermäßige Verteuerungen, sondern auch die Auflösung lange gepflegter und eingelebter wirtschaftlicher Zusammenhänge, ja sogar die Lahmlegung von Betrieben und Unternehmungen zur Folge hat. Diesbezügliche Klagen und Beschwerden sind schon aus den verschiedensten Kreisen laut geworden. Anderseits aber wird eine große Anzahl von Gütern — und zwar sind es gerade die hochwertigen — bei der Bemessung der Frachtgebühren nicht mit ihrem vollen Werte und ihrer ganzen Tragfähigkeit erfaßt — zum unermeßlichen Schaden der Eisenbahnen, denen so jedenfalls sehr namhafte Einnahmen verlorengehen.

[1]) Bei 5-t-Ladungen (Ausn.-Tarif 3a) = 6,4061 %, bei 10-t-Ladungen (Ausn.-Tarif 3b) = 5,4461 %.
[2]) Bei 5-t-Ladungen (Ausn.-Tarif 3a) = 0,333 12 %, bei 10-t-Ladungen (Ausn.-Tarif 3b) = 0,2832 %.
[3]) Bei 5-t-Ladungen = 11,356 %, bei 10-t-Ladungen = 9,654 %.
[4]) Bei 5-t-Ladungen = 0,694 %, bei 10-t-Ladungen = 0,59 %

Eine Beseitigung dieser Übelstände ist, wenn nicht andere als die bisher beliebten Wege betreten werden, nicht nur schwer, sondern — es kann das kühn behauptet werden — unmöglich. Weder die Güterpreise, noch die Eisenbahntarife haben einen Ruhepunkt erreicht und werden auch nicht in absehbarer Zeit und ebensowenig für längere Zeiträume zum Stillstand gebracht werden können. Wir müssen sogar hoffen, daß sie die Bewegung nach abwärts recht bald antreten, aber leider mit mehr Grund befürchten, daß zunächst noch die Aufwärtsbewegung ihre Fortsetzung findet. Bei einem so lebhaft bewegten Wechsel der wirtschaftlichen Erscheinungen muß jeder Versuch, durch eine Neuklassifizierung der Güter, und sei sie noch so gründlich und sorgfältig, eine einwandfreie Tarifierung zu ermöglichen, von vornherein als aussichtslos bezeichnet werden. Die Ergebnisse der einschlägigen, jedenfalls sehr zeitraubenden und mühevollen Arbeiten wären unbedingt im Zeitpunkt ihrer Fertigstellung durch die Tatsachen wieder weit überholt. Bezeichnend hierfür ist der folgende im Allgemeinen Tarifanzeiger Nr. 33 vom 20. Oktober 1920 enthaltene Bericht: „Bevorstehendes Erscheinen eines neuen italienischen Lokaltarifes. Wie uns die italienischen Staatsbahnen mitteilen, ist für den 1. Januar 1921 eine Neuausgabe des italienischen Lokaltarifes geplant. Der neue Tarif wird zwar im allgemeinen eine Erhöhung der bisherigen Frachtsätze bewirken, doch wird dieselbe nicht im Wege von prozentualen Zuschlägen zur Durchführung gelangen. Es soll vielmehr eine Änderung der Güterklassifikation Platz greifen, und zwar unter Berücksichtigung der durch den Krieg geänderten Wertverhältnisse der einzelnen Artikel. Da die Arbeiten an der neuen Güterklassifikation bereits vor Jahresfrist begonnen wurden, werden der neuen Klassifikation die damaligen und nicht die heutigen Wertverhältnisse zugrunde gelegt sein. . . . Auch der neue Tarif ist eben als ein provisorischer Tarif zu betrachten.“

Also selbst in Staaten, die wie Italien ein fast reines Wertklassifikationssystem besitzen und als Sieger im Weltkrieg auf dem Gebiete der Volkswirtschaft sicher nicht unter so wild bewegten Erscheinungen zu leiden haben wie die unterlegenen Mittelmächte, kann mit dem Klassifikationssystem ein auch nur für einen kurzen Zeitraum befriedigender Zustand nicht herbeigeführt werden. Hieraus ergibt sich, sollen wieder gute Tarife von Dauer hergestellt werden können, mit Notwendigkeit die vollständige Abkehr vom Klassifikationswesen und die individuelle Betrachtung und Behandlung jedes einzelnen Gutes.

Die Bedeutung jedes Gutes im wirtschaftlichen Verkehr drückt sich in der Höhe seines Tausch- oder Handelswertes aus, der sich — abgesehen von dem durch Angebot und Nachfrage zunächst beeinflußten Unternehmergewinn — aus den Kosten für die der Erzeugung des Gutes dienenden Sacherfordernisse und Leistungen zusammensetzt. Während diese naturgemäß im Werte des Gutes die verschiedensten Größen aufweisen können, zeigt der letztere gegen die Kosten für nachträgliche Leistungen — und dazu gehören die Transportleistungen der Eisenbahnen — eine gewisse Empfindlichkeit, der um so mehr Rechnung getragen werden muß, als die zunehmende Entfernung die Beförderungskosten erhöht und so die Absatzmöglichkeit erschwert. Darum ist eine innige Anpassung der Höhe der Transportkosten an den Güterwert geboten. Der einfachste, aber auch beste Weg hierfür ist die Berechnung der Frachtgebühren in Prozenten vom Werte der zu befördernden Güter. Ein solches Verfahren hätte vor allem den Vorzug der gerechten und unbedingt gleichmäßigen Behandlung aller Güter, auch wenn oder gerade weil die Prozentsätze nach der Höhe der Güterwerte und nach der Länge der Beförderungsstrecken abgestuft werden müßten. Eine dementsprechende Tariftafel würde z. B. für die Entfernungen von 100, 200 und 300 km etwa das folgende Bild ergeben:

Kilometer	Bei einem auf 100 kg bezogenen Werte eines Gutes von Kronen															
	bis 25	über 25 bis 50	über 50 bis 100	über 100 bis 200	über 200 bis 400	über 400 bis 700	über 700 bis 1100	über 1100 bis 1600	über 1600 bis 2500	über 2500 bis 4000	über 4000 bis 6000	über 6000 bis 10 000	über 10 000 bis 20 000	über 20 000 bis 40 000	über 40 000 bis 65 000	über 65 000 bis 100 000	usw.
	beträgt die Fracht in Prozenten vom Werte des Gutes																
100	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5	2,75	3	3,25	3,5	3,75	4	4,25	4,5	4,75	usw.
200	1,4	1,75	2,1	2,45	2,8	3,15	3,5	3,85	4,2	4,55	4,9	5,25	5,6	5,95	6,3	6,65	
300	1,7	2,125	2,55	2,975	3,4	3,825	4,25	4,675	5,1	5,525	5,95	6,375	6,8	7,225	7,65	8,075	

Die Prozentsätze sind hier ganz willkürlich angenommen. Für die Entfernung von 200 km sind sie durch Erhöhung der für 100 km angegebenen Sätze um 40 %, für die Entfernung von 300 km durch Erhöhung der für 100 km angegebenen Sätze um 70 % gebildet. Ihre genaue Ermittelung, die einerseits unter Berücksichtigung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, anderseits unter Bedachtnahme auf den finanziellen Bedarf der Eisenbahnen zu erfolgen hat, ist Sache der Tarifpolitik, ebenso wie die Frage der Satzzuschläge (Manipulationsgebühren) und der Abstufung mit zunehmender Entfernung.

Was das reine Wertsystem besonders auszeichnet und es geradezu zu einem Erfordernis unserer Zeit mit ihren regel- und zügellosen Preisbewegungen macht, ist der Umstand, daß es jeder Wertverschiebung, ob sie nun nach oben oder nach unten gerichtet ist, vollkommen selbsttätig und unfehlbar nachgeht. Beispiel: Eine landwirtschaftliche Maschine im Gewicht von 500 kg kostet an einem bestimmten Tage 15 000 K; nach obigem Tariftafelausschnitt würde die Fracht 3,25 % hiervon gleich 487 K 50 h betragen (denn der auf 100 kg bezogene Wert fällt in die Gruppe „über 2500—4000"). Steigt nach einiger Zeit der Wert der Maschine etwa auf 22 500 K, dann ist die Fracht nach Gruppe „über 4000—6000" mit 3,5 % vom Werte zu berechnen, beträgt also 787 K 50 h. Wenn sich aber die Maschine auf 12 000 K verbilligt, so kommt der für die Gruppe „über 1600—2500" vorgesehene Prozentsatz 3 zur Anwendung, und die Fracht beläuft sich dann auf 360 K.

Alle wirtschaftlichen Erscheinungen beeinflussen, ohne daß die Tariftafeln im geringsten geändert werden müßten, die Einnahmen der Eisenbahnen in der gerade herrschenden Richtung. Beim Anziehen der Preise werden die Einnahmen von selbst höher, bei Entspannungen geringer, das sind Wirkungen, die sonst von den Eisenbahnen nur durch besondere Maßnahmen erzielt werden könnten. Wollen aber die Bahnverwaltungen den Gang der wirtschaftlichen Ereignisse überholen oder hinter ihnen zurückbleiben, so sind diese Absichten durch die in letzter Zeit so häufig angewandten prozentuellen Veränderungen der Tarifsätze durchführbar, wobei die auf der ganzen Linie gleichmäßige Behandlung aller oder eine unterschiedliche Behandlung der einzelnen Wertgruppen gewählt werden kann. Gerade bei dem letzteren Verfahren würde der Erfolg der damit bezweckten stärkeren Belastung oder Schonung einzelner Wertgruppen durch das reine Wertsystem unbedingt gesichert.

Die nächste Folge der Einführung des reinen Wertsystems wäre der Wegfall der Güterklassifikation, worüber wohl keiner derjenigen, die mit der Pflege dieses Sorgenkindes des Tarifwesens zu tun haben, betrübt sein wird. Was an tarifarischen Maßnahmen mit der Güterklassifikation verquickt ist, läßt sich auch ohne sie im Wertsystem durchführen, so vor allem die verschiedene tarifarische Behandlung der Güter, je nachdem sie als Stückgüter, in halben oder ganzen Wagenladungen aufgeliefert werden, eine Unterscheidung, die im wesentlichen nichts anderes bedeutet als einen Frachtnachlaß für die Wagenraum- und Ladegewichtsausnutzung.

Im Wertsystem würde die Bemessung der Frachtsätze für die Wagenladungen am besten durch prozentuelle Kürzungen der in jeder Wertgruppe für beliebige Mengen angesetzten Gebühren erfolgen. Beträgt z. B. in einer Wertgruppe für eine gewisse Entfernung die Fracht 3 % vom Werte des Gutes bei Auflieferung als Stückgut, so hätte sie für Mengen von mindestens 5000 kg etwa 20 % weniger, d. i. 2,4 % vom Werte des Gutes, für Mengen von mindestens 10 000 kg etwa 30 % weniger, d. i. 2,1 % vom Werte des Gutes, und für das Ladegewicht des verwendeten Wagens etwa 40 % weniger, d. i. 1,8 % vom Werte des Gutes zu betragen. Dabei könnten die Nachlaßprozentsätze für alle Wertgruppen gleichgehalten oder unter Schonung der minderwertigen Güter abgestuft werden.

Auch für die Klasse „sperrig" ließe sich leicht Vorsorge treffen. Die hierher gehörenden Güter, die wegen ihres unverhältnismäßig großen Rauminhaltes nicht die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit der Wagen zulassen, müßten in einem eigenen Verzeichnis aufgezählt werden. Ihre tarifarische Behandlung erfolgt am einfachsten durch Zuschläge (von etwa 50 %) zu den nach ihrem Werte für sie zu bemessenden Frachtgebühren.

Ebenso werden für die eilgutmäßige Beförderung von Gütern Zuschläge (jedenfalls nicht unter 100 %) zu den Wertfrachtgebühren festzusetzen sein.

Die in den herrschenden Tarifsystemen für eine Reihe von Artikeln aus sozialpolitischen oder bestimmten volkswirtschaftlichen Gründen unter „Deklassifikationen" oder in „Ausnahmetarifen" vorgesehenen besonderen Maßnahmen fänden im Werttarifsystem eine höchst einfache Form des Ersatzes. Da es sich hier fast durchwegs um bestimmte Artikel handelt, so braucht in den ihnen zu widmenden Ausnahmetarifen nur an Stelle ihres Handelswertes zum Zwecke der Frachtberechnung ein um ein größeres oder geringeres Maß herabgesetzter Wert angegeben zu werden.

Auch die Überführung der anderen im Vorstehenden nicht besprochenen Einrichtungen aus den Klassifikationssystemen in das Wertsystem dürfte kaum irgendwelchen Schwierigkeiten begegnen.

Erst gegenüber der Frage, wie und von wem die Feststellung der Frachtbemessungsgrundlage, d. h. die Angabe und Nachprüfung der Güterwerte, zu erfolgen hat, ergeben sich Schwierigkeiten und Bedenken, die nicht unterschätzt werden sollen. Doch ist die Gefahr, daß die Eisenbahnen durch auf falsche Werterklärungen zurückzuführende Frachthinterziehungen zu Schaden kommen werden, keineswegs so groß, als sie vielleicht auf den ersten Blick zu sein scheint. Soweit es sich um Güter handelt, die in Kisten u. dgl. verschlossen aufgegeben und nur in den seltensten Fällen einer Nachschau unterzogen werden, ist diese Gefahr auch jetzt sicher nicht geringer, als sie unter der Herrschaft des Werttarifsystems wäre. Im übrigen aber gibt es genug der Mittel, das Angeben falscher Werte zu erschweren, wenn nicht unmöglich zu machen.

Der bei weitem größte Teil aller Gütersendungen geschieht lediglich zur Ausführung von Handelsgeschäften, die naturgemäß die Ausstellung von Rechnungen voraussetzen. Wird nun zur Beglaubigung der Wertangabe im Frachtbrief die Beigabe der Rechnung oder einer Abschrift derselben zur Pflicht gemacht, so liegt schon hierin ein nicht zu gering zu bewertender Schutz gegen Machenschaften. Gerade bei

den Handelsgeschäften und insbesondere bei den — für die Eisenbahnen doch wichtigsten — großen Handelsgeschäften aber bürgt außerdem schon der sittliche Ernst der daran beteiligten wirtschaftlichen Kreise bis zu einem hohen Grade für die Richtigkeit der Werterklärungen.

In den Fällen, in denen die Beibringung einer Rechnung unmöglich ist, weil kein Geschäftsabschluß vorliegt (wie z. B. bei Übersiedlungen) oder trotzdem eine geschäftliche Verbindung besteht (wie z. B. bei täglichen Milchlieferungen, leer zurückgehenden Behältnissen usw.), kann in anderer Weise — z. B. durch fachmännische Schätzung, amtliche Bestätigungen usw. — für zuverlässige Bewertungen gesorgt werden, soferne solche nicht durch Schaffung der früher erwähnten Ausnahmetarife — wie bei regelmäßigen Lebensmittelsendungen — überhaupt entbehrlich wären.

In der Verpflichtung zur Angabe des Wertes oder zur Beibringung der Rechnungen wird vielleicht die Gefahr der Preisgabe von Geschäftsgeheimnissen erblickt werden. Allgemeine Geltung kann dieser Einwand wohl nicht besitzen, und sollte wirklich in dem einen oder anderen Falle auf Geheimhaltung des Wertes bestanden werden, so kann einem solchen Verlangen durch besondere Maßregeln (vorläufige Frachtberechnung gegen nachträgliche, vertrauliche, genaue Feststellung) Rechnung getragen werden.

Daß die Eisenbahnen die parteiseitige Wertangabe nicht ungeprüft lassen werden, versteht sich von selbst. Die Nachprüfung wird sogar in der Regel, wie dies auch jetzt geschieht, für jede Sendung zweimal erfolgen, das erste Mal gelegentlich der Übernahme zur Beförderung, das zweite Mal durch die Einnahmenkontrollen. Für die Zwecke dieser Nachprüfung könnten die Preisverzeichnisse, die von den wegen der wirtschaftlichen Absonderlichkeiten der Gegenwart ins Leben gerufenen Behörden — Preisprüfungskommissionen, Zentralpreisprüfungskommission — herausgegeben werden, ohne weiteres nutzbar gemacht werden.

Es wird sich ferner empfehlen, eigene fachlich ausgebildete Kontrolleure aufzustellen und zwar solche mit ständigem Amtssitz bei den belebten Abfertigungsstellen und solche, die in anderen Stationen oder in den Zügen selbst zeitweilig Prüfungen vorzunehmen hätten, ohne daß dieser Apparat so großen Umfang annehmen müßte, daß er bedeutende Kosten verursacht.

Nicht ohne Wirkung würde es auch bleiben, wenn in den Frachtbriefen eine vom Versender b e s o n d e r s zu unterfertigende Erklärung aufgenommen würde, in der unter Berufung auf Pflicht und Gewissen die Richtigkeit der für die Frachtbemessung gemachten Angaben bekräftigt wird.

Auch die Beibehaltung der Strafbestimmungen gegen Frachthinterziehungen, ihre eventuelle Verschärfung und gelegentliche strenge Handhabung wird dazu beitragen, den Werterklärungen Verläßlichkeit zu verleihen.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß gerade die Verfrachter es vielfach mit lebhafter Freude begrüßen werden, den wahren Wert der Sendung schon von vornherein außer Zweifel stellen zu können, und sich zur Wahrung allfälliger Ersatzansprüche gegen die haftpflichtige Bahn hüten werden, einen niedrigeren als den wirklichen Wert der Sendung anzugeben. Hierin also begegnen sich unter der Herrschaft des reinen Wertsystems die Vorteile beider Seiten, der Eisenbahnen und der Verfrachter. Die schon für die Frachtberechnung geforderte Angabe des Wertes bildet die Grundlage für alle Ansprüche gegen die Eisenbahnen, enthebt die Verfrachter von den später oft so schwer zu erbringenden Beweisen über den Wert verlorengegangener, geminderter oder beschädigter Sendungen und befreit auch die Eisenbahn vollständig von den großen Schwierigkeiten, mit denen diese nur ausnahmsweise glatt zu erledigenden, meistens zu langwierigen Prozessen ausartenden Vorfälle verbunden sind. Dann wird aber auch die von den Eisenbahnen in den letzten Jahren unter dem Zwange der Verhältnisse ausgesprochene, von den Verfrachtern hart empfundene Herabsetzung der Ersatzpflicht auf ein bestimmtes Ausmaß entbehrlich werden. Denn wenn die hochwertigen Güter ihrem vollen Werte nach und mit einem höheren Prozentsatze als die Güter niedrigerer Wertstufen zur Frachtzahlung herangezogen werden, ja wenn die Frachtgebühren so hoch bemessen werden, daß ein Teil derselben als Versicherungsprämie betrachtet werden kann, dann erlangen die Eisenbahnen einen Fonds, aus dem auch die Schäden an hochwertigen Gütern uneingeschränkt ersetzt werden können.

Von den Eisenbahnen bloß eines oder des anderen Staates angenommen, würde das Wertsystem den internationalen Verkehr nur noch schwerfälliger machen. Der Grundgedanke dieses Systems birgt aber mit Rücksicht auf die jetzige und die für die nächsten Jahre zu erwartende Weltwirtschaftslage die Forderung nach Anerkennung im gesamten öffentlichen (Eisenbahn- und Schiffs-) Transportdienst in sich. In diesem Falle gäbe es das sonst unlösbare Rätsel der materiellen Tarifeinheit im internationalen Verkehre nicht mehr. Der bei der Auflieferung festgestellte Wert einer Sendung könnte beim Übergang auf die Eisenbahnen eines anderen Staatsgebietes im a l l g e m e i n e n anerkannt werden; dies m ü ß t e namentlich dann geschehen, wenn das großzügige Ideal der Durchrechnung der Fracht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation verwirklicht würde. Schwierigkeiten bieten hier allerdings die Fälle, in denen Güter im Falle der Ausfuhr gegenüber Inlandsbezügen Preisermäßigungen und damit von selbst auch hinsichtlich der Fracht Vorteile genießen, die von den durch derartige Transporte berührten anderen Staaten zum Schutze ihrer eigenen Volkswirtschaft verweigert werden müßten. Da aber allen an einem Transporte beteiligten Bahnen unter allen Umständen das Recht der Nachprüfung und Berichtigung der Wertangaben gewahrt werden müßte, wäre auch dieses Hindernis nicht unüberwindlich.

Bis zur Wiedereinführung direkter Tarife hat es immerhin noch gute Wege. Aber die Schuld liegt nicht so sehr auf dem Gebiete des Tarifs selbst, wie in den bekannten und bis auf weiteres nicht zu behebenden Schwierigkeiten, die durch die Währungsschwankungen hervorgerufen werden. Jedenfalls aber würde eine gemeinsame Untersuchung und Erörterung der Frage über das Wertsystem die Wiederbelebung und Pflege der internationalen Beziehungen ermöglichen.

Eine so gründliche Neuerung, wie es die Einführung des reinen Werttarifsystems wäre, würde naturgemäß auch die mit dem Tarif zusammenhängenden Sachgebiete mehr oder minder berühren. Die Frachturkunden, die reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen, die Verrechnung der Frachteinnahmen und ihre Abrechnung zwischen den an den Verbandverkehren beteiligten Bahnen, die Güterstatistik und noch manches andere müßte der Tarifreform angepaßt werden, und es dürften sich auf keinem dieser Gebiete einer solchen Einordnung bedeutende Schwierigkeiten in den Weg stellen.

Ob und inwiefern der oben mit seinen Einzelheiten für den Eisenbahngütertarif ausgeführte Grundgedanke des reinen Wertsystems mit den notwendigen Änderungen für den Zolltarif anwendbar wäre, entzieht sich unserer Beurteilung und muß der Erwägung sachverständiger Kreise anheimgegeben werden. Hier sei nur auf die Tatsache hingewiesen, daß beide Verwaltungszweige aus der Gemeinsamkeit der Bemessungsgrundlagen für beide Arten von Gebühren und aus der Einheitlichkeit und allfälligen Gemeinsamkeit der Kontrolleinrichtungen unberechenbare Vorteile ziehen würden.

Der Zweck der vorliegenden Darstellung ist erfüllt, wenn die in ihr enthaltenen Anregungen die Beachtung der berufenen Stellen finden. Die vorgeschlagene Neuerung ist immerhin so einschneidend und zieht so weite Kreise, daß das Für und Wider reiflich erwogen werden muß.

Anmerkung des Verfassers.

Nach Vollendung dieses Aufsatzes finde ich in zwei Artikeln („Die finanziellen Schwierigkeiten der Reichseisenbahn“ — erschienen in der Rheinisch-Westfälischen Zeitung Nr. 93 vom 3. Februar 1921 — und „Zur Erhöhung der reichsdeutschen Gütertarife“ von Theodor Kaiser, Bochum, der scheinbar auch der Verfasser des erstgenannten Artikels ist — erschienen im Allgemeinen Tarif-Anzeiger Nr. 6, Wien, 20. Februar 1921) erwähnt, daß sich der Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums anläßlich der bevorstehenden Tariferhöhung auch mit dem Gedanken eines Wertzuschlages befaßt hat, der neben der unverändert bleibenden Fracht — unabhängig von der Entfernung — in Promillesätzen des nachgewiesenen Fakturenwertes der Sendung erhoben werden sollte. In diesem Vorschlag ist ein kleiner Schritt in der Richtung des Werttarifsystems zu erblicken; allerdings würde der Wertzuschlag, so wie er gedacht zu sein scheint, d. h. aufgepfropft auf das bestehende Tarifsystem, dessen Nachteile nicht beseitigen und das Tarifwesen nicht unerheblich erschweren. Bezüglich der sonstigen, in den genannten Artikeln angedeuteten, gegen den Wertzuschlag geltend gemachten Bedenken verweise ich auf die Ausführungen meines Aufsatzes.

Beitrag zur Wiedergesundung der Kassenverwaltung.

(Schluß aus Nr. 19.)

D. Durchprüfung der Finanzordnung, Teil VIII und IX.

Ich halte eine Umgestaltung der Finanzordnung, Teil VIII und IX, nach neuen Gesichtspunkten für angebracht und möchte eine Dreiteilung vorschlagen. Der erste Teil behandele den Einziehungs- und Zahlungsverkehr in Bar und in Überweisung sowie die Aufbewahrung der Bestände und Belege; in ihn sind entsprechend der genommenen Entwickelung, wie sie aus den von allen Direktionen und Kassen gesondert getroffenen Anordnungen hervorgeht, der bargeldlose Einziehungs- und Zahlungsverkehr einzubauen, womit der Vielheit und Buntscheckigkeit der Einzelverordnungen ein Ziel gesetzt wird. Der 2. Teil umfasse die Buchführung der Hauptkasse und der 3. Teil diejenige der Stationskassen. Hinsichtlich der Buchungen bei den Stationskassen sowie ihrer Abrechnungen einerseits mit der vorgesetzten und den fremden Hauptkassen, andererseits mit den Abfertigungskassen müßte nach den einfachsten und leichtverständlichsten Formen gesucht werden. Die Finanzordnung muß hier wieder bis ins einzelne hinein der gern in die Hand genommene Führer und Wegweiser des Kassenbeamten werden und ihn ohne allzu langes Studium befähigen, schnell und fehlerlos zu arbeiten.

Aus der Fülle der Einzelwünsche beschränke ich mich hier auf die Vortragung und Begründung einiger solcher Gedanken, die in ihrer Durchführung gegenüber dem Jetztzustande ganz besonders eine Vereinfachung, Erleichterung oder Vereinheitlichung bedeuten. Diese Wünsche betreffen insonderheit

1. den anderweiten Aufbau des Anrechnungswesens,
2. die Verminderung der Zahl der Ablieferungsscheine der Stationskassen,
3. die Verwendung weißer oder farbiger Ablieferungsscheine,
4. die Festsetzung, welche Kassen für die Zahlung zuständig sind,
5. das Quittungswesen,
6. die Führung von Beibüchern über auf mehrere Verrechnungsstellen entfallende Beträge desselben Empfängers,
7. die Hinterlegung von Wertpapieren,
8. die äußere Ausstattung von Belegen und Schriftstücken,
9. die Beseitigung der sich oft wiederholenden Massenanforderungen von Lohnbelegen durch die Dienststellen,
10. die Wiederermöglichung der Zahlung der Besoldungen in Vierteljahresbeträgen und Verminderung der Erteilung von Auskünften über die Zusammensetzung der überwiesenen Besoldungsbeträge und
11. die Erweiterung der Ermächtigung an die Kassen, Beträge ohne Sonderauftrag aus eigener Entschließung zu zahlen.

1. Anderweiter Aufbau des Anrechnungswesens.

Ich empfehle den Verzicht auf die Anfertigung jeglicher Anweisungszusammenstellung vor der Zahlung durch die Kassen bzw. vor der Buchung bei der Hauptkasse und den teilweisen Verzicht auf die Zursollstellung der Ausgabeanweisungen über einmalige Zahlungen vor der Zahlung. Die daraus entspringenden kassentechnischen Vorteile übertönen laut alle Bedenken dagegen. Alle Ausgabeanweisungen könnten dann von den anweisenden Stellen unmittelbar den für die Zahlung zuständigen Kassen (Hauptkasse oder Stationskassen) zugeführt werden; für die Hauptkasse entfiele damit auch die bedeutende Arbeit der Delegation an die Stationskassen; überdies bedeutet diese unmittelbare Zustellung auch eine Zahlungsbeschleunigung. Zahlungen, die von der Tagekasse der Hauptkasse selbst geleistet werden, wären vor der Zahlung entweder im Handbuch selbst oder in für jeden Monat abzuschließenden Ausgabezusammenstellungen für die nicht einzeln in den Jahresrechnungen nachzuweisenden Beträge zum Soll zu stellen. Ferner bedürfte es auf keiner Ausgabeanweisung der Angabe eines Anrechnungstages. Das Anrechnungswesen könnte klar und übersichtlich und für alle Direktionen einheitlich geordnet werden. In Ausführung dieses Gedankens schlage ich vor, die Zahl und Art der regelmäßig wiederkehrenden Anrechnungsgruppen und für jede Gruppe den Anrechnungstag, nach Bedürfnis auch mehrere Anrechnungstage, einheitlich festzusetzen. Ich möchte im allgemeinen unterscheiden:

a) hinsichtlich der laufenden Ausgaben die Gruppe der Besoldungen, der Ruhegehälter usw. und aller sonstigen Ausgaben und
b) hinsichtlich der einmaligen Ausgaben die Gruppe der gestundeten Frachten, der Abfertigungskassenvorschüsse, der Löhne, der Krankengelder, der von Ämtern und Dienststellen sonst angewiesenen Beträge und der von der Hauptkasse, den Direktionsstellen und den Vorständen sonstiger zentraler Kassen und Wohlfahrtseinrichtungen angewiesenen Beträge. Für die gestundeten Frachten könnten die beiden Anrechnungstage vom 6. und 11. jeden Monats, für die beiden letzten Gruppen je drei Anrechnungstage und für die übrigen Gruppen je ein Anrechnungstag in Frage kommen. Vom 1. 4. bis 10. 5. jedes Jahres würden für das abgelaufene und das neubegonnene Rechnungsjahr je getrennte Anrechnungen den Stationskassen vorzuschreiben sein. Die Vorteile für die Stationskassen springen ins Auge: Anrechnung nur bei der Hauptkasse, dadurch bedeutende Verminderung der Zahl der Anrechnungen; stets Klarheit der Stationskassen über den Tag der Anrechnung, einerlei ob bei der vorgesetzten oder einer anderen Hauptkasse; bei Gruppen mit mehreren Anrechnungstagen im Monat Anrechnung zu dem der bewirkten Zahlung folgenden Anrechnungstage; Fortfall oder doch bedeutende Verminderung der ärgerlichen Abänderungen des Kassenbuchs infolge nachträglicher Nichtanerkennung der Anrechnung oder Anrechnungssumme durch die Hauptkasse.

An Stelle der fehlenden Anweisungszusammenstellungen müßte die Hauptkasse die Ausgabebelege in Verbindung mit der Anfertigung der Buchungszusammenstellung der Anrechnungen in Ausgabezusammenstellungen, die den Bedürfnissen der Rechnungslegung entsprechen, sammeln. Die Aufstellung dieser Ausgabezusammenstellungen bedeutet für die Rechnungslegungs- und Anrechnungsabteilung der Hauptkasse eine Mehrarbeit; dem Mehraufwand an Kräften in der Hauptkasse steht aber ein Minderaufwand an Kräften an den Stellen, die heute die Anweisungszusammenstellungen fertigen, gegenüber. Als Sondervorteile für die Hauptkasse sind aber zu buchen: die fehlerfreiere Aufstellung der Buchungszusammenstellung durch den Fortfall der Nachprüfung rechnerisch festgestellter Anweisungszusammenstellungen und auf ihnen der Feststellung der meistens von der Anweisungssumme abweichenden Anrechnungssumme, Beschränkung der Nachprüfung auf die Aufrechnung der Ausgabezusammenstellungen der Stationskassen und der Fortfall der Verteilung der Anweisungssumme einer Anweisungszusammenstellung auf mehrere Istmonate.

Der Verzicht auf die Anfertigung jeglicher Anweisungszusammenstellung vor der Buchung bei der Hauptkasse ermöglichte wieder die unmittelbare Anrechnung der Löhne und Nebengebühren bei der Hauptkasse. Diese unmittelbare Anrechnung würde geeignet sein, wieder die 14tägige Frist für die Quittungserteilung auf den Ablieferungsscheinen einzu-

halten. Die Verminderung der Zahl der Ablieferungsscheine über Löhne und Nebengebühren in Verbindung mit der Verminderung der Zahl der Ablieferungsscheine aus der vorbesprochenen Verminderung der Zahl der Anrechnungsgruppen käme gleichermaßen den Stationskassen und der Hauptkasse zugute. Für die Hauptkasse bedeutet sie eine besondere Erleichterung bei der Führung der Abrechnungskonten für die Stationskassen.

Ich habe oben gesagt, daß die kassentechnischen Vorteile laut alle Bedenken übertönen. Welche Nachteile zeitigt zunächst mein Vorschlag des Verzichts auf die Anfertigung jeglicher Anweisungszusammenstellung vor der Zahlung? Eine ganz bedeutende Vermehrung der Unterschriften zur Vollziehung der Anweisungen. Diesem Nachteile begegne man dadurch, daß man den Bearbeiter einer Sache im Rahmen seiner Arbeitsrate auf Grund des ordnungsmäßig abgeschlossenen Schriftwechsels usw. allgemein ermächtigt, die Anweisung daraus selbständig zu vollziehen. Bedenken kann diese Ermächtigung nicht haben, wenn man erwägt, daß es für keinen Dezernenten einen besonderen Reiz haben kann, Anweisungszusammenstellungen zu vollziehen, deren Anlagen in oft beträchtlicher Zahl er doch außerstande ist nachzuprüfen. Ich glaube, es ist kein Schlagwort, wenn ich ferner behaupte, daß die Übertragung der jetzt — allerdings in der praktischen Auswirkung mehr scheinbar — dem Dezernenten obliegenden Verantwortlichkeit auf den wirklichen Träger der Verantwortlichkeit auf dessen Arbeitslust und Dienstfreude nur förderlich sein kann. Zur äußeren Unterscheidung der Berechtigung zur Zeichnung einerseits auf Grund der Verwaltungsordnung, andererseits auf Grund der im Arbeitsverteilungsplan erteilten Ermächtigung lasse man in letzterem Falle dem Namen einen auf den Arbeitsverteilungsplan hinweisenden Zusatz z. B. B. II 11 voraufsetzen. Ich glaube, man könnte dem mitleren Beamten das Vertrauen entgegenbringen.

Bei meinem Vorschlage auf den Verzicht auf die Anfertigung von Anweisungszusammenstellungen vor der Buchung bei der Hauptkasse handelt es sich um die wirtschaftlich bei den Ämtern zu buchenden Löhne und Nebenbezüge. Das Amt könnte auf Grund der Beitragslisten der Dienstestellen die Anweisungszusammenstellungen über Löhne vorbereiten und diese halbfertigen Zusammenstellungen der Hauptkasse zustellen. Die Hauptkasse ergänzt dann die Anweisungszusammenstellungen durch Eintragung der bar zu zahlenden Beträge und sendet sie mit den Rechnungen dem Amte wieder zu, das sie sofort fertigstellt und der Hauptkasse wieder zurückgibt. Die Hauptkasse hat inzwischen die Lohnnachweisung soweit abgeschlossen, daß die Stationskassen die Ablieferungsscheine rechtzeitig quittiert zurückerhalten können; die Schlußbuchung der Lohnnachweisung erfolgt erst nach ihrem Abschluß auf Grund der wieder eingegangenen Anweisungszusammenstellungen der Ämter. In ähnlicher, allerdings einfacherer Weise könnte hinsichtlich der Nebenbezüge verfahren werden. Wenn die Wirtschaftsordnung hiernach bei den Ämtern eine mit ihren Abschlußfristen nicht vereinbare Verzögerung erfahren sollte, würde ein Sonderweg zur Erlangung der Buchungszahlen gesucht werden müssen und sicher auch gefunden werden.

Nun bleiben noch die Bedenken gegen den Verzicht auf die Zursollstellung vor der Zahlung zu besprechen bzw. zu zerstreuen. Die vorherige Zursollstellung bezweckt im wesentlichen die Kontrolle der rechtzeitigen Zahlungsleistung, die am Jahresschlusse darin gipfelt, die Buchung aller dem abgelaufenen Jahre wirtschaftlich zugehörigen Ausgaben auch noch für dieses Jahr, wenn schließlich auch nur im Soll, zu erfassen. Wenn man bedenkt, daß schon jetzt für einen großen Teil von Einnahmen und Ausgaben die Sollbuchung erst im Anschluß an die Istbuchung oder in Verbindung damit erfolgt, und wenn man ferner bedenkt, daß die wenigen Beträge, deren Verausgabung von den Stationskassen über den Jahresabschluß hinaus vielleicht verzögert werden sollte, das Wirtschaftsergebnis des Rechnungsjahres um so weniger beeinflussen können, als bei den Stationskassen im allgemeinen große Summen nicht in Frage kommen, so könnte man die Bedenken gegenüber den großen Vorteilen gering einschätzen. Dann möchte ich noch auf den Abschluß für 1919 hinweisen, in dem es weder Einnahme- noch Ausgabereste gegeben hat, ohne vermutlich das Bild des Jahresabschlusses wesentlich getrübt zu haben. Ich bin der Auffassung, daß die Kontrolle der rechtzeitigen Zahlungsleistung gegenüber den Vorteilen aus dem Verzicht ohne Schaden für den Jahresabschluß fallen gelassen werden kann. Glaubt man, meiner Auffassung aus grundsätzlichen Erwägungen nicht beitreten zu können, so könnten die Stationskassen angewiesen werden, alle am 10. Mai noch unerledigt vorliegenden Rechnungen usw. des abgelaufenen Jahres der Hauptkasse mit Bitte um Rückgabe zum Zwecke der Zursollstellung vorzulegen, eine Mehrarbeit der Stationskasse, die nicht ins Gewicht fallen dürfte.

2. Verminderung der Zahl der Ablieferungsscheine der Stationskassen.

Nach der Finanzordnung sind bei der Anrechnung von Belegen der Stationskassen an die eigene Hauptkasse zu Kontrollzwecken dem Rechnungbüro zweite Ausfertigungen der farbigen Ablieferungsscheine zuzustellen, während für die Anrechnung von Belegen an fremde Hauptkassen die Zustellung einer Ausfertigung der zweiten Ausfertigung der Ausgabezusammenstellung an das Rechnungsbüro der fremden Direktion nicht vorgesehen ist. In beiden Fällen handelt es sich nicht um Einnahmen im Sinne der Erhöhung der Kassenbestände der Hauptkasse, sondern nur um Umbuchungen, so daß ein Grund für die unterschiedliche Behandlung nicht gegeben sein dürfte und der Gleichmäßigkeit wegen auch auf die im ersteren Falle vorgesehene Einsendung eines farbigen Ablieferungsscheins an das Rechnungsbüro verzichtet werden sollte; es dürfte nichts im Wege stehen, die an die Hauptkasse mit den Belegen eingesandten Ablieferungsscheine, mit Quittung versehen, den Stationskassen zurückzugeben, da doch der Hauptkasse als Unterlage der Buchungszusammenstellung noch die dem Ablieferungsschein beigefügte Ausgabezusammenstellung verbleibt.

Soweit es sich um die Überweisung entbehrlicher Bestände des Postscheckkontos der Stationskassen oder um Einzahlungen der Stationskassen auf das Postscheckkonto der Hauptkasse handelt, wird heute wohl schon überall, obwohl der Fall in der Finanzordnung nicht vorgesehen ist, auf die Einsendung des weißen Ablieferungsscheins an die Hauptkasse verzichtet, dagegen an der Einsendung des weißen Ablieferungsscheins an das Rechnungsbüro festgehalten. Nur in den Fällen, in denen eine dritte Stelle für die Stationskasse an die Hauptkasse überweist, wird auch noch an der Vorlage des weißen Ablieferungsscheins an die Hauptkasse festgehalten, und es wird der Stationskasse von der Hauptkasse demgemäß Quittung auf der dem Rechnungsbüro zugesandten Ausfertigung des Ablieferungsscheins erteilt. Im ersteren Falle wird von der Quittungsleistung an die Stationskassen überhaupt abgesehen, weil sich die Stationskassen durch Lastschriftzettel des Postscheckamts und durch Quittungsabschnitte der Zahlkarten ausweisen können; die an das Rechnungsbüro gesandten weißen Ablieferungsscheine werden damit der Hauptkasse verbleibende Belege der Ablieferungen-Zusammenstellung; auf die Einsendung dieser weißen Ablieferungsscheine auch an das Rechnungsbüro könnte verzichtet werden, weil in dem täglichen Kontoauszug des Postscheckamts bereits die Kontrollunterlage vorliegt und die Hauptkasse Ersatzunterlagen für ihre Ablieferungen-Zusammenstellung in den Überweisungs- und Zahlkartenabschnitten der überweisenden oder zahlenden Stationskassen, aus denen sie auch die Nummer der Monatsablieferung ersehen kann, bereits besitzt.

Bei der Überweisung entbehrlicher Bestände des Reichsbankgirokontos der Stationskasse auf dasjenige der Hauptkasse könnte vom Standpunkte der Kontrolle aus ebenso auf die Einsendung des weißen Ablieferungsscheins an das Rechnungsbüro verzichtet werden; nur, solange der Stationskasse auf ihm die Quittung — siehe demgegenüber nachfolgenden Abschnitt 5 Quittungswesen — von der Hauptkasse noch erteilt werden muß, wird die Einsendung an das Rechnungsbüro weiter notwendig sein.

Die Durchführung der vorgeschlagenen Verminderung der Zahl der Ablieferungsscheine der Stationskassen bedeutet eine große Erleichterung der Stationskassen, der Revisionsstelle bei der Hauptkasse und der Hauptkasse selbst, sowie auch eine nicht unerhebliche Papierersparnis.

3. Verwendung weißer oder farbiger Ablieferungsscheine.

Gegen die Vorschrift der Verwendung weißer Ablieferungsscheine bei der Anrechnung der gestundeten Frachten und der Abfertigungsvorschüsse wird viel verstoßen. Da es sich in beiden Fällen nicht um Ablieferungen oder Überweisungen von Beträgen, sondern nur von Quittungen, d. i. von Belegen handelt, sehe ich nicht ein, warum das Verfahren vieler Stationskassen, farbige Ablieferungsscheine zu benutzen, unrichtig sein soll. Kann die Vorschrift der Verwendung weißer Ablieferungsscheine nicht aufgehoben werden, wodurch manchen Erinnerungen der Boden entzogen würde?

4. Festsetzung, welche Kassen für die Zahlungen zuständig sind.

Die Vorschrift, daß die Stationskassen im allgemeinen mit der Zahlung von Beträgen über 3000 *M* nicht betraut werden sollen, dürfte der Zeit angehören, in der noch alles bar gezahlt wurde. In der heutigen Zeit des bargeldlosen Zahlungsverkehrs dürfte sie mindestens für den bargeldlosen Zahlungsverkehr gegenstandslos geworden sein. Im Interesse der Vereinheitlichung empfiehlt sich zur Schaffung eines klaren Grundsatzes eine von der Höhe der Beträge unabhängige, allgemeine Festsetzung der für die Zahlung zuständigen Kassen.

Alle von der Direktion oder ihren Stellen ausgehenden Anweisungen über fortlaufende Zahlungen lasse man der Hauptkasse zugehen; alle Anweisungen über einmalige Ausgaben, soweit die bargeldlose Erledigung in Frage kommt, führe man der Hauptkasse, im übrigen und soweit es sich um mittelbare oder unmittelbare Eisenbahnbedienstete oder um im Bereich einer Stationskasse wohnende Dritte als Empfänger handelt, den Stationskassen zu. Die von den Ämtern ausgehenden Anweisungen über einmalige Zahlungen, soweit sie bargeldlos zu erledigen sind, führe man der am Sitze des anweisenden Amts befindlichen Stationskasse, im übrigen wie vor zu. Die Anweisungsbefugnis des Amtsvorstandes dürfte dahin festzulegen sein, daß die Anweisung sich im Rahmen der ihm zur Bewirtschaftung überwiesenen Mittel bewegt.

Die Hauptkasse bzw. die Kasse am Sitze eines Amts ist auch in Anspruch zu nehmen bei den Zahlungen an solche nicht irgendwie dem bargeldlosen Zahlungsverkehr angeschlossenen Empfänger, die nicht am Orte einer Stationskasse oder in deren Nähe oder am Orte einer im Bereiche der Stationskasse liegenden Zahlstelle wohnen; diese Kasse hätte den Anweisungsbetrag alsdann tunlichst durch Postscheck zahlbar zu machen.

Für die Wahl der zuständigen Stationskasse zur Zahlung von Bezügen an unmittelbare Bedienstete möge der Dienstort oder der Sitz der sie beschäftigenden Dienststelle, an mittelbare Bedienstete deren Wohnort maßgebend sein.

5. Das Quittungswesen.

Man fordere Quittungen über verausgabte Beträge von den bezugsberechtigten Empfängern nur dann, wenn nicht in anderer Weise die vollzogene Auszahlung dem revidierenden Beamten bzw. für die Rechnungslegung oder auch dem nach dem Verbleib des Geldes einmal später nachfragenden Bezugsberechtigten glaubhaft nachgewiesen werden kann. Im ganzen bargeldlosen Zahlungsverkehr sollte es hiernach nicht der Beschaffung besonderer Quittungen bedürfen, wenn auf das eigene Reichsbankgiro- oder Postscheckkonto des Bezugsberechtigten oder des vom Bezugsberechtigten bezeichneten Dritten (Bank usw.) überwiesen wird; ebenso sollte in diesen Fällen auch auf die Forderung von Lastschriftzetteln der Reichsbank und des Postscheckamts verzichtet werden können; die Angabe der Schecknummer usw. auf dem Ausgabebelege an Stelle der Quittung dürfte genügen, um jederzeit die Zahlung nachweisen zu können.

Wenn Schlußrechnungen Abschlagszahlungsrechnungen voraufgegangen sind, verzichte man auf eine Quittung zur Schlußrechnung über den Gesamtbetrag. Nachdem infolge des Ausbaues der Handbücher zu Rechnungen auch die Abschlagszahlungsrechnungen vorzulegen sind, dürfte es genügen, die Abschlagszahlungsrechnungen und Schlußrechnung durch gegenseitige Hinweise miteinander zu verbinden. Auch in den Fällen, in denen infolge von Gegenforderungen an den Bezugsberechtigten geringere Beträge überwiesen werden, dürfte auf eine Sonderquittung über den Bruttobetrag unter der Bedingung verzichtet werden können, daß auf dem Ausgabebelege in Verbindung mit der Schecknummer usw. die die Kompensierung betreffenden Angaben so gemacht werden, daß sie ausreichen, bei etwaigen Nachfragen Auskunft zu geben und für die Rechnungslegung die gehörigen Hinweise zu ermöglichen.

Bei Barzahlungen verlange man bei Gegenforderungen nur Quittungen über den Nettobetrag, drücke dafür aber in der Quittung die Gesamt- und Gegenforderungen so aus, daß auch hier spätere Nachfragen beantwortet und für die Rechnungslegung die notwendigen Hinweise gemacht werden können. Nach dem heutigen Stande der Rechnungslegung könnten auch die Hauptquittungen aller Art fortfallen. Die Vorteile aus dieser Regelung des Quittungswesens bestehen in einer bedeutenden Erleichterung der Vorbereitung von Zahlungen, in der Ersparung von Drucksachen und Portokosten, in der Verminderung der Gefahr des Abhandenkommens von Belegen und namentlich in dem Fortfall eines lästigen Schriftwechsels wegen Wiedereingangs der hinausgeschickten Belege und wegen ordnungsmäßiger Herstellung der Jahresquittungen. Diese Vorteile kommen zum großen Teile auch der Revision zustatten.

6. Führung von Beibüchern über auf mehrere Verrechnungsstellen entfallende Beträge desselben Empfängers.

Ich knüpfe an das heutige Beibuch über Besoldungen an. Sowohl in dem eigentlichen Beibuch als auch in den Zahlblättern ist das Soll und das Ist nach den Verrechnungsstellen getrennt angegeben. Ich schlage den Verzicht auf die Trennung nach Verrechnungsstellen in dem Ist der Zahlblätter vor. Demgemäß wären in den Besoldungslisten die für jeden Empfänger einzeln aufgezeichneten Beträge in der Summenspalte zu einer Summe zu vereinigen und in die Istspalte des Zahlblattes des Beibuchs auch nur in einer Summe zu übertragen. In der jedesmaligen Buchungszusammenstellung der Anrechnungen wäre die Schluß-Istsumme nach einem vom Buchhalter in einfachster Weise besonders zu errechnenden Schlüssel auf die einzelnen Verrechnungsstellen zu verteilen; die so errechneten Beträge wären in die bezüglichen Handbücher als einstweilige kassenmäßige Soll- und Istzahlen zu übernehmen. Am Jahresschlusse würde die Summe der einstweiligen kassenmäßigen Sollzahlen mit den wirklichen Sollzahlen in Übereinstimmung zu bringen sein.

In gleicher Weise könnte bezüglich der Ruhegehälter usw. verfahren werden.

Die Vorteile bestehen in dem Fortfalle vieler Einzel-Istbuchungen und vor allem in der einfacheren und schnelleren Abstimmungsmöglichkeit der Beibücher mit den Handbüchern, die bei dem Jetztsystem wegen ihres Umfangs auf die größten Schwierigkeit stößt. Der Umstand, daß im Laufe des Jahres die auf die Verrechnungsstellen verteilten Istbeträge von den jeder Verrechnungsstelle tatsächlich zukommenden Beträgen abweichen, kann das Bild über die Wirtschaftlichkeit im Laufe des Jahres nicht beeinträchtigen.

7. Hinterlegung von Wertpapieren.

Eine Erleichterung der Verwaltung der Wertpapiere bei der Hauptkasse würde eintreten, wenn an die Stelle von mit Zins- und Erneuerungsscheinen versehenen Wertpapieren in erheblicherem Maße als bisher Hinterlegungsscheine der Banken usw. treten könnten. Der Hauptkasse entfiele die Arbeitslast der Kontrolle usw. dieser Zinsscheine, womit auch eine Ersparung von Drucksachen und Portokosten verbunden wäre. Die die Wertpapiere aufbewahrenden Banken können ohne weiteres die Zinsscheine einlösen, während die Einlösung der von der Hauptkasse herausgegebenen Zinsscheine den Pfandbestellern Schwierigkeiten verursacht, die auch einen längeren Schriftwechsel zwischen den Pfandbestellern einerseits und der Hauptkasse und Direktion andererseits veranlassen.

8. Äußere Ausstattung von Belegen.

Es ist zu fordern, daß alle von K a s s e n ausgehenden Schriftstücke an Zahlung leistende oder Zahlung fordernde Personen usw. an hervorragender Stelle Auskunft über den Anschluß der Kasse an den bargeldlosen Einziehungs- und Zahlungsverkehr geben. Ebenso ist zu fordern, daß in allen Zahlung begehrenden Schriftsätzen der Direktion, der Ämter und Dienststellen die bargeldlose Zahlungsmöglichkeit an die zu bezeichnende Eisenbahnkasse angegeben wird. Ebenso ist in allen Ausgabeanweisungen usw. in unmittelbarer Verbindung mit dem Namen der Firmen usw. deren bargeldlose Überweisungsmöglichkeit niederzuschreiben. Alle diesbezüglichen Vordrucke sind derart herzurichten, daß der Bearbeiter gezwungen wird, zu der bargeldlosen Einziehungs- und Zahlungsmöglichkeit Stellung zu nehmen. Nur so kann mit Sicherheit auf die restlose bargeldlose Überweisung durch die Kassen gerechnet und können diese auch vor der Belastung mit unnötigen Postscheckgebühren bewahrt werden. Fehlt ein Hinweis auf die bargeldlose Zahlungsmöglichkeit, so käme die Verpflichtung der Kasse in Frage, die Verzeichnisse der Inhaber von Reichsbankgiro- und Postscheckkonten durchzusehen. Das ist aber einfach aus Mangel an Zeit in den meisten Fällen unmöglich; dagegen ist es für den Bearbeiter der Zahlungsanweisung eine leichte Mühe, die im allgemeinen aus den Schriftstücken der Firmen usw. hervorgehenden diesbezüglichen Angaben in die Anweisung zu übertragen.

Der besseren Übersichtlichkeit wegen vereinige man in allen Anweisungen

a) alle auf die Bezeichnung der anweisenden Behörde, Wohlfahrtseinrichtung usw. bezüglichen Angaben auf der linken, oberen Ecke und

b) alle den verschiedenen Zwecken dienenden Buchungsvermerke wie Ausgabewegfallkontrolle, Einnahmekontrolle, Wirtschaftsbuchung und Kassenbuchung (Hauptbuch, Kassenbuch, Handbuch, Beibuch) auf der linken unteren Ecke.

9. Beseitigung der sich oft wiederholenden Massenanforderungen von Lohnbelegen durch die Dienststellen.

Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, die Dienststellen mit einfachen monatlichen Aufschreibungen über die gezahlten Löhne auszustatten, damit die immerwährenden Anforderungen der Lohnrechnungen von der Hauptkasse unnötig werden. Das geht allerdings, auch wenn die zurückzubehaltenden Angaben auf das geringste Maß beschränkt werden, nicht ohne Mehrarbeit für die Dienststellen ab. Vielleicht kann diese Mehrarbeit durch eine Minderarbeit ausgeglichen werden, die darin besteht, daß in den Kassenbelegen auf die Ausfüllung der Tagesfelder und auf die Verteilung des Lohnbetrages jedes einzelnen Lohnempfängers auf die einzelnen Verrechnungsspalten verzichtet wird; hinsichtlich der Ver-

teilung dürfte es genügen, den auf jede Verrechnungsspalte entfallenden Lohnbetrag am Schlusse der Rechnung auf Grund der Tagewerke und des Gesamtlohnes zu errechnen; vor der Berechnung des Tagesdurchschnittslohnes müßten die für besondere Dienstleistungen über den Grundlohn usw. hinausgehenden Zulagen besonders festgestellt und den bezüglichen Verrechnungsspalten vorweg zugeführt werden.

10. Wiederermöglichung der Zahlung der Besoldungen in Vierteljahresbeträgen und Verminderung der Erteilung von Auskünften über die Zusammensetzung der überwiesenen Besoldungsbeträge.

Die Vorschrift des neuen Besoldungsgesetzes der Zahlung der Besoldungen teils in Monats-, teils in Vierteljahresbeträgen hat zu einer schwankenden Zahlungsweise geführt, verursacht den Kassen durch die jährlich 12mal wiederkehrende Aufstellung eines Teils der Besoldungslisten statt der 4maligen und die ebenso stattfindende Anrechnung eine bedeutende Mehrarbeit, zu der noch erschwerend hinzutritt, daß der heutige Aufbau der Besoldungsbeibücher nur auf eine 4malige Zusammenstellung der geleisteten Zahlungen eingerichtet ist und zur Aufnahme mehrerer Zahlungen in die gleiche Spalte zwingt; auch bei eisernem Willen der Buchhalter und der Anspannung aller Nerven kann hier ein Abstimmen mit dem Handbuche bis zum Jahresabschluß kaum durchgeführt werden. Ich möchte den Vorschlag zur Erwägung anheimstellen, bei jeder Kasse für jeden Besoldungsempfänger ein mit üblicher Verzinsung auszurüstendes Kontokorrent einzurichten, auf dem alle Bezüge im Augenblicke der Fälligkeit vereinnahmt werden, ihm ein Einlagebuch einzuhändigen, in dem beim Vorzeigen die Zugänge nachgetragen und die Auszahlungen abgeschrieben werden, und in Übereinstimmung damit fortlaufend eine die gleichen Zu- und Abtragungen nachweisende Unterlage zu führen. Hinsichtlich der Barabhebungen, nicht der Überweisungen, im Sinne der Gesetzesvorschrift, würde allerdings die Sperrung von ⅔ der Vierteljahresbesoldung bis zum 1. des zweiten Vierteljahresmonats und von ⅓ bis zum 1. des dritten Vierteljahresmonats ins Auge zu fassen sein. Nach Abschluß der Besoldungslisten, spätestens am Tage vor der Fälligkeit, könnte die Übernahme auf das Kontokorrent erfolgen. Die Anrechnung der Stationskassen würde wieder vierteljährlich. Das Kontokorrent würde bei den Stationskassen einen Teil der durchlaufenden Gelder zu bilden haben und bei der Hauptkasse entweder in einem Sonderfonds im Hauptbuch oder bei den Verwahrgeldern zu führen sein.

Die Einrichtung und Bedienung des Kontokorrents erfordert Zeit und Kosten. Die Arbeit wächst in dem Maße, in dem der Gläubiger von dem Recht der Überweisung an Dritte steigenden Gebrauch macht.

Es darf angenommen werden, daß ein größerer Teil der Gläubiger infolge der zugestandenen Verzinsung die Gelder im Laufe des Vierteljahres erst nach Bedarf abhebt. In dem Maße, in dem die Gläubiger ihr Guthaben auf dem Kontokorrent stehen lassen, vermindern sich die Abhebungen der Kassen bei der Reichsbank, erhöht sich das dauernde Guthaben der Reichshauptkasse bei der Reichsbank und ermäßigen sich die Zinsverpflichtungen des Reichs an die Reichsbank. Sollte diese Zinsverpflichtungen-Ermäßigung nicht ausreichen, um nicht nur die das Kontokorrent belastenden Zinsen, sondern auch die Kosten der Führung des Kontokorrents zu decken?

Außer der Beseitigung der im Eingange aufgezählten Mißstände des jetzigen Verfahrens käme noch der Fortfall der bei jeder Zahlung anzufertigenden Überweisungslisten an die Banken usw. in Frage.

Mit der Durchführung dieses Vorschlages kann auch die Frage der Erteilung von Auskünften über die Zusammensetzung der überwiesenen Besoldungsbeträge befriedigend gelöst werden. Dem Kontokorrent muß auch irgendeine Buchungsunterlage gegeben werden. Wenn diese Unterlage in der Gestalt eines Abrechnungszettels gegeben wird, wie er schon für die Lohnempfänger üblich ist, und dieser Abrechnungszettel mit dem Einlagebuche dem Gläubiger ausgehändigt wird, dann wird dem Gläubiger im allgemeinen der Boden zu Rückfragen bei der Besoldungsbuchhalterei usw. entzogen. Und die Vorbereitung dieser Abrechnungszettel schon beizeiten im Laufe des Vierteljahres würde überdies wirksam der Aufstellung der Besoldungslisten vorarbeiten.

11. Erweiterung der Ermächtigung an die Kassen, Beträge ohne Sonderauftrag aus eigener Entschließung zu zahlen.

Nach meiner Auffassung ist es der Direktion nicht möglich, die sich immerfort ändernden Kinderbezüge in der wünschenswerten Schnelligkeit zur Zahlung anzuweisen. Die Anweisungen werden immer mehr oder weniger hinterherhinken und die Zahlungen so verzögern, daß häufige Beschwerden über das Ausbleiben der Gelder kaum zu vermeiden sind. Diese Zustände haben mir die Erwägung nahegelegt, ob es nicht Fälle gibt, in denen zweckmäßig die Kassen nicht auf die üblichen Zahlungsaufträge der Hauptkasse hin, sondern aus eigener Machtvollkommenheit Zahlung leisten könnten. Solche Fälle liegen meiner Meinung nach zweifellos vor, wenn die Zahlungspflicht von dem Eintritt von einwandfrei feststellbaren Ereignissen abhängt und die dafür vorgesehenen Zahlbeträge ebenso einwandfrei feststellbar sind. Ich halte es hiernach für zweckmäßig, die Kassen nach Ausrüstung mit den erforderlichen Unterlagen zur Festsetzung a l l e r Besoldungen zu ermächtigen. Abgesehen von besonderen Fällen wäre dann in den Kassenanweisungen an die Hauptkasse auf die Angabe jeglicher Beträge zu verzichten und dafür nur der Tag der Ernennung und Beförderung unter Hinzufügung des Besoldungsdienstalters und des amtlichen Wohnorts, der Tag der Versetzung und des neuen Wohnorts oder der Tag des freiwilligen oder unfreiwilligen Ausscheidens anzugeben. Die Unterlagen für die Kinderbeihilfen nebst Teuerungszuschlägen müßten Forderungs- und Änderungsnachweise der Bezugsberechtigten sein, die den Kassen durch die vorgesetzten Dienststellen zugestellt werden, und in denen die zum Bezuge der Beträge berechtigenden Ereignisse nachgewiesen sind; Sache der Stationskassen wäre es dann, in diesen Nachweisen die monatlichen Beträge nach Höhe und Zeit des Beginns bzw. des Schlusses anzugeben. Diese Forderungs- und Änderungsnachweise wären den Besoldungslisten beizufügen und würden damit Belege der Hauptkasse für die Soll- und Istbuchungen sowie die Rechnungslegung werden.

Für die Stammbesoldungsliste würde ein den weiteren Erfordernissen Rechnung tragender Vordruck neu zu entwerfen sein.

In der gleichen Weise könnte die schon erteilte Befugnis der Kassen zur selbständigen Zahlung der erhöhten Kinderbeihilfen nebst Ausgleichszuschüssen an Ruhegehaltsempfänger usw., wenn ein bezugsberechtigtes Kind das 6. usw. Jahr vollendet, erweitert werden.

Das Zentralbüro und die Dezernenten würden aus der Verwirklichung dieses Vorschlages die größten Vorteile ernten. Für die Hauptkasse vereinfachten sich ebenso ganz bedeutend alle Zahlungsaufträge an die Stationskassen, und sie fielen ganz fort für alle Kinderbezüge. Für die Stationskassen würde bedeutend der Umstand ins Gewicht fallen, daß sie ihre Besoldungslisten zeitig abschließen können, da sie alle Bezüge rechtzeitig selbst feststellen und nicht, wie bisher oft, beim Eintreffen verspätet eingehender Aufträge der Hauptkasse vor der Frage der Umarbeitung der Listen stehen. Für alle Stellen würde sich wohltuend die Verminderung der Erinnerungsanträge auf Zahlbarmachung von Bezügen, namentlich der Kinderbezüge, geltend machen. Nachträgliche Anweisungen der Direktion über die Kinderbezüge auf Grund der Forderungs- und Änderungsnachweise möchte ich für unnötig halten; es dürfte genügen, die Forderungsnachweise nach der Buchung von besonderen Beamten nachprüfen und rechnerisch bescheinigen zu lassen und etwaige Anstände in geeigneter Weise zu verfolgen und zu erledigen. Für die Kassen würde durch die selbständige Berechnung aller Bezüge eine nicht zu unterschätzende Mehr- und — bei Anlegung des Maßstabes des sie heute verrichtenden Zentralbüros — Intelligenzarbeit entstehen; aber ich glaube, daß die im Kassendienst beschäftigten mittleren Beamten diese Arbeiten nach Überwindung von Anfangsschwierigkeiten auch unschwer und richtig werden leisten können.

Schlußbetrachtung.

Kurz zusammenfassend hat mich der Vergleich des Zustandes der Kassenverwaltung vor dem Kriege mit demjenigen während des Krieges und der Nachkriegszeit zu den Hauptforderungen geführt,

1. die gesamte Kassenverwaltung in einer Hand als Spitze der als Kassenamt zu kennzeichnenden Hauptkasse zu vereinigen und
2. den Personalausbau in den Kassen gründlichst umzugestalten.

Meinen weiteren Vorschlägen auf Änderung der Finanzordnung usw. habe ich die Gedanken der Schaffung von Vereinheitlichung, Vereinfachung und Erleichterung zugrunde gelegt, ohne damit die Menge der Wünsche erschöpft zu haben. Mein Hauptaugenmerk habe ich dabei auf den Dienst bei den Stationskassen gerichtet, soweit er für die Hauptkasse in den Wechselbeziehungen in die Erscheinung tritt. Ich würde es begrüßen, wenn sich zur Ergänzung eine Feder aus dem Kreise der berufenen Stationskassenbeamten fände, die durch Stellung und Begründung weiterer Vorschläge dem zurzeit tagenden Ausschusse Stoff zu weiteren fruchtbringenden Beratungen und Beschließungen bringen würde.

Königsberg (Pr.) Heepe, Hauptkassenrendant.

Bildliche Darstellung der Ladevorschriften für den Frachtstückgutverkehr.

In der Vereinszeitung Nr. 18 vom 5. Mai d. J. sind Anregungen über neue bildliche Darstellungen der Ladevorschriften gegeben worden. Der Verfasser ist hierbei von dem Grundsatz ausgegangen, die für die einzelnen Reichseisenbahnen bestehenden Ladevorschriften zusammenzufassen. Er hat zwei Bilder dargestellt, von denen das eine die Beförderung vom Versandbahnhof bis zur Versandsammelstelle und das zweite Bild die Abfuhr von dieser Sammelstelle bis zu einer oder mehreren Empfangssammelstellen und dem Empfangsbahnhofe zu erkennen gibt.

Wenn auch gegen das Verfahren in technischer Hinsicht nichts einzuwenden ist, da es nur die Form der bildlichen Darstellungen ändert, so muß doch der Ansicht des Verfassers über die Zweckmäßigkeit desselben für den praktischen Dienst widersprochen werden.

Für die Erörterung der Neuaufstellung der Ladevorschriften waren entscheidend die Tatsachen, daß die auf den Ladetafeln angegebenen Ladewege infolge der veränderten Verkehrslage vielfach nicht mehr zutreffen. Diesen Übelstand kann man nur durch Verhandlungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen untereinander ohne Schwierigkeiten beseitigen, nachdem der Verkehrsumfang für kurze Zeit gemeinsam festgestellt ist. Daß man hierbei auf die Einführung eines neuen Verfahrens übergehen soll, erscheint nicht begründet. Die Versandstellen brauchen zur Feststellung der auf den Frachtbriefen anzugebenden Ladewege ein Material, das einfach und übersichtlich ist, so daß eine unrichtige Anwendung nach Möglichkeit ausgeschlossen bleibt. Dies trifft auf die Form der bisherigen Ladevorschriften zu. Der Verfasser gibt im ersten Absatz seines Artikels die Übersichtlichkeit und Klarheit der jetzigen Ladetafeln zu, während er im zweiten Absatz behauptet, daß diesen Ladebildern der Nachteil allzugroßen Umfanges anhaftet und daß dadurch die Übersicht erschwert ist. Die Tafeln zeigen deutlich die Ladewege und geben genügend Raum für die handschriftliche Durchführung von Änderungen, ohne die Übersichtlichkeit auch nur in irgend einer Weise zu gefährden. Zu berücksichtigen ist ferner, daß sich die Versandstellen an diese Form gewöhnt haben, und daß die Einführung eines neuen Verfahrens, das nur formelle Bedeutung hat, berechtigterweise unerwünscht wäre. Jede Änderung jahrelang bestehender Einrichtungen im Ladeverkehr, auch wenn sie nur formelle Bedeutung hat, ist eine Fehlerquelle. Um aber zu geordneten Verhältnissen zu gelangen, müssen alle Änderungen formeller Art, die solche Gefahrquellen in sich bergen, unterbleiben.

Das in Vorschlag gebrachte Verfahren gibt ein Gesamtbild über die einer Umladestelle zufallenden Ladebefugnisse und hätte somit Bedeutung und praktischen Wert für die Umladestelle selbst, sowie für die Kontrollstellen. Die Umladestelle, die das Gut auf Grund der von der Versandstation im Frachtbrief angegebenen Ladevorschrift ladet, bedient sich schon jetzt bei Prüfung oder Ergänzung fehlender Ladewege Auszüge aus den eigenen Ladevorschriften. Für die Versandstellen wäre das Verfahren auch unzureichend, weil es nur den Verkehr behandelt, der sich über die Umladestellen bewegt, dagegen die im großen Umfange angewendete Ladeweise unmittelbar von der Versandstelle ohne Inanspruchnahme einer Umladestelle unberücksichtigt läßt. Ein etwaiger Einwand, daß sich dafür Ladevorschriften erübrigen, weil dieser Verkehr durch die in den Güterbeförderungsvorschriften enthaltenen Stückgutwagen geregelt wird, kann nicht anerkannt werden. Das Ladepersonal kann das Ladegeschäft nur auf Grund von klaren Angaben der Ladewege im Frachtbrief ordnungsmäßig ausführen. Die Bestimmungen in den Güterbeförderungsvorschriften genügen nur für einen eng begrenzten Verkehr. Wenn schließlich noch berücksichtigt wird, daß die Ladevorschriften immerhin auf Jahre hinaus Gültigkeit hatten und auch haben werden, so wird auch bei Beibehaltung der jetzigen Form die Frage der Papierersparnis weniger ins Gewicht fallen. Otto Hartmann.

Die Internationale Verkehrskonferenz in Barcelona und die Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

Im Anschluß an unseren Aufsatz, betreffend die Internationale Verkehrskonferenz in Barcelona (Nr. 14, S. 264 d. Ztg.), teilen uns die Königlich ungarischen Staatseisenbahnen mit, daß auch ihre Verwaltung durch das Ministerium des Äußeren (Sektionsrat Emil Walter) an den Beratungen teilgenommen hat, und sie heben aus der durch sie der Konferenz unterbreiteten Denkschrift die folgenden wesentlichsten Angaben hervor.

Die kilometrische Länge des Netzes der ungarischen Staatseisenbahnen bezifferte sich vor dem Kriege — die Linien der in ihrem Betriebe stehenden Lokal- und Vizinalbahnen eingerechnet — auf 19 642 km. Dagegen beträgt die kilometrische Länge der vollspurigen Linien innerhalb der im Friedensvertrag bestimmten neuen Grenzen nur 7052,7 km. Davon entfallen auf die eigenen Linien der Staatseisenbahnen 2998,2 km und auf die Linien der in ihrem Betriebe stehenden Lokal- und Vizinalbahnen 4054,5 km. Außerdem sind noch 16 km schmalspurige Linien als Eigentum der genannten Verwaltung zu verzeichnen. Die kilometrische Länge der doppelgleisigen Linien beträgt 863 km. Gegenwärtig sind noch 124 km der Eigentumslinien der Staatseisenbahnen und 424 km der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen von den Serben besetzt. Die Länge der zu Westungarn gehörenden Staatseisenbahnen beträgt 38 km, die der Lokalbahnlinien 192 km.

Der Durchgangsverkehr wurde vor dem Kriege über 14 entsprechend ausgebaute und ausgestattete Grenzstationen abgewickelt; dagegen werden nach dem Friedensvertrage nicht weniger als 46 den Zwecken des Durchgangsverkehres nicht entsprechende und zum großen Teil auch zur zweckmäßigen Ausgestaltung und Erweiterung nicht geeignete Grenzstationen erforderlich sein!

Die Bahnunterhaltungsarbeiten stießen vor dem Kriege auf keinerlei wesentliche Schwierigkeiten und waren in jeder Beziehung einwandfrei, so daß die Züge auf den Hauptlinien mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 bis 100 km, auf den Neben- und Lokalbahnen mit 40 km verkehren konnten.

Infolge des Friedensvertrages verliert Ungarn einen großen Teil — etwa 86 % — seiner Waldungen, was natürlich große Hemmnisse für die Beschaffung der Schwellen bedeutet. Im laufenden Jahre benötigen die Staatseisenbahnen 700 000 Schwellen, von denen sie im Bereiche der gegenwärtigen Grenzen höchstens die Hälfte zu beschaffen imstande sind. Für das Eisenbahnmaterial für Bahnunterhaltungszwecke ist die Lage günstiger; der Jahresbedarf beziffert sich auf 100 Wagenladungen, und es ist begründete Aussicht vorhanden, daß diese Menge durch die einheimischen Werke wird geliefert werden können.

Über das rollende Material seien folgende Angaben gemacht: Um im Bereiche der gegenwärtigen Grenzen einen dem am 30. Juni 1914 entsprechenden Verkehr abwickeln zu können, wären 1582 Lokomotiven I. Ranges und 665 Lokomotiven II. Ranges, zusammen demnach 2247 Lokomotiven, erforderlich, die auch im Sinne der Beschlüsse der Wiedergutmachungskommission der Verwaltung der ungarischen Staatseisenbahnen gebühren. Dagegen stehen bloß 1132 Lokomotiven I. Ranges, 500 Lokomotiven II. Ranges und 5 Lokomotiven III. Ranges, insgesamt demnach 1717 Lokomotiven zur Verfügung; es fehlen also 535 Stück. Diese müßten von den 1140 Lokomotiven zurückerstattet werden, die von den Rumänen verschleppt worden sind.

Der Stand der Personenwagen beziffert sich laut Inventar vom 30. Juni 1920 auf 8846 Stück. Davon stehen zur Verfügung 2348 Stück, von diesen sind jedoch etwa 700 Stück noch in Ausbesserung begriffen. Um auf dem gegenwärtigen Netze einem dem Friedensverkehr entsprechenden Personenverkehr standhalten zu können, wären 3350 Stück (0,47 für 1 km) Personenwagen erforderlich, der Fehlbetrag beläuft sich demnach auf rund 1000 Stück. (Die Rumänen haben hauptsächlich die neueren und größeren Personenwagen verschleppt.) Die im April 1920 durchgeführte allgemeine Wagenkontrolle ergab eine Anzahl von 18 332 Güterwagen auf ungarischem, nicht besetztem Boden. Der Friedenszustand des Güterwagenparkes belief sich auf 104 757 Stück, die Beförderungsleistungen des Jahres 1913 erreichten 37 Millionen Tonnen, wovon auf das gegenwärtige Ungarn 16 Millionen, somit 43 % der Gesamtleistung entfielen. In diesem Verhältnis gebühren der Verwaltung 43 %, sogar — in Anbetracht der Gattungen der aufgegebenen Güter — 45 % der Güterwagen der Friedenszeiten oder 47 × 140 Stück; es ist somit ein Ausfall von 28 308 Güterwagen zu verzeichnen. Da leider keine Aussicht besteht, die von den Nachfolgestaaten rechtswidrig

verschleppten Wagen in einem den gerechten Ansprüchen der Verwaltung entsprechenden Verhältnis zurückerstattet zu bekommen, wird man die Beschaffung einer bedeutenden Anzahl von Güterwagen — etwa 15 000 Stück — ins Auge fassen müssen, um so mehr, als etwa 17 % des zur Verfügung stehenden Güterwagenparkes bedeutende Ausbesserungen erfordert. Um die Anlagekosten auf ein möglichst geringes Maß beschränken zu können, muß man hauptsächlich darauf dringen, daß als Grenzstationen jene Stationen bestimmt werden, die zu diesem Zwecke mit möglichst geringen Kosten ausgestaltet und eingerichtet werden könnten.

Für Ausbesserungszwecke stehen gegenwärtig 8 Werkstätten zur Verfügung, deren Leistungsfähigkeit sich in erfreulicher Weise stetig steigert. Nach Zusammenbruch der sogenannten Diktatur des Proletariats betrug die monatliche Durchschnittsleistung an Hauptrevisionen von Personenwagen 100, im Mai 1920 dagegen bereits 454; ebenso steigerte sich die Durchschnittsleistung der monatlichen Hauptrevisionen der Güterwagen in denselben Zeitabschnitten von 240 auf 1230. Erfreulich sind auch die Ergebnisse der Hauptrevisionen von Lokomotiven.

Die Zugkilometerleistungen der Personenzüge sanken von täglich 181 190 (am 15. Juni 1914) auf täglich 10 926 im Februar 1920. Seit diesem letzten Zeitpunkte sind diese jedoch in stetiger Steigerung begriffen; sie erreichten im November 1920 die Höhe von 22 777 Zugkilometer; infolge der Verschlimmerung der Kohlenversorgung sanken sie jedoch am 1. Februar 1921 wieder auf 20 990 herab. Ein weiterer Aufschwung des Personenverkehrs ist gegenwärtig bloß eine Frage der Besserung der Kohlenlage.

Sämtliche Zahlen, welche die stetige Abnahme des Standes des rollenden Materials seit dem Ausbruch des Krieges beweisen, wurden der Konferenz unterbreitet. Nach dem Inventar vom 1. September 1920 betrug die Anzahl der Lokomotiven 5010, die Anzahl der Personenwagen 8846 und die der Güterwagen 105 300 Stück. Dagegen standen zu Beginn des laufenden Jahres nur 1700 Lokomotiven und laut Wagenrevision im April 1920 nur 2246 Personenwagen und 17 070 Güterwagen zur Verfügung. Um diese riesigen Ausfälle, die hauptsächlich auf die Verschleppung durch die Feinde zurückzuführen sind, nach und nach decken zu können, wird es noch ungeheurer materieller Opfer bedürfen. Die näheren Daten wurden ebenfalls der Konferenz vorgelegt.

Die Anzahl der Angestellten verminderte sich infolge der feindlichen Besetzungen und des Friedensvertrages um 50 %. Die Gesamtzahl des Personals bezifferte sich im Jahre 1914 auf 163 247 (davon 8059 Beamte, 60 833 Unterbeamte und 94 355 Arbeiter); es beträgt dagegen gegenwärtig nur 73 258 (und 10 005 geflüchtetes Personal). Der größte Teil des in Ungarn gebliebenen und dorthin geflüchteten Personals besteht aus älteren, somit auch höher besoldeten Angestellten, welcher Umstand auch die Bilanz ungünstig beeinflußt.

Die regelmäßige Abwicklung des Verkehrs wird bedeutend erschwert durch den Umstand, daß noch immer eine große Anzahl von Wagen infolge des allgemeinen Wohnungsmangels von dem aus den besetzten Gebieten geflüchteten Personal und seinen Familien zu Wohnungszwecken in Anspruch genommen wird. (So wurden am 23. Dezember 1920 noch 2272 Wagen zu diesem Zwecke benutzt.) Es bessert sich jedoch die Lage von Tag zu Tag. Große Schwierigkeiten sind auch in bezug auf die Materialienbeschaffung zu überwinden, besonders was Kohle und das Holz anbelangt. In Friedenszeiten förderten die einheimischen Gruben 20 000 t Kohlen täglich, im November 1920 nur noch 14 000 t, was einer Verminderung von mehr als 27 % entspricht. Zur Aufnahme eines normalen Verkehrs wären monatlich 141 000 t Normalkohle (von 4500 Kalorien) erforderlich; es stehen jedoch nur 115 000 t zur Verfügung, somit ergibt sich ein Ausfall von 26 000 t monatlich. Außerdem wären auch noch monatlich 30 000 t erstklassiger Auslandskohle zur Aufnahme eines normalen Verkehrs erforderlich.

Es wurden ferner die Angaben über die Tariferhöhungen im Personen- und Güterverkehr, die während des Krieges und nach demselben erforderlich waren, der Konferenz unterbreitet, ebenso auch die finanzielle Lage des Unternehmens im einzelnen veranschaulicht, und zwar durch Gegenüberstellung der Zahlen von 1911, 1912 und 1913 mit denen der Kriegsjahre.

Die Verwaltung der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen hat mit den besten Wünschen auf gute Erfolge die Beratungen der Konferenz begleitet, in der Überzeugung, daß die dort anwesenden tüchtigen Fachmänner mit Wohlwollen alles aufbieten würden, um die Lage der ungarischen Staatsbahnen zu verbessern. Ohne Mithilfe des Auslandes wäre eine Erhebung auf den Stand vor dem Kriege kaum erreichbar. Trotz der großen Schwierigkeiten bieten auch die ungarische Regierung und die Direktion der Staatseisenbahnen alle Kräfte auf, um dieses Ziel baldmöglichst zu erreichen, und dieser aufopferungsvollen, fachkundigen Arbeit und Hingabe ist es zu verdanken, daß in der letzten Zeit ein bedeutender und erfreulicher Aufschwung in der Lage und Leistungsfähigkeit zu verzeichnen ist. So wurde z. B. vom 1. November 1919 bis 1. März 1920 ein Verkehr von insgesamt 169 707 Wagenladungen, d. h. von täglich 1402 Wagenladungen abgewickelt, eine Leistung, die sich in letzterer Zeit bereits zu täglich 2810 Wagenladungen steigerte, was einer Besserung von 100% entspricht. Die Durchschnittsleistungen an Zugkilometern stiegen in den Monaten November 1919, März 1920 und April 1921 von täglichen 35 493 auf 51 713 und 55 504. Mit allmählicher Besserung der Kohlenlage werden sich natürlich auch die Leistungen gleichzeitig steigern. Der Konferenz unterbreiteten bezüglich ihrer Linien auch die Südbahngesellschaft und die Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn entsprechende Denkschriften; die Kaschau-Oderberger Bahn konnte sich jedoch — infolge der Besetzung ihrer Linien durch die Tschechen — bloß auf die Lieferung der Zahlen für die Jahre 1914 bis 1918 beschränken. Im November 1918 erfolgte nämlich die Besetzung eines Teiles der Linien dieser Gesellschaft, und Ende desselben Jahres waren bereits sämtliche Linien in feindlicher Hand.

Der neue Lokalgütertarif der tschechoslowakischen Staatsbahnen.

Von Dr. **Hans Owesny**, Prag.

Die tschechoslowakischen Staatsbahnen stehen im Begriff, den neuen Lokalgütertarif, der ab 1. Juni in Gültigkeit treten soll, herauszugeben. Damit wird endlich einem sehr dringenden Bedürfnis abgeholfen, da die alten Tarife wegen der damaligen geringen Auflage für die Praxis bei weitem nicht mehr ausreichten, und die Handhabung des alten Tarifes wegen der vielen Änderungen und Ergänzungen unsicher und sehr schwer geworden ist.

Mit dem neuen Tarif wird nun für die ganzen tschechoslowakischen Staatsbahnen und die übrigen im Staatsbetriebe stehenden Bahnen ein einheitlicher Lokalgütertarif eingeführt. Die wichtigste Neuerung ist die Einbeziehung der slowakischen Staatsbahnen in das einheitliche Netz, so daß der neue Kilometerzeiger alle zusammenhängenden Staatsbahnlinien enthalten wird. Bisher galten in der Slowakei die Tarife der ehemaligen ungarischen Bahnen, die Satzbildung erfolgte durch Zusammenstoß der Frachtsätze bis zu und von der slowakischen Grenze, so daß sich die Frachtsätze infolge der Nichtdurchrechnung zu hoch gestalteten, was einer wirtschaftlichen Trennung gleichkam und nachteilig wirken mußte. Das ganze Tarifsystem der Tschechoslowakei schreit infolge der übermäßig großen Länge des Staatsgebildes im Verhältnis zur Breite nach einem stark gestaffelten, also auf große Entfernungen billigen Tarif, damit die Bahnen und Märkte nicht dem Wettbewerb der Nachbarbahnen und der ausländischen Nachbarmärkte unterliegen. Man fürchtete, daß durch die Durchrechnung der Tarife ein größerer Einnahmeausfall sich ergeben werde und wollte seinerzeit diesen Ausfall durch eine Tariferhöhung einbringen. Dagegen haben viele Wirtschaftskreise energischen Widerspruch erhoben, so daß keine Erhöhung eingeführt wurde und die Frachttafeln des ehemaligen östereichischen Gütertarifes mit den Erhöhungen und Änderungen bis 16. Mai 1920 beibehalten wurden, die nun für das ganze Staatsgebiet Geltung haben werden. In der Satzbildung sind nur ganz kleine unwesentliche Änderungen.

Der Lokalgütertarif Teil II wird aus 3 Heften bestehen und ist dem ehemaligen österreichischen Lokalgütertarif ähnlich. Heft 1 enthält alle zusammenhängenden Staatsbahnlinien und auch Linien der rumänischen Bahnen in Karpathorußland. Heft 2 staatseigene, an Privatbahnen anschließende Linien und die im Staatsbetriebe stehenden Privatlokalbahnen. Heft 3 die Kaschau-Oderberger Eisenbahn samt den in ihrem Eigentum stehenden Lokalbahnen. Außerdem soll noch ein Stationstarif für Kohle zur Ausgabe gelangen.

Im Heft 1 sind als Neuerung die staatseigenen Lokalbahnen tarifarisch in das Hauptbahnnetz mit einbezogen, so daß hier die Frachtsätze nicht mehr durch Zusammenstoß, sondern nach dem direkten Kilometersatz gebildet werden, was einer Verbilligung der Frachtsätze in diesen Verkehrsbeziehungen

gleichkommt. Damit verlassen die tschechoslowakischen Staatsbahnen den Grundsatz der individuellen Behandlung der Lokalbahnen, vorläufig aber nur bei den staatseigenen Lokalbahnen. Man hatte seinerzeit den Lokalbahnen die getrennte Frachtberechnung, meist auch noch eigene höhere Tarife bewilligt, wie noch jetzt bei den Lokalbahnen des Heftes 2, um damit teilweise das infolge der geringen Verkehrsdichtigkeit sich ergebende Mindererträgnis auszugleichen und damit wieder dem privaten Kapital einen Ansporn zu geben, sich an dem Bau neuer Lokalbahnen lebhafter zu beteiligen. Die Ansichten der Fachkreise über diese Maßnahmen sind verschieden, doch dürfte der in dem neuen Tarif vorläufig nur bei den staatseigenen Lokalbahnen zur Durchführung gebrachte Grundsatz der tarifarischen Einverleibung der Lokalbahnen in das Hauptbahnnetz aus wirtschaftlichen Gründen das richtigere sein und später auch bei der so oft geplanten Verstaatlichung der staatsbetriebenen Privatlokalbahnen zur Durchführung gelangen. Vorläufig ist es bei den staatsbetriebenen Privatlokalbahnen wegen der getrennt zu führenden Abrechnung nicht möglich. Infolge der Nichtdurchrechnung stellen sich die Frachtsätze höher, dadurch ist das Wirtschaftsgebiet, das zu den Lokalbahnen gehört, im Wettbewerb ungünstiger gestellt, und gerade die Lokalbahnen, die sich erst eine neue Industrie, neue Absatzgebiete schaffen sollen, brauchen eigentlich billigere Tarife. Es mußten öfter Teilermäßigungen gewährt werden, um diese wirtschaftliche Ungleichheit zu beheben. In dem neuen Tarif haben die Ausnahmetarife eine Umbenennung erfahren, teilweise mit ganz geringfügigen Änderungen.

Der neue Tarif wird außer der tschechischen Ausgabe auch in einer tschechisch-deutschen Ausgabe erscheinen, was sehr wichtig ist, da der Lokaltarif auch im Auslande starke Verwendung finden wird, denn bei dem Mangel an direkten Auslandstarifen, die wegen der Valutaschwierigkeiten und den fortwährenden Satzänderungen nur sehr schwer zu erstellen sind, muß im Auslandsverkehr die Satzbildung durch Zusammenstoß der ausländischen und inländischen Lokalfrachtsätze erfolgen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die neuen Beiräte für die Reichseisenbahnen.** In Ausführung des Art. 93 der Reichsverfassung hat das Reichsverkehrsministerium dem Reichsrate den Entwurf einer Verordnung betreffend Beiräte für die Reichseisenbahnen zugehen lassen. Der Begründung des Entwurfes wird die Tatsache vorangestellt, daß sich das Nebeneinanderbestehen der verschiedenen Landeseisenbahnräte im neuen Reichseisenbahnnetz immer mehr als unhaltbar erweist. Die Frage über die Abgrenzung des Wirtschaftsbereichs der Eisenbahnbeiräte wäre ohne weiteres zu lösen gewesen, wenn Art. 165 der Reichsverfassung, nach dem das Reich in Wirtschaftsgebiete einzuteilen ist, bereits durchgeführt wäre. Da dies aber noch nicht geschehen ist, auf der anderen Seite aber die Einsetzung von Reichseisenbahnräten dringend ist, bezeichnet der Entwurf die vorgeschlagene Einrichtung von Beiräten nur als vorläufige. Es war deshalb das Gegebene, an die bestehenden Einrichtungen möglichst anzuknüpfen und vorläufig darauf aufzubauen. Nachdem die früheren Staatseisenbahnen in der Hand des Reiches vereinigt sind, müssen nunmehr solche Hemmungen beseitigt werden, die sich bisher in den an sich einheitlichen Wirtschaftsgebieten durch die politischen Grenzen der Länder ergeben haben. Bei der Bildung der neuen Beiräte ist daher das Politische zurückgestellt und nur den wirtschaftlichen Erfordernissen in erster Linie Rechnung getragen worden.

Entsprechend diesen Richtlinien sieht der Entwurf zehn Bezirkseisenbahnräte vor, deren Bezirke sich zum Teil mit den bisherigen Eisenbahnratsbezirken decken, zum Teil mehrere von ihnen zusammenfassen. Nach dem Entwurfe sind die Sitze der neuen Bezirkseisenbahnräte Berlin, Breslau, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg, Leipzig, München und Stuttgart-Karlsruhe. Durch Zusammenschluß früherer Bezirke sind demnach umgebildet bzw. neu gebildet worden die Bezirke Stuttgart-Karlsruhe, Frankfurt (Main), Hannover, Hamburg, Leipzig und Breslau. Neben den Bezirkseisenbahnräten soll für das ganze Reichsgebiet ein Reichseisenbahnrat eingesetzt werden, der die Bezirkseisenbahnräte zusammenfaßt, ihnen aber nicht instanzmäßig übergeordnet ist.

Den Bezirkseisenbahnräten obliegt die Aufgabe, in wichtigen, die besonderen Interessen des Bezirks oder einzelner Teile berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Reichseisenbahnen Gutachten abzugeben. Sie sollen namentlich bei wichtigen Abänderungen der Tarife und der Vorschriften auf dem Gebiete des Abfertigungs- und des Wagendienstes sowie der Fahrpläne gehört werden. In diesen Angelegenheiten soll der Bezirkseisenbahnrat auch von sich aus Anträge und Anfragen an die Reichseisenbahnverwaltung richten können. Die Mitglieder sollen zum Teil von den Regierungen der beteiligten Länder ernannt, zum Teil als Vertreter der hauptsächlich am Verkehr beteiligten Wirtschaftskreise gewählt werden. Gewählte Vertreter entsenden die staatlich organisierten Wirtschaftskörper — Handelskammern, Gewerbekammern, Handwerkskammern, Land- und Forstwirtschaftskammern —, die Versichertenvertreter bei den Landesversicherungsanstalten und den Sonderanstalten sowie die Angestelltenvertreter unter den Vertrauensmännern der Angestelltenversicherung. Soweit nach dem Entwurfe auf eine Mehrzahl staatlich organisierter Wirtschaftskörper eine Mehrzahl von Mitgliedern entfällt, soll die Landesregierung bestimmen, welche dieser Körperschaften je für sich ein Mitglied oder mehrere Mitglieder zu wählen haben; soweit mehrere Landesregierungen beteiligt sind, sollen sie die Entscheidung im gegenseitigen Einvernehmen treffen. Durch den Entwurf erhalten sonach die beteiligten Länder grundsätzlich das Recht, zu jedem Bezirkseisenbahnrat ein Viertel der Mitglieder zu ernennen. Dadurch wird die Vertretung der frei organisierten Wirtschaft (Verbände usw.) am besten sichergestellt, denn die Länderregierungen können so aus der großen Zahl der Verbände usw. die wirklich einflußreichen auswählen und für diese Vertreter abordnen. Auf diese Weise erhalten die Länder zugleich die von ihnen wiederholt dringend geforderte Möglichkeit der Einwirkung bei der Regelung des Eisenbahnverkehrs. Der Entwurf baut die in den Eisenbahnräten der Länder nicht in genügendem Umfange durchgeführte Zuziehung von Arbeitnehmern weiter aus, in dem künftig je ein entsprechender Teil der Mitglieder der Bezirkseisenbahnräte und des Reichseisenbahnrats von Arbeitern und Angestellten abgeordnet wird (bei den Bezirkseisenbahnräten ein Drittel, beim Reichseisenbahnrat ein Viertel der gewählten Mitglieder, zu denen dann noch ernannte Mitglieder hinzutreten).

Der Reichseisenbahnrat soll die Aufgabe haben, in wichtigen, die Interessen des gesamten Reiches berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Reichseisenbahnen Gutachten abzugeben. Er kann auch von sich aus Anträge und Anfragen an die Reichseisenbahnverwaltung richten. Der Reichseisenbahnrat soll bestehen aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die vom Reichspräsidenten zu ernennen sind, 32 von den Bezirkseisenbahnräten gewählten Mitgliedern nebst der gleichen Anzahl Stellvertreter und die besonders vom Reichswirtschaftsrat ernannten Mitglieder, darunter je ein Vertreter der Arbeitgeber aus den Kreisen der Privatbahnen, der Binnenschiffahrt und der Seeschiffahrt, nebst der gleichen Anzahl Stellvertreter. Die zum Reichseisenbahnrat zu wählenden Mitglieder müssen innerhalb des Eisenbahnratsbezirks, für den sie gewählt werden, den Kreisen der Industrie, des Handelsstandes, der Land- und Forstwirtschaft, der Angestellten oder Arbeiter angehören. Diese Mitglieder werden in den Sitzungen der Bezirkseisenbahnräte gewählt. Der erste Wahlzeitraum soll am 1. August 1921 beginnen.

Nach dem Entwurf entsenden in die Bezirkseisenbahnräte der Bezirk Königsberg 24, Breslau 56, Berlin 48, Hamburg 48, Hannover 64, Frankfurt (Main) 56, Stuttgart-Karlsruhe 48, München 40, Köln 56 und Leipzig 64 Mitglieder. Zum Reichseisenbahnrat wählen Berlin und München je 4, die übrigen Bezirke je 3 Vertreter.

— **Elektrisierung der deutschen Eisenbahnen.** Von amtlicher Seite wird uns mitgeteilt: In der amerikanischen Fachzeitschrift „Electric Railway Journal“ veröffentlicht der Privatdozent E. C. Zehme in Berlin einen Aufsatz mit der Überschrift: „Electrification in Central Europe“, in dem unter anderem mitgeteilt wird, daß Deutschland noch keine endgültigen Entschlüsse hinsichtlich des Stromsystems für elektrische Bahnen gefaßt habe und beabsichtige, zur Klärung dieser Frage demnächst einen internationalen Kongreß einzuberufen. Diese Ausführungen sind nicht zutreffend. Die deutsche Reichseisenbahnverwaltung hat, ebenso wie vordem die einzelnen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen, soweit sie elektrisch betriebene Bahnen besaßen, stets den einfachen Wechselstrom für ihre Fernbahnen als die allein in Frage kommende Stromart betrachtet und ist niemals, auch nicht

vorübergehend, von diesem Standpunkt abgewichen. Wie alle bestehenden Fernbahnen der deutschen Reichseisenbahnverwaltung mit Wechselstrom betrieben werden, so ist auch für die Elektrisierung weiterer Strecken lediglich der Wechselstrom in Aussicht genommen. Unter diesen Umständen erübrigt es sich auch, einen internationalen Kongreß zur Behandlung der Stromartfrage einzuberufen. Wenn im Februar d. J. ein Meinungsaustausch zwischen der Eisenbahnverwaltung und bekannten, außerhalb der Verwaltung stehenden Sachverständigen über Elektrisierungsfragen stattgefunden hat, so geschah dies in erster Linie, um die Strombezugfrage zu klären.

— **Das Rücktrittsrecht der Eisenbahner.** Im Reichstag haben die Abgeordneten Delius und Schuld folgende Anfrage gestellt: „Gemäß § 26 des Gesetzes, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich hat das Reich mit Zustimmung der Länder sich damit einverstanden erklärt, daß der Ablauf der Rücktrittsfrist auf einen Zeitpunkt verlegt wird, der auf vier Wochen nach Bekanntgabe der Grundsätze für die Einstufung der in den Reichsdienst übernommenen Beamten neu festgesetzt werden wird. Diese Grundsätze sind bisher nicht bekanntgegeben. Wir fragen deshalb an, wann sie zu erwarten sind.“ Hierzu schreibt „Der Deutsche“: „Nach unseren Erkundigungen an zuständiger Stelle wird die Frist mit dem Tage der Verabschiedung des neuerdings eingebrachten Nachtragsetats, der die Grundsätze der Einstufung enthält, zu laufen beginnen. Es ist anzunehmen, daß das Reichsverkehrsministerium nach der Verabschiedung des Nachtragsetats die Frist reichlicher bemessen wird, um für eventuelle Rücktrittsentscheidungen eine längere Zeit zu gewähren.“

— **Ein Vorschlag zur Personentarifreform.** „Der Deutsche“ schreibt: Bei der bevorstehenden Erhöhung der Personentarife ist von Interesse eine Neuerung, die bei einer der größten der noch übrig gebliebenen Privateisenbahnen, der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, vom 1. Juni d. J. ab eingeführt wird. Diese Gesellschaft kehrt mit diesem Tage zu den früher u. a. in Preußen üblich gewesenen Rückfahrkarten zurück. Die Karten werden für Eil- und Personenzüge ausgegeben und gelten zur Hin- und Rückfahrt nur am Lösungstage. Bei Benutzung von Schnellzügen ist der tarifmäßige Schnellzugszuschlag zu zahlen. Die Fahrkarten gelten an allen Tagen, also auch an Sonntagen. Der Fahrpreis beträgt rund 25 ₰ je Kilometer in der zweiten Klasse und 16,7 ₰ in der dritten Klasse, während die neuen Einheitssätze der Reichsbahn 32,5 und 19,5 ₰ betragen. Es wäre wünschenswert, wenn die Reichseisenbahnverwaltung prüfte, ob sie nicht den tatsächlichen wirtschaftlichen Erschwernissen, die durch die Erhöhung am 1. Juni eintreten, und die namentlich für die geringer bemittelte Bevölkerung groß sind, durch eine gleiche Maßnahme in etwas abhelfen könnte. Die Ermäßigung würde in der Hauptsache, da die Rückfahrt an demselben Tage angetreten werden muß, dem Nahverkehr zugute kommen.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.** Der Wirkliche Geheime Rat Prof. Dr. von der Leyen hält auch im Sommerhalbjahr 1921 Vorlesungen an der Berliner Universität über deutsches und internationales Eisenbahn-Verkehrsrecht. Sie haben am 28. April begonnen und finden Dienstags, Donnerstags und Sonnabends von 10—11 Uhr im Hörsaal 70 statt.

— **Betriebspflicht der Kleinbahnen.** Anläßlich eines Beschlusses des Kreisausschusses des Landkreises Bielefeld, den Betrieb der Kleinbahn Bielefeld-Hoepen-Eckendorf zum 1. April d. J. einzustellen, hatten, wie wir der Zeitschrift „Der Eisenbahnbau“ entnehmen, die Abgeordneten Dr. Kaufhold und Koch (Oyenhausen) unter Hinweis darauf, daß durch diese Stillegung die dabei beschäftigten Arbeiter und Angestellten sowie das wirtschaftliche Leben in dem betreffenden Bezirk außerordentlich geschädigt würde, beim preußischen Staatsministerium angefragt, ob es bereit ist, die drohende Stillegung durch finanzielle Beihilfen zu verhindern. Sie erhielten folgende Antwort: „Dem Kreis Bielefeld ist durch die Genehmigungsurkunde die Betriebspflicht auferlegt. Eine Stillegung der Kleinbahn ist daher nur mit Zustimmung der Kleinbahnaufsichtsbehörden angängig; diese würden den Kreis aber nur dann von seiner Betriebspflicht entbinden, wenn sich nach eingehender Prüfung die dauernde Lebensunfähigkeit der Kleinbahnstrecke herausstellen sollte. Was die angeregte Unterstützung aus Mitteln des Kleinbahnhilfswerks anlangt, so muß es den Beteiligten überlassen bleiben, sich dieserhalb an den Kleinbahndarlehnsausschuß der Provinz Westfalen zu wenden. Wegen der Besteuerung des Verkehrs auf den Kleinbahnen schweben noch Verhandlungen.“

— **Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die „B. B.-Ztg.“ vom 12. d. Mts. schreibt: Im Eisenbahnbetriebe des Ruhrbezirks war die Lage in der verflossenen Woche im allgemeinen befriedigend. Der Leerwagenzulauf zum Ruhrgebiet war an den letzten Tagen sehr stark, während die Anforderung gegen die Vorwoche um rund 1500 Wagen im arbeitstäglichen Durchschnitt zurückblieb. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 20 282 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt. (Höchstgestellung am 4. Mai 20 625 Wagen.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 658 Wagen. Die Lagerbestände haben in der vergangenen Woche eine Verringerung um etwa 55 000 t, nämlich auf 371 093 t erfahren. Der Wasserstand des Rheins ist infolge der Niederschläge im Steigen begriffen. Der Cauber Pegel verzeichnet bis zum 9. Mai einen Zuwachs von insgesamt 0,30 m. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferte sich auf 23 159 t (26 667 t), der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle auf 20 693 t (24 754).

— **Der Allgemeine Verband der Eisenbahnvereine** (Sitz Cassel) hat eine kleine Druckschrift ausgearbeitet und an alle Eisenbahnbeamte und -arbeiter der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen verteilt, die zur Aufklärung über die Ziele der Eisenbahnvereine zur Werbung neuer Mitglieder dienen soll. Es wird darin ein Rückblick auf die Entstehung des ersten Eisenbahnvereins in Cassel im Jahre 1896 und auf die folgenden weiteren Gründungen gegeben, bis es zur Gründung des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine kam. Die Ziele der Vereine, die neben idealer Betätigung auch materielle Vorteile jeglicher Art ihren Mitgliedern geben wollen, werden dargestellt, die Organisation der Vereine, Bezirksverbände und des Allgemeinen Verbandes wird beschrieben, die Einrichtungen geselliger, wirtschaftlicher und gemeinnütziger Art aufgezählt. Die kleine Schrift schließt mit einem an alle Eisenbahner gerichteten Aufruf, sich den Eisenbahnvereinsbestrebungen anzuschließen und dadurch sich selbst, der Familie und gleichzeitig allen übrigen Kameraden zu nützen.

— **Rechnungsrat Giebel.** Am 11. Mai 1921 ist der Vorstand der Güterabfertigung Bremen-Zollausschluß, Rechnungsrat Giebel, aus seinem Amt geschieden, um in den wohlverdienten Ruhestand zu treten. Mit ihm scheidet ein Mann aus dem Eisenbahndienst, der sich um das Bremer Verkehrsleben hervorragend verdient gemacht hat, und dessen Name in der Geschichte des Weserhafens in lebendiger Erinnerung bleiben wird. Giebel war in jeder Beziehung ein vorbildlicher Beamter. Sein Fleiß und seine Gewissenhaftigkeit konnten nicht leicht übertroffen werden. Vor allem aber zeichnete ihn ein gesunder praktischer Blick für alle Verkehrsfragen seines umfangreichen Wirkungskreises und die Fähigkeit aus, die notwendig schematisch aufgestellten Verwaltungsvorschriften dem Geiste nach auf die eigenartigen Verkehrsverhältnisse eines Welthafens zur Anwendung zu bringen und auf diese Weise beiden Interessen, denen der Eisenbahn und denen der Schiffahrt, zu dienen. Der viel geschmähte Bürokratismus war ihm eine fremde Erscheinung. Aus kleinen Anfängen heraus hat sich der Bremer Hafen zu ungeahnter Blüte entwickelt. Als im Jahre 1888 der Eisenbahnanschluß des Freihafens hergestellt wurde, und zwischen Preußen und Bremen hierüber ein grundlegender Vertrag geschlossen wurde, da hat wohl keiner von den damaligen Verhandlungsführern geahnt, daß der Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft und die Verbindung des Bremer Hafens mit der Eisenbahn eine so glanzvolle Entwicklung haben würde. Der Verkehr hat sich stets in steigender Linie bewegt. Im Jahre 1890 wurden 230 000 t, im Jahre 1900 870 000 t, im Jahre 1910 1 650 000 t, im Jahre 1913 2 400 000 t und im Jahre 1920 1 975 000 t über Bremen-Zollausschluß befördert. Das Charakteristische des Bremer Hafens ist aber, daß er ein ausgesprochener Eisenbahnhafen, ja der erste Eisenbahnhafen Deutschlands ist, insofern, als 80 % seiner ganzen Seein- und -ausfuhr über den Schienenstrang läuft und nur 20 % den Wasserstraßen zufallen, während in Hamburg in dieser Beziehung nur 40 %, in Stettin nur 30 % und in Emden sogar nur 15 % mit der Eisenbahn befördert werden. Diese Tatsache hat die Entwicklung wichtiger industrieller Betriebe und die Schaffung umfangreicher Lagerhäuser im Weserhafen stark begünstigt, und aus diesen Anlagen hat sich wieder ein umfangreicher Eigenverkehr entwickelt. So konnte es nicht ausbleiben, daß die Gleisanlagen und die Rangierbahnhöfe dauernd vergrößert und vermehrt wurden und schließlich auch eine zweite Verbindung mit der Staatsbahn geschaffen werden mußte. An dieser Verkehrsentwicklung hat Giebel, nachdem er 1895 zum Leiter der Güterabfertigung Zollausschluß ernannt war, erfolgreich mitgearbeitet. Seine reiche Erfahrung

in der Behandlung plötzlich auftretender Verkehrsfragen sicherte den Erfolg. Die ungünstige Lage der Nordseehäfen zu den großen Erzeugungsgebieten konnte, abgesehen von den segensreichen Seehafentarifen, nur durch äußerste Schnelligkeit in der Abfertigung wettgemacht werden. Das war der wichtige Komponent der Wettbewerbskraft Bremens, der nicht vernachlässigt werden durfte, und auf diesem Gebiete hat Giebel unermüdlich gearbeitet und geschafft. Selbst ein Bremer Kind, kannte er seine Bremer und wußte, was er ihnen schuldig war, andererseits war sein Pflichtbewußtsein seiner Staatsverwaltung gegenüber und seine Dienstauffassung zu ernst, um nicht diese Interessen mit Nachdruck wahrzunehmen. Im Herbst 1861 in den Eisenbahndienst bei der Güterabfertigung Bremen als Lehrling eingetreten, war er, abgesehen von kurzen Kommandierungen zu den Abfertigungen in Achim und Osterholz-Scharmbeck, stets in Bremen beschäftigt gewesen und hatte sich überall, wo er Verwendung fand, die Anerkennung seiner Vorgesetzten, das Vertrauen seiner Untergebenen und die Achtung des Verkehrspublikums zu erwerben gewußt. Die preußische und oldenburgische Eisenbahnverwaltung haben ihm diese Anerkennung wiederholt durch allerhöchste Auszeichnungen zu erkennen gegeben, und der Senat der Freien Hansestadt Bremen und die bremische Kaufmannschaft haben anläßlich seines Ausscheidens ihm durch Abordnungen ihren Dank für sein warmes Verständnis ihrer Verkehrsfragen aussprechen lassen. Wenn Giebel jetzt im Alter von 75 Jahren in ungebrochener Arbeitskraft sein amtliches Wirkungsfeld verläßt, dann kann er auf eine große Vergangenheit zurückblicken; die von ihm aufgemachte jährliche Statistik seines Hafenverkehrs erfüllte ihn mit freudigem Stolz, denn sie gibt ihm den Beweis, daß, soweit es an ihm lag, Verkehr zu heben und zu pflegen, nichts versäumt wurde. Er mußte aber auch auf die harte Kriegszeit schauen, die kein Gebilde und Unternehmen härter treffen konnte als die Seehäfen. Mit tiefem inneren Schmerz sah er seine heimatlichen Hafenbecken verödet und leer. Ein gesunder Optimismus ließ ihn aber doch nicht an einen Wiederaufstieg zweifeln, und in diesem Sinne beurteilte er auch die Jahre des verhängnisvollen Umsturzes. Sein Vertrauen auf die sich immer wieder zur Oberfläche emporringende Arbeitskraft, die dem Deutschen als Pflicht angeboren ist, hat ihn nicht im Stich gelassen, denn Bremens Energie ist es gelungen, sich im Hafenverkehr wieder vorzuschieben. G.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches G u t t s t a d t in Berlin ist die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 5 daselbst übertragen worden. — Versetzt sind: der Betriebsamtsvorstand R u c k a s, bisher in Sulingen (Han.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Köln und der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches D u b o i s, bisher in Coblenz, zur Eisenbahndirektion nach Köln. — Dem Gerichtsassessor L a u t e r b a c h in Breslau ist die Amtsbezeichnung „Regierungsassessor“ beigelegt worden. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches v o n G i z y c k i in Aachen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt worden. — Der Regierungs- und Baurat P r i o r, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Köln, ist gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Lindau, Regierungsrat Anton K l o t z ist in gleicher Diensteseigenschaft an die Eisenbahndirektion Würzburg in etatsmäßiger Weise berufen worden. — Gestorben ist der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Würzburg, Andreas G u l l e m a n n.

Österreich.

— **Abschluß der österreichisch-südslawischen Verkehrsverhandlungen.** In den letzten Tagen haben in Klagenfurt unter der Leitung des Sektionschefs Dr. Müller-Martini Verhandlungen zwischen der österreichischen und der Regierung des Königreiches der Serben, Kroaten und Slowenen unter Teilnahme von Vertretern der Südbahn stattgefunden, die die endliche Wiederaufnahme des seit November 1918 unterbrochenen Verkehrs auf den Linien Marburg-Klagenfurt, Lavanttal-Klagenfurt und Radkersburg-Luttenberg zum Ziele hatten. Sie führten am 9. Mai zum Abschluß einer Vereinbarung, in der zunächst die Anschluß- und Betriebswechselstationen bestimmt wurden und zugleich abgemacht wurde, daß zur Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs auch der beiderseitige Zoll- und Grenzpolizeidienst in diesen Stationen durchgeführt werden soll. Für den Durchgang durch südslawisches oder österreichisches Gebiet innerhalb obiger Verkehrsrichtungen wurde vereinbart, daß die Reisenden vom Paß- und Sichtvermerkzwang und von der zweimaligen Zollprüfung frei sein sollen. An Stelle des Passes wird ein gebührenfrei auszustellender Durchzugschein oder ein mit Lichtbild versehener amtlicher Ausweis genügen. Die Beförderung der Reisenden und des Gepäcks erfolgt in durchgehenden Wagen. Diese Erleichterungen werden auf österreichischer Seite dem Reiseverkehr zwischen Graz und Klagenfurt und dem Verkehre aus dem Lavanttale mit dem übrigen Kärnten und der Steiermark zugute kommen. Auf südslawischer Seite wird die Absperrung des Luttenberger Bezirkes von der Südbahnhauptstrecke beseitigt. Die Lösung der Paßfrage zeigt den Weg, wie die gegenwärtig den Verkehr so sehr hemmenden Paßschwierigkeiten in unmittelbarem Einvernehmen der beteiligten Staaten abgebaut werden können. Für die Südbahn, die durch Verkehrsabsperrungen und Reiseerschwerungen in ihren Einnahmen arg geschädigt war, sind die neuen Vereinbarungen besonders erfreulich. Da gleichzeitig auch schon alle Einzelheiten über die Durchführung des Verkehrs auf den erwähnten Durchzugslinien geregelt wurden, wird der Verkehr unter Anwendung der vereinbarten Erleichterungen schon am 1. Juni auf allen Linien aufgenommen werden.

— **Verkehrseinschränkungen auf den österreichischen Eisenbahnen.** Das plötzliche Abreißen der oberschlesischen Kohlenversorgung wegen der dortigen Kämpfe und der damit im Zusammenhange stehende Rückgang auch der sonstigen Auslandskohlenbezüge haben die Bundesverkehrsverwaltung veranlaßt, darauf hinzuweisen, daß, wenn nicht in kürzester Frist eine vollständige Beruhigung in Oberschlesien einträte, die österreichischen Eisenbahnen zu weitgehenden Verkehrseinschränkungen genötigt sein würden, die voraussichtlich vom 11. Mai an sowohl den Schnellzug- als auch den Personenzugverkehr treffen würden. Ebenso werde vom 10. Mai an die Annahme aller irgendwie entbehrlichen Güter eingeschränkt oder gesperrt werden müssen. Die näheren Einzelheiten sollten gesondert kundgemacht werden. Die in den letzten Wochen mühsam angesammelten Kohlenvorräte müßten unbedingt für den Fall geschont werden, daß die Zufuhr von ausländischer Kohle erheblich und dauernd gestört werden sollte. — Da eine Änderung der Verhältnisse nicht eingetreten ist, wurden die geplanten Verkehrseinschränkungen mit Wirksamkeit vom 11. Mai durchgeführt.

— **Die Einführung der Sommerzeit für Wien.** Der Stadtsenat hat als Landesregierung am 22. März beschlossen, bei der Bundesregierung die Einführung der Sommerzeit, allenfalls nur für Wien, anzuregen. Ein endgültiger Beschluß der Regierung liegt zwar noch nicht vor, nach den eingeholten Erkundigungen ist aber, wie die „Rathauskorr.“ berichtet, die Zustimmung der Bundesregierung sehr unwahrscheinlich. Da der Stadtsenat als Landesregierung zur Erlassung einer Verordnung in dieser Sache nicht zuständig ist, bleibt nur die Möglichkeit, die Sommerzeit durch Übereinkunft aller beteiligten Kreise für Wien einzuführen. Eine Mitwirkung der Bundesregierung ist allerdings auch in diesem Falle notwendig, weil insbesondere die Frühzüge der Lokalstrecken, welche einen großen Teil der arbeitenden Bevölkerung von ihren außerhalb Wiens gelegenen Wohnstätten nach Wien bringen, um eine Stunde früher fahren müßten. Der Bürgermeister als Landeshauptmann hat nunmehr angeordnet, daß für die allernächsten Tage eine Besprechung aller beteiligten Kreise unter seinem Vorsitze stattfindet, welche feststellen soll, ob die Einführung der Sommerzeit auf dem Wege der Übereinkunft möglich ist.

— **Zillertalbahn.** Dieser Tage fand in Zell am Ziller die 21. Generalversammlung statt. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß für das Jahr 1920 wurde genehmigt, dem Verwaltungsrate die Entlastung erteilt und der vorgelegte Gewinnverteilungsantrag einstimmig angenommen. Nach diesem Antrage werden 15 698 K. dem Betriebsreservefonds, 220 000 K. dem Erneuerungsfonds zugewendet, 6600 K. zur Tilgung von Prioritätsaktien, 37 314 K. zur Ausschüttung einer 4prozentigen Dividende an die im Umlaufe befindlichen Prioritätsaktien, 29 349 K. zur Ausschüttung einer 4½ proz. Dividende an die Prioritätsaktien lit. B verwendet und der Rest von 5893 K. auf neue Rechnung vorgetragen. Die vom Verwaltungsrate beantragten Statutenänderungen sowie der Antrag auf Überweisung von 15 000 K. (Stammaktiendividendenreserve) an den Erneuerungsfonds wurden gleichfalls einstimmig genehmigt.

— **Wiederaufnahme des internationalen Reiseverkehrs auf der Donau.** Dem Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt entnehmen wir hierüber folgendes: Am 2. Mai verkehrte der erste Expreßdampfer, der Reisende

und Güter in direkter Fahrt von Wien und im Transitverkehre von Westen her nach Beograd (Belgrad) aufnahm. Der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft war es im Einvernehmen mit den maßgebenden Stellen Südslawiens und in Gemeinschaft mit dem Schiffahrtssyndikat S.H.S. möglich, nunmehr einen Expreßschiffverkehr zwischen Wien und Belgrad ins Leben zu rufen. Nach einer unfreiwilligen Ruhe von fast sieben Jahren befördern somit die Donauschiffe Reisende und Güter über die Grenze von fünf Staaten und machen damit fast die Hälfte der im Frieden von Personendampfern befahrenen Donaustrecke dem internationalen Verkehre wieder zugänglich. Dies insofern, als die Expreßdampfer unmittelbaren Anschluß an die Post- und Eildampfer besitzen, die die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zwischen Passau und Wien nächstens gleichfalls in Betrieb setzt. Infolgedessen werden von den früher von Passagierschiffen befahrenen 2230 km nunmehr bereits 1056 km dem ununterbrochenen Verkehre erschlossen. Die schönsten und größten Personendampfer der Gesellschaft, „Saturnus", „Uranus" und „Jupiter", wurden in den Wien-Belgrader Expreßdienst gestellt. In der letzten Zeit vom Stapel gelassen, daher auf das modernste ausgerüstet und ausgestattet, werden diese bis 1800 Personen fassenden Schiffe den Reisenden allen erdenklichen Komfort bieten. Auf jedem der vorhin genannten Dampfer ist Laderaum für etwa 50 Tonnen Güter vorhanden. Die Talfahrt von Wien nach Belgrad wird ungefähr 36 Stunden — also nicht wesentlich länger als mit dem Expreßdienst — dauern. Die Schiffe werden zunächst dreimal wöchentlich zu Berg und zu Tal abgehen. An jedem Montag, Mittwoch und Freitag um 8 Uhr früh wird der Expreßdampfer Wien verlassen, noch an demselben Tag in Bratislawa (Preßburg) und Budapest ankommen, im Laufe des nächstfolgenden Tages die jugoslawischen Stationen Baja, Mohács, Alimas, Vukovár, Novi Sad (Neusatz) und Zemun (Semlin) berühren und um 8 Uhr 30 Min. abends Reisende, die Jugoslawiens Hauptstadt aufsuchen, und Güter, die für die Balkanländer und Übersee bestimmt sind, nach Belgrad bringen. In entgegengesetzter Richtung werden die Expreßschiffe jeden Montag, Donnerstag und Sonnabend 10 Uhr vormittags von Belgrad abgehen und nach Berührung der auch von den talfahrenden Expreßschiffen bedienten Städte — die übrigen Zwischenstationen des sonstigen fahrplanmäßigen Schiffverkehres werden nicht angelaufen — am nächstfolgenden Mittwoch, Sonnabend und Montag in Wien ankommen. Reisende mit weiterem Ziele nach dem Westen werden dann, nach Übernachtung an Bord des Dampfers, am folgenden Tage die Fahrt nach Linz-Passau fortsetzen können.

— **Arbeiterkammern in der Republik Österreich.** Bei den Bundesbahnen, bei dem Post- und Telegraphenwesen, bei den Privateisenbahn- und sonstigen Verkehrsunternehmungen bestehen schon seit Mitte 1919 Personalvertretungen, die gemäß § 2 des Betriebsrätegesetzes auf Grund besonderer Dienstvorschriften errichtet worden sind. Diese Personalvertretungen, deren Wirkungskreis sich auf die allgemeinen Personal- und Wirtschaftsangelegenheiten der Bediensteten der einzelnen Unternehmungen beschränkt, entbehrten einerseits eines inneren festeren Zusammenhanges untereinander, anderseits war ihnen mangels gesetzlicher Grundlage die Möglichkeit genommen, die wirtschaftlichen Interessen des von ihnen vertretenen Personals im Zusammenhange mit den wirtschaftlichen Interessen der im Gewerbe, in der Industrie, im Handel und Bergbau tätigen Arbeiter und Angestellten entsprechend zu verfolgen und an den Bestrebungen mitzuwirken, die auf die Hebung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Arbeiter und Angestellten aller Arbeitszweige hinzielen.

Dieser von den Personalvertretungen empfundene Mangel wurde durch das Arbeiterkammergesetz (Gesetz vom 26. Februar 1920, St. G. Bl. Nr. 100) beseitigt, mit dem für jedes Bundesland der Republik Österreich eine Arbeiterkammer errichtet wurde, die neben der bereits bestehenden Handels- und Gewerbekammer, in der die Interessen der Arbeitgeber eines Landes vertreten werden, eine gleichgeordnete Körperschaft für die Arbeitnehmer eines Landes darstellt. Nach § 1 dieses Gesetzes sind die Arbeiterkammern zur Vertretung der wirtschaftlichen Interessen der im Gewerbe, in der Industrie, im Handel, im Verkehr und im Bergbau tätigen Arbeiter und Angestellten und zur Förderung der auf die Hebung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Arbeiter und Angestellten abzielenden Bestrebungen berufen.

Die große Zahl der Bedienstetenschaft bei den Verkehrsunternehmungen eines Landes und ihre Bedeutung im Wirtschaftsleben sowie das erwähnte Bestreben nach einem innigeren Zusammenschluß untereinander hat dazu geführt, daß bald nach der Veröffentlichung des Arbeiterkammergesetzes die Forderung nach einer Vertretung dieser Bedienstetenschaft in besonderen Sektionen der Arbeiterkammer erhoben wurde. Diesen Bestrebungen wurde von der Nationalversammlung mit dem Gesetze vom 1. Oktober 1920, St. G. Bl. Nr. 469, Rechnung getragen. Sonach gliedert sich jede Arbeiterkammer in 4 Sektionen, und zwar in eine Sektion der Arbeiter, in eine Sektion der Angestellten und in je eine Sektion der in den dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmungen (Eisenbahn, Dampfschiffahrt, Post, Telegraph) beschäftigten Arbeiter und Angestellten. Zur Mitgliederzahl sei noch bemerkt, daß die Arbeiterkammer in Wien aus 130 Mitgliedern besteht; von diesen entfallen auf die Sektion der Arbeiter 76, auf die Sektion der Angestellten 24, auf die Sektion der Arbeiter der Verkehrsunternehmungen 6 und auf die Sektion der Angestellten der Verkehrsunternehmungen 24 Mitglieder. Dr. F.

Ungarn.

— **Neuorganisation der Verwaltung der Staatsbahnen.** Infolge der namhaften Verringerung des ungarischen Eisenbahnnetzes ist die Neuorganisation der Verwaltung der Staatsbahnen notwendig geworden. Als erster Schritt in dieser Richtung galt die Auflösung der linksufrigen Betriebsleitung, die im Jahre 1918 noch 682 Beamte, 6550 Hilfsbeamte und 7952 sonstige Angestellte zählte. Jetzt wird das Personal zum Teil zur Zentral-Betriebsleitung, zum Teil zur Direktion und zu den übrigen Betriebsleitungen versetzt. Das zusammengeschrumpfte Eisenbahnnetz erheischte ferner die Verschmelzung des Wirkungskreises mehrerer verwandter Abteilungen, die zum Teil bereits durchgeführt wurde.

— **Einführung der 24-Stunden-Zeitrechnung („Verkehrszeit").** Nach einer Verordnung des Handelsministers wird auf allen Haupt- und Lokalbahnen, bei der Post-, Telegraphen-, Fernsprechverwaltung, bei den Schiffahrtsunternehmungen und im Bereich des Luftfahrwesens um Mitternacht vom 31. Mai zum 1. Juni von der bisherigen Stundenzählung mit zweimal 12 Stunden auf die ununterbrochene Stundenzählung von 0 bis 24 übergegangen.

— **Konferenz zur Behebung der Wirtschaftskrise.** Unter dem Vorsitz des Handelsministers v. Hegyeshalmy fand unter Teilnahme der wirtschaftlichen Interessenten eine Konferenz statt, in der jene Regierungsvorlagen erörtert wurden, die zur Behebung der Wirtschaftskrise bestimmt waren. Die Interessenten gaben dem Wunsche Ausdruck, daß neuerdings die Gesichtspunkte des Gewerbeschutzes zur Geltung gelangen sollen, und zwar sowohl bei der Regelung der Zollfragen als auch auf dem Gebiete der öffentlichen Lieferungen. Hinsichtlich des Zollschutzes ist es ihr Wunsch, daß die Ausfuhrbeschränkungen nach Tunlichkeit fallengelassen und auch die Angelegenheit der Ausfuhrgebühren einer Überprüfung unterzogen werde. Einfuhrverbote werden im allgemeinen von den Interessenten nicht gewünscht, doch fordert man Gegenmaßregeln solchen Staaten gegenüber, die sich dem Verkehr Ungarns verschließen. Diesen Staaten gegenüber sollen von Fall zu Fall Ausfuhrverbote angewendet werden. — Der Handelsminister erteilte hinsichtlich der aufgeworfenen Fragen eingehende und beruhigende Aufklärungen und versprach, daß die derzeitige Regelung der Zollzuschläge aus den Gesichtspunkten des Gewerbeschutzes einer dringenden Nachprüfung unterzogen wird.

— **Haftung der Eisenbahn bei entstandenen Schäden.** Nach einer Regierungsverordnung ist in dem Falle, wo eine durch eine inländische Bahn beförderte oder eingelagerte Ware in Verlust geraten ist oder einen Gewichtsabgang erlitt und die Eisenbahnlinie, auf der die Beförderung stattfand, unter Besetzung stand, die Rechtslage die, daß der Schaden als durch Gewalt verursacht anzusehen ist. Ist die Aufgabestation der in Verlust geratenen oder mangelhaft angelangten Ware nicht unter Besetzung gewesen, so besteht die erwähnte Rechtslage nur dann, wenn eine Tatsache bewiesen werden kann, die es glaubwürdig erscheinen läßt, daß der Gewichtsabgang oder die Beschädigung der Ware auf der besetzten Linie oder Station erfolgt ist.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Im Sinne der in der Generalversammlung vom 4. März 1921 gefaßten Beschlüsse wurden sämtliche in den bisherigen Verlosungen noch nicht verlosten Obligationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit der Maßgabe verlost, daß sie vom 1. Juli bzw. 1. September 1921 an in ungarischen Kronen zu dem Umrechnungsschlüssel 1 Gulden ö. W. Silber = 2 ungarische Kronen, 1 Mark d. R. W. = 1,24 ungarische Kronen und 1 Krone = 1 ungarische Krone bei den Kuponeinlösungsstellen zurückgezahlt werden.

— **Ablauf des Kompensationsvertrages zwischen Ungarn und Österreich.** Der mit Ungarn am 15. Juni 1920 abgeschlossene Kompensationsvertrag, der am 18. Dezember um zwei Monate, d. i. bis zum 28. Februar 1921, sodann am 26. Februar 1921 durch Notenwechsel der beiderseitigen Regierungen bis zum 30. April d. J. verlängert wurde, ist hiermit außer Kraft getreten. Die Verhandlungen hinsichtlich dessen neuerlicher Verlängerung sind eingeleitet worden.

— **Regelung des Zolltarifs.** Die ungarische zollpolitische Zentrale befaßte sich kürzlich in ihrer unter dem Vorsitze des Magnatenhausmitgliedes Dr. Franz Chorin gehaltenen Sitzung mit dem Entwurf der ungarischen Regierung, einen selbständigen Zolltarif ausarbeiten zu lassen. Der Vorsitzende wies auf die dringende Notwendigkeit der Schaffung eines neuen Zolltarifs hin, weil die bisherigen Zollsätze zumeist aus einem Kompromiß, das zwischen den Interessen der österreichischen Industrie und der ungarischen Landwirtschaft zustande gekommen war, hervorgegangen sind. Derzeit muß hinsichtlich des Zolltarifs den berechtigten Ansprüchen der gewerblichen Erzeugung Ungarns Rechnung getragen werden. Da Ungarns Industrie Entwicklungsmöglichkeiten besitzt, sollen bei Schaffung des neuen Zolltarifs nicht nur die Interessen der Gegenwart, sondern auch die Möglichkeiten der Zukunft berücksichtigt werden. Nach Ansicht des Ministerialrates Dr. Adolf Dittrich soll zunächst ein Zolltarif ausgearbeitet werden, der wesentlich einfacher als der bisherige sein soll. Jeder Artikel soll unter der im Handelsverkehr üblichen Benennung behandelt werden. Die Verzollung dürfte auch fernerhin eine spezifische bleiben, und der Tarif selbst soll keiner weiteren Erläuterung, sondern bloß eines ausführlichen Warenregisters bedürfen.

Sektionsrat Dr. J. Ferenczi machte den Vorschlag, die Zolltarifklassen derart zu ordnen, daß sie, von dem heutigen System abweichend, sich eher an das international eingeführte System der Außenhandelsstatistik anschmiegen. Vorläufig solle das Tarifschema gefaßt und das Schutzzollausmaß festgestellt werden; die eigentlichen Zollsätze dürften erst später endgültig festgesetzt werden. „Die Wünsche sämtlicher Erzeugungsgruppen sollten vor Schaffung des Zolltarifs berücksichtigt werden, sowohl die des Handelswerkes wie auch jener Unternehmungen, die überhaupt nicht organisiert sind. Dr. Alexander v. Mathkovits lenkt die Interessenten auf den Umstand, daß wir eine vertragsmäßige Zollpolitik anstreben müßten und betonte die Wichtigkeit der Handelsfreiheit. Direktor Géza Lengyel führte aus, daß der Umfang des Zollschutzes, selbst nach der Goldparität berechnet, jenen der Friedenszeit nicht erreichen wird, da die Warenpreise sich durchschnittlich doppelt so stark verteuerten als der Goldpreis. Kammerpräsident Artur v. Belatiny wies darauf hin, daß die Erhöhung gewisser Zölle auf die Goldparität dem Zweck am besten entspreche. Ferner betonte er, daß die Ausfuhr von den jetzt bestehenden Fesseln befreit werden müßte. Nachdem noch mehrere zum Gegenstand gesprochen hatten, wurden die Vorschläge des Berichterstatters Lengyel angenommen.

— **Erdgas- und Petroleumbohrung im Tolnaer Komitate.** Die englische Gesellschaft, der die Ausnutzung des Erdgases und Petroleums in dem im Vertrage näher angegebenen Ausmaße übertragen wurde, wird die Bohrungen in der Gemeinde Kurd das Tolnaer Komitates in den nächsten Tagen in Angriff nehmen. Die Vorbereitungen sind bereits getroffen, und sobald ein zur Brunnenbohrung erforderliches Rohr aus Deutschland anlangt, wird mit den Arbeiten ohne Verzug begonnen werden.

— **Die Beförderung von Musterwaren nach Amerika.** Nach einem zwischen der ungarischen Regierung und der Cunard Steam Ship Company Ltd. geschlossenen Vertrag ist diese Gesellschaft verpflichtet, Musterwaren ungarischen Ursprungs, wie Getreidearten, Hülsenfrüchte, Industrieartikel, nach den Vereinigten Staaten und nach Kanada mit ihren Schiffen frachtfrei zu befördern. Die Sendungen dürfen jedoch das Gewicht von 10 t und den Umfang von 1 cbm nicht überschreiten.

— **Die Kohlenlage** ist im verkleinerten Ungarn verhältnismäßig dieselbe wie im alten Ungarn. Der Bedarf ist zu zwei Dritteilen auf die inländische Erzeugung, zu einem Dritteile auf die Einfuhr angewiesen. Die Tschechen haben für Ungarn, trotz der im Trianoner Frieden vorgeschriebenen Bedingungen, bisher gar keine Kohle geliefert, so daß die ungarischen Staatsbahnen, die in Friedenszeiten einen erheblichen Teil ihres Bedarfes im Auslande deckten, vollkommen auf die inländische Kohle angewiesen sind; weshalb die notwendige Kohle der industriellen Erzeugung entzogen werden mußte. Zwar verfügt Ungarn derzeit über eine geringe Menge ausländischer Kohle, jedoch ist die ungarische Industrie inmitten der jetzt herrschenden Wirtschaftskrise außerstande, diese teueren Kohlen in größerer Menge zu beschaffen. Da aber infolge Verbesserung der ungarischen Valuta eine größere Menge ausländischer Kohle eingeführt werden könnte, die dem Eisenbahnbetriebe zugeführt werden sollte, könnte die ungarische Kohle nunmehr für die industrielle Produktion freigegeben werden.

— **Förderung der deutsch-ungarischen Handelsbeziehungen.** Um eine Besserung der deutsch-ungarischen Handelsbeziehungen herbeizuführen, beschäftigt man sich in den ungarischen Wirtschaftskreisen mit dem Gedanken, leitende Fachmänner des deutschen Handels und der Industrie zu einem Besuche nach Ungarn einzuladen, um mit dessen Wirtschaftsinteressenten näher in Verbindung zu treten. Die deutsch-ungarische Handelskammer ist geneigt, eine solche Studienreise durchzuführen. In Aussicht genommen sind dafür die Monate Mai, Juni und Juli.

Niederlande.

— **Das neue Verwaltungsgebäude der Niederländischen Eisenbahnen in Utrecht** ist am 2. d. M. amtlich in Gebrauch genommen worden. Am 2. Mai 1918 wurde der Bauplatz umzäunt, so daß der Bauplan in 3 Jahren ausgeführt worden ist. Bei dem Bau wurden 20 Millionen Backsteine und 4000 qm Eichenholz verwendet. Der schnelle Bau war in diesen schwierigen Zeiten nur durch Ausführung in eigener Verwaltung unter fortwährender persönlicher Leitung des Baumeisters Dr. van Heukelom, Bahndirektor der Niederländischen Eisenbahnen, möglich. Bei der Eröffnung wurde dem Baumeister sowohl von der Generaldirektion wie von dem Minister van Waterstaat Anerkennung gezollt.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** betrugen im Jahre 1920: 204 339 427 Fl. (152,35 Fl. für den Tag und das Kilometer) gegen 156 425 080 Fl. (116,61 Fl.) für den Tag und das Kilometer) in 1919.

— **Beförderung von Fahrrädern.** Während der Sommermonate macht sich die Beförderung der großen Menge Fahrräder auf den niederländischen Bahnen unangenehm bemerkbar. Die Ver- und Entladung geben vielfach Anlaß zu Zugverspätungen. In diesem Sommer werden deshalb in bestimmten Zügen nötigenfalls Sonderwagen für Fahrräder gestellt werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Schwedens Auslandsverkehr.** Mit Ausbruch des Weltkrieges und mit dem Abschluse der Grenzen zwischen den kriegführenden Mächten brach der Verkehr Schwedens mit gewissen entlegeneren Ländern ab, und infolgedessen wurden bestehende Verkehrstarife aufgehoben. Aber auch mit den Ländern, die Schweden benachbart liegen, erfolgte der Verkehr seit den Kriegsjahren nach Tarifen, die mehr vorläufiger Natur waren und nach Bedarf und Gelegenheit ergänzt und geflickt wurden. Erst jetzt, drei Jahre nach Kriegsschluß, scheint man zu festen Regeln in dieser Hinsicht zu kommen und in die tarifarischen Beziehungen zum Auslande Ordnung zu bringen. Eines der vielen Hindernisse der Rückkehr zu Vorkriegsverhältnissen war der starke Rückgang der ausländischen Valuta seit den Kriegsjahren. Erst jetzt, wo die Kursverhältnisse nicht mehr die gewaltigen und schnellen Veränderungen nach unten aufweisen und bei einem mehr oder weniger labilen Gleichgewicht angelangt zu sein scheinen, wo man anderseits aber den anfänglichen Glauben an eine baldige Rückkehr der Kursverhältnisse vor dem Kriege hat aufgeben müssen, hat man den Versuch unternommen, die Verkehrsfrage nach neuen Gesichtspunkten zu lösen. Vor dem Kriege wurden in Schweden Personen- und Gepäckscheine außer nach den übrigen skandinavischen Ländern und Finnland auch ausgegeben nach Deutschland, Österreich, der Schweiz, Belgien, den Niederlanden, Paris und London über das Festland, zu letzterer Stadt auch für Dampfboote über die Nordsee. Durch zusammenstellbare Fahrscheine konnte man außerdem Fahrscheine nach allen europäischen Ländern mit Ausnahme weniger (Spanien, Türkei, Bulgarien) erhalten. Diese Tarifbeziehungen wurden im Laufe des Krieges nacheinander abgebrochen, 1917 begann auch der Fall der deutschen Valuta, Schwierigkeiten in der deutsch-schwedischen Abrechnung zu

verursachen, da die Abrechnung immer noch auf Grundlage des Friedenskurses erfolgte. Am 1. Dezember 1917 wurden daher, teilweise infolge der vielen Tariferhöhungen, alle unmittelbaren Fahrscheine nach Deutschland aufgehoben. Zum Ersatz erhielt eine Anzahl größerer schwedischer Stationen die Verkaufsbefugnis für Fahrscheine nach den Grenzstationen Saßnitz und Warnemünde und für Anschlußfahrscheine von da nach Hamburg und Berlin, letztere zum Tageskurs; 1918 wurden aber alle zusammengestellten Reisescheine eingezogen. Im Jahre 1919 begann das Staatsbahnreisebureau in Stockholm deutsche Koupons zum Tageskurse zu verkaufen.

Im Jahre 1920 fand man indes, daß von Seite der Bahnverwaltungen etwas geschehen müsse, um den gegenseitigen Personenverkehr zwischen den verschiedenen Ländern zu erleichtern, und im gleichen Jahre kam zum ersten Male nach dem Kriege wieder ein unmittelbarer Personenverkehr zwischen Deutschland einerseits, den Niederlanden, Belgien, England, Italien und Österreich anderseits zu stande. Dabei mußte man bei der Aufstellung der neuen Tarife nach ganz anderen als den vor dem Kriege üblichen Richtlinien vorgehen. Anstatt wie vorher die fremden Anteile nach einem festen Kurse umzurechnen und so einen festen Preis zu erhalten, der in der Münze des eigenen Landes in die Tarife eingesetzt werden kann, mußte man jetzt auf die Kursveränderungen Rücksicht nehmen und daher die neuen Tarife „beweglich“ machen, d. h. die Möglichkeit offen lassen, die Fahrscheinpreise auf den Strecken der fremden Verwaltungen nach dem Tageskurse zu bestimmen. Es kann dies auf zweierlei Art geschehen. Im neuen deutsch-englisch-belgisch-niederländischen Verkehre sind die Fahrscheinsätze für die fremden Linien in Landesmünze umgerechnet worden nach einer Anzahl verschiedener Kurse, die nach Bedarf je nach Tageskurs verändert angewendet werden können, d. h. je nachdem die Valuta des fremden Landes steigt oder fällt. Im Verkehre zwischen Deutschland einerseits und Italien und Österreich anderseits sind die Anteile wiederum in die Tarife in der Währung der verschiedenen Länder eingesetzt worden, weshalb also die Umrechnung der Anteile im Verkaufsfalle nach dem geltenden Tageskurs erfolgen muß. Der Tarif ist immer Schnittarif.

Ende Oktober 1920 kamen die Vertreter der deutschen Bahnen einerseits und der schwedischen, dänischen und norwegischen anderseits zusammen, um Richtlinien für die Ordnung der Personenverkehrsfrage aufzustellen. Man kam dabei überein, den bei Kriegsausbruch gültigen Stationstarif durch einen Schnittarif zu ersetzen, bei dem die Fahrscheinsätze für die deutschen Strecken in Mark und für die nordischen Strecken in Kronen angegeben werden sollten. Bezüglich der Abrechnung wurde nicht ohne einen gewissen Widerstand von deutscher Seite festgesetzt, daß am Schlusse der Abrechnungsperiode keine Saldierung in Frage kommen solle. Dafür sollte jedes Land sein Guthaben in eigener Währung zugewiesen erhalten, ohne irgendwelchen Ausgleich von Schuld und Forderung am Schlusse der Abrechnungsperiode. Der Tarif, der auf Grund dieser bisherigen Verhandlungen am 1. April in Kraft trat, beruht also auf diesen Grundlagen. Um die Umrechnung der Teilsätze der fremden Strecken zu erleichtern, ist eine Umrechnungszusammenstellung ausgearbeitet und dem Tarif beigegeben worden. In den Tarif sind etwa 25 schwedische und 70 deutsche Stationen einbezogen.

Um den Personenverkehr unter den nordischen Staaten unter sich auf ganz einheitlichen Grundlagen zu ordnen, trat Mitte Februar 1921 ein Ausschuß in Stockholm zusammen. Hierbei wurden Richtlinien für den neuen Verkehrstarif aufgestellt, der jetzt in Vorbereitung ist und am 1. Juni in Kraft treten soll. Der neue Tarif soll ganz und gar auf der Grundlage eines Schnittarifs aufgestellt werden, wie es schon betreffend Schweden-Norwegen und Schweden-Finnland der Fall ist, wobei die Anteile der fremden Länder in deren Währung angegeben werden. Eine Kursberechnung wird also künftig bei der Ausstellung sämtlicher nordischer Verkehrsfahrscheine nötig. In den Verkehrstarif sind schwedische, norwegische, dänische und finnische Eisenbahnen und eine Anzahl Dampferlinien einbezogen. Zu den letzteren haben sich die finnischen Dampfergesellschaften, die den Verkehr Stockholm-Abo und Stockholm-Helsingfors besorgen, abweichend von der Vorkriegszeit nicht angeschlossen. Der Hauptvorteil der neuen Tarife ist, daß jedes Land bei dem Abschlusse der Abrechnung in eigener Währung den Betrag für verkaufte Fahrscheine ausbezahlt bekommt, der ihm auf der Grundlage der im Tarif festgesetzten Fahrscheinanteile zukommt.

Was den schwedischen Güterverkehr mit dem Auslande betrifft, so treten auch hier mit dem Kriege nacheinander die verschiedenen Gütertarifbeziehungen außer Kraft. Übrig geblieben ist nur noch die unmittelbare Güterbeförderung nach Deutschland und den übrigen nordischen Ländern, zu denen in dieser Hinsicht inzwischen auch Finnland gerechnet werden kann. Der jetzige Verkehrstarif zwischen Schweden, Norwegen und Dänemark einerseits und Deutschland anderseits beruht auf Grundlagen, die sowohl bezüglich der Anordnung und Aufstellung der Frachtsätze wie auch der Festsetzung der Tarifierungsvorschriften und der Gütereinteilung um 190[illegible] bestimmt wurden. Der Tarif in seiner Gesamtheit war ein Schnittarif, und die Frachtsätze waren beiderseits des Schnittpunktes in Pfennigen aufgestellt, so daß bei unmittelbarer Beförderung immer eine Kursberechnung (8 : 9) stattfinden mußte. Bei der Aufstellung des Tarifs war man genau dem einheimischen deutschen Tarifmuster gefolgt, und es war in jeder Tarifklasse desselben auf schwedischer Seite eine möglichst nahestehende schwedische Tarifklasse eingesetzt. Während der vergangenen Krisenjahre ist hierin bisher eine grundsätzliche Änderung nicht vorgenommen worden. 191[illegible] wurde auf Vorstellung von deutscher Seite nach starken Widerstande von seiten Schwedens der Frankaturzwang für Sendungen von und nach Deutschland durchgeführt, wobei Umrechnung nach dem Friedenskurs erfolgte. Zugleich wurde die Umexpedition auf den Grenzstationen durch eine prozentuelle Erhöhung der deutschen Sätze für Auslandsendungen verhindert. Diese Maßnahme verschaffte den deutschen Bahnen große Vorteile, indem sie in Frachthinsicht den Niedergang der deutschen Valuta ausglich. Seitdem wurde der Frankaturzwang insofern eingeschränkt, als die Fracht für fremde Strecken im fremden Lande selbst in dessen eigener Währung zu erlegen ist. Es hatte dies die Wirkung, daß der Abrechnungsbetrag zwischen den Ländern bedeutend zusammenschmolz, da die Versender es vorzogen, in Schweden für die schwedischen Strecken und in Deutschland für die deutschen zu bezahlen. Zunächst auf Grund der Kursverhältnisse zwischen schwedischer und deutscher Währung fand man es 1920 angezeigt, die Frachtsätze zwischen schwedischen und deutschen Stationen zusammenzusetzen nach deutscher Währung für die deutschen Strecken und nach schwedischer Währung für die schwedischen Strecken, ohne daß dabei die Klasseneinteilung oder die Tarifbestimmungen berührt wurden.

Am 1. Dezember 1920 kam ein neuer deutscher Gütertarif heraus, der grundsätzlich in hohem Grade von dem bisher üblichen und dem deutsch-nordischen Gütertarif zu Grunde liegenden Gütertarif abwich. Diesen neuen deutschen Gütertarif auch für den nordisch-deutschen Verkehr anzunehmen, hätte für viele schwedische Ausfuhrwaren eine bedeutende Frachterhöhung bei unmittelbarer Beförderung im schwedisch-deutschen Verkehre bedeutet. Im November 1920 schlug daher die schwedische Eisenbahndirektion den deutschen Behörden die Ausarbeitung eines neuen Tarifs zwischen Deutschland und Schweden vor. Ende Januar d. J. trat in Berlin ein Verbandsausschuß zusammen, und hier wurden die Richtlinien für den Tarif aufgestellt, dessen Ausarbeitung nunmehr in vollem Gange ist, und dessen Einführung für den 1. Juli oder 1. August d. J. zu erwarten ist. Bei der Aufstellung der Tarifierungsvorschriften und der Gütereinteilung wird tunlichst dem deutschen Gütertarif gefolgt, wobei jedoch in allen wichtigeren Fällen auf den schwedischen Gütertarif Rücksicht genommen wird. Der neue Tarif wird also in gewissen Fällen besondere Vorschriften für Tarifierung auf deutscher und solche auf schwedischer Strecke enthalten, mit Angabe der Frachtanteile in der eigenen Landeswährung. Die Gütereinteilung gibt die Tarifierung teils auf deutscher und teils auf schwedischer Strecke an. Für die schwedischen Strecken werden die Gewichtssätze von 5 und 10 Tonnen beibehalten, und die Abrundung des Frachtbetrages ist für jedes Land für sich vorgesehen. Die Kursberechnung nach dem Tageskurs erfolgt wie bisher. Um die Einführung der deutschen Erhöhungen früher als mit der Ausgabe des neuen Tarifes zu ermöglichen, wurde am 15. März ein „Änderungs- und Zusatzheft“ herausgegeben, das die neue Gütereinteilung für eine große Anzahl von Warenarten enthält und mit dem genannten Tage in Kraft trat.

Auch im rein nordischen Güterverkehre erwies sich die Durchführung des Frankaturzwanges als nötig, um allzu große Verluste auf Grund der Frankaturschwankungen zu vermeiden. 1919 wurde Finnland in einen schwedisch-norwegischen Gütertarif einbezogen. Dr. S.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahndepartements, Bundesrat Haab, hat den Entwurf des neuen Eisenbahngesetzes fertiggestellt. Außer Bestimmungen über eine Abänderung des Rückkaufgesetzes betrifft das Gesetz im wesentlichen die Organisation und Verwaltung der S. B. B.; es umgrenzt also die Befugnisse der Bundesversammlung, des Bundesrats und der verschiedenen Organe der Bundesbahnverwaltung. Soweit es sich aus den Mitteilungen der Presse

erkennen läßt, hat sich das Eisenbahndepartement die Vorschläge der Expertenkommission, die wir in Nr. 19, S. 374 dieser Zeitung im einzelnen dargestellt haben, im wesentlichen zu eigen gemacht. Insbesondere ist die Verminderung der Zahl der Generaldirektoren auf 3, der Kreise auf 3 und der Kreisdirektoren auf je einen für jeden Kreis beibehalten worden. Die Eisenbahnräte bleiben für jeden Kreis bestehen. Die Zahl der Verwaltungsratsmitglieder wird auf 11 festgesetzt, von denen je einer von den drei Eisenbahnräten, die übrigen von dem Bundesrat gewählt werden. Der Gesetzentwurf soll anfang Juni der Expertenkommission des Bundesrats vorgelegt werden; die Vollziehungsverordnung ist gleichfalls fertiggestellt. In der Junitagung werden die eidgenössischen Räte über die Vorlage entscheiden. Wir werden alsdann auf sie zurückkommen. — Der Verwaltungsrat hat die Abschlußrechnung der S.B.B. für das Jahr 1920 genehmigt. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Passivsaldo von 31,7 Millionen Franken ab. Am Ende des Geschäftsjahres belief sich demnach das Gesamtpassivsaldo, einschließlich der Verluste aus früheren Rechnungsjahren auf 92,738 Mill. Franken. — Angesichts dieser schlechten Geschäftslage hat die Generaldirektion neuerdings wieder gestellte Gesuche auf Einführung ermäßigter Sonntags-Rückfahrkarten ablehnen müssen. Diese Fahrkartensorte, die bei den ehemaligen Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn bestand, ist übrigens bei den S.B.B. niemals vorhanden gewesen. Auch der Antrag auf Wiedereinführung kurzfristiger Generalabonnements ist aus finanziellen Gründen abgelehnt worden. — Ein Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Ostalpenbahn von Misox nach Thusis über den Bernhardin hat die Generaldirektion wegen ungenügender Bauvoranschlags- und Rentabilitätsberechnungen abzulehnen beantragt. — Die Elektrisierungsarbeiten auf der Gotthardbahn haben, durch den milden Winter begünstigt, rascher, als ursprünglich erwartet wurde, gefördert werden können. Der Rückgang der Materialpreise und teilweise auch der Löhne läßt einen weiteren günstigen Fortgang gesichert erscheinen. Man hofft, die südliche Strecke Bellinzona-Lugano-Chiasso schon Ende Oktober dem elektrischen Betrieb übergeben zu können. Der neue Rangierbahnhof Bellinzona soll schon Ende Mai vollendet sein, zugleich auch der doppelspurige Ausbau der Strecke Gubiasco-al Sasso. Die nördliche Strecke Erstfeld-Goldau wird, wenn keine Zwischenfälle eintreten, am Ende dieses Jahres elektrisch befahren werden können, so daß am 1. Januar 1922 die 200 km lange Gotthardstrecke vollendet ist und die für den Jahresfahrplan 1921/22 vorgesehene aufenthaltslose Durchführung von Nachtschnellzügen zwischen Arth-Goldau und Bellinzona in Wirksamkeit treten kann. Der Verkehr auf der Gotthardbahn läßt angesichts der wirtschaftlichen Krise noch sehr zu wünschen übrig. In letzter Zeit nehmen aber die Kohlentransporte nach Italien zu. Infolge vermehrter Lieferung von Saarkohlen nach Italien wird eine weitere Verkehrssteigerung erwartet. Der nicht vollendete Teil des zweiten Simplontunnels betrug Ende März nur noch 700 Meter. Es sind noch etwa 2 km Schienen zu legen. Die elektrische Fahrdrahtleitung ist auf der Nordseite vollendet, auf der Südseite in Arbeit. Es wird beabsichtigt, den zweiten Tunnel am 1. Dezember in Betrieb zu nehmen; die italienische Strecke soll bis dahin gleichfalls fertiggestellt sein. Die Rhätische Bahn konnte anfangs Februar auf der Strecke Landquart-Thusis den Betrieb aufnehmen. Vorläufig werden täglich 8 elektrische Züge auf der Teilstrecke Landquart-Chur und 6 von Chur nach Thusis geführt. — Über die elektrischen Lokomotiven der S.B.B. hat jüngst der Obermaschineningenieur Weiß in einem Vortrage Mitteilungen gemacht. Im Jahre 1917 wurden die ersten 4 Probelokomotiven von den Maschinenfabriken Oerlikon und Brown-Boveri & Cie. bestellt; sie wurden erst 1919 geliefert. Schon im Frühjahr 1918 wurden 20 Lokomotiven nachbestellt; 1920 wurden 60 weitere Maschinen vergeben, so daß heute 84 elektrische Lokomotiven teils abgeliefert, teils in Arbeit sind. Vier Stück wurden außerdem durch Gelegenheitskäufe beschafft. Von diesen 88 Maschinen entfallen 15 auf den Schnellzugsdienst, 36 sind Personenzugs- und 37 Güterzugsmaschinen. Diese Lokomotiven haben heute einen Wert von rund 74 Mill. Fr.; während z. B. der Inventarwert der Ende 1920 vorhandenen 1082 vollspurigen Dampflokomotiven nur 88 Millionen beträgt. Im allgemeinen kann man sagen, daß sich die Lokomotiven, von Kinderkrankheiten abgesehen, gut bewährt haben, und daß sich auch das Führerpersonal in die neue Betriebsart gut und eifrig eingearbeitet hat. Über die wirtschaftlichen Erfolge, die sich heute noch nicht endgültig übersehen lassen, ist zu erwähnen, daß auf der Strecke Bern-Thun im Jahre 1920 rund 6200 t Kohlen erspart worden sind. Das bedeutet bei dem Preise von 170 Fr./t eine Kohlenersparnis von über 1 Mill. Fr. — Auf der Strecke Bern-Thun verkehren seit einiger Zeit elektrische Heizwagen, in die elektrisch geheizte Dampfkessel eingebaut sind, die die zur Heizung der Züge nötige Dampfmenge liefern. In einem der Heizwagen kommt zum erstenmal ein Kessel zur Verwendung, der ohne Transformierung den Strom direkt aus der Fahrleitung bekommt und in Wärme umsetzt. Diese Anlage arbeitet mit 15 000 Volt. Die Höchstleistung des Kessels beträgt 1200 Kilowatt, sie kann aber durch Leistungsregulierung bis auf 300 Kilowatt heruntergebracht werden. Die beiden anderen Heizwagen sind für Speisung mit transformiertem Strom (etwa 1000 Volt) eingerichtet, der von den Lokomotiv-Transformatoren entnommen wird. Einer dieser Heizwagen soll für die elektrischen Züge der Gotthardstrecke Erstfeld-Bellinzona verwendet und dort weiter beobachtet werden.

Fremde Erdteile.

— **Löhne, Frachtsätze und Preise in Amerika.** Bei einer Besprechung mit Vertretern der Presse hat Präsident Harding sich über die Lage der Eisenbahnen im Verhältnis zur allgemeinen Wirtschaftslage ausgesprochen. Die Lage sei sehr ernst, führt der Präsident aus. Die Frachtsätze seien so hoch, daß es teurer sei, Erzeugnisse der Landwirtschaft aus manchen Teilen des Landes nach Neuyork zu bringen, als sie von Übersee zu Schiff nach dem Hafen von Neuyork anzufördern. Statistische Angaben, die vom Verein der Eisenbahn-Betriebsbeamten veröffentlicht worden sind, bringen den Nachweis, daß trotz der Preissenkungen der letzten Zeit die Preise für Waren aller Art immer noch erheblich höher stehen als die Frachtsätze. Während die Preise des Jahres 1920 196 % derjenigen von 1916 ausmachen, sind die Frachtsätze nur 49 % höher als damals. Bis Ende 1920 blieben die Tariferhöhungen weit hinter den Preissteigerungen zurück, und erst die Preissenkungen, die in letzter Zeit eingetreten sind, haben den Abstand zwischen beiden verringert. Die Preissteigerungen waren im Jahre 1920 fast doppelt so groß wie die Tariferhöhungen, und auch im Januar 1921 bestand noch ein Unterschied von 11 %. In den letzten vier Monaten des Jahres 1920 war der Verkehr auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten stärker als in dem entsprechenden Zeitraum der letzten drei vorhergegangenen Jahre. Die erhöhten Frachtsätze, die im Herbst 1920 eingeführt worden sind, haben also nicht den Erfolg gehabt, den Verkehr abzudrosseln. Wenn seitdem ein Verkehrsrückgang eingetreten ist, so hat er andere Gründe, die mit dem Darniederliegen des Geschäftslebens in der ganzen Welt zusammenhängen.

— **Der elektrische Betrieb der brasilianischen Zentralbahn** ist in Aussicht genommen. Wie die Schweiz. Bauztg. mitteilt, hat der Landeskongreß für diesen Zweck 60 000 Contos (32,8 Mill. Dollar) bewilligt. Über die zu verwendende Stromart ist noch kein Beschluß gefaßt worden; es ist jedoch anzunehmen, daß auf Grund nordamerikanischer und englischer Einflüsse der Gleichstrombetrieb bevorzugt werden wird.

— **Arbeitergesetzgebung in Australien.** Obgleich — oder vielleicht weil? — in Australien die Arbeiterpartei herrscht, geht es auch dort nicht ohne Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern ab, und auch die Eisenbahnen haben darunter ihr Teil zu leiden, wie z. B. aus dem Bericht über den Ausstand bei den Staatsbahnen von Westaustralien in Nr. 8, S. 156 d. Ztg. hervorgeht. Die Arbeitergesetzgebung hat die Parlamente der australischen Bundesstaaten wiederholt mit wechselndem Ergebnis beschäftigt. Infolge des Umstandes, daß dieser Zweig der Gesetzgebung den Bundesstaaten überlassen ist, fehlt es an Einheitlichkeit, und dieser Mangel, der besonders bei den Eisenbahnen besteht, führt manchmal zu besonderen Schwierigkeiten. In Queensland, Neusüdwales und Westaustralien legen die Eisenbahnarbeiter ihre Lohnforderungen dem Schiedsgericht des betreffenden Staates vor, und ein rechtskundiger, vom Gesetz dazu berufener Richter entscheidet über diese Forderungen sowie über sonstige, das Arbeitsverhältnis betreffende Fragen in einem für beide Teile bindenden Urteil. In Victoria, Südaustralien, Tasmanien und Neuseeland wird dagegen von Zeit zu Zeit nach Bedarf ein Sondergericht zusammengerufen, um die Forderungen der Arbeiter anzuhören und zu beraten. Diese Sondergerichte bestehen aus einer gleichen Anzahl Vertreter der Arbeiter und der Verwaltung; den Vorsitz führt ein rechtskundiger Schiedsrichter. Die Entscheidungen dieser Gerichte werden durch die Eisenbahnkommissare der Regierung vorgelegt und erlangen erst durch deren Genehmigung Rechtskraft. Die Sondergerichte sind also bloße beratende Körperschaften. Die Arbeiter sind, so wird berichtet, weder mit dem einen noch mit dem anderen Verfahren zufrieden. Bei zwei Eisenbahnen, die in den Geltungsbereich der ent-

scheidenden Gerichte fallen, haben diese Entscheidungen Anlaß zu Arbeitseinstellungen und zu Drohungen mit Ausständen gegeben. Neuerdings ist dadurch eine veränderte Rechtslage geschaffen worden, daß das oberste Bundesgericht eine Entscheidung gefällt hat, wonach derartige Angelegenheiten, wenn die Bundesstaaten an ihnen beteiligt sind, der Rechtsprechung der Bundesgerichte unterliegen. Infolgedessen können die Arbeiter ihre Forderungen einem Bundesschiedsgericht vorlegen, in dem ein Richter des obersten Bundesgerichts vorsitzt. Um ihre Ansprüche auf diesem Wege besser verfolgen zu können, haben sich die Gewerkschaften der Eisenbahnarbeiter der Bundesstaaten zu einem Verband zusammengeschlossen, der alle Eisenbahnarbeiter von ganz Australien umfaßt.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahntechnik der Gegenwart.** Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben von Dr.-Ing. Barkhausen, Dr.-Ing. Blum, Courtin, von Weiß. Erster Band: Das Eisenbahn-Maschinenwesen. Erster Abschnitt: Die Eisenbahnfahrzeuge. Erster Teil: Die Lokomotiven. Zweite Hälfte, erste Lieferung: Heißdampflokomotiven mit einfacher Dehnung des Dampfes. Dritte, umgearbeitete Auflage. Bearbeitet von Dipl.-Ing. Brückmann, Berlin. Mit 696 Abbildungen im Texte und 11 lithographischen Tafeln. Berlin und Wiesbaden. C. W. Kreidels Verlag. 1920. Preis geheftet 120 *M*, gebunden 140 *M*.

Die Herausgeber weisen darauf hin, daß ihre Absicht, die noch fehlenden Abschnitte der dritten Bearbeitung der Lokomotiven vereinigt herauszugeben, nicht hat durchgeführt werden können, einerseits wegen des Umfanges, der dem Heißdampf bei Verwertung der neuesten Forschungen zugestanden werden müßte, anderseits, um die Herausgabe des vorliegenden Bandes nicht ungebührlich hinausschieben zu müssen. Sie machen ferner darauf aufmerksam, daß die Arbeit einem neuen Gebiete zugewendet sei, auf dem umfassend planmäßige wissenschaftliche und im Betriebe ausgeführte Versuche noch wenig vorliegen. Die vorhandenen Beobachtungen, die bei dem heutigen Zwangszustande der Wärmewirtschaft erhöhte Bedeutung beanspruchen, sind vom Verfasser sorgsam zusammengetragen und ausgewertet; dabei ist, wie den Herausgebern beizupflichten ist, eine Sammlung der Heißdampflokomotiven der Welt entstanden, wie sie in gleicher Vollständigkeit noch nicht vorliegt. Der dem Gesamtwerke sonst gesetzte Rahmen ist dabei, der Bedeutung des Gegenstandes entsprechend, freilich überschritten. Die tiefgründige Arbeit umfaßt 600 Seiten Text, der noch erweitert ist durch eine 30 Seiten starke Zahlenzusammenstellung der bisherigen Bauarten und Ausführungen von Kesseln und Lokomotiven aller Länder, sowie durch 11 Tafeldarstellungen, die das überaus reiche zeichnerische Veranschaulichungsmaterial, das zur Erläuterung des Textes dient, noch weiter ergänzen.

Der einleitende geschichtliche Abschnitt zeigt, wie weit die Anregungen über die Anwendung überhitzten Dampfes bei Lokomotiven zurückreichen. Wie der Gedanke der Lokomotive überhaupt, wurzelt auch der des Überhitzers in England (1839). Es verblieb indessen in der Folgezeit im wesentlichen bei Patentanmeldungen; einzelne Versuchsausführungen ergaben keine wesentlichen Erfolge, bis in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts Wilhelm Schmidt auf Grund eingehender Versuche weitgehendes Entgegenkommen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen fand, dem der bahnbrechende Erfolg der Heißdampf-Lokomotiven in der Welt zu danken ist. Von den beiden vorgeschlagenen Formen, dem Rauchkammerüberhitzer und dem Rauchröhrenüberhitzer, hat sich endgültig der letztere allgemein eingebürgert. Alle einschlägigen Erfindungen rühren aus dem laufenden Jahrhundert.

Das Werk zerfällt in seinem Hauptteil in einen allgemeinen Abschnitt, in dem die theoretischen und die Versuchsgrundlagen behandelt sind (Teile 1 bis 12), einen Abschnitt, der sich mit den Baustoffen für die Überhitzer und ihren Bauarten und Ausführungen beschäftigt (Teile 13 und 14), einen Abschnitt über die Berechnung der Heißdampfmaschine (15), schließlich einen Abschnitt, in dem die Ausführung der Heißdampflokomotiven, ihre Behandlung und ihre Ausführungsformen besprochen sind (Teile 16 bis 19).

Die Darlegungen im allgemeinen Abschnitt erstrecken sich zunächst auf die Eigenschaften des Heißdampfes, die zu erzielenden Ersparnisse an Wasser und Heizstoff, Erhöhung der Zugkraft und die Grenzwerte für Dampfdruck und Überhitzung. Der Verfasser folgert in einer Schlußbetrachtung, daß bei einfacher Dampfdehnung ein Kesselüberdruck von 12 oder 13 at. eine volle Ausnutzung der Überhitzung nur noch geringe Ersparnisse gewährt. Die folgenden Teile des ersten Abschnitts befassen sich mit der Erzeugung des Heißdampfes, dem Verbrennungsvorgange bei Kohlen- und Ölfeuerung und der Theorie der Lokomotivkessel und der Überhitzer, in der der Wärmedurchgang durch Heizflächen der verschiedensten Art sehr eingehend behandelt ist; die Ergebnisse der Untersuchungen sind in Gleichungen zusammengefaßt, die den Berechnungen zugrunde zu legen sind. Die entwickelte Theorie ist weiterhin an Versuchsergebnissen nachgeprüft, die auf der französischen Nordbahn, sodann von Goss, Lomonossow und Busse angestellt worden sind. Zum Schluß erfolgt die genaue Durchrechnung eines bewährten Heißdampfkessels nach den bisher aufgestellten Gleichungen im Vergleich mit einem gleichartigen Naßdampfkessel. Die Überlegenheit des Heißdampfkessels liegt in dem größeren Arbeitsvermögen des von der Gewichtseinheit Kohle erzeugten Dampfes, während die Wärmewirkungsgrade der beiden Kessel nur unbedeutend voneinander abweichen.

Der zweite Abschnitt gibt Anweisungen über die für die Überhitzer zu verwendenden Baustoffe, insbesondere aber eine umfangreiche beschreibende Übersicht über die verschiedenen Arten der zur Verwendung gekommenen Überhitzer; bei allen Bauarten, mit Ausnahme der von Schmidt, sind die heute noch in Kraft stehenden Patente angegeben.

In sehr ausführlicher Weise ist im dritten Abschnitt die Berechnung einer Heißdampfmaschine durchgeführt. Sie fußt im wesentlichen auf Versuchsergebnissen, die für die Anwendung der grundlegenden Formeln aus der Mechanik des trockenen, gesättigten und überhitzten Dampfes die Festwerte liefern. Insbesondere sind die Ergebnisse von Dauerversuchen mit Lokomotiven benutzt worden, die die Amerikaner auf Versuchsständen ausgeführt haben; Beharrungszustände auf der Strecke sind in der Regel nicht zu erreichen. Bei den deutschen Eisenbahnen sind leider Versuchsstände, auf denen Versuche hätten angestellt werden können, nicht vorhanden. Aus den Ergebnissen sind Schaulinien und Zahlentafeln entwickelt, aus denen dann die Hauptabmessungen der Dampfmaschine abgeleitet sind. Die Kesselabmessungen sind nach früheren Darlegungen zu ermitteln.

Der vierte Abschnitt verbreitet sich über die Ausführung der Heißdampflokomotiven, beginnend mit den Einzelteilen — Einströmrohre, Dampfzylinder, Kolben, Stopfbüchsen, Dichtungen, Sicherheitsventile, Luftsaugeventile und Druckausgleichvorrichtungen, Dampfschieber, Steuerungen, Schmierung —, fortfahrend mit den Vorschriften über die Behandlung der Lokomotiven vor, während und nach der Fahrt, und anschließend mit der Beschreibung einer großen Anzahl neuester Heißdampflokomotiven, die auf deutschen, belgischen, dänischen, englischen, französischen, holländischen, italienischen, norwegischen, österreichischen, portugiesischen, rumänischen, russischen, schwedischen, schweizerischen, serbischen, spanischen, türkischen, ungarischen, asiatischen, afrikanischen und amerikanischen Bahnen Verwendung finden. Eine ergänzende Beschreibung neuester Bauarten bildet den Schluß des Hauptteils, dem dann die als Anhang beigegebene Zusammenstellung von Kesseln und Lokomotiven und die Tafeln folgen.

Alles in allem eine glänzende Arbeit, die wieder von deutschem Können und deutscher Gründlichkeit volles Zeugnis ablegt. Das Äußere des Buches und die Bildbeigaben bekunden den ganzen Erfolg des Bestrebens, wieder die Güte der Buchausstattung der Vorkriegszeit zu erreichen.

Dr. Kemmann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- bzw. Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die Strecke Emmerich-Elten-Reichsgrenze (11,77 km) ist vom 1. Mai 1920 den Vereinsbahnstrecken der Niederländischen Staatseisenbahnen ab- und denjenigen der Eisenbahndirektion Essen zugerechnet worden.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Ab 1. Juni 1921 kann die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expreßgut, Milch, Hunden und Arzneimitteln zwischen der an der Strecke Freiburg-Basel gelegenen Haltestelle Norsingen und allen Stationen der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe stattfinden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 51 vom 7. Mai 1921 an die deutschen Generaldirektionen und Direktionen sowie an die Reichseisenbahnzweigstelle Karlsruhe und an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, betreffend die Restabrechnung des Vereinsreiseverkehrs aus der Vorkriegszeit (abgesandt am 11. Mai d. J.);

Nr. IV 78 vom 7. Mai 1921 an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten oder beteiligt gewesenen außerdeutschen Verwaltungen, betreffend die Restabrechnung aus dem Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 11. Mai d. J.);

Nr. II 42 vom 10. Mai 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen und an die Herren Mitglieder des Preisausschusses (abgesandt am 16. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 9. Mai d. J. verschied nach kurzer Krankheit in Schwedt a/Oder im Alter von 73 Jahren der

Geheime Oberbaurat a. D.

Friedrich Wilhelm Piernay.

Der Verstorbene hat der mecklenburgischen Staatseisenbahnverwaltung seit dem 1. April 1891 angehört und sein verantwortungsvolles Amt als Dirigent der technischen Abteilung der Generaldirektion 23 Jahre hindurch in vorbildlicher Pflichttreue verwaltet. Dank seines reichen technischen Wissens und einer seltenen Tatkraft und Schaffensfreudigkeit hat er sich hervorragende Verdienste um das Verkehrs- und Wirtschaftsleben des Landes erworben.

Seine erfolgreiche Tätigkeit und die volle Achtung seiner früheren Mitarbeiter und Untergebenen sichern dem Entschlafenen ein ehrenvolles Andenken.

Schwerin, den 11. Mai 1921. (544)

Der Präsident der Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1921 werden Tarifentfernungen für Bremen Inlandshafen und Laarwald Grenze eingeführt. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. (528)

Dresden, am 10. Mai 1921.
Eisenb.-Gen.-Direktion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1921 werden im Nachtrag II auf S. 17 die Überfuhrgebühren für Tiersendungen zwischen Mannheim Hbf. und Mannheim Viehhof auf 19 ℳ 30 ₰ erhöht.

Dresden, am 10. Mai 1921. (529)
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-Bayerischer Tierverkehr.

Am 1. Mai 1921 wurde im Verkehr mit den Saarbahnen die Frankenwährung eingeführt. Aufschluß erteilen die Dienststellen. (530)

München, den 10. Mai 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1921 wird die Entfernung Schweidnitz N.-Niederneukirch geändert und für Sendungen lebender Fische zwischen Cunewalde und Berlin Görl. Bf. bzw. Cottbus bei Vorschrift des Bahnweges über Görlitz die direkte Abfertigung zugelassen. Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 die Entfernungen für eine Anzahl Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, der Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn und der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn geändert. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (531)

Berlin, den 9. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5 —, Heft B I 5 und B II 18.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1921 ist im Teilheft B I 5 Seite 8 bei Gülzow mit Hamburg L. B. und im Teilheft B II 18 Seite 49 bei der Knotenstation 443 (Hamburg L. B.) mit Gülzow an Stelle des Kreuzes eine Tarifentfernung von 428 km einzutragen. Näheres enthält die am 16. Mai 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (532)

Berlin, den 10. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden erhöht:

a) im § 22, Edelmetalle, Kostbarkeiten usw.: die außer der Fracht zu erhebende Gebühr bei Beförderung in Gepäckwagen (Ziffer 2) in Eil- oder Schnellzügen von 7,20 ℳ auf 12 ℳ, in anderen Zügen von 4,80 ℳ auf 8 ℳ für den Wagen und das Tarifkilometer; die Mindestgebühr für das Tarifkilometer (Ziffer 4) von 24 ℳ auf 100 ℳ, im ganzen von 600 ℳ auf 2400 ℳ.

b) in den §§ 22 (5), 31 (2) [1], 38 [1] das Begleiterfahrgeld von 9 ₰ auf 13 ₰. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (s. R.-G.-Bl. 1914, S. 455) vom Reichsverkehrsministerium genehmigt. (535)

Berlin, den 11. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 treten folgende Änderungen in Kraft:

a) Das Begleiterfahrgeld (Ausführungsbestimmungen IX 1 u. 2 zu § 48) wird von 9 ₰ auf 13 ₰ erhöht.

b) Im Abschnitt C I b des Nebengebührentarifs wird das Begleiterfahrgeld für die Hinreise von 9 ₰ auf 13 ₰, für die Rückreise von 14,8 ₰ auf 19,5 ₰ erhöht.

c) als § 7 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften wird neu aufgenommen: „(2). Im Sinne des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juli 1913, Tarifnummer 6 d, gelten auch ohne ausdrücklichen Antrag des Absenders alle Wagen als zur ausschließlichen Benutzung gestellt, wenn durch die Eisenbahn keine Zusammenladung mehrerer Sendungen (s. z. B. § 10) vorgenommen wird."

Die Änderung der Ausführungsbestimmung ist gemäß § 2 E.V.O., die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (s. R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (536)

Berlin, den 11. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhang 6 — Tfv. 200, b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200, c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 ab werden erhöht

1. die im Heft A, Anhang 6, im Abschnitt D. 5 angegebenen Gebühren (das sind: Bahnhofsfracht, Überfuhrgebühr im Verkehr mit Lagerplätzen, Stellgebühr, Umstellgebühr und Gebühr für die Zurückholung bereitgestellter, aber nicht beladener Wagen);
2. die im Abschnitt III des Heftes C I b angegebenen Gebühren;
3. die im Abschnitt D 4 des Staats- und Privatbahn-Tiertarifs enthaltenen Überfuhrgebühren usw.

Die neuen Gebühren werden veröffentlicht

zu 1: durch die am 15. 6. 21 erscheinende Neuausgabe des Anhangs 6 zu Heft A,

zu 2: durch den ebenfalls am 15. 6. 21 erscheinenden Nachtrag 6 zum Tarifheft C I b,

zu 3: durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben nach Erscheinen der Tarifdrucksachen auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (533)

Berlin, den 12. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft enthaltend Ausnahmetarif 6.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Esch (Westf.), Hörstel und Laggenbeck unter die Gewinnungsstätten IV 1 a) des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen. Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen. (543)

Münster (Westf.), 13. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweiz. Gütertarife, Teil I, Abt. A.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1921 wird im Verkehr aus der Schweiz nach Stationen im Gebiete des deutschen Reiches der Höchstbetrag der zugelassenen Nachnahme (auch Barvorschuß) auf 50 Fr. festgesetzt. Über diesen Betrag hinaus dürfen Sendungen nach Deutschland nur mit bahnseitigen Vorfrachten, Barauslagen der Eisenbahnen oder deutschen Zöllen, die durch Zollquittung nachzuweisen sind, belastet sein. Im Verkehr nach der Schweiz ist Aufgabe der Nachnahme in Mark oder in Franken zugelassen.

Karlsruhe, den 11. Mai 1921. (541)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bümmerstede, Bokeloh, Flechum, Haselünne, Herzlake, Scharmede, Schleper in den Tarif aufgenommen und die Entfernungen für mehrere Stationen geändert.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (545)

Frankfurt (Main), 2. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Juni 1921 ab werden die Stationen Bomst Übergang, Groß Dammer Übergang und Stentsch Übergang in die Tarifhefte 1, 2 und 4 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen. (546)

Breslau, den 13. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni d. J. tritt eine Erhöhung der Fahrpreise für Personen und Hunde sowie der Frachtsätze für Gepäck in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Direktion. (542)

Brohl a. Rhein, den 13. Mai 1921.
Die Direktion.

Reichseisenbahnen.

Ab 1. Juni 1921 kann die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expreßgut, Milch, Hunden und Arzneimitteln zwischen der an der Strecke Freiburg-Basel gelegenen Haltestelle Norsingen und allen Stationen der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe stattfinden. Im übrigen vollzieht sich der Abfertigungsdienst wie bisher nach den „Vorschriften über die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Milch, Hunden und Arzneimitteln nach und von Haltestellen für den Vorortverkehr.“ (537)

Karlsruhe, den 7. Mai 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe.

Binnentarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Leichen.

Zum vorbezeichneten Tarif erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der Nachtrag 6. Durch denselben treten neben sonstigen Änderungen Tarifermäßigungen und Tariferhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr ein. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifänderungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Nähere Auskunft erteilt die Unterzeichnete.

Eschershausen, den 13. Mai 1921.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft. (540)
Die Direktion.

Kilometerzeiger für den Personenverkehr der (ehemaligen) Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 erscheint der Nachtrag XXX mit Entfernungen für den Haltepunkt Norsingen. (538)

Karlsruhe, den 9. Mai 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Württembergische Nebenbahnen.

Am 1. Juni d. J. werden auf der Härtsfeldbahn, Reutlingen-Gönninger Bahn und Strohgäubahn die Personenfahrpreise erhöht.

Näheres bei der unterzeichneten Direktion. (539)

Stuttgart, im Mai 1921.
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Am 1. Juni 1921 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen, insbesondere mit unserer Bekanntmachung vom 8. März 1921 angekündigte Tariferhöhungen sowie Änderungen der Anlagen des Tarifs. Die Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 E.V.O. genehmigt. Druckabzüge des Nachtrags können vom 29. Mai an von den deutschen Eisenbahnen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (534)

Berlin, den 11. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. wird der Personentarif auf die neuen Reichsbahnsätze erhöht. (527)

Freien Grunder Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.
Die Direktion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Verkehr der Reichseisenbahnen (Eisenbahndirektion Altona, Hannover, Münster (Westf.) und Oldenburg) mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Für den vorstehend bezeichneten Verkehr erscheint am 1. Juni 1921 ein Personen- und Gepäcktarif, Teil II, durch den die am 1. Juni eintretenden Tariferhöhungen durchgeführt werden. In den neuen Tarif sind übernommen das bisherige Heft 3 des Personen- und Gepäcktarifs, Teil II, für den Binnenverkehr der Eisenbahndirektion Oldenburg sowie aus Heft 2 des Personen- und Gepäcktarifs, Teil II, für den Preußisch - Hessisch - Oldenburgischen Verkehr der Abschnitt C IV (Stationspreistafeln für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen und für den Durchgangsverkehr über Blexen-Geestemünde Fähre).

Durch den neuen Tarif werden das vorbezeichnete Tarifheft 3 und der vorbezeichnete Abschnitt C IV aufgehoben.

Oldenburg, den 7. Mai 1921. (523)
Eisenbahndirektion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab die Beförderungspreise im Personenverkehr und für Expreßgut erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O.

Mannheim-Waldhof, den 9. Mai 1921.
Die Direktion. (524)

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. tritt zum Personen-Binnentarif ein Nachtrag, enthaltend Änderungen in den Fahrpreisen, in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (525)

Gütersloh, den 6. Mai 1921.
Die Direktion.

Eisenbahn-Gesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 erscheint zum besonderen Tarifheft B der Nachtrag I, durch welchen die ab 1. Juni 1921 bei den Reichsbahnen gültigen Beförderungspreise des Personenverkehrs eingeführt werden. Die Nichteinhaltung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Außerkraftsetzung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (526)

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Schlotheim i. Th.

Mühlhausen i. Thür., den 9. Mai 1921.
Der Vorstand.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 21. | Berlin, den 26. Mai 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Ergebnisse der Völkerbunds-Konferenz in Barcelona.

I.

Die Konferenz in Barcelona, über deren Ursprung und erste Verhandlungen in der Nummer 14 (S. 264, 265) unserer Zeitung berichtet worden ist, hat erheblich länger gedauert, als damals angenommen werden konnte. Erst am 20. April in später Abendstunde wurde das Schlußprotokoll genehmigt und von einem erheblichen Teil der noch anwesenden Delegierten vollzogen. Die Konferenz hat also vom 10. März bis 20. April genau 6 Wochen gedauert. In dieser Zeit sind 31 Plenarsitzungen von je 2- bis 5stündiger Dauer abgehalten, daneben hat eine große Anzahl von Sitzungen der sog. Komitees, der Kommissionen, der Unterkommissionen und in besonders heiklen Fragen der Unter-Unterkommission stattgefunden. Die Beschlüsse sind außerdem von einer besonderen juristischen Kommission und einer Redaktionskommission nachgeprüft worden, was in einzelnen Fällen wiederholte Beratungen in den Kommissionen oder in den Vollsitzungen zur Folge hatte. Dieser gewaltige Apparat zeigt, daß wenigstens äußerlich mit großer Gründlichkeit gearbeitet worden ist. Schon dies hatte eine sehr lange Ausdehnung der Verhandlungen zur Folge, wozu natürlich auch der Umstand wesentlich beitrug, daß die Verhandlungen in zwei Sprachen, englisch und französisch, geführt wurden, und ein — übrigens ganz hervorragend tüchtiger — Dolmetscher von der einen in die andere Sprache übersetzte. Erst in den letzten Sitzungen wurde auf Übersetzung längerer Vorträge verzichtet, weil diese sofort in beiden Sprachen vervielfältigt und in kürzester Frist an die Mitglieder verteilt wurden. Das Büro der Konferenz arbeitete musterhaft. Die stenographisch aufgenommenen Protokolle wurden meist schon am Morgen des auf die Sitzung folgenden Tages allen Beteiligten zugestellt.

Während im ersten Teil der Konferenz, bis Ostern — in den Ostertagen fanden keine Sitzungen statt, weil der größte Teil der Mitglieder der Konferenz einer Einladung des Königs von Spanien nach Madrid gefolgt war — wesentlich die Geschäftsordnungsfragen verhandelt wurden, und außerdem die Beratungen über den Vertrag betr. die freie Durchfuhr in Vollsitzungen und in Komiteesitzungen in der Hauptsache abgeschlossen werden konnten, beriet die Konferenz in dem zweiten Teil nahezu ausschließlich über die Regelung des internationalen Verkehrs auf den Binnenschiffahrtsstraßen, den Eisenbahnen und in den internationalen Seehäfen. Über die Ergebnisse dieser Beratungen, soweit sie den Eisenbahnverkehr betreffen, können wir nunmehr einige genauere Mitteilungen machen. Auf die Vereinbarung über die Schiffahrts- und die Häfenfragen, die in nahem organischem Zusammenhang mit den zurzeit noch schwebenden Verhandlungen der internationalen Donau- und der internationalen Elbe-Kommission stehen, zurückzukommen, wird sich vielleicht später Gelegenheit geben.

II.

Die Vorlagen für die Konfeernz in dem sog. Grünbuch enthielten — abgesehen von den Entwürfen der Geschäftsordnung, die ohne allgemeines Interesse sind — drei Entwürfe zu Vereinbarungen (conventions) und den Entwurf einer Resolution. Die Vereinbarungen behandelten die Regelung der freien Durchfuhr (liberté de transit), den internationalen Verkehr auf den Binnengewässern und auf den Eisenbahnen. Gemeinsam allen drei Entwürfen waren Bestimmungen formeller Art. Die sachlichen Bestimmungen hatten teils die Form von Wünschen, teils von festen Grundsätzen. Im Lauf der Verhandlungen überzeugte man sich, daß es nicht sachgemäß sei, die formellen und die sachlichen Bestimmungen in einer Vereinbarung zusammenzufassen. Es wurde also beschlossen, eine Vereinbarung nur abzuschließen über die formellen Bestimmungen, die übrigen Bestimmungen aber in einer Anlage, die einen integrierenden Teil der Vereinbarungen bildete, aufzuführen. Diese wurden anfänglich „Règlement", später, nachdem man eingesehen hatte, daß diese Bezeichnung nicht richtig sei: „Statut" genannt. Ob, wenn man den Inhalt dieser Bestimmungen ansieht, der Name „Statut" besser paßt, kann immerhin zweifelhaft sein. So ist denn beschlossen worden eine „Convention et statut" über die Regelung der Freiheit der Durchfuhr und eine zweite über die Regelung der Schiffahrt. Der die Eisenbahnen betreffende Entwurf wurde im Verlauf der Verhandlungen so verwässert, daß auf ihn weder die Bezeichnung Convention, noch die Bezeichnung Statut paßte, den Beschlüssen wurde also die Form von „Empfehlungen" (recommandations) gegeben. Die Beschlüsse über die internationalen Häfen behielten die Bezeichnung résolution.

Diese Änderungen an den Vorlagen betreffen nur scheinbar Äußerlichkeiten. Sie sind tatsächlich kennzeichnend für die ganze Tendenz der Beratungen. Man scheute sich vor festen, bindenden Beschlüssen, die in das Selbstbestimmungsrecht der Völkerbundstaaten zu tief eingreifen könnten und zog vor, einstweilen leise Mahnungen an die verschiedenen Völkerschaften zur Vereinheitlichung ihrer Verkehrsanstalten unter Beachtung der in den Statuten, den Empfehlungen und der Resolution vorgeschlagenen Grundsätze zu richten. Ob diese Mahnungen Erfolg haben werden, muß man abwarten.

Die beiden Vereinbarungen über die Durchfuhr und über die Binnenschiffahrt sind wörtlich gleichlautend. Sie behandeln das Verhältnis der Vereinbarungen zu den Friedensverträgen, die Sprachenfrage (Abfassung in französischer und englischer Sprache, die gleichwertig sind), die Vollziehung, die Ratifikation, die Kündigung u. dgl. Das Schlußprotokoll ist in Barcelona nicht von allen Beteiligten vollzogen worden. Eine nachträgliche Vollziehung kann durch die Mitglieder des Völkerbundes bis zum 31. Dezember 1921 erfolgen. Die Vereinbarungen treten erst in Kraft, wenn sie von mindestens 5 Staaten ratifiziert sind, und zwar, wie es scheint, dann nur zwischen diesen Staaten. Vor allem aber müssen die Vereinbarungen zunächst der Generalversammlung des Völkerbundes vorgelegt werden. Nach Artikel 338 und 379 des Versailler Vertrags ist Deutschland verpflichtet, den Vereinbarungen, soweit sie innerhalb fünf Jahren nach Abschluß des Friedensvertrags abgeschlossen werden, beizutreten.

Die Konferenz hat eine zunächst aus 16 Mitgliedern bestehende „Commission permanente des communications et du transit" gewählt, die ihren Sitz in Genf und die Aufgabe hat, weitere Maßnahmen auf diesem Gebiet vorzubereiten.

III.

In den Entwürfen sowohl über die Durchfuhr als über die Eisenbahnen waren als Beförderungsgegenstände auch die Postpakete enthalten. Diese hat die Konferenz gestrichen, weil die Postfragen durch den im Oktober 1920 in Madrid abgehaltenen Weltpostkongreß geregelt sind.

Das Statut über die Freiheit des Durchfuhrverkehrs besteht aus 14 Artikeln. Nach Artikel 1 beziehen sich die Bestimmungen des Statuts auf Personen, Reisegepäck, Güter, Schiffsfahrzeuge aller Art, Landfuhrwerke, Eisenbahnwagen und andere Beförderungsmittel. Durchfuhr ist vorhanden, wenn diese Gegenstände in einem außerhalb des Durchfuhrlandes liegenden Orte aufgegeben und nach einem außerhalb dieses Gebiets belegenen Orte befördert werden, sei es direkt, sei es mit Umladung unterwegs, mit vorübergehender Lagerung unterwegs, mit Unterbrechung des Transports oder mit einem Wechsel der Beförderungsmittel (also z. B. bei Beförderung von der Eisenbahn auf ein Schiff oder umgekehrt). In Artikel 2 werden die beteiligten Staaten verpflichtet, diese Durchfuhr in jeder Beziehung zu erleichtern und keinerlei Unterschiede zu machen zwischen Durchgangs- und Binnentransport und nach Ursprung der Güter und der Staatsangehörigkeit der Personen.

Nach Art. 3 dürfen für den Durchgangsverkehr nur die Gebühren erhoben werden, die die beim Durchgang entstehenden Überwachungs- und Verwaltungskosten decken sollen. Die Berechnung der Höhe dieser Kosten ist den einzelnen Ländern überlassen. Über die Höhe der Durchgangstarife wird dann in Art. 4 bestimmt, daß sie „équitables" sein sollen, und zwar sowohl die Tarifsätze als auch die Anwendungsbedingungen. In dem Entwurf war statt „équitable" das in der englischen und amerikanischen Tarifsprache übliche Wort „raisonnable" gebraucht. Nach einer sehr langen Erörterung in der Komiteesitzung wurde das Wort équitable vorgezogen, weil dieses besser den Sinn wiedergebe, daß nämlich die Tarife angemessen, den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend sein müßten. Ausdrücklich wurde dabei hervorgehoben, daß damit in die Tarifhoheit der Staaten nicht eingegriffen sein solle, daß es diesen vielmehr unbenommen bleibe, für den Binnen-, den Einfuhr-, den Ausfuhr- und den Durchfuhrverkehr die Tarife verschieden zu bemessen. Auch darüber herrschte kein Zweifel, daß die von den Regierungen für ihre Staatsbahnen aufgestellten Tarife als équitables zählen.

Die Artikel 5 bis 11 beschäftigen sich wesentlich mit Fragen des Völkerrechts. Es gilt als selbstverständlich, daß die Freiheit der Durchfuhr durch polizeiliche, insbesondere gesundheitspolizeiliche Maßnahmen beschränkt werden kann. Beim Vorliegen besonderer Umstände kann nach Art. 7 der Durchgangsverkehr dem inneren Verkehr gegenüber hintangestellt werden. Diese Bestimmung wird ergänzt durch das Schlußprotokoll, in dem unter Nr. 10 der dort ausgesprochenen Wünsche bemerkt wird, die Konferenz sei darüber einverstanden, daß es keinem Bedenken unterliege, daß Transporte im Binnenverkehr, die von vitalem Interesse für ein Land seien ebenso die Aus- und Einfuhr zeitweise den Vorrang vor minderwichtigen Transporten genießen. Durch die Art. 10 und 11 des Statuts wird festgestellt, welchen Einfluß die hier aufgestellten Grundsätze auf bestehende oder neu abzuschließende Verträge haben sollen. Im allgemeinen werden bestehende Verträge durch diese Grundsätze nicht beeinflußt, besonders wenn sie für den Transit günstigere Bestimmungen enthalten. Bei Änderung bestehender oder bei Abschluß neuer Verträge sollen die neuen Grundsätze beachtet werden. Der Art. 12 stellt fest, wie weit die neuen Bestimmungen für den Verkehr der während des Krieges verwüsteten Gebiete Geltung haben und in welcher Weise Meinungsverschiedenheiten bei Auslegung der Verträge auszutragen sind.

Dies sind die Hauptgedanken des Statuts über die Freiheit der Durchfuhr. Die Leser werden sich überzeugt haben, daß nicht das geringste Bedenken vorliegt, wenn diese Grundsätze bei dem für Deutschland besonders wichtigen Durchgangsverkehr Anwendung finden. Sie werden tatsächlich schon jetzt in diesem Verkehr beachtet, und es kann vielleicht als recht

erwünscht bezeichnet werden, wenn die anderen Staaten des Völkerbunds, besonders die an Deutschland angrenzenden, durch diesen Vertrag genötigt werden, dieselben Grundsätze auch für ihren Durchgangsverkehr anzunehmen.

IV.

Die Verhandlungen der Konferenz über den Entwurf des Grünbuchs betr. die internationale Regelung der Eisenbahnen (régime international des voies ferrées) haben einen eigenartigen Verlauf genommen. Die Artikel 7—19 des Entwurfs enthielten dieselben formellen Bestimmungen, die jetzt den Inhalt der Vereinbarungen über den Durchgangsverkehr und den Schiffahrtsverkehr bilden. Eine derartige Vereinbarung ist über die Regelung des Eisenbahnverkehrs überhaupt nicht abgeschlossen und nur ganz flüchtig beraten worden. Den eigentlichen Gegenstand der Verhandlungen bildeten nur die Artikel 1—6. Hierüber ist zunächst in einer allgemeinen Besprechung in der Plenarsitzung verhandelt, worauf sie — abweichend von dem bisherigen Verfahren — an eine besondere Kommission überwiesen wurden, die 6 Sitzungen abgehalten hat. Der Bericht dieser Kommission wurde dann in weiteren drei Plenarsitzungen erörtert.

Die Bestimmungen der Artikel 1 bis 6 des Entwurfs waren verschiedener Art. Die Artikel 1—3 stellen Grundsätze für den direkten Verkehr auf, deren „tunlichste" Einführung („autant que possible") für „höchst wünschenswert" („hautement désirable") erklärt wird, während die Artikel 4—6 feste, dispositive Bestimmungen enthalten. Diese 6 Artikel sind nun nicht in ein Statut umgewandelt, sondern in 7 Empfehlungen (recommandations), die durch drei Wünsche (voeux) des Schlußprotokolls ergänzt werden.

Die Artikel 1—3 des Entwurfs sind durch die Beschlüsse der Konferenz sachlich wenig geändert worden. Sie finden sich wieder in den ersten drei Empfehlungen, die die Fassung allerdings bedeutend verbessert haben. Es wird also empfohlen: 1. Die allgemeine Annahme von Grundsätzen zur Erleichterung des internationalen Güterverkehrs auf den Eisenbahnen, und zwar: tunlichst direkte Beförderung auf durchgehenden Frachtbrief unter einheitlichen Beförderungsbedingungen, gleiche Behandlung der Güter unterwegs sowie bei der etwaigen Umladung und gleichmäßige Gestaltung der internationalen Tarife und ihrer Anwendungsbedingungen. 2. tunlichste Erleichterung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs durch Auflegung direkter Fahrkarten und Gepäckscheine und ohne Wagenwechsel, 3. auf gleichartige technische Gestaltung der Eisenbahnen hinzuwirken, so daß ein Übergang der Betriebsmittel von der einen auf die andere Bahn stattfinden kann. Dabei wird aber ausdrücklich bemerkt, daß nicht gesagt sein soll, daß die Eisenbahnen technische Einrichtungen treffen müssen, die mit der eigenartigen Gestaltung ihres Oberbaues oder ihrer Betriebsmittel im Widerspruch stehen.

Ein in der Kommission gestellter Antrag, diese drei Wünsche in positive feste Bestimmungen umzuändern, wurde mit großer Mehrheit abgelehnt. Die Tendenz, alles zu vermeiden, was die Eisenbahnhoheit der Völkerbundstaaten beeinträchtigen könnte, tritt noch deutlicher in der vierten Empfehlung hervor. Während in den Artikeln 4 und 5 des Entwurfs neben dem Abschluß allgemeiner internationaler Eisenbahnverträge der Abschluß von Spezialverträgen zwischen einzelnen Unternehmungen angeordnet wurde, wird unter Nr. 4 der Empfehlungen der Abschluß solcher Verträge unter benachbarten Staaten lediglich empfohlen.

Dagegen behielten die Kommissionsbeschlüsse den übrigen Inhalt des Art. 4 des Entwurfs auch in der Form bei, d. h. es sollte angeordnet werden, daß die Personen- und Gütertarife dieselben sein sollten, ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit der Reisenden und den Ursprung der Güter, abgesehen von den Verbandstarifen zwischen den Eisenbahnen und Wasserstraßen, deren Freiheit ebenso wenig eingeschränkt sein sollte, als die Befugnis der Eisenbahnen, die Tarife für den Binnenverkehr, die Ein- und Ausfuhr sowie die Durchfuhr unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse und des Wettbewerbes der Unternehmungen verschiedenartig zu gestalten, wie das schon im Statut über den Durchfuhrverkehr bestimmt war. Ferner war in den Artikel 4 der Artikel 11 des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wörtlich aufgenommen, wonach alle Tarife ordnungsmäßig zu veröffentlichen sind und die Gewährung heimlicher Vergünstigungen an einzelne Reisende untersagt ist.

In der zweiten Lesung im Plenum wurde auf Antrag des französischen Vertreters auch diese positive Bestimmung in die Form einer Empfehlung gekleidet. Dieser Antrag fiel um so mehr auf, als die französischen Vertreter bis dahin gegen die Beibehaltung dieser Bestimmungen in der Form des Entwurfes keinerlei Bedenken geäußert hatten.

So war denn von der Konvention des Grünbuchs tatsächlich nichts mehr übrig geblieben, und es war gewiß gerechtfertigt, daß man dem Kinde auch einen anderen Namen gab. Die Empfehlungen sind, wie bemerkt, noch ergänzt durch die im Schlußprotokoll ausgesprochenen Wünsche, einmal den Wunsch, daß innerhalb zwei Jahren eine Konferenz einberufen werde, die die Empfehlungen zu einer Vereinbarung umgestaltet. Wer diese Konferenz einberufen soll, wird vorsichtigerweise nicht gesagt. Dieser Wunsch kann also ein frommer Wunsch bleiben, und seine Erfüllung hängt ab von der weiteren Entwicklung all dieser Fragen. Ein zweiter Wunsch geht dahin, die Frage zu prüfen, ob nicht bei der immer mehr hervortretenden Wichtigkeit der Elektrisierung der Eisenbahnen Bestimmungen getroffen werden können, durch die solche Staaten, die einen Überschuß an elektrischer Kraft haben, von ihrem Überschuß den Staaten abtreten, die an elektrischer Kraft Mangel leiden. Drittens wird gewünscht, die Frage zu prüfen, ob nicht eine Vereinfachung der Tarife des Binnenverkehrs und eine Vereinheitlichung der Tarife wenigstens in Nachbargebieten möglich ist.

V.

Einen besonders breiten Raum hat die Erörterung der Frage eingenommen, ob irgendeine organische Verbindung zwischen dem Völkerbund und dem Berner internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hergestellt werden soll. Der Art. 366 des Versailler Friedensvertrags bestimmt, daß das Berner Übereinkommen für die nächsten 5 Jahre fortbestehen soll. Wenn innerhalb dieser Zeit Verhandlungen über die Revision des Übereinkommens stattfinden, an der Deutschland vollberechtigt teilnehmen kann, so ist Deutschland zur Annahme der Revisionsbeschlüsse verpflichtet, auch wenn es von dem Recht seiner Teilnahme keinen Gebrauch gemacht hat. Von einer Mitwirkung des Völkerbundes bei den Revisionsverhandlungen ist keine Rede. Es lag also an sich kein Anlaß vor, in den Vorschlägen des Grünbuchs über die Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs von dem Berner Übereinkommen zu handeln. Nun enthält gleichwohl der Art. 6 des Entwurfs die Bestimmung, daß, wenn etwa die in Art. 4 vorgesehenen Spezialverträge einzelner Eisenbahnen Bestimmungen über die Errichtung von internationalen Büros enthalten, diese der oben erwähnten Commission permanente des communications et du transit alle für die Ausübung ihrer Tätigkeit wichtigen Mitteilungen zu machen und dem Völkerbund alljährlich einen Bericht zu erstatten hätten. Der Entwurf ließ die Frage offen, ob sich diese Verpflichtung auch auf die bereits bestehenden internationalen Büros beziehen sollte, und in der Begründung wird ausdrücklich bemerkt, daß durch diese Bestimmung an dem Fortbestand des Berner Übereinkommens und des Zentralamts nichts geändert werden sollte. Gleichwohl besorgte die Schweiz, daß, wenn die Bestimmungen sich auch auf die bestehenden (existantes) Organisationen bezögen, das Zentralamt in eine gewisse Abhängigkeit vom Völkerbunde geraten

und seine Selbständigkeit einbüßen könne. Das wäre für die Schweiz, die den größten Wert darauf legen muß, die Selbständigkeit der in Bern bestehenden internationalen Büros aufrecht zu erhalten, sehr unangenehm gewesen. Es wurde daher von ihrem Vertreter der Antrag gestellt, entweder einen Zwischensatz aufzunehmen, wonach die Berichterstattung des Zentralamts an den Völkerbund nur stattfinden könne, wenn alle Vertragsstaaten des Übereinkommens damit einverstanden seien, oder die Worte: „existantes ou" zu streichen, also die bestehenden Verträge auszuschalten. Über beide Anträge wurde gründlich verhandelt, sie wurden beide abgelehnt. Gegen den ersteren wurde geltend gemacht, daß dann ein einziger Berner Vertragstaat — man nannte Rußland, meinte aber natürlich auch Deutschland — durch seinen Widerspruch die Ausführung der Bestimmung verhindern könne. Auch eine Reihe anderer Vermittlungsvorschläge wurde abgelehnt, und man einigte sich schließlich dahin, den Artikel auch unter die Empfehlungen (Nr. 5) in der Fassung aufzunehmen, daß, wenn solche Zentralämter beständen oder neu errichtet würden, es ihnen empfohlen werde, wichtige Mitteilungen und Berichte mit dem Völkerbund auszutauschen. Diese Bestimmung ist natürlich ganz harmlos.

Bei diesen Verhandlungen trat bei allen an dem Berner Übereinkommen beteiligten Staaten, einschl. Frankreich, der lebhafte Wunsch hervor, mit tunlichster Beschleunigung an die von allen, auch von Deutschland, für unbedingt notwendig erklärte Revision des Berner Übereinkommens baldmöglichst heranzutreten, dabei insbesondere auch den noch nicht genehmigten Entwurf eines internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr in das Frachtübereinkommen aufzunehmen. Die europäischen Staaten, die dem Übereinkommen noch nicht angehören (Spanien, Portugal, Griechenland), schienen geneigt, ihm beizutreten. Es würde sich damit die Möglichkeit eröffnen, eine das ganze europäische Festland umfassende Vereinbarung zu treffen, in der das gesamte internationale Verkehrsrecht einheitlich geregelt wäre. Sicherlich ein großer Fortschritt. Dabei wurde auch hingewiesen auf die trefflichen Leistungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dessen Erweiterung und Fortbildung für wünschenswert erklärt wurde.

VI.

Betrachtet man die vorstehend in ihren Grundzügen dargestellten Ergebnisse der Barceloneser Konferenz vom Standpunkte des Interesses des deutschen Reichs, so können sie nur mit Befriedigung begrüßt werden. Es sind keinerlei Beschlüsse gefaßt worden, die der deutschen Verkehrs- und Tarifpolitik unbequem sein könnten. Ja, man hat zuweilen den Eindruck, als ob die Entwürfe, an deren Abfassung Deutschland nicht beteiligt gewesen ist, manche Vorschläge so, wie sie vorliegen, gemacht haben, weil sie sich in Deutschland bewährt haben. Deutschland kann also allen in Barcelona gefaßten Beschlüssen unbedenklich beitreten. Das gilt besonders auch von denen über das Berner Übereinkommen. Daß dieses bestehen und vom Völkerbund unabhängig bleibt, liegt auch im deutschen Interesse. Andererseits aber vermißt man in den Beschlüssen neue Gedanken und reformatorische Vorschläge, insbesondere solche zur Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse.

Aber die Barceloneser Beschlüsse sollen sich nicht auf Europa beschränken, sie sollen in der ganzen, dem Völkerbund angehörigen Welt verwirklicht werden. Ob dies gelingen wird, ist eine ganz andere Frage. Ob sich z. B. alle Staaten der Welt dazu entschließen werden, das Verbot der Refaktien oder anderer heimlicher Frachtbegünstigungen nicht nur im zwischenstaatlichen, sondern auch in ihrem Binnenverkehr einzuführen, ist mir mehr als zweifelhaft. Ferner können Eisenbahnverträge nur abgeschlossen werden zwischen geographisch zusammenhängenden Staaten. Zwischen europäischen und amerikanischen, zwischen asiatischen und australischen Eisenbahnen ist ein Abschluß solcher Verträge tatsächlich unmöglich. Ob ein Bedürfnis vorliegt, daß die amerikanischen, die australischen, die afrikanischen Eisenbahnen unter sich Vereinbarungen nach dem Vorbild des Berner Übereinkommens treffen, ist wenig wahrscheinlich. Bei den Verhandlungen in Barcelona hat sich wiederholt gezeigt, daß Verkehrseinrichtungen des einen Landes für das andere gar nicht passen. Auch diesem Umstand tragen die Beschlüsse in vollem Umfang Rechnung, sowohl in der losen Fassung der meisten Bestimmungen, als darin, daß immer wieder Ausnahmen von der Regel gestattet werden, wo die Regel nicht angewendet werden kann. Ob daher der Völkerbund das Ziel erreicht hat, das ihm bei der Berufung der Konferenz nach Barcelona vorschwebte, ob es ihm gelungen ist, ein Feld für eine praktische Tätigkeit der Völker untereinander zu schaffen, das wird sich zeigen müssen.

Das Deutsche Reich aber sollte sich ernstlich daran machen, nachdem wir die Stimmung der anderen Nationen in Barcelona kennen gelernt haben, nunmehr auf internationalem Gebiete wieder kräftiger vorzugehen. Es sollte mit allem Nachdruck auf eine baldige Revision des Berner Übereinkommens hinwirken und alle Mittel in Bewegung setzen, baldmöglichst den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, wenn auch unter Preisgabe des jetzigen Namens, umzugestalten. Man soll das Eisen schmieden, solange es warm ist.

v. d. L.

Zur Frage der Beiordnung von Rechtsanwälten gemäß § 33 der Rechtsanwaltsordnung (R.-A.-O.).

§ 33 der R.-A.-O. bestimmt:

Außer den in der Zivilprozeßordnung bezeichneten Fällen hat das Prozeßgericht, insoweit eine Vertretung durch Anwälte geboten ist, einer Partei auf Antrag einen Rechtsanwalt zur Wahrung ihrer Rechte beizuordnen, wenn die Partei einen zu ihrer Vertretung geneigten Anwalt nicht findet, und die Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht mutwillig oder aussichtslos ist.

Bekanntlich haben vielfach die Rechtsanwälte sich geweigert, den Reichseisenbahnfiskus in Rechtsstreitigkeiten zu vertreten, wenn ihnen nicht ein Teuerungszuschlag von 50 % zu den gesetzlichen Gebühren bewilligt wird. Die Reichseisenbahnverwaltung hat die Bewilligung dieses vertraglichen Teuerungszuschlages abgelehnt, weil sie als Reichsbehörde sich nicht für befugt erachtet, Zuschläge zu den gesetzlichen Gebühren zu bewilligen. Da sie infolgedessen vielfach keine Anwälte fand, die ihre Vertretung zu den gesetzlichen Gebühren übernommen hätten, waren einzelne Eisenbahndirektionen darauf angewiesen, gemäß § 33 der R.-A.-O. in Anwaltsprozessen die Beiordnung von Anwälten beim Vorsitzenden des Prozeßgerichts zu beantragen. Im Bezirke der Eisenbahndirektion Erfurt haben die Gerichte diesen Anträgen anfangs nur teilweise stattgegeben. Die Kammer für Handelssachen des Landgerichts Erfurt hat sie regelmäßig mit der Begründung abgewiesen, daß das Verlangen der Anwälte, ihnen einen bestimmten Zuschlag zu den Sätzen der Gebührenordnung für Rechtsanwälte zuzusichern, zulässig sei, daß dieser Fall im § 93 der Gebührenordnung erwähnt sei, und daß § 93 auch Vorkehrung treffe, eine übermäßige Gebührenforderung auf den in der Gebührenordnung bestimmten Betrag zurückzuführen. Das Prozeßgericht sei deshalb nicht in der Lage, auf die Anwälte einen Zwang auszuüben, eine Prozeßvertretung zu den Sätzen der Gebührenordnung zu übernehmen. Der § 33 der R.-A.-O. könne auf solche Fälle keine Anwendung finden. Seine Voraussetzung wäre nur dann gegeben, wenn die Partei mit Rücksicht auf Verhältnisse, die in ihrer Person liegen, und wegen gespannter Beziehung zu den Rechtsanwälten keinen Anwalt zu finden vermag, der sich bereit erklärt, ihre Vertretung aus freien Stücken zu übernehmen.

Auf die gegen den ersten ablehnenden Beschluß von der Eisenbahndirektion gemäß § 35 der R.-A.-O. und § 567 der Z.-P.-O. eingelegte Beschwerde hat das Oberlandesgericht

in Naumburg unter dem 26. Januar 1921 (Aktenzeichen 3 W 11/21) beschlossen:

„Unter Aufhebung des angefochtenen Beschlusses wird dem Beklagten (Eisenbahndirektion) zur Wahrnehmung seiner Rechte ein beim Landgericht in Erfurt zugelassener Rechtsanwalt beigeordnet, der die Vertretung gegen Zahlung der gesetzlichen Gebühren zu übernehmen hat. Die Auswahl hat nach § 36 der R.-A.-O. der Vorsitzende des Gerichts zu treffen."

Dieser Beschluß ist folgendermaßen begründet: „Nach dem angefochtenen Beschluß übernehmen sämtliche Erfurter Rechtsanwälte die Vertretung nur gegen Zahlung von Zuschlägen zu den gesetzlich festgesetzten Gebühren. Die auf § 93 der Gebührenordnung beruhenden Ausführungen des Landgerichts können nicht für zutreffend erachtet werden. Diese Bestimmung der Gebührenordnung soll die Herabsetzung übertrieben hoher, vereinbarter Gebührensätze ermöglichen, schließt aber die Anwendung des § 33 der R.-A.-O. nicht aus. Der Senat ist ebenso wie das Oberlandesgericht in Celle der Ansicht, daß durch diese Bestimmung den Parteien auch das Recht gewährt ist, die Zuordnung eines Rechtsanwaltes zu verlangen, der die gesetzlich erforderliche Vertretung unter den in den Gesetzen angeordneten Bestimmungen übernimmt."

Der in Bezug genommene Beschluß des Oberlandesgerichts in Celle (5. Zivilsenat) vom 5. November 1920 (Aktenzeichen 5 W. 148/20), durch den ebenfalls dem Eisenbahnfiskus ein Rechtsanwalt beigeordnet wird, enthält in seinen Gründen folgende Sätze: „Wenn § 33 der R.-A.-O. als Voraussetzung für die Beiordnung eines Rechtsanwalts bestimmt, daß die Partei einen zu ihrer Vertretung geneigten Anwalt nicht findet, so entspricht es, wenn nicht dem Wortlaute, so doch jedenfalls dem Sinne dieser Gesetzesbestimmung, daß die Beiordnung eines Anwaltes auch schon dann zu erfolgen hat, wenn die Partei keinen Anwalt findet, der die Übernahme ihrer Vertretung von keinen anderen als den gesetzlichen Bedingungen, insbesondere auch nicht von der Gewährung einer weitergehenden als der gesetzlichen Vergütung abhängig macht. Denn der Zweck dieser Gesetzesbestimmung ist der Schutz der Rechtsuchenden, nicht nur dagegen, daß sie überhaupt keinen, sondern auch dagegen, daß sie nur unter Bedingungen, die das Gesetz nicht aufstellt, einen Rechtsbeistand, wo ein solcher notwendig ist, erhält. Die gegenteilige Auffassung würde zu den vom Gesetzgeber selbstverständlich nicht gewollten Ergebnissen führen, daß durch Vereinigung sämtlicher, bei einem Gerichte zugelassener Rechtsanwälte die Anwendung der gesetzlichen Gebührensätze völlig ausgeschlossen und die in § 93 der Gebührenordnung zugelassene Vereinbarung einer höheren Vergütung den Parteien aufgezwungen werden könnte."

Die in den Anwaltkammern organisierte Rechtsanwaltschaft ist über diese Entscheidungen nicht erbaut, und manche Anwälte haben sich die Beiordnung zu den gesetzlichen Gebühren nicht gefallen lassen wollen. In zwei Fällen, in denen ein Landgericht der Reichseisenbahnverwaltung einen Rechtsanwalt gemäß § 33 der R.-A.-O. beigeordnet hatte, hatte dieser Rechtsanwalt gegen die Beschlüsse Beschwerde erhoben. Die Beschwerde hat das gemeinschaftliche Thüringische Oberlandesgericht in Jena (3. Z.-S., Aktenzeichen 3 W. 9/21) durch Beschluß vom 10. Februar 1921 mit folgender Begründung als unzulässig verworfen:

„Im Verfahren wegen Beiordnung eines Rechtsanwalts (Notanwalts, § 33 der R.-A.-O.) ist Beschwerde nur statthaft, wenn sie sich gegen eine Entscheidung richtet, die die Beiordnung ablehnt (§ 35 der R.-A.-O.), oder gegen die Verfügung des Vorsitzenden über die Auswahl des beizuordnenden Rechtsanwalts (§ 36 Abs. 2 der R.-A.-O.). Dagegen gibt es keine Beschwerde gegen Beschlüsse der Zivilkammer, die die Beiordnung als solche bewilligen (Friedländer, Rechtsanwaltsordnung, Anm. 5 zu § 35, Anm. 12, 13 zu § 36). Die §§ 35 und 36 unterscheiden scharf zwischen der „Entscheidung" des Prozeßgerichts, §§ 33, 34, über die Beiordnung und der auf Grund der Entscheidung ergehenden „Verfügung" des Vorsitzenden des Prozeßgerichts über die „Auswahl" des beizuordnenden Anwalts. Daß es gegen die Entscheidung der Zivilkammer, die die Beiordnung bewilligt, keine Beschwerde gibt, deckt sich mit der entsprechenden Regelung bei der Armenrechtsbewilligung (§ 127 Z.-P.-O.).

Allerdings würde der Beschwerde, auch wenn sie statthaft wäre, sachlich nicht abzuhelfen sein. Der Senat hält die Gründe des Landgerichts für zutreffend. § 33 der R.-A.-O. soll dem Rechtsuchenden, dessen Rechtsverfolgungen oder Rechtsverteidigung nicht mutwillig oder aussichtslos ist, die Sicherheit geben, da, wo er seinen Rechtsstreit gesetzlich nicht ohne Anwalt führen darf, einen solchen zu den jetzigen Gebühren zu bekommen, die er beim Obsiegen vom Gegner erstattet verlangen kann (§ 94 Geb.-O. f. R.-A.). Dieser Wille des Gesetzes geht auch daraus hervor, daß § 93 Geb.-O. f. R.-A. und § 38 der R.-A.-O. dem Anwalte, der beigeordnet ist, die Ausbedingung höherer als der gesetzlichen Gebühren und das Verlangen eines höheren als des gesetzlichen Vorschusses verbietet. § 93 Geb.-O. will in einzelnen Fällen mit besonders schwieriger Vorbereitung oder langwierigeren Verhandlungen und Beweisaufnahmen eine vertragliche Erhöhung der Gebühren für nicht standespflichtwidrig erklären, nicht aber dazu dienen, durch Ringbildung der Anwälte die allgemeinen Erhöhungen der Gebührensätze einzuführen, die schon wegen des § 94 Geb.-O. der Gesetzgebung vorbehalten bleiben müssen. Jedenfalls ist mit der Weigerung aller Anwälte, die zu den vom Gesetz festgesetzten Gebühren Aufträge zu übernehmen, die Voraussetzung des § 33 der R.-A.-O. gegeben, daß die Partei keinen zu ihrer Vertretung geeigneten Anwalt findet. Denn das Gesetz behandelt es als eine Standespflicht der Rechtsanwälte als von ihm zugelassener und monopolisierter Rechtspflegeorgane, daß, soweit dieses Monopol reicht, in den vom Gericht für nicht aussichtslos erachteten Fällen ein vom Gerichtsvorsitzenden auszuwählender Anwalt dem Rechtsuchenden zu den vom Gesetz für angemessen erachteten Gebühren zur Verfügung steht, wenn sich dafür keiner freiwillig findet, ebenso, wie ein solcher unentgeltlich zur Verfügung stehen muß, wo das Armenrecht bewilligt ist."

Dr. C.

Betrieb und Technik.

Von Regierungs- und Baurat **Rosenfeld**, Berlin.

In Nr. 4 der „Reichseisenbahnzeitung", der Fachzeitung der Eisenbahnverkehrsbeamten in gehobener Stellung, findet sich in einem „Organisationsausschuß" überschriebenen Aufsatz folgende Stelle:

Die Besetzung der Stellen der Betriebsamtsvorstände würde künftig abwechselnd mit einem nicht technischen und einem technischen Beamten zu erfolgen haben.

Ohne irgend zu dem weiteren Inhalt des Aufsatzes Stellung nehmen zu wollen, halte ich es für notwendig, die oben erhobene Forderung näher zu betrachten, zumal in letzter Zeit auch an anderer Stelle die Ansicht vertreten wird, daß der im praktischen Außendienst erprobte nichttechnische Beamte imstande und geeignet wäre, selbständig den Betrieb zu übernehmen und zu leiten, das heißt, das Amt eines Betriebsamtsvorstandes und eines Betriebsdezernenten zu bekleiden. Ich setze dabei voraus, daß mit diesen Forderungen nicht etwa ehrgeizige Wünsche befriedigt werden sollen, kann es sich doch nur um einige im Verhältnis zur großen Zahl der Betriebsbeamten wenige Stellen handeln, sondern daß sachliche Gründe und für die Eisenbahnverwaltung praktische Folgen mit ihnen verbunden sein sollen.

Drei Fragen stelle ich auf und will sie zu beantworten suchen:

1. Sind zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Betriebsamtsvorstandes und Betriebsdezernenten technische Kenntnisse notwendig?

2. Würde es für die Eisenbahnverwaltung von Vorteil sein, wenn im Betriebsdienst erfahrene Beamte des mittleren nichttechnischen Dienstes in leitende Stellen berufen werden?

3. Ist die Zusammenfassung von Bau und Betrieb nach Art des preußischen Betriebsbeamten sachlich begründet und zweckmäßig?

1. Grundlegend für die Antwort auf die erste der gestellten Fragen ist die Anschauung von dem Wesen des „Betriebs". Betrieb ist die Leistung, welche erforderlich ist, um den Verkehr zu bewältigen. Betrieb ist ein lebendiger, in stetem Wechsel und in dauernder Entwicklung befindlicher Organismus, beeinflußt durch alle Schwankungen des oft unberechenbaren Verkehrs, dem sich die in fortlaufendem Ausbau begriffenen Bahnanlagen anzupassen haben. Der Betrieb ist nicht eine tote Maschine, ein Räderwerk, das in Gang gesetzt oder abgestellt und nach bestimmten Faustregeln gehandhabt wird, die sich im praktischen Dienst jeder aneignen könnte; es genügt nicht, die Betriebsvorschriften zu beherrschen, um den Betrieb zu regeln und weiter entwickeln zu können, nur im innigsten Zusammenhang und im Verständnis mit den technischen Anlagen kann dies geschehen. Der Betrieb ist eine technische Wissenschaft, von Technikern gegründet und

zur bisherigen Höhe geführt. Die Fahrdienstvorschriften, die Bau- und Betriebsordnung, die Signalordnung, die Grundlagen aller Betriebskenntnise für den Beamten sind fast ausschließlich von Technikern ausgearbeitet; von Technikern stammt die wissenschaftliche Ergründung der besten Form von Rangier- und Ablaufanlagen, von Betriebsbahnhöfen, Beseitigung von Betriebskreuzungen, Entwicklung von Weichenstraßen usw., von Technikern die wissenschaftliche Untersuchung über Zugbildung und Beförderung. Ich erinnere an die Arbeiten der aus dem Eisenbahnbaufach hervorgegangenen Dozenten für Eisenbahnbetriebslehre an den technischen Hochschulen (Oder, Giese, Bauer, Blum, Halm, Amman, Risch u. a. m.) und an die zahlreichen betriebswissenschaftlichen Abhandlungen von vielen ebenfalls technisch vorgebildeten und im praktischen Dienst stehenden Betriebstechnikern (Heinrich, Kiel, Geibel, Tecklenburg, Gaede, Günther, Bäseler, Müller, Fröhlich, Strahl, Velte, Buschbaum usw.).

Wo findet sich hier eine nur annähernd ähnlich umfangreiche Mitarbeit der Nichttechniker, insbesondere der Beamten des mittleren Dienstes? Die Wissenschaft vom Entwerfen von Bahnhöfen ist für den leitenden Betriebsmann unentbehrlich, unentbehrlich wie die Kenntnis des Sicherungswesens. Wie notwendig die Beherrschung gerade dieses Gebietes ist, wird allen Betriebsbeamten bekannt sein, die sich mit der Bildung und Durchführung der Züge zu befassen haben, und deren Aufgabe es ist, die Schwierigkeiten zu beseitigen, welche mit dem steigenden Verkehr nicht Schritt haltende Sicherungsanlagen der glatten Abwicklung des Betriebes entgegensetzen. Die Sicherungsanlagen sind der Schutz und Schild des Betriebes. Deutsche Techniker dürfen es sich zum Ruhme anrechnen, daß sie das Sicherungswesen der deutschen Bahnen zu einer Vollkommenheit gebracht haben, wie sie kein anderes Land erreicht hat.

Die vornehmste Aufgabe des Betriebsamtsvorstandes nun ist es, allen Mängeln des Betriebes nachzugehen und bei deren Beseitigung die Kleinarbeit zu leisten, die unumgänglich notwendig ist, um Stockungen des Zugverkehrs zu begegnen. Hierzu gehört nach den obigen Ausführungen technisches Wissen und Können. Es wäre nicht damit getan, daß man die Klagen über mangelnde Anlagen weitergibt, man muß auch praktisch ausführbare Vorschläge machen können, wie den Klagen abzuhelfen sei. Als Beispiele führe ich an: Vermehrungen von Einfuhr-, Kreuzungs- und Überholungsgleisen, Verbesserung der Rangier- und Ablaufanlagen, Beseitigung sich ausschließender Ein- und Ausfahrten, sichere und damit glattere Durchführung von Lokomotiv- und Rangierfahrten, Verbesserungen an den Anlagen für den Betriebsmaschinendienst, für die Abwicklung des Personenverkehrs, Ausbau der Ladestraßen und Anlagen für den Güterverkehr und dergleichen mehr. Es dürfte wohl ohne weiteres klar sein, daß nur der Techniker imstande ist, sofort überall helfend einzugreifen, wo unzureichende oder bei Steigerung des Verkehrs nicht mehr zeitgemäße bauliche Anlagen den Betrieb hindern.

Wie der Amtsvorstand den Betrieb auf den Bahnhöfen seines Amtes zu regeln und zu verbessern hat, so muß der Betriebsdezernent sein Augenmerk auf die Vervollkommnung der Betriebsleistungen des Direktionsbezirkes richten, er muß den Ausbau ganzer Bahnhöfe und Strecken rechtzeitig in die Wege leiten, den Neubau von Linien anregen, Richtlinien für die aufzustellenden Entwürfe geben können und die Pläne selbst zu beurteilen verstehen. Daß zur Erfüllung dieser Aufgaben neben der Erfahrung im Betriebe technische Kenntnisse unumgänglich notwendig sind, dürfte wohl einleuchtend sein. Ein Betriebsprogramm von einem Nichttechniker entworfen, kann nur ein unvollkommener Schriftsatz sein, mit dem der entwerfende Techniker wenig anfangen kann.

Es würde über den Rahmen dieses Aufsatzes hinausgehen, wollte ich diese Ausführungen noch fortsetzen, ich glaube hinreichend bewiesen zu haben, daß die erste der von mir aufgestellten Fragen mit einem glatten Ja zu beantworten ist.

2. Um zu der zweiten Frage Stellung nehmen zu können, muß man sich vergegenwärtigen, welches Verhältnis zwischen einem nichttechnischen Amtsvorstand und seinem technischen Betriebsingenieur entstehen muß. In allen den wichtigen Angelegenheiten des Baues und der Unterhaltung der Bahnanlagen, der Überwachung der Sicherungsanlagen und Brücken, bei der Aufstellung und Durchführung des Haushaltplanes wäre der Amtsvorstand ohne jeden Einfluß den Anschauungen seines ihm nachgeordneten Ingenieurs ausgeliefert. Bei seinen Dienstreisen würde er verständnislos den wichtigsten Vorgängen in seinem Amt gegenüberstehen, alle Anregungen seiner Bahnhofsvorsteher und Bahnmeister könnte er nicht selbst auf ihre Ausführbarkeit nachprüfen, und ein großer Teil seiner Beamten würde ihn als Vorgesetzten nicht achten können, denn nur durch besseres Können und Wissen ist die Achtung des Personals zu erringen. Ein Vorstand eines Bau- und Betriebsamtes, der nicht Techniker ist, erscheint mir wie ein Laie, der ein Schiff steuern soll, und ich kann weder für die Verwaltung einen sachlichen Vorteil noch für den betreffenden Beamten in solcher Stellung eine Annehmlichkeit erblicken. In meiner Tätigkeit als Amtsvorstand in Duisburg und später als Sicherungsdezernent in Elberfeld habe ich sehr viele Bahnhofsvorsteher kennengelernt, die mir durch ihre hervorragende Tüchtigkeit als Betriebsbeamte die größte Achtung abgewonnen haben, bei keinem von ihnen ist mir aber der Gedanke gekommen, daß er als Amtsvorstand sachlich das leisten könnte, was dieses Amt verlangt, und ich glaube nicht zu viel zu sagen, wenn ich behaupte, daß auch keiner dieser Herren selbst daran gedacht hätte, die Stelle eines Amtsvorstandes für sich zu erstreben. Auch die Betriebskontrolleure, die Augen und Ohren der Betriebsdezernenten, die die Zusammenhänge des Betriebes so gut zu erkennen vermögen, bei Stockungen vermöge ihrer Streckenkenntnisse gute Ratgeber sind, werden sachliche Gründe nicht anführen können, aus denen allein sie die Berechtigung herleiten dürfen, in die Stellung eines Amtsvorstandes oder Betriebsdezernenten berufen zu werden. Auch ihnen fehlen die technischen Kenntnisse, ohne die sie nur halbe Arbeit leisten könnten. So bliebe den mittleren nichttechnischen Betriebsbeamten nur ein Weg zu den erwünschten Stellungen: Erwerbung der erforderlichen technischen Kenntnisse, insbesondere der Wissenschaft von dem Entwerfen von Bahnhöfen und dem Sicherungswesen. Fügen sie die technischen Kenntnisse ihrer praktischen Erfahrung im Betriebe hinzu, so sind sie erst wirkliche Betriebstechniker. Bei der vorhandenen großen Zahl vollwertiger Betriebstechniker kann ein sachlicher Grund, nicht volle Kräfte einzustellen, keinesfalls gefunden werden; wer aber den Nachweis seines Könnens in einer entsprechenden Prüfung erbringt, dem stehe der Weg frei zu den leitenden Stellen.

3. Die Frage nach der Zweckmäßigkeit der Vereinigung von Bau und Betrieb im Amte steht mit dem eigentlichen Vorgang — Anspruch der nichttechnischen Beamten auf die Stellen der Betriebsvorstände und Betriebsdezernente — nur im losen Zusammenhange, da aus dem im Anfang meiner Ausführungen wiedergegebenen Wortlaut hervorgeht, daß es sich um Betriebsämter der preußischen Staatsbahn, um technische Ämter, handelt. Dennoch möchte ich nicht versäumen, kurz hierauf einzugehen. Über die Notwendigkeit dieses Zusammenschlusses sind in den letzten Jahren viele und überzeugende Ausarbeitungen gemacht worden; nicht nur die preußischen Fachleute sind von der Richtigkeit ihrer Organisation in dieser Beziehung durchdrungen, sondern auch aus den Kreisen der Fachleute aller Länder wird dem preußischen Betriebsamt der Vorzug vor den eigenen Lokalbehörden gegeben. Die Erkenntnis des innigen Zusammenhanges von Betrieb und Technik setzt sich mehr und mehr durch. Ganz besonders möchte ich auf die Schrift des bayerischen Direktionsrates Semmelmann (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 7 vom 28. 1. 1920) hinweisen und sie erneut in Erinnerung bringen, die zum Schluß zu dem Ergebnis kommt, daß die Vereinigung im Bau und Betrieb zweckmäßig sei. Wie eine Gegenüberstellung der in Bayern vorhandenen Zahl der Beamten im Vergleich mit der in Preußen allgemein gebräuchlichen deutlich zeigt, erfordert das bayerische System der Vereinigung von Betrieb und Verkehr unter Absonderung der baulichen Unterhaltung einen erheblichen Mehraufwand an Personal. Bei der Größe der bayerischen Betriebsämter dürfte es die Leistungsfähigkeit eines Amtsvorstandes weit übersteigen, wollte man ihm außer dem Betrieb auch noch die Aufsicht über den Verkehr übertragen. Jedes dieser Gebiete braucht für sich die Arbeit eines ganzen Mannes. Ohne starke Vermehrung der Ämter ließe sich daher in Preußen eine Umorganisation der Lokalbehörden nicht durchführen. Ob eine engere Vereinigung aller Ämter zweckmäßig und durchführbar ist, steht auf einem anderen Brett und soll hier ununtersucht bleiben. Jedenfalls gehören Bau und Betrieb zusammen, und ich behaupte, daß der in der ganzen Welt anerkannte vorzügliche und mit höchster Sicherheit arbeitende Eisenbahnbetrieb der ehemals preußisch-hessischen Staatseisenbahnen ein Erfolg der Schulung ist, die die Techniker im Betriebsamt durchgemacht haben; der entwerfende Bautechniker hat das Verständnis für die Anforderungen des Betriebes wie der Betriebsdezernent das Verständnis für die technischen Möglichkeiten des Entwurfes. Nur die enge Zusammenarbeit von Bau und Betrieb gibt die Gewähr, daß die gewaltigen Ausgaben für die baulichen Anlagen den größten Nutzen und die höchste Wirtschaftlichkeit erzielen.

Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdienststellen.

Von Eisenbahninspektor **Dr. Ritter**, Torgau.

Der Versuche sind schon viele gemacht worden, ein allgemein gültiges Verfahren für richtige Zumessung des Personals auf den Eisenbahndienststellen und damit zugleich einen Gradmesser für die Wirtschaftlichkeit dieser Stellen zu finden. Einen weiteren solchen Versuch macht der Regierungs- und Baurat Sarrazin in Nr. 10 d. Ztg. vom 10./3. d. J.; er beschränkt sich auf die Bahnhöfe 3. und 4. Klasse mit vereinigtem Dienst und geht bei seinen Erörterungen von der Zeit aus, die für die Erledigung der einzelnen Geschäfte des Betriebes und Verkehrs erforderlich ist. Er nennt die für den Betrieb notwendige Zeit B, die Zahl der Frachtbriefe F, die auf den Frachtbrief verwendete Zeit X, die Zahl der sämtlichen auf dem Bahnhofe beschäftigten Köpfe K und kommt dann zu folgender Gleichung:

$$\frac{B + F \cdot X}{K} = 8.$$

$B + F . X$ sind die gesamten geleisteten Dienststunden, getrennt nach Betrieb und Verkehr. Wenn diese durch die Anzahl sämtlicher Köpfe geteilt wird, muß die tägliche Arbeitszeit, augenblicklich 8 Stunden, herauskommen. X könne auch die Wirtschaftlichkeitszahl genannt werden, und es sei nun die wichtigste Frage, diese Zahl richtig zu bestimmen.

Ist das nun überhaupt in einer für die Praxis brauchbaren Weise möglich? Je nach Auswahl der Antwort steht und fällt die von Reg.- und Baurat Sarrazin aufgestellte Formel. Ich halte, wie ich im voraus sagen will, die Bestimmung jener Wirtschaftlichkeitszahl, also die einwandfreie Ermittlung der auf die Bearbeitung eines Frachtbriefes entfallenden Zeit, zumal wenn ich damit zugleich die gesamten übrigen verkehrsdienstlichen Arbeiten erfassen soll, für ausgeschlossen. Reg.- und Baurat Sarrazin macht denselben Fehler, den so viele dem Verkehr Fernstehende machen, er legt bei Beurteilung der Arbeiten einer Güterabfertigung der bloßen Zahl der Frachtbriefe eine viel zu weit gehende Bedeutung bei und verkennt gänzlich den Umfang und die Wichtigkeit der sonstigen verkehrsdienstlichen Geschäfte. Zunächst möchte ich noch vorausschicken, daß nicht ersichtlich ist, wo in der Gleichung der gesamte Fahrkartenverkauf, die Anforderung, Verwaltung der Fahrkarten, die Selbstrevisionen, die Rechnungslegung im Personenverkehr usw., ferner aber auch der Gepäck- und Expreßgutverkehr mit seinen vielen oft recht zeitraubenden Arbeiten untergebracht ist. Auch die Arbeiten, die die Stationskasse leistet, scheinen mir nicht in der Formel untergebracht zu sein. Dabei sind die Geschäfte einer Stationskasse heutzutage außerordentlich vielseitig und zeitraubend. Man erinnere sich an die wöchentliche Lohnzahlung, an die Einbehaltung und Verrechnung der Steuern mit den beteiligten Gemeinden usw. Wenn alle diese Arbeiten in B, d. i. die für den Betrieb notwendige Zeit einbegriffen sind, so ist das Spiegelbild, das die erwähnte Formel von den tatsächlichen Verhältnissen eines Bahnhofs geben sollte, recht ungenau. Es entfält eben gerade auf den Bahnhöfen 3. und 4. Klasse mit vereinigtem Dienst nur ein verhältnismäßig geringer Teil aller geleisteten Arbeiten auf den Betriebsdienst, namentlich auf Strecken mit schwächerem Zugverkehr. Dies sei nur nebenbei erwähnt.

Worauf es mir hier ankommt, ist lediglich der Nachweis, daß die Beurteilung der Arbeiten einer Güterabfertigung zu einem falschen, auch ungerechten Ergebnis führt, wenn der Zahl der Frachtbriefe übermäßige Bedeutung beigelegt wird, ferner, daß die Ermittlung einer auf die Bearbeitung eines Frachtbriefes entfallenden Zeit unter gleichzeitiger Berücksichtigung aller übrigen Dienstgeschäfte undurchführbar und, daß demnach eine Anwendung jener Gleichung als Gradmesser für die Wirtschaftlichkeit der Dienststellen praktisch unmöglich ist. Es kann nicht eingehend genug darauf hingewiesen werden, daß ein großer Unterschied zwischen Frachtbrief und Frachtbrief, was dessen Bearbeitung anbelangt, besteht. Die eine Güterabfertigung hat durchschnittlich täglich z. B. 200 Frachtbriefe und die andere nur 50, und doch können diese 50 mehr Arbeit verursachen, als jene 200. Die Güterabfertigung mit 200 Frachtbriefen braucht nur in einem Kohlenrevier zu liegen, woselbst sich der Versand in der Hauptsache auf Kohlen und Briketts beschränkt. Wenn dann noch die Absatzgebiete, wie sehr oft der Fall, im großen und ganzen festliegen (also z. B. K. K. = Züge — Kunze-Knorrzüge — gefahren werden), so stellt sich die Bearbeitung des einzelnen Frachtbriefes überaus einfach. Die wenigen Tarifsätze, ja die errechneten Frachtbeträge, die Leitungsvorschriften usw. haben die Beamten meist im Gedächtnis, oder sie vermerken sie z. B. auf ihrer Schreibunterlage. Anders ist es, wenn für jeden Frachtbrief der Tarifsatz, die Lade- oder Leitungsvorschrift besonders festgestellt werden muß; in solchen Fällen können, wie gesagt, 50 Frachtbriefe weit mehr Arbeit verursachen, als jene 200. Es kann ferner der Umfang der Arbeiten ein und derselben Güterabfertigung sehr verschieden sein, also wechseln. Eine angeschlossene Kohlengrube verursacht der Güterabfertigung, wie dargelegt, nicht so große Arbeit, wie ewa eine Seifenpulver- oder Zuckerwarenfabrik. Die Reisenden einer solchen Fabrik kommen meist in die entlegensten Orte, verkaufen dort ihre Erzeugnisse, geben also die empfangenen Aufträge an ihre Fabrik weiter. Die Folge ist, daß unter den — sagen wir — 100 Frachtbriefen der Fabrik sich eine große Anzahl befindet, deren Bearbeitung ganz besonders mühevoll und zeitraubend ist, z. B. wenn die Empfangsstationen erst an Hand des Kochschen Stationsverzeichnisses und des vorhandenen Kartenmaterials, ihrer Lage, ihrer Bezeichnung nach usw. fesgestellt werden müssen. Langwierige Rückfragen bei dem Absender sind meist damit verknüpft. Hieraus ergibt sich, wie schwer die Arbeit einer Güterabfertigung nach der Zahl der bei ihr durchschnittlich aufkommenden Frachtbriefe zu beurteilen ist.

Aber muß man denn den Blick nicht viel, viel weiter schweifen lassen, wenn man den Geschäftsumfang einer Güterabfertigung, auch einer solchen, die mit dem Bahnhofe vereinigt ist, einigermaßen zutreffend würdigen will? Ein Satz, wie ihn der Reg.- und Baurat Sarrazin schreibt: „Die für den Verkehr notwendige Zeit richtet sich in der Hauptsache nach der Zahl der Frachtbriefe" tut einem praktischen Verkehrsbeamten geradezu weh. Wo bleibt denn z. B. die mühselige Arbeit, die in der Güterkasse geleistet wird! Hunderte von Zu- und Absetzungen nimmt heute die Verkehrskontrolle vor — eine Folge der ungenauen Arbeit und der fortgesetzten Tarifänderungen. Dazu verursacht die nachträgliche Einziehung von Frachtbeträgen heute Schwierigkeiten wie nie zuvor. Viele Geschäfte verschicken ihre Waren nur noch gegen Nachnahme des Wertes. Die Erledigung der Nachnahmen, ihre Zahlung, Buchung usw. verlangt sehr viel Zeit und Arbeit. Nicht anders ist es mit der Verwaltung, dem Kleben, Entwerten, Verrechnen der Fracht- und Steuermarken. Ein Kapitel für sich bilden die heutigen Zahlmittel, das Papiergeld. Was für Zeit geht allein durch das Zählen, Glätten und Kleben der Scheine verloren! Auch die Güterkassenbilanz ist unter den heutigen Verhältnissen eine schwierige und zeitraubende Arbeit. Will man alle diese Geschäfte einer Güterabfertigung in die Arbeit, die auf einen Frachtbrief entfällt, in einigermaßen einwandfreier Weise anteilig hineinrechnen?

Wie steht es ferner mit dem Wagendienst? Was kostet es für Mühe, sich bezüglich der wagendienstlichen Vorschriften auch nur einigermaßen auf dem Laufenden zu erhalten! Frage sich doch nur jeder Leser selbst, wie es mit seinen Kenntnissen in den Güterwagenvorschriften bestellt ist; ganz zu schweigen von der Unmenge der neueren Bestimmungen, die der Krieg und der unglückliche Frieden mit sich gebracht haben. Der Wagendienst liegt in seinem Schwerpunkt bei den Güterabfertigungen und bildet eine ganz bedeutende Belastung. Nicht minder mühevoll ist der Ermittelungsdienst. Er hat infolge der bekannten traurigen Verhältnisse, die nach dem Kriege bei uns eingerissen sind, in einer Weise ausgebaut werden müssen, daß es nur noch dem Eingeweihten möglich ist, ihn in seinem vollen Umfange zu übersehen. Jedenfalls bildet der Ermittelungsdienst für die Abfertigungsstellen heute eine große Last, die aber notgedrungen getragen werden muß. Weiter, eine Mehrarbeit, wie sie störender für den Gang der Geschäfte kaum gedacht werden kann, verursachen die fortgesetzten Tarifänderungen, die wohl noch keineswegs als abgeschlossen betrachtet werden können. Auch die Lade- und Leitungsvorschriften sind infolge der veränderten Verhältnisse in Deutschland vollkommen in Fluß. Zur Veranschaulichung dessen mache sich der Leser einmal die kleine Mühe und blättere einige Nummern des Tarif- und Verkehrsanzeigers durch. Unsere Güterabfertigungen wissen ja heute noch nicht einmal mit Sicherheit die neuen Übergangsstationen, die durch die geographische Neuordnung in Mitteleuropa entstanden sind.

Es wäre mir ein Leichtes, hier noch einige Seiten über alle die Schwierigkeiten zu schreiben, die augenblicklich und wohl auch noch in den künftigen Jahren auf unseren Güterabfertigungen lasten werden. Ich erinnere noch an die Hunderte von Sperren, die fortgesetzt verfügt werden müssen, und die die Güterabfertigungen zu beachten haben. Jeder Frachtbrief hat, wie man in der Praxis sich ausdrückt, seinen „Schwanz", d. h.

bei jedem Briefe muß mühsam geprüft werden, ob alle die Bescheinigungen vorhanden sind, die von den Wirtschaftsstellen, den Landespolizeibehörden usw. verlangt werden oder etwa in der Ausfuhr- oder gar in der Schleichhandelsdienstanweisung vorgesehen sind. Der Kettenhandel schließlich (Voreinsendung von Frachtbriefen, nachträgliche Verfügungen, Weiterabfertigungen usw.) macht den Güterabfertigungen sehr viel Arbeit. Diese einfache Aufzählung — die ich eigentlich noch zum mindesten durch den Hinweis auf den Lade- und Beförderungsdienst, ferner den umfangreichen und zeitraubenden Schriftwechsel ergänzen müßte — möge genügen, um einigermaßen ein Bild davon zu geben, wie die heute bei den Güterabfertigungen geleistete Arbeit zu beurteilen und zu bewerten ist. Es ist ein Unding, die verkehrsdienstlichen Arbeiten einer Güterabfertigung schlechthin mit der Zahl der aufkommenden Frachtbriefe zu erfassen, auch wenn man sich bemühen wollte, alle sonstigen, an sich hochwichtigen Arbeiten anteilig für den einzelnen Frachtbrief zu berechnen. Ich komme daher zu dem Schlusse, daß die von Regierungs- und Baurat Sarrazin aufgestellte Formel für die Praxis nicht verwendbar ist. Ein derartiges Verfahren würde in Widerspruch zu den tatsächlichen Verhältnissen treten und auf eine ungerechte Beurteilung der Verhältnisse einer Güterabfertigung hinauslaufen. Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdienststellen kann nicht an der Hand eines Schemas geprüft werden, vielmehr ist dazu eine tiefgehende Kenntnis der tatsächlich geleisteten Geschäfte und der Eigenartigkeit der Dienststellen notwendig. Eine solche Kenntnis aber hat nur der Verkehrsamtsvorstand und der zuständige Verkehrskontrolleur. Zu empfehlen ist, daß die Nachprüfung der Wirtschaftlichkeit auf den Dienststellen mit vereinigtem Dienst gemeinsam von dem Verkehrsamt und dem Betriebsamt vorgenommen wird, damit der Dienststelle die Möglichkeit genommen wird, dem Betriebsamtsvorstande gegenüber die Verkehrsgeschäfte und dem Verkehrsamtsvorstande gegenüber die Betriebsgeschäfte über Gebühr in den Vordergrund zu rücken. Eine solche gemeinschaftliche Prüfung führt nach meiner Erfahrung stets zu einem sehr befriedigenden Ergebnis.

* *
*

Der Regierungs- und Baurat Sarrazin hat die Schriftleitung noch um Aufnahme folgender Bemerkungen ersucht:

„Die obigen Ausführungen zeigen, daß die Annahme des Frachtbriefes als Wertmesser für den Verkehrsbedarf kein unbedingt richtiges, allgemein gültiges Vergleichsbild gibt, weil der Frachtbrief an sich nicht gleichwertig ist, und auch andere Umstände den Arbeitsaufwand einer Station bestimmen. Es muß deshalb das Vergleichsergebnis zwischen zwei Stationen, so wie ich es vorgeschlagen habe, durch Berücksichtigung der Eigenarten der einzelnen Stationen ergänzt werden."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 29. v. M. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Insbesondere ist zugelassen worden, daß in den Sprengmitteln das Nitroglyzerin durch Dinitroglykol ersetzt sein darf. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 50 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Die Beamtenräte.** Über die Bildung von Beamtenvertretungen im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung (vgl. Nr. 18, Seite 348 d. Ztg.) hat der Reichsverkehrsminister unterm 7. Mai 1921 einen Erlaß herausgegeben, dem er folgende Einleitung vorausschickt:

„Seit Übergang der Eisenbahnen der Länder auf das Reich sind berufene Organe der Beamtenschaft an mich mit der Bitte herangetreten, die Regelung der Beamtenvertretungen ebenso wie die der Arbeitervertretungen einheitlich für den ganzen Verwaltungsbereich vorzunehmen. Je mehr sich die nach Artikel 130 Abs. 2 der Reichsverfassung vorgeschriebene reichsgesetzliche Bestimmung besonderer Beamtenvertretungen verzögerte, um so dringender wurden die mir aus allen Teilen des Personals und des Reiches zugehenden Wünsche nach einer vorläufigen einheitlichen Regelung. In der Tat hat die Fortdauer des bisherigen Zustandes unerträgliche Schwierigkeiten zur Folge. Die aus den einzelnen ehemaligen Länderverwaltungen stammenden Verschiedenheiten führen fortgesetzt zu begründeten Berufungen; die Wohltat rechtmäßiger Beamtenvertretungen ist dem Verwaltungsbereich Bayern noch völlig versagt, in vielen anderen Bezirken besteht keine Gewähr, daß die Beamtenvertretungen nach Ablauf bestimmter Wahlzeiten allgemein neu gebildet werden, und auf dem wichtigen Gebiet der Aufgaben und Befugnisse der Beamtenvertretungen macht sich der Mangel organischer Gliederung ganz besonders fühlbar. So ist die einheitliche Neuregelung ein gemeinsames Gebot für Verwaltung und Beamtenschaft. Freilich bietet sie außerordentliche Schwierigkeiten, weil ein Entwurf des nach der Reichsverfassung zu erlassenden Gesetzes von der Reichsregierung inzwischen eingebracht und schon in die Beratung des Reichsrats übergegangen ist. In einem solchen Zeitpunkt muß eine vorläufige Regelung grundsätzlich davon absehen, umstrittene Fragen von allgemeiner Bedeutung in einer Weise zu lösen, die im Ergebnis der alleinigen Entscheidung der gesetzgebenden Körperschaften vorgreifen würde. Nach demselben Grundgedanken ist es ebenso unmöglich, auf solchen Gebieten eine von dem Gesetzentwurf der Reichsregierung abweichende Gestaltung auch nur vorläufig einzuführen. Wenn also in der nunmehrigen Regelung manche Forderungen der Beamtenschaft nicht erfüllt werden, so handelt es sich um Angelegenheiten, deren endgültige Erledigung hierdurch nicht berührt werden soll, sondern der gesetzlichen Verabschiedung vorbehalten bleiben muß."

Die wichtigsten Bestimmungen der Verordnung sind folgende:

Zur Wahrnehmung der Interessen der Beamten gegenüber der Verwaltung und zur Unterstützung der Verwaltung in der Erfüllung ihrer Aufgaben werden im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung Beamtenräte bei den Dienststellen und Behörden, Bezirksbeamtenräte bei den Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und Betriebsdirektionen und ein Hauptbeamtenrat beim Reichsverkehrsministerium in Berlin errichtet. Die Rechte und Pflichten der Verwaltung üben die Vorstände der einzelnen Dienststellen und Behörden nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften aus. Vertretung der Verwaltung durch Bevollmächtigte ist zulässig. Die Befugnisse der beteiligten wirtschaftlichen Vereinigungen, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten, werden durch die Vorschriften dieses Erlasses nicht berührt.

Bei jeder Dienststelle und Behörde, die in der Regel mindestens 20 Beamte beschäftigt, wird ein örtlicher Beamtenrat errichtet. Beschäftigt sie weniger als 20, aber mindestens 5 Beamte, so wird ein Obmann und ein Stellvertreter gewählt. Dienststellen, bei denen hiernach weder ein Beamtenrat, noch ein Obmann zu wählen ist, werden der am günstigsten gelegenen Dienststelle angegliedert. Der örtliche Beamtenrat besteht je nach der Größe der Dienststellen aus 3—9 Mitgliedern. Der Bezirksbeamtenrat besteht, wenn die Zahl der von ihm vertretenen Beamten weniger als 1000 beträgt, aus 5 Mitgliedern; für je weitere angefangene 1000 Beamte erhöht sich die Mitgliederzahl um ein Mitglied bis zur Höchstzahl von 11 Mitgliedern. Der Hauptbeamtenrat besteht aus 17 Mitgliedern. Für die Verwaltungsbereiche von Preußen-Hessen und Bayern wird im Hauptbeamtenrat je ein besonderer selbständiger Ausschuß gebildet, der für die Zweigstelle Preußen-Hessen aus 13 und für die Zweigstelle Bayern aus 5 Mitgliedern besteht. Soweit im Hauptbeamtenrat die erforderliche Zahl von Mitgliedern aus diesen Verwaltungsbereichen nicht vorhanden ist, sind aus den nicht gewählten, aber noch wählbaren Personen der entsprechenden Vorschlagslisten der Reihe nach Ergänzungsmitglieder hinzuzuziehen. Die Mitglieder der örtlichen Beamtenräte, der Bezirksbeamtenräte und des Hauptbeamtenrats werden von den wahlberechtigten Beamten sämtlich in einer Wahl aus ihrer Mitte in unmittelbarer und geheimer Wahl nach den Grundsätzen der Verhältniswahl gewählt. Über die Wahlförmlichkeiten, die sich an diejenigen des Betriebsrätegesetzes anlehnen, sind ausführliche Vorschriften gegeben.

Die Aufgaben und Befugnisse der Beamtenräte sind ausführlich geregelt. Im allgemeinen haben sie die Aufgabe, die Verwaltung durch Rat zu unterstützen und für eine möglichste Höchstleistung durch Anregung und Arbeitsfreudigkeit und Förderung wirtschaftlicher Arbeitsmethoden Sorge zu tragen. Im übrigen wirken sie bei der Regelung aller die allgemeinen und persönlichen Dienstverhältnisse der Beamten betreffenden Angelegenheiten mit. Kommt über eine Angelegenheit eine Einigung zwischen örtlichen Beamtenvertretungen und deren Behörden nicht zustande, so legen diese auf Verlangen die Angelegenheit der Eisenbahn-Generaldirektion, Eisenbahndirektion oder Betriebsdirektion vor. Will die

Direktion einem solchen Antrage nicht entsprechen, so ist darüber mit dem Bezirksbeamtenrat zu verhandeln. Kommt auch hier eine Einigung nicht zustande, so hat die Eisenbahndirektion unverzüglich die Sache dem Reichsverkehrsminister zur Entscheidung vorzulegen. Der Bezirksbeamtenrat kann die Angelegenheit auch unmittelbar dem Hauptbeamtenrat vorlegen. Das Reichsverkehrsministerium entscheidet endgültig nach Verhandlungen mit dem bestehenden Beamtenrat. Der Hauptbeamtenrat vertritt die Gesamtbeamtenschaft; seine selbständigen Ausschüsse, von denen der bayerische einen in München unterhält, treten zusammen, wenn es sich um Angelegenheiten handelt, die über den Bereich eines Bezirksbeamtenrates, jedoch nicht über den Bereich einer Zweigstelle hinaus von Bedeutung sind. Daß die Beamtenräte kein Recht haben, in Verwaltung, Verkehr und Betrieb durch selbständige Anordnungen einzugreifen, ist — wohl mit Rücksicht auf die früher gemachten Erfahrungen — in dem Erlaß ausdrücklich hervorgehoben.

Der Erlaß tritt mit dem Tage der Verkündigung in Kraft, und es verlieren damit die Verordnungen oder Verfügungen der Länder über die Bildung von Beamtenvertretungen im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung ihre Gültigkeit. Die Wahlen zu den Beamtenvertretungen sind spätestens sechs Wochen nach der Veröffentlichung dieses Erlasses im Reichs-Verkehrs-Blatt einzuleiten. Mit Vollziehung der ersten Wahl der Beamtenräte und ihrer endgültigen Bildung hören die vorhandenen allgemeinen Beamtenvertretungen sowie alle noch beim Reichsverkehrsministerium, den Zweigstellen oder den Direktionen vorhandenen Beamtenvertretungen sonstiger Art (z. B. die Direktionsbeiräte, Büros zur Vertretung der Beamteninteressen, Vertrauensmänner der Beamtenschaft, Rat des Verkehrspersonals, Personalvertretung beim Reichsverkehrsministerium und dgl.) zu bestehen auf.

— **Nachtdienstzulage.** Mit Wirkung vom 1. Oktober 1920 werden im Bereiche der Reichseisenbahnverwaltung Beamten und sonstigen Bediensteten, die nicht nach dem Lohntarifvertrag für die Arbeiter der Reichseisenbahnverwaltung oder nach den in dessen § 1 Ziffer 3 vorbehaltenen besonderen Vereinbarungen entlohnt werden, als Entschädigung für Mehrkosten der Ernährung im Nachtdienst unter folgenden Bedingungen widerrufliche Nachtdienstzulagen bewilligt:

I. Die Zulage wird für regelmäßigen planmäßigen Betriebsdienst gewährt. Unter Betriebsdienst im Sinne dieser Bestimmung ist der gesamte äußere Dienst im Gegensatz zu dem Bürodienst bei den Ämtern, Inspektionen, Direktionen usw. zu verstehen. Nachtkontrollen von Aufsichtsbeamten (z. B. Dienststellenvorsteher), die im Dienstplan nicht festgesetzt sind, fallen nicht unter diese Bestimmung. Ebenso bleibt der Dienst, der seiner Natur nach in die Nachtstunden fällt, also beispielsweise der Wachtdienst, von der Gewährung der Zulage ausgeschlossen.

II. a) Maßgebend für die Berechnung der Zulagen ist die planmäßige Dauer der Dienstschicht (siehe jedoch Ziffer IIIc). Wenn ein fester Dienstplan fehlt, so ist die tatsächliche Dienstleistung der Berechnung der Zulage zugrunde zu legen. b) Zeiträume von 30 Minuten und mehr werden als volle Stunden gerechnet. Zeiträume von weniger als 30 Minuten bleiben außer Betracht. c) Überschreitungen der planmäßigen Dienstzeit infolge außergewöhnlicher Ereignisse (z. B. bei stärkerem Verkehr, bei Zugverspätungen, Unfällen usw.) sind einzurechnen, wenn sie mindestens eine Stunde gedauert haben. Dies gilt auch bei Verkürzung planmäßiger Pausen (siehe auch Ziffer IIIc).

III. a) Vergütungsfähig sind solche Dienstleistungen, die in die Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens fallen. b) Fallen Dienstschichten aus, so ist die Zulage nicht zu zahlen; werden Dienstschichten nur in beschränktem Umfange wahrgenommen, so ist die tatsächliche Stundenleistung zu berechnen, wobei Ziffer IIb zu beachten ist. c) Planmäßige Dienstpausen bis zu 2 Stunden gelten hinsichtlich der Nachtdienstzulage als Dienstleistung, solche von mehr als 2 Stunden bleiben außer Ansatz, sofern kein Dienst geleistet wird. Wird eine Nachtschicht durch Pausen in mehrere Zeiträume getrennt, so sind diese Zeiträume zusammenzurechnen. Die Gesamtsumme ist alsdann nach Ziffer IIb auf- oder abzurunden. d) Für Dienstbereitschaft bei der Dienststelle ist die Vergütung zur Hälfte zu berechnen, wenn und solange (Ziffer IIb) während der Dienstbereitschaft kein Dienst geleistet wird.

IV. Bei Gewährung anderer Bezüge, die den Aufwand des Nachtdienstes bereits in sich schließen, ist die Nachtdienstzulage zu streichen oder zu kürzen. Für die in die Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens fallende dienstplanmäßige Abwesenheit des Zugpersonals von der Heimat wird die Nachtdienstzulage mit Ausnahme der als Ruhezeit geltenden Dienstunterbrechung gewährt. Wegen etwaiger späterer Rückkehr nach der Heimat siehe Ziffer IIc.

V. Die Zulage wird bis auf weiteres einheitlich auf 50 Pfennig für die Stunde festgesetzt.

VI. Ein Anspruch auf dauernde Gewährung einer Nachtdienstzulage besteht nicht, sie unterliegt jederzeit der anderweitigen Festsetzung durch die Verwaltung.

— **Zollfreiheit für Umzugsgut aus und nach dem besetzten Gebiet des Westens.** Nach Mitteilung der Interalliierten Rheinlandkommission wird Eisenbahnbeamten, die nach Errichtung der neuen Zollgrenze aus und nach dem besetzten Gebiet versetzt werden, auf Ansuchen Zollfreiheit für die Aus- oder Einfuhr ihres Haushalts gewährt. Die Anträge sind durch die Hand des Präsidenten der Interalliierten Feldeisenbahnkommission in Wiesbaden an die Zolldirektion (Comité Directeur des Douanes) in Coblenz zu richten und müssen mit einer die Versetzung bestätigenden Bescheinigung der vorgesetzten Behörde versehen sein. Als Hausrat werden angesehen: Kleider, Leib-, Bett- und Tischwäsche sowie Möbel aller Art, soweit sie zum persönlichen Gebrauch des Antragstellers und der mit ihm zusammenwohnenden Familienangehörigen gedient haben. Die Übermittelung der Anträge an den Präsidenten der Interalliierten Feldeisenbahnkommission übernimmt der Delegierte der deutschen Eisenbahnen bei der Interalliierten Feldeisenbahnkommission in Wiesbaden, Thelemannstraße Nr. 5.

— **Die Neuorganisation der Reichseisenbahnverwaltung.** In einem Sonderdruck veröffentlichen die „Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk" zwei in Nr. 17 und 18 dieses Fachblattes unter obigem Titel erschienene Aufsätze aus der Feder zweier unserer bedeutendsten Eisenbahnverwaltungsbeamten. Die Verfasser, der preußische Unterstaatssekretär a. D. Franke und der bayerische Geheime Rat v. Völcker, haben lange Jahre hindurch an maßgebender Stelle in der Staatsbahnverwaltung gestanden und die Entwickelung der Staatsbahnen von hoher Warte aus beobachtet und miterlebt. Es ist deshalb besonders wertvoll, die interessanten Ausführungen dieser Vertreter zweier entgegengesetzter Anschauungen über die Frage der einheitlichen Verwaltung und der Beibehaltung einer reinen Staatsform oder der Zerlegung des Reichseisenbahnnetzes in Gruppendirektionen und der Einführung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft kennen zu lernen. Der Leser wird durch das Studium dieser Aufsätze in hohem Grade angeregt werden und insbesondere auch manche falsche Vorstellungen, die man sich bei der oberflächlichen Behandlung dieser schwerwiegenden Fragen durch die Tagespresse zu machen pflegt, aufgeklärt sehen. Den beiden Aufsätzen ist eine Einführung durch einen weiteren bekannten Eisenbahnfachmann, Geheimrat Dr. Quaatz, den jetzigen Schriftleiter der „Wirtschaftlichen Nachrichten", vorausgeschickt.

— **Erleichterungen im Personenverkehr.** Es steht nunmehr fest, daß die Eisenbahnverwaltung in diesem Jahre in ähnlicher Weise wie vor dem Kriege wieder Feriensonderzüge fahren lassen wird. Die Preise für die mit diesen Sonderzügen zurückgelegten Reisen liegen durch den Tarif fest; es tritt für die Hinfahrt, die stets im Sonderzug zurückgelegt wird, eine Ermäßigung von 50% ein. Damit würde sich die Gesamtreise (Hin- und Rückfahrt) um 25% verbilligen. Die Eisenbahnverwaltung prüft aber, wie der „Deutsche" berichtet, gerade zurzeit erfreulicherweise die Frage, ob auch für die Rückfahrt, die bisher in beliebigem Zuge zurückgelegt werden konnte, derartige Sonderzüge gefahren werden können. Wenn, wie zu hoffen ist, sich dies aus betrieblichen Gründen ermöglichen läßt, wird auch für die Rückfahrt eine Ermäßigung von 50% eintreten, so daß man dann die Ferienreise für die Hälfte des tarifmäßigen Fahrgeldes zurücklegen könnte.

Die Eisenbahnverwaltung hat nunmehr auch die Einführung von Sonntagsfahrkarten angeordnet. Es wird noch einige Zeit vergehen, bis die neuen Tarife bei den einzelnen Direktionen festgesetzt sind.

Die in der Presse aufgetauchte Nachricht, daß die Erhöhung der Personentarife über den 1. Juni hinaus verschoben werden solle, trifft nach den neuesten Feststellungen nicht zu.

— **Die Verringerung des Eisenbahnpersonals.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers sollen bis zum 1. Juni d. J. die Diensteinstellungen von den zuständigen vorgesetzten Stellen nach strengstem Maßstabe geprüft und hiernach der Kopfetat jeder Dienststelle festgesetzt werden. Soweit es sich ergibt, sagt der Erlaß, daß die Personalkräfte nicht genügend ausgenutzt sind, muß auf eine anderweitige wirtschaftliche Verwendung der Kräfte Bedacht genommen werden. Bekanntlich soll, nach den Vorbemerkungen zu dem Nachtragsetat der Staatsverwaltungen, in Zukunft erst jede

zweite planmäßige Stelle wieder besetzt werden, und zwar so lange, bis die Verminderung des Beamtenpersonals bis auf 75 % erreicht ist. So werden z. B. die freiwerdenden Stellen des einfachen Bürodienstes (Sekretäre) in solche der Gruppe „Assistenten" umgewandelt, bis ein Stellenverhältnis von zwei Dritteln in Gruppe V der Besoldungsordnung bis zu einem Drittel in Gruppe VI erreicht ist.

— **Das abgelieferte Eisenbahnmaterial.** Mit der von der Reparationskommission geforderten Erstattung des gesamten, während des Krieges von Deutschland in den alliierten Ländern erbeuteten Eisenbahnmaterials ist nunmehr begonnen worden. Als erste Abschlagsleistung waren 5000 Wagen gefordert, deren Übergabe auf Verlangen der Reparationskommission am 18. April 1921 begonnen und am 15. Mai 1921 beendet sein mußte. Von diesen 5000 Wagen hat Frankreich etwa 1500 und Belgien etwa 3500 erhalten. Die Wagen sind nun auf bestimmten Bahnhöfen gesammelt und von dort den Übergabebahnhöfen, wo die Annahme erfolgt, zugeführt. Bis zum 14. Mai einschließlich sind zurückgegeben an Belgien Staatsbahnwagen 3419, Privatwagen 61, an Frankreich Staatsbahnwagen 1492, Privatwagen 113, zusammen 5085 Fahrzeuge. Die Forderung der Reparationskommission ist also restlos erfüllt.

— **Der Eisenbahnpfingstverkehr Berlins.** Begünstigt durch das außerordentlich sommerliche Wetter, bedeutete in diesem Jahre der Pfingstreiseverkehr für die Eisenbahn eine außerordentliche Aufgabe, die, wie von der hauptstädtischen Presse anerkannt wird, in geradezu vorbildlicher Weise gelöst worden ist. Besonders der Fernverkehr, dessen Tarife, wie bekannt, zum 1. Juni erhöht werden, weist eine außerordentlich starke Zunahme gegen das Vorjahr auf, in welchem zwar auch eine Tariferhöhung in Aussicht genommen, jedoch das Reisewetter nicht so besonders günstig war. Es liegen nunmehr die Ergebnisse der amtlichen Zählungen der an den Hauptreisetagen verkauften Fahrkarten für die Berliner Bahnhöfe und Reisebüros vor, aus dem der Umfang der von Berlin aus vorgenommenen Reisen deutlich hervorgeht. Die Zählungen erstreckten sich in diesem Jahre auf die Tage Mittwoch, den 11., bis einschließlich Sonnabend, den 14. Mai. An diesen Tagen wurden in Berlin 334 713 Fahrkarten des Fernverkehrs (gegen 285 665 i. Vorj.) verkauft. Der erste Hauptreisetag blieb mit 48 457 Fahrkarten um 5284 Stück hinter dem entsprechenden des Vorjahres zurück. Die übrigen Tage weisen mit rd. 65 000, 93 000 und 128 793 Fahrkarten eine bedeutende Zunahme (um rd. 49 000 Fahrkarten) auf, was gegen den Verkehr im Vorjahre eine Zunahme von 17 % ausmacht. Die höchsten Verkehrszahlen weist in diesem Jahre wieder der Stettiner Bahnhof auf, von dem an den vier Tagen insgesamt 61 420 Personen eine Fernreise antraten; von diesen 61 000 Personen verließen am 14. Mai, dem Hauptreisetage, allein 27 010 Personen Berlin. An zweiter Stelle steht der Anhalter Bahnhof, von dem insgesamt rd. 50 000 Fahrkarten verkauft wurden. Mit diesen Leistungen im Fernverkehr ist sogar der Verkehr zu Pfingsten 1913 erheblich und zwar um rd. 44 000 Fahrkarten überboten worden. Ein völlig anderes Bild zeigt der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr, der ebenfalls im Zeichen eines regen Pfingstausflugverkehrs stand. Die Zählungen der verkauften Fahrkarten fanden am Himmelfahrtstage, am 1. und 2. Feiertage statt. Auf den Stationen der Stadtbahn wurden an den drei Tagen etwas mehr als 1 Million Fahrkarten verkauft, während auf den Ringbahnstationen rund 1,14 Millionen Fahrkarten ausgegeben wurden. Insgesamt verkauften sämtliche Stationen des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs 4 122 618 Fahrkarten gegen 4 756 194 Fahrkarten im Vorjahre. Es ist also eine Abnahme des Pfingstausflugverkehrs zu verzeichnen um 633 579 Stück oder um rd. 13,5 %. Die Ursache des auffälligen Rückganges in den Beförderungszahlen im Vorortverkehr ist das schlechte Wetter des Himmelfahrtstages.

— **Begleitpapiere für Eisenbahnsendungen im Verkehr mit dem rheinischen Zollgebiet.** Wie die Eisenbahnverwaltung der Berliner Handelskammer mitteilt, werden Sendungen im Verkehr mit dem rheinischen Zollgebiet von den Abfertigungsstellen nur angenommen, wenn sie von den vorgeschriebenen Ein- und Ausfuhrbewilligungen des Ein- und Ausfuhramtes in Bad Ems begleitet sind. Für welche Güter Ein- und Ausfuhrbewilligungen notwendig sind, ist im Verkehrsbüro der Handelskammer zu Berlin zu erfahren.

— **Krisis im Deutschen Eisenbahnerverband.** Der Deutsche Eisenbahnerverband, der seit der Spaltung der Unabhängigen Partei aus den Krisen nicht herausgekommen ist, hat, wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, gegenwärtig eine neue Bewegung durchzumachen, die möglicherweise geeignet ist, diese Organisation der Eisenbahnarbeiter und eines Teiles der Unterbeamten aufs schwerste zu erschüttern. Auf einer kürzlich stattgefundenen Reichskonferenz des Deutschen Metallarbeiterverbandes wurde beschlossen, die Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten dem Deutschen Metallarbeiterverbande anzugliedern. Gegen diese Maßnahme haben vor allem die kommunistischen Funktionäre und Arbeiter scharfen Protest erhoben und drohen, mit allen Mitteln diese Überführung eines sehr erheblichen Teiles der Mitglieder des D. E. V. zu verhindern. Wenn es dem Deutschen Metallarbeiterverbande in der Tat gelingen sollte, die Eisenbahnwerkstättenarbeiter ihrer Organisation anzugliedern, so würde damit die Eisenbahnerorganisation zusammenbrechen, die seit fast einem Jahre den Gewerkschaften recht erhebliche Schwierigkeiten bereitet hat.

— **Anhalt und der Mittellandkanal.** Der Staatsrat für Anhalt hat dem Landtage eine Vorlage unterbreitet, die als Nachspiel zu den bisher in der Frage der Weiterführung des Mittellandkanals geführten Verhandlungen (vgl. Nr. 1, S. 11 d. Ztg.) bezeichnet werden kann. Die Drucksache behandelt die bisherigen Verhandlungen, beleuchtet die preußischen Bestrebungen in Richtung der Mittellinie und erwähnt dann das im November v. J. in Berlin von den Vertretern aller Richtungen geschlossene Kompromiß, dem auch Anhalt seine Zustimmung nicht versagen zu können glaubte, obwohl es bisher ein hartnäckiger Verfechter der südlichen Linienführung war. Ihr Entschluß wurde der anhaltischen Regierung durch die vom Reich und von Preußen gegebenen Zusicherungen erleichtert, daß die beiden für Anhalt in Betracht kommenden Flüsse, die Elbe durch Regulierung, die Saale durch Kanalisierung zu Großschiffahrtswegen für 1000-t-Schiffe ausgebaut werden sollten, sowie ferner dadurch, daß außerdem ein Stichkanal von Bernburg nach Leopoldshall zur Erschließung des Kaligebietes in Aussicht gestellt wurde. Der Staatsrat ist der Ansicht, daß die Verwirklichung des ganzen Projektes wegen Fehlens der erforderlichen Mittel für die nächsten Jahre ernstlich in Frage gestellt ist. Der Staatsrat ersucht den Landtag um Billigung seiner bisherigen Haltung und die Ermächtigung der Weiterführung der Verhandlungen im oben angegebenen Sinne.

— **50jähriges Bestehen der Hanomag.** Anläßlich des 50jährigen Bestehens der Hannoverschen Maschinenbau-A.-G., vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden, als Aktiengesellschaft (die Firma besteht seit 1835) ist die Märzausgabe der Hanomag-Nachrichten in verstärktem Umfange erschienen. Nach einer kurzen Entwicklungsgeschichte dieser Firma, in deren Werdegang sich auch die Entwicklung der hannoverschen Industrie widerspiegelt, werden die Erzeugnisse in großen Zügen beschrieben und durch zahlreiche Abbildungen gekennzeichnet. Ein weiterer Abschnitt behandelt den Rundgang durch das Werk, in dem die einzelnen Werksanlagen kurz beschrieben werden.

— **Abschiedsfeier für ausscheidende Beamte der Eisenbahndirektion Berlin.** Zu Ehren der in nächster Zeit in größerer Anzahl in den Ruhestand tretenden, über 65 Jahre alten Eisenbahnbeamten des Bezirks Berlin fand am 25. April d. J. abends in den Kammersälen, Teltower Straße, hier, eine vom Eisenbahnverein Berlin veranstaltete, im geselligen Rahmen gehaltene Abschiedsfeier statt, an der auch Vertreter der Eisenbahndirektion teilnahmen. Bei der in würdevoller Weise verlaufenen Feier hielt der Rechnungsrat Baum vom Maschinenamt 1 Berlin eine von einem guten Geiste getragene Festrede, aus der wir die wichtigeren Teile in nachstehendem Auszug wiedergeben.

„Liebe Mitarbeiter schicken sich an, den Platz ihrer langjährigen dienstlichen Tätigkeit zu verlassen. Jüngeres Blut soll in den Adern des staatlichen Betriebes weiterrollen, und das alte soll sich beruhigen, um als bester ausgegorener Edelsaft der völligen Klärung entgegenzugehen. Wir befinden uns nach dem unglücklichen Ausgang des Weltkrieges in einer Lage, wie solche der alte Friedensstaat nie gekannt hatte. Tausende von Jünglingen und jüngeren Männern — teilweise mehr oder weniger verstümmelt —, die in Ehren den feldgrauen Rock getragen, sollen auch in staatlichen Einrichtungen untergebracht werden. Hunderte von braven Beamten und Bediensteten rüstigen Alters, die dem Deutschtum treu geblieben, haben unsere alten Reichslande, wie die vom Feinde besetzten östlichen Gebiete verlassen und zählen auf ihre weitere Versorgung durch das Reich oder den Mutterstaat. Da entschloß sich auch der unsere, wohl nach langem Erwägen, zu dem Schritte einer planmäßigen Beamtenverjüngung, die nunmehr mit der Inruhestellung der ältesten Staatsdiener ihren Anfang nimmt.

Ja, hierdurch treten anscheinend wie auch wirklich manche Härten hervor, die eben nur der Betroffene schwer empfindet, und doch sei hierbei gleich erwähnt, daß auch jeder Jüngere,

sofern er nur im mindesten Herz und Verständnis besitzt, die Schwere der gesetzlichen Maßnahmen voll und ganz ermißt. Denn, was heute die Alten trifft, das trifft ja bestimmt auch ihn nach Ablauf der ihm zugestandenen Dienstjahre.

Von wem scheiden wir und was haben die Ruheständler in Zukunft zu meiden? Das sind die augenblicklichen Fragen, die ich beantworten möchte. Deshalb greife ich in die Vergangenheit. Wen das Schicksal zu Ausgang der 70er Jahre für die preußische Beamtenlaufbahn bestimmt hatte, der steht heute noch unter dem Eindruck der Überraschung, die er als Dienstanfänger beim erstmaligen Betreten der Königlichen Diensträume empfand. Alles andere als Klubsessel und eichene Normalschreibtische luden zu ernster Arbeit ein. Von geradezu klassischer Einfachheit waren Zimmer und Geräte, und selbst ein nicht verwöhntes Auge irrte solange unstet an den nüchternen Wänden hin, bis es endlich seinen Ruhepunkt in dem Bilde des Alten Fritz, Wilhelms des Ersten, Moltkes oder Bismarcks fand. Da war man mit einem Male zu Hause und wurde heimisch. Der Schlichtheit und Solidität der Innenausrüstung entsprachen auch Charakter und Umgangsformen der vorhandenen menschlichen Wesen, der Herren Kollegen und Vorgesetzten. Die alten und durch die Feldzüge angenarbten, in der Regel etwas wortkarg — an vaterländischen Ehrentagen aber mild und freundlich —, die jungen kerndeutsch, offen und vergnügt, trotz schmalen, aber totsicheren Einkommens.

Schnell richtete sich ein Dienstanfänger ein, gleichviel ob Militäranwärter oder Zivilanwärter. Wer fleißig und tüchtig war, kam bestimmt vorwärts, wie überall und zu allen Zeiten. Es war ja ganz selbstverständlich, daß bei der Vielgestaltigkeit der Eisenbahnbeamtenschaft, die mehr oder weniger eine Folge der allmählich vor sich gegangenen Verstaatlichung war, sich ein Gruppenwesen entwickelte, das den Einheitsbestrebungen der Mehrheit andauernd störend entgegenwirkte.

Immerhin stand, noch ehe der Weltkrieg ausbrach, auch die preußisch-hessische Eisenbahnbeamtenschaft vor verheißungsvollen Ausblicken, und da sie ein unerschütterliches Vertrauen zur Regierung besaß und besitzen konnte, so bewies sie — und zwar vorweg der alte Stamm — die traditionelle preußische Beamtentreue von 1914 bis heute nach jeder Richtung hin. Es ist und bleibt das unbestrittene Verdienst der alten Eisenbahnbeamten einschließlich der ältesten, nunmehr in den Ruhestand tretenden, daß sie in Zeiten höchster Not und Gefahr nie versagt und somit das Vaterland vor schlimmsten Krisen bewahrt haben.

Wenn in einem umfangreichen Gemeinwesen jahraus und jahrein sämtliche Organe durchweg vom gleichen Grade dienstlichen Pflichtbewußtseins erfüllt gewesen sind, so kann es nicht Wunder nehmen, daß die füglich eingetretene Blütezeit solcher einzig dastehenden Staatseinrichtung, wie der Eisenbahn, selbst bei dem geringsten Angestellten ein wohlberechtigtes Gefühl des Stolzes und der Genugtuung darüber auslöste, solchem Staatswesen anzugehören. So nebensächlich oder lächerlich es dem Laien auch dünken mag, wenn er die goldenen Plattschnüre auf der Schulter des Unterbeamten wahrnimmt, so wenig kennt er den ethischen Wert, der mit der Verleihung dieser Auszeichnungsschnüre verbunden ist; diesen vermag eben nur der Ausgezeichnete selbst zu bemessen. Das Hochgefühl, als Eisenbahner richtig eingewertet zu sein, trat in allen Beamtengruppen lebendig hervor.

Gewaltig fesselnde, wie auch lieblich traute Bilder, während des Weltkrieges wie vorher im Frieden, bot das Eisenbahnleben. Unwillkürlich sehe ich ein zwischen Birken- und Tannenschonungen gebettetes Häuschen. Goldene Sonnenstrahlen dringen in die halbgeöffnete Tür, vor der in peinlich sauberem Uniformrock der Bahnwärter, ein stattlicher Vierziger, seines verantwortlichen Amtes waltet, während Glockengeläut aus der Ferne ihm und seinen Lieben im angrenzenden Gärtchen die Sonntagsweihe zuführt. Ja, solche Sonntagsstimmung hielt bei tausenden wackerer Eisenbahnbeamten vor und veredelte ihr Wirken im Dienst wie in der Häuslichkeit. Der Beamte war glücklich und zufrieden, auch bei bescheidenen Bezügen. In solcher Eisenbahnerfamilie prägte sich schon frühzeitig der aufhorchende und wißbegierige Knabe die Fachausdrücke des Vaters ein, und so wuchs in der Stille ohne Zwang und künstliche Beeinflussung eine junge, gutgeartete Generation von Eisenbahnern heran. In demselben Maße wie dem Weichensteller sein Stellwerk oder dem Lokomotivführer seine mehrfach gekuppelte D-Zugmaschine zu tatsächlichen Gebilden persönlicher Berufspoesie wurden, in demselben Maße verankerte sich der Abfertigungs- oder Bürobeamte im Innendienst der Verwaltung.

Welcher Schatz von Kenntnissen, allgemeinen und besonderen Bestimmungen mußte da nicht gewissenhaft aufgenommen und verarbeitet werden! Die Festsetzung der graphischen Fahrpläne — wem schwebt hierbei nicht das dichte Füllnetz für den Berliner Stadt-, Ring-, Vor- und Fernverkehr vor Augen? —, die Diensteinteilung für Lokomotiv- und Zugpersonale, die wiederkehrenden Jahresabschlüsse mit ihren vielseitigen Abwicklungen im Etat-, Kassen- und Rechnungswesen bedingten bis auf die Knochen eingearbeitete Berufsbeamte, damit das Uhrwerk reibungslos ginge.

Und es ging reibungslos. Hier in der Heimat wie draußen im Felde. Unsere Alten hatten befruchtend gewirkt. Intelligenz, fester Wille und vaterländische Begeisterung waren in unserer Jungmannschaft verquickt und schufen Erfolge, wie die unvergleichliche letzte Mobilmachung, die erst von einer vollständig wiedergenesenen Nachwelt richtig erkannt und dankbar gewürdigt werden wird.

Wenn heute eine beträchtliche Anzahl unserer teuren Alten uns verläßt, so zieht ein gewaltig Maß von Fachwissen, Diensterfahrungen und Beamtentugenden aus dem Haus. Können wir diesen geistigen Abzug unbedenklich entbehren? Nun, nur dann und insoweit, als Hoffnung und Zuversicht uns auf ebenbürtigen Ersatz verweisen. Und ist dieser Ersatz ganz oder teilweise schon vorhanden und ist er uns später sicher? Nun, wir wollen es im Interesse der Verwaltung wie des Vaterlandes gar herzlich wünschen.

„Die Eisenbahner erblicken in dem Betriebe, dem sie dienen, den wichtigsten Stützpfeiler unserer Volkswirtschaft und setzen auch ihren Stolz dafür ein, daß die begonnene Gesundung der Eisenbahnen ungehemmte Fortschritte macht.“

Das sind Worte unseres Herrn Reichsverkehrsministers aus jüngsten Tagen. Sie wenden sich an das natürliche Gefühl des Eisenbahners, nämlich jenen echten Berufsstolz, den ich bereits berührte, und ohne den ein gesunder ehrliebender Beamtenkörper unmöglich auskommen kann. Ihm reihen sich die anderen traditionellen Beamten- und Bürgertugenden an. Diese zähle ich nicht auf, denn hier im Kreise sind sie bekannt. Nur eine will ich nennen, da sie besonders hierher gehört. Und das ist die „K o l l e g i a l i t ä t“. Ja, sie möge auch in Zukunft die Geister erfüllen, wahrhaft und treu, zu Nutz und Frommen des Dienstes, wie der persönlichen Beziehungen!

Daher, teure Amtsbrüder, haltet nach wie vor Fühlung mit den Aktiven, nicht nur aus traurigen Anlässen, sondern auch bei geselligen Veranstaltungen der noch bestehenden Kollegialvereinigungen, darunter nicht zuletzt bei denen des Eisenbahnvereins, der Euch heute zu ehren redlich bemüht war!“

— **Rumänische Lokomotivbestellungen bei „Rheinmetall“.** Bei der Rheinischen Metallfabrik hat die rumänische Regierung eine bedeutende Bestellung auf große Güterzuglokomotiven gemacht. Am 10. Mai d. J. hat sich der rumänische Eisenbahnminister durch persönliche Besichtigung der Werke von dem Fortgang der Arbeiten überzeugt. Die ersten fünf Lokomotiven schwerster Bauart haben schon drei Monate nach Bestellung das Werk zum Abtransport nach Rumänien verlassen können. Die Fabrik, deren erste Lokomotive am 14. Juni 1920 fertiggestellt wurde (vgl. Nr. 48, Seite 553 d. Ztg.), ist jetzt darauf eingerichtet, monatlich 30 Lokomotiven und 300 Wagen zu bauen.

— **Geheimrat v. Misani †.** Am 9. Mai d. J. starb in Berlin der Wirkliche Geheime Oberbaurat Wilhelm v. Misani im Alter von 72 Jahren. Als Sohn des Betriebsinspektors, Finanzrats v. Misani in Göppingen geboren, trat er nach bestandener zweiter Staatsprüfung in den württembergischen Staatseisenbahndienst ein und genoß hier als Kollegialmitglied der Generaldirektion Stuttgart schon einen besonderen Ruf, als er 1892 als vortragender Rat in das Reichseisenbahnamt einberufen wurde. Hier lag ihm besonders die Fortbildung und Neuaufstellung der Bau- und Betriebsordnung und der Signalordnung sowie die Überwachung der Betriebssicherheit ob. Wegen seiner gründlichen Kenntnisse auf diesem Gebiete und seines vielseitigen Wissens erfreute er sich in Fachkreisen besonderen Ansehens, so daß er bei Aufstellung der Fahrdienstvorschriften auf Wunsch der Eisenbahnverwaltungen mit der Leitung der Verhandlungen betraut wurde. Seine geschwächte Gesundheit zwang ihn verhältnismäßig früh (1910), in den Ruhestand zu treten. Äußere Ehrungen wurden ihm zahlreich zuteil. Sein einfaches, grades und liebenswürdiges Wesen hat ihm überall Sympathien erworben. Alle, die ihm näher getreten sind, werden ihm ein freundliches Gedenken bewahren.

Österreich.

— **Änderungen in den Grundlagen des Personen- und Gepäcktarifs.** Mit Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen wurde nachstehendes verfügt:

Auf Grund des zustimmenden Beschlusses des Hauptausschusses des Nationalrates vom 12. Mai 1921 (Gesetz vom 13. April 1920, St.-G.-Bl. Nr. 180) werden mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 folgende Änderungen in den Grundlagen des

Personen- und Gepäcktarifs der österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde betriebenen Privatbahnen, soweit bei diesen der Bundesbahnverwaltung das freie Tarifierungsrecht zusteht, festgesetzt:

1. Die Einheitssätze für die Person und das Kilometer für die III. Klasse der Personen- und gemischten Züge werden für Entfernungen bis 300 km mit 72 h, für Entfernungen über 300 km rücksichtlich der diese Grenze übersteigenden Kilometerzahl mit 54 h festgesetzt.

2. Die Fahrpreise für die III. Klasse der Personen- und gemischten Züge werden für Entfernungen bis 20 km kilometrisch, für Entfernungen von 21 bis 50 km nach Zonen von je 5 km und für Entfernungen von über 50 km nach Zonen von je 10 km für das Zonenende berechnet.

3. Der Mindestfahrpreis in der III. Klasse der Personen- und gemischten Züge beträgt 6 K.

4. Die Fahrpreise für die III. Klasse der Personen- und gemischten Züge werden derart abgerundet, daß auch die Preise für halbe Karten stets auf ganze Kronen lauten.

5. Im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 13. April 1920, St.-G.-Bl. Nr. 180, hat der Hauptausschuß des Nationalrates in seiner eingangs angeführten Sitzung das Bundesministerium für Verkehrswesen ermächtigt, für die Benutzung von D-Zügen jeweils Zuschläge festzusetzen.

Auf Grund dieser Ermächtigung werden die Zuschläge für die Benutzung von D-Zügen bis auf weiteres, unbeschadet der für einzelne solcher Züge schon dermalen geltenden besonderen Art der Fahrpreisberechnung, für die III. Klasse für Entfernungen bis 200 km mit 40 K, für Entfernungen von 201 bis 570 km mit 80 K, und für Entfernungen über 570 km mit 120 K bestimmt. Für die II. Klasse betragen die Zuschläge das Doppelte, für die I. Klasse das Vierfache der Zuschläge III. Klasse.

6. Für die Benutzung von Luxuszügen werden die doppelten Schnellzugsfahrpreise I. Klasse eingehoben.

7. Die dermaligen Beförderungspreise für Hunde werden auf ganze Kronen aufgerundet.

8. Die Frachtsätze für die Beförderung von Reisegepäck mit Schnellzügen werden auf ganze Kronen aufgerundet. Für die Beförderung des Reisegepäcks mit D-Zügen werden die doppelten für Personen- und gemischte Züge gültigen Frachtsätze, für die Beförderung mit Luxuszügen die doppelten für Schnellzüge gültigen Frachtsätze berechnet.

— **Die Erhöhung der Eisenbahntarife.** Die vom Hauptausschusse genehmigte Erhöhung der Tarife auf den Bundesbahnen errechnet aus dem Güterverkehr eine Mehreinnahme von 5,3 Milliarden Kronen, aus dem Personenverkehr eine Mehreinnahme von 0,7 Milliarden Kronen.

Die Erhöhungen im Personenverkehr betragen 100 %, im Güterverkehr durchschnittlich 70 bis 80 %, doch werden diese Erhöhungen nicht linear vorgenommen, sondern auf neuen Grundlagen aufgebaut im Sinne der Belastungsfähigkeit der einzelnen Verfrachtungsgegenstände. Dabei ist der Grundsatz aufgestellt, daß die Tariferhöhungen im Nahverkehr geringer sind als im Verkehr nach mittleren oder weiten Entfernungen. In den hauptsächlich in Betracht kommenden Verkehrsrichtungen beträgt die Erhöhung bei gewöhnlichen Eilgütern, ermäßigten Eilgütern sowie in der Klasse I jeder Menge, einschließlich der zugehörigen Wagenladegebühren, 50 bis 97 %,

in der Klasse II 40 bis 84 %,
in der Klasse A 50 bis 90 %,
in der Klasse B 38 bis 83 %,
in der Klasse C 28 bis 68 %,
bei Spezialtarif I 50 bis 91 %,
bei Spezialtarif II 15 bis 86 %,
bei Spezialtarif III 14 bis 62 %.

Lebenswichtige Güter, das sind billige Lebensmittel, minderwertige Baumaterialen und Rohstoffe, sind von der Erhöhung freigelassen. Höherwertige Lebensmittel wie Fett, Fleisch, geschlachtetes Vieh, Getreide, Hülsenfrüchte, Vermahlungen aus Getreide und Hülsenfrüchten, Zucker, dann Holzkohle genießen eine Frachterleichterung, indem sie in die nächstniedrigere Tarifklasse eingereiht werden. Chamotte, Düngemittel, Brennholz werden im allgemeinen um 40 % erhöht. Bau-, Werk- und Grubenholz, Eisen, Stahl und daraus verfertigte Waren, Roh- und Alteisen, Ton- und Zementwaren, Pflastersteine, Zeitungsdruckpapier genießen Frachterleichterungen. Die Tarife für Kohle und Koks werden um 34 bis 100 % erhöht.

— **Expreßzug Wien-Nizza-Cannes.** Vor einigen Tagen hat in Stresa am Lago Maggiore eine Eisenbahnerbesprechung stattgefunden, zu der das österreichische Bundesministerium für Verkehrswesen die Bundesbahndirektion Villach, ferner die Generaldirektion und die Wiener Betriebsdirektion der Südbahn je einen Vertreter entsendet hatten. Auf der Tagesordnung stand unter anderem die Wiedereinführung des Expreßzuges von Wien nach der französischen Riviera im nächsten Winter. Dieser Zug hat vor dem Krieg in jedem Winter durch 5 bis 6 Monate zwischen Wien und Cannes täglich verkehrt mit einer Fortsetzung dreimal in der Woche zwischen Wien und St. Petersburg. In Stresa haben die Vertreter der Bahnverwaltungen Österreichs, Italiens, Frankreichs und der Internationalen Schlafwagengesellschaft folgendes vereinbart: Der Expreßzug wird unter dem Namen „Wien-Nizza-Cannes-Expreß“ vom 12. Dezember 1921 bis Ende April 1922 in jeder Fahrtrichtung dreimal in der Woche zwischen Wien und Cannes verkehren und durchgehende Schlafwagen sowie einen Speisewagen führen. Der Zug fährt von Wien-Südbahnhof über Leoben, Tarvis, Udine, Venedig, Mailand, Genua, San Remo, Ventimiglia, Mentone und Nizza nach Cannes. Die Abfahrt von Wien erfolgt um 9 Uhr 25 Min. vormittags, die Ankunft in Wien um 7 Uhr 50 Min. abends, das ist nach der neuen Eisenbahnzeit um 19 Uhr 50 Min. Die Gesamtfahrdauer beträgt rund 36 Stunden, so daß die Reisenden nur eine Nacht im Zuge zubringen müssen und den Rest der Fahrt bei Tage zurücklegen.

— **Zur Frage der Sommerzeit für Wien.** Da die Einführung der Sommerzeit nicht nur für Österreich, sondern auch für Wien allein von der Bundesregierung abgelehnt wurde, hat der Bürgermeister der Stadt Wien als Landeshauptmann eine Besprechung der Beteiligten einberufen, um die Möglichkeit der Einführung der Sommerzeit durch Übereinkunft sämtlicher Beteiligten zu erwägen. (Vgl. Nr. 20, S. 391 d. Ztg.) Nach einleitenden Worten des Bürgermeisters und des Magistratsdirektors, die den Standpunkt der Bundesregierung in der Frage der Einführung der Sommerzeit mitteilten, sprach sich der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehrswesen mit Rücksicht auf die verkehrstechnischen Schwierigkeiten gegen die Einführung der Sommerzeit durch Verlegung des Arbeitsbeginnes und Arbeitsschlusses um eine Stunde auf das entschiedenste aus. Von den übrigen Erschienenen erklärten sich fast alle für die Einführung insbesondere aus sozialen Gründen, weil durch den früheren Arbeitsschluß der Bevölkerung eine bessere Erholungsmöglichkeit gegeben werde. Der Vertreter der Schulbehörde hob hervor, daß für die Schulen der frühere Beginn insbesondere deshalb wertvoll wäre, weil er den Unterricht in der heißen Mittagszeit abkürze. Nur die Vertreter des Gewerbevereins sowie der Banken erklärten sich gegen die Einführung für Wien allein, da hierdurch insbesondere bei den Banken, die hinsichtlich der Börsenzeit mit den anderen internationalen Plätzen zusammenhängen, sich Schwierigkeiten ergeben und auch sonst die Wirrnisse im Wirtschaftsleben, die sich bereits im vorigen Jahre ergeben haben, in verstärktem Maße eintreten würden. Einzelne Redner betonten auch, daß die Einführung nicht der bloßen Übereinkunft überlassen bleiben dürfe, sondern daß der frühere Arbeitsbeginn und Arbeitsschluß durch Verordnung festgesetzt werden müsse. Der Bürgermeister stellte zum Schlusse fest, daß die Mehrheit der Interessentenvertreter sich für die Einführung der Sommerzeit durch Verlegung des Arbeitsbeginnes und Arbeitsschlusses aussprach, und schloß mit der Versicherung, daß die Frage im Schoße der Gemeindeverwaltung bzw. der Landesregierung ungesäumt beraten und die entscheidenden Verfügungen werden getroffen werden.

— **Die Verwaltungsstelle für das Burgenland** hielt am 11. d. M. unter dem Vorsitze des Landesverwalters Dr. Davy im Bundesministerium für Inneres ihre fünfte Sitzung ab. Dr. Beer erstattete einen Bericht über die Ausarbeitung von Fahrplänen für das burgenländische Eisenbahnnetz und über den Ausbau der wichtigsten Eisenbahnlinien im Burgenlande. Der Bericht wurde zur Kenntnis genommen. Im Anschluß an einen von großdeutscher Seite gestellten Antrag wurde die Errichtung eines Betriebsinspektorats für das Eisenbahnwesen mit dem Sitz in Ödenburg beschlossen.

— **Der Pfingstverkehr auf der Südbahn.** Auf der Südbahn setzte diesmal der erhöhte Personenverkehr am Freitag vor Pfingsten in den Nachmittagsstunden ein. Freitag verkehrten schon 66 Züge. Am Sonnabend wurden 90 Züge abgelassen. Die Zahl stieg am Pfingstsonntag auf 156 Züge, um am Pfingstmontag auf 144 Züge zu fallen. Mit den Zügen wurden befördert am: Sonnabend 108 119 Personen, am Pfingstsonntag 131 352 Personen und am Pfingstmontag 79 302 Personen, zusammen nicht weniger als 319 773 Personen. Die am Pfingstsonntag erreichte Gesamtbeförderung von 131 352 Personen stellt die Höchstzahl der jemals an einem Tage von der Südbahnstation Wien aus beförderten Fahrgäste dar.

— **Abänderung des Handelsstatistikgesetzes.** Im Nationalrat wurde eine Vorlage der Bundesregierung, betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen des Ge-

.zes vom 26. Juni 1890, betreffend die Statistik des aus-
.rtigen Handels, eingebracht, das bisher die Grundlage für
. Erfassung des Außenhandels der Republik Österreich
.ldete. Da eine Neubearbeitung gegenwärtig nicht tunlich
.scheint, die Ergänzung einzelner Bestimmungen des Ge-
.tzes jedoch dringend notwendig ist, hat sich die Regierung
.r Einbringung der Vorlage veranlaßt gesehen. Nach § 8
.s Gesetzes ist zur Deckung der Kosten der amtlichen Han-
.lsstatistik eine statistische Gebühr zu entrichten, deren
.ahlung früher die Kosten der amtlichen Handelsstatistik tat-
.chlich vollständig gedeckt hat. Die durch die allgemeine
.eldentwertung bedingte rasche Steigerung des sachlichen
.d persönlichen Aufwandes, andererseits die naturgemäß ein-
.etretene Abschwächung des Warenverkehrs haben jedoch
.otz aller Sparmaßnahmen das budgetäre Gleichgewicht ge-
.ört, da die Einnahmen aus der statistischen Gebühr hinter
.n Ausgaben für Zwecke der Handelsstatistik weit zurück-
.ieben. Nun zeigt unser Außenhandelsverkehr seit einiger
.eit erfreulicherweise ein stetes Anwachsen und läßt eine
.eitere Zunahme seines Umfanges erhoffen. Anderseits kann
.i der sprunghaften Steigerung der Warenpreise und Beför-
.rungskosten die erforderliche Erhöhung der statistischen
.ebühr gegenwärtig nicht mehr als eine empfindliche Be-
.stung des Verkehrs angesehen werden, so daß nunmehr der
.eitpunkt zur Durchführung der Gebührenerhöhung für ge-
.eben erachtet wird. Da aber die Festlegung der Höhe der
.ebühr im einzelnen im Gesetze selbst unzweckmäßig wäre,
.eht der vorliegende Entwurf von einer näheren Anordnung
.r Grundsätze für die Bemessung der statistischen Gebühr
. und überläßt sie dem Verordnungsweg. Eine weitere
.nderung des Gesetzes wird im § 1 getroffen. Während der
.ste Absatz dieses Paragraphen die bisherige Verpflichtung
.r Anmeldung von Gattung, Menge, Herkunfts- und Be-
.immungsland der Waren aufrechterhält, wird im zweiten
.bsatze grundsätzlich die Anmeldepflicht auch auf die An-
.abe des Wertes der ein- und ausgeführten Waren ausgedehnt.
.urch diese Bestimmung soll vorläufig lediglich die gesetz-
.che Grundlage für die Verpflichtung zur Wertanmeldung
.egeben werden, da die Wertermittlung auf Grund von Wert-
.nmeldungen gegenüber der dermalen geübten Methode der
.ertschätzung mancherlei Vorteile bietet. Die Anordnung
.er näheren Bestimmungen bezüglich der Wertanmeldung so-
.ie insbesondere auch des Zeitpunktes, von wann an die Wert-
.nmeldung gefordert werden soll, wird hingegen zweck-
.äßigerweise dem Verordnungswege überlassen. Hierbei
.ann auch die Frage offen bleiben, ob die Wertanmeldung
.fort für sämtliche Waren und Verkehrsarten anzuordnen
.der ob die geänderte Wertermittlungsmethode schrittweise
.nzuführen wäre.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Der neue Lokalgütertarif der Staatsbahnen.** Der Ver-
.sser des unter dieser Überschrift erschienenen Aufsatzes in
.r. 20, S. 388 d. Ztg. teilt uns mit, daß die Herausgabe des
.chechoslowakischen Gütertarifes einstweilen auf den 1. Juli
. J. verschoben worden ist, und daß möglicherweise noch
.inige Bestimmungen des Entwurfes geändert werden sollen
.der daß ihre Durchführung noch eine Zeitlang hinausge-
.hoben werden wird. Wenn über diese Fragen endgültig ent-
.hieden ist, werden wir darauf zurückkommen.

— **Der Wagenmangel.** Über diese Hauptsorge der Eisen-
.ahnen schreibt die Prager Zeitschrift „Die Wirtschaft": „Es
.äre nicht notwendig, daß Wagenladungen aus dem Innern
.öhmens bis an die deutsche Grenze eine Woche, manchmal
.is 11 Tage unterwegs sind, für welche Strecken früher nur
.n Tag beansprucht wurde. In dieser Frist könnten die
.agen, und das gilt für den gesamten inneren Verkehr unseres
.taates, mehrmals umlaufen. Unsere Staatsbahnen vermissen
.ngefähr 14.500 Wagen, die vom Auslande nicht zurückgestellt
.urden, woran Deutschland keinen Anteil haben kann, da
.ich beiläufig die doppelte Anzahl deutscher Wagen in unserer
.epublik aufhalten und in der Ausfuhr nach und über Deutsch-
.nd fast nur deutsche Wagen gestellt werden. Auch die von
.sterreich geschuldeten 9000 Wagen dürften zum größten Teil
. die Österreich benachbarten Staaten, Jugoslawien, Italien
.nd über Ungarn nach Rumänien gerollt sein und in diesen
.taaten bis zu ihrer Unbrauchbarkeit benutzt werden. Man
.ann sonach annehmen, der Großteil unserer Wagen ist von
.en verbündeten Freunden, den Polen, Rumänen und Süd-
.lawen zurückbehalten worden, auf deren Eisenbahnen ein
.eilloses Chaos herrscht. Man müßte nun annehmen, daß es
.nserer Regierung ein Leichtes sei, von diesen befreundeten
.taaten ihr Eigentum zurückzubekommen, denn es sind doch
.it diesen schon viel weltbewegendere Abmachungen zu-
.tandegekommen, als ein Vertrag über die sofortige Rückgabe
der unrechtmäßig angeeigneten Wagen darstellen würde. Von
den Spediteuren aber verlangt man, daß sie sich um die Rück-
kehr der in diese Staaten aufgegebenen Wagen kümmern,
und es sollen sogar nach einem von der Prager Handels-
kammer dem Eisenbahnministerium gemachten Vorschlage
in der Wagenbeistellung jene Versender bevorzugt und unter-
stützt werden, die sich verpflichten, die Wagen vom Auslande
wieder zurückzubringen. . . . ."

— **Zur Verrechnung zwischen den österreichischen und tschechoslowakischen Bahnen.** Aus Prag, 11. d. M., wird ge-
meldet: Das Eisenbahnministerium hat vom 1. Juni 1921 an
den Frankaturzwang und das Verbot der Nachnahme und der
Barvorschüsse bei Sendungen nach den Stationen der Südbahn-
gesellschaft, der Wiener Lokalbahnen, der Eisenbahn Wien-
Aspang und der niederösterreichischen Landesbahnen oder
darüber hinaus angeordnet, da einzelne österreichische Bahn-
verwaltungen mit der Erfüllung ihrer Geldverpflichtungen
aus diesem Verkehre gegen die tschechoslowakischen Bahnen
infolge ungünstiger finanzieller Lage im Rückstande geblieben
sind. Die Rückstände haben in den letzten Monaten eine solche
Höhe erreicht, daß ihre verspätete Abzahlung geeignet er-
scheint, die finanzielle Gebarung der tschechoslowakischen
Bahnen zu gefährden und durch die langandauernde Ent-
ziehung der Bahnbetriebseinnahmen das Wirtschaftsleben des
ganzen Staates nachteilig zu beeinflussen. Das Eisenbahn-
ministerium ist sich der ungünstigen Folgen der Beschrän-
kungen auf die wirtschaftlichen Beziehungen mit Österreich
vollkommen bewußt und wird diese Maßnahme sonach nicht
länger gelten lassen, als dies im finanziellen Interesse der
Bahnen unbedingt notwendig sein wird. Für den jetzigen
Zeitpunkt erübrigt nichts anderes, als zu solchen unliebsamen,
jedoch im Staatsinteresse unabwendbaren Maßnahmen zu
greifen.

Ungarn.

— **Der Ministerpräsident über die Wirtschaftsfragen in der Nationalversammlung.** In der Nationalversammlung äußerte
sich Ministerpräsident Graf Stefan Bethlen in Beantwortung
einer an ihn gerichteten Interpellation, daß die Regierung
keine handels- und industriefeindliche Richtung befolgen
werde. Als allgemeiner Grundsatz schwebe der Regierung
der Fortschritt in der Richtung zum freien Verkehr vor. Zum
Schutz der ungarischen Industrie werden Schutzzölle einge-
führt. Die Erzeugnisse der Bergbaubetriebe werden erhöht
werden. Hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse erwähnte der
Ministerpräsident, daß zunächst bei den Staatsbahnen Investi-
tionen im Plan vorgesehen seien. Die Regierung sei bestrebt,
die Staatsbahnen wieder auf die alte Höhe zu heben, wozu
eine Ergänzung des Lokomotiv- und Wagenparkes notwendig
sei. Zu diesem Zweck würden im Staatsvoranschlag 1921/22
dem Handelsministerium 900 Millionen Kronen zur Verfügung
gestellt werden. Auf einzelnen Strecken der Staatsbahnen,
insbesondere auf den internationalen Strecken, in erster Reihe
auf der Strecke Belgrad-Budapest-Wien, werde das zweite
Gleis ausgebaut werden. Der Kostenaufwand dieser Bauten
sei mit 102 Millionen Kronen veranschlagt. Für die Gehalts-
regelung des Personals und der Arbeiter der Staatsbahnen
seien 33 Millionen Kronen vorgesehen. Die Reparaturwerk-
statt der Eisenbahn werde mit einem Kostenaufwand von
60 Millionen Kronen neu ausgestattet werden. Zum Zwecke
des Ausbaues des Budapester Rangierbahnhofes sollten
17,5 Millionen Kronen verwendet werden. Insgesamt würden
den Staatsbahnen zu Zwecken der Investitionen 1340 Millionen
Kronen zugewendet, ein Betrag, der zum größten Teil aus
Einnahmen der Staatsbahnen seine Deckung finden werde.

Ferner beschäftigt sich die Regierung mit dem Entwurf, der
Elektrisierung einzelner Eisenbahnstrecken. Schon in
diesem Jahre soll auf den Strecken Szentendre-Visegrád, Göd-
Aszöd und Nagytétény-Ercsi der elektrische Zugverkehr ein-
geführt werden, wozu ein Kostenaufwand von 15 Millionen
Kronen vorgesehen wird. Bei den staatlichen Eisenwerken
wird ein großer Hochofenbetrieb eingeführt mit einem An-
lagekapital von 78 Millionen Kronen. Für soziale Einrich-
tungen beim Kohlenbergbau werden 55 Millionen Kronen ver-
anschlagt werden. Bei der Maschinenfabrik der Staatsbahnen
wird ein Elektrizitätswerk errichtet werden mit einem Kosten-
aufwand von 54 Millionen Kronen. Ferner wird auch das
Post-, Telegraphen- und Fernsprechnetz weiter entwickelt
werden. Die Regierung beabsichtigt in Budapest selbsttätige
Fernsprechstationen aufzustellen und die neueste Erfindung
der drahtlosen Telegraphie einzuführen. Die Arbeiten werden
auf mehrere Jahre verteilt werden. Die ersten Raten werden
schon im Staatsvoranschlag 1921/22 enthalten sein. In diesem
Voranschlag werden 131 Millionen Kronen für Wege- und
Brückenbau, Wiederaufbau gesprengter Brücken usw. veraus-
gabt werden.

— **Die Grenzstationen zwischen Ungarn und Rumänien.** Zwischen Ungarn und Rumänien wurden über die Bestimmung der Grenzstationen Verhandlungen gepflogen. Die ungarischen Vertreter haben Arad, Nagyvárad und Szatmár-Németi, hingegen die rumänischen Abgeordneten Biharkeresztes, Kötegyán, Kurtics und Lököshaza als Grenzstationen in Vorschlag gebracht. Da kein Einvernehmen zustande kam, wird die Festsetzung der Grenzstationen nach Ratifizierung des Friedensvertrages durch ein Schiedsgericht erfolgen.

— **Die Zukunft des Schiffsparkes der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt A.-G.** Ministerialrat Dr. Moritz v. Domony, Generaldirektor, und Eugen György, Direktorstellvertreter dieser Gesellschaft, sind nach Paris gereist, um dem Schiedsrichter Hines über die Verteilung der Donauschiffe nochmals Ungarns berechtigte Wünsche vorzulegen. Dr. v. Domony begibt sich sodann nach London, um mit den englischen Interessenten, die kürzlich einen ansehnlichen Teil der Aktien der Gesellschaft erworben haben, über die Wiederaufnahme des Donauschiffsverkehrs in Verhandlungen zu treten.

— **Beförderung der mit Begleitung aufgelieferten Frachtsendungen auf der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.** Im wechselseitigen Verkehr zwischen dieser Eisenbahn und den königlich ungarischen Staatsbahnen ist die Beförderung der Frachtgüter mit Begleitung unter den auf den ungarischen Staatsbahnen gültigen Bedingungen gestattet. Der Aufgeber der Sendungen hat in solchem Falle eine Haftungserklärung dem Frachtbriefe beizufügen.

— **Stufenweise Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf den Staatsbahnen.** Infolge der durch die günstige Witterung möglichen Kohlenersparnis hörte vom 23. April an die Verkehrseinschränkung an den Sonnabenden vollständig und an den Sonntagen zum Teil auf.

— **Direkte Personenzüge zwischen Budapest und Wien.** Vom 23. April d. J. ab verkehren zwischen Wien Ostbahnhof und Budapest und in entgegengesetzter Richtung über Bruck-Királyhida die Personenzüge Nr. 13a und Nr. 12a zweiter Teil.

— **Kohlenfunde im Borsoder Komitate.** In Borsod-Felsö-Abrány hat man, wie wir bereits mitteilten, in einer Tiefe von 54 m Kohlenfunde gemacht. Die Bohrungen wurden fortgesetzt, und man stellte in einer Tiefe von 80 m wieder einige Schichten Kohlen von großem Kalorienwerte fest. Die Bohrungen werden von der unter Führung der Ungarischen Allgemeinen Kohlenbergbau A.-G. stehenden Borsoder Kohlenwerke A.-G. durchgeführt.

— **Lieferfristen auf den ungarischen Staatsbahnen und der Südbahn.** Für die Beförderung der Frachtgüter auf den ungarischen Eisenbahnen wie auf den ungarischen Linien der Südbahn wird zur Zeit eine Zuschlagfrist von 14 Tagen für je angefangene 400 km berechnet. Die bei der Abfertigung der Stückgüter zu berechnende Zuschlagfrist von 5 Tagen für Eilgüter und 10 Tagen für Frachtgüter wird nur bei den zur Aufgabe gelangenden Sendungen angewendet.

— **Zugverbindung zwischen Budapest und Brünn.** Es wird gegenwärtig zwischen Lundenburg und Preßburg ein zweites Gleis gebaut, nach dessen Vollendung eine beschleunigte Verbindung zwischen Budapest und Brünn hergestellt werden wird. Die Zoll- und Paßrevision wird in Párkány-Nána stattfinden.

— **Praktische Ergebnisse des Polnisch-Ungarischen Wirtschaftsübereinkommens.** Nach dem am 11. Februar d. J. abgeschlossenen Polnisch-Ungarischen Wirtschaftsübereinkommen hat Polen die Verpflichtung übernommen, bis Ende September d. J. insgesamt 1800 Wagen Rohöl, Benzin, Petroleum, Gasöl, Schmieröl, Paraffin und Masut nach Ungarn zu befördern. Die polnische Regierung ist geneigt, von den Ausfuhrgebühren Abstand zu nehmen, falls Ungarn für nach Polen ausgeführte Artikel entsprechende Maßnahmen trifft. Von den oben angeführten Gütern erhält Ungarn z. Zt. infolge des gehemmten Verkehrs nur beschränkte Mengen, doch ist zu hoffen, daß binnen kurzer Zeit größere Mengen eingeführt werden können.

— **Vorschuß für Eisenbahnangestellte zur Beschaffung von Kleiderstoffen.** Zur Versorgung der Eisenbahnangestellten, Pensionäre, Witwen, elternlosen Waisen können bekanntlich an diese Kleiderstoffe für einen Anzug gegen Barzahlung des Vorzugspreises von 1000 K. abgegeben werden. Da aber die Anspruchsberechtigten nicht in der Lage sind, diesen Betrag in einer Summe zu entrichten, hat das Ministerium den Berechtigten einen Vorschuß von 1000 K. eingeräumt, der in fünf gleichen, aufeinander folgenden Monatsraten zurückzuzahlen ist.

— **Der Ausbau des Donau-Theiß-Kanals.** Die technischen Vorarbeiten in der Donau-Theiß-Kanalfrage sind im Handelsministerium so weit gediehen, daß die Errichtung von Arbeiterhäusern, Kanalschleusen, Erdbohrungen demnächst den Anfang nehmen werden. Zuerst wird mit den Bauarbeiten in Kecskemét begonnen. Zur Deckung des zum Bau dieses groß angelegten Kanals benötigten Riesenkapitals werden derzeit sowohl mit den einheimischen als auch mit ausländischen Finanzgruppen Verhandlungen gepflogen.

Uebrige europäische Länder.

— **Vorschlag zur Umgestaltung der Bedienung der Halte- und Ladeplätze in Schweden.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat an die Distriktsverwaltungen einen Vorschlag zur Vereinfachung der Zug- und Güterabfertigung und des Fahrkartenverkaufes auf den Halteplätzen der Staatsbahn zur Äußerung hinausgegeben. Der Vorschlag geht in der Hauptsache darauf hinaus, daß der größte Teil der Arbeit der Bedienung von Halte- und Ladeplätzen von den nächstliegenden Stationen und durch Zugpersonal ausgeführt werden soll, wodurch das Personal der Halte- und Ladeplätze in großem Umfange für andere Arbeit frei würde. Dieses Verfahren ist schon in Anwendung auf der Bahn Skara-Timmersdala*, hier aber auch in Stationen. Die Bedienung des Telegraphen für die Züge sollte auf kürzere Zeiten innerhalb des Tages eingeschränkt werden. Die Bedienung der Hauptsignale wird in dem Sinne eingezogen, daß sie ständig auf „Fahrt“ gestellt werden. Der Fahrkartenverkauf wird ganz oder teilweise in den Zug verlegt und wird erleichtert durch Verwendung von sog. Linienfahrkarten, d. s. Fahrkarten, die vom Schaffner für die Fahrt zwischen Verkehrsstellen einer Bahnstrecke, für welche die gleiche Abgabe gilt, ausgegeben werden. Die Beförderung von Gütern nach und von solchen Plätzen geschieht teilweise durch die nächste Station, teilweise durch einen besonderen Güterbeförderungsschaffner, der gewissen Zügen beigegeben ist. Die ganze Zugbeförderung wird vom Zugpersonal besorgt. Die Expedition wird für Abgabe und Empfangnahme von Gut nur für kürzere Zeiten am Tage in Abhängigkeit von den Essens- und Ruhezeiten des Vorstandes des Halteplatzes offengehalten. Im übrigen wird der Vorsteher des Halteplatzes mit Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsarbeiten auf der Strecke beschäftigt. Weiter wird vorgeschlagen, daß kleinere Stationen, in welchen frühe Morgenzüge verkehren, zu dieser Tageszeit unbesetzt sein sollen. Der Zug soll vom Zugpersonal abgefertigt werden und etwaige Reisende lösen ihre Fahrkarten auf der nächsten besetzten Station, auf der der Zug hält. Die Durchführung dieses Vorschlages würde nach Ansicht der Eisenbahndirektion eine wesentliche Personaleinsparung mit sich bringen.

Dr. S

— **Die Tarife der schwedischen Privatbahnen.** Mit Rücksicht auf die verhängnisvollen Folgen, die ein allgemeiner Frachtnachlaß mit 20, 25 oder 33⅓ %, wie ein solcher z. Z. bei den Staatsbahnen zur Erörterung steht, für die Privatbahnen haben würde, hat die „Schwedische Eisenbahnvereinigung“ auf das bestimmteste die geplante Tarifsenkung bei den Privatbahnen abgelehnt. Der Betrieb der Privatbahnen wird auch bei gegenwärtigen Tarifen nach angestellter Berechnung für dieses Jahr mit einem bedeutenden Verlust abschließen, und die Vereinigung ist überzeugt, daß die beregte Frachtsenkung keine nennenswerte Verkehrsmehrung einbringen würde, die den Ausfall wieder ausgleichen könnte. Die Eisenbahndirektion der Staatsbahnen hat der Eisenbahnvereinigung gegenüber die Absicht ausgedrückt, bei der Regierung zu beantragen, daß die Privatbahntarife, deren Gültigkeit mit dem Ende des laufenden Jahres abläuft, bis Ende 1922 in Kraft bleiben sollen, ohne daß die betreffenden Verwaltungen um Gesuchen um Gültigkeitsverlängerung vorstellig zu werden brauchen.

Dr. S

— **Eisenbahnunfälle in Frankreich.** In der Nacht zum 16. Mai sprangen acht Wagen des Schnellzuges Paris-Toulouse aus unbekannten Ursachen zwischen Uzerche und

* Die Bahn ist vom Staate gekauft und soll der Västergötland-Göteborgbahn in Pacht angeboten werden. Da die letztere Bahn ein zu geringes Pachtangebot gestellt hat, soll im Benehmen mit dieser Bahn ein vereinfachtes Verkehrsverfahren für diese Linie eingeführt werden. Die versuchsweise Einführung datiert vom 1. März.

igeois aus dem Gleis. 4 Personen wurden getötet. Ein weites Unglück ereignete sich durch Verstopfung der Strecke ach Périgueux, über die man den Verkehr zu leiten suchte. Wagen des Zuges Nr. 71 entgleisten am Bahnhof La achellerie. 7 Reisende wurden getötet, 33 schwer verundet.

— **Eisenbahnpläne Italien-Süddeutschland.** Bei der Handelsammer in Venedig hat eine Besprechung über den geplanten au der Eisenbahnlinie Venedig-München begonnen. ls erste Teilstrecke ist der Bau der Linie Conegliano-Franensfeste geplant, welche die Entfernung zwischen Venedig nd München gegenüber der bisher kürzesten Verbindung über as Suganertal um 72 km verringern würde. Die neue Teilrecke soll bei Conegliano von der Linie Venedig-Udine abweigen und über Vittorio, Belluno, Livinallongo nach Franensfeste führen und dort an die Linie Verona-Brenner nschließen. Zum Betriebe dieser Strecke ist die Errichtung iner elektrischen Kraftanlage in Aussicht genommen. Die aukosten und die Kosten der elektrischen Führung wurden it 300 Millionen Lire veranschlagt. Fast alle Sachverständigen sprachen sich für den raschen Beginn der Bauarbeiten us, da es notwendig sei, die Verbindung zwischen der Adria nd Süddeutschland zu erleichtern. Mehr Aussicht auf eine aldige Ausführung scheint jedoch ein anderes Projekt zu aben, nämlich das einer neuen Bahnlinie zwischen Toblach und Villa Santina zur Herstellung einer esseren Verbindung zwischen Triest, Tirol und Süddeutschand. Die italienische Regierung hat die Handelskammer von Triest bereits davon in Kenntnis gesetzt, daß sie 5 Millionen ire vorläufig zur Verfügung stelle, damit die Trassierungsrbeiten sofort in Angriff genommen werden können.

— **Lokomotivmangel in Italien.** Die Schweizerische Verkehrs-Korrespondenz schreibt: Italien leidet zur Zeit stark n Verkehrsschwierigkeiten, die im wesentlichen auf den Lokomotivmangel zurückzuführen sind. Wohl ist die Zahl der Güterwagen seit 1913 von 90 000 auf heute 120 000 gestiegen, aber die Zahl der Lokomotiven ist von 4400 auf 4200 gefallen. Dazu kommen noch verkehrserschwerend in Betracht die Vergrößerung des Eisenbahnnetzes um 1500 km, der schlechte Zustand der Lokomotiven, ihre Überlastung um 50 %, die verderbliche Wirkung des Achtstundentages, die Minderwertigkeit der Kohle, der niedere Stand der Valuta und die daherigen hohen Preise für Rohmaterialien der Lokomotivfabriken sowie auch die Zurückhaltung seitens der Regierung in der Bewilligung von Vorschüssen an diese Fabriken.

— **Das Freikartenunwesen in Italien.** Die parlamentarische Kommission für die Prüfung der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen hat festgestellt, daß im Jahre 1917 nicht weniger als 16 000 Personen im Besitz einer Jahresfreikarte für die Eisenbahnen waren. Dazu kommen noch zahlreiche von Fall zu Fall abgegebene Freikarten für einzelne Reisen und dann die an alle Staatsangestellten und ihre Familien abzugebenden Fahrkarten mit einer Preisermäßigung von 40—60 %, sowie die für die Armeebeamten und ihre Familien bestimmten mit einer Preisermäßigung von 75 %. Im Jahre 1919 wurde die Vergünstigung des unentgeltlichen Reisens auch den Exdeputierten mit 10 Dienstjahren eingeräumt. Alle gewesenen Minister und die gewesenen Unterstaatssekretäre vom Bauten- und Transportministerium haben das lebenslängliche Recht auf Benutzung eines reservierten Abteils.

— **Das italienische Automobilnetz.** Das italienische Automobilnetz ist wohl das ausgedehnteste aller Länder der Welt. Nach einer Mitteilung der „Schweizerischen Verkehrskorrespondenz" sind dort 607 öffentliche Automobillinien mit einem Netz von 20831 km in Betrieb. Laut einer Zusammenstellung der Fahrpläne gibt es täglich auf diesem Netze 3971 Betriebsstunden und im Jahre im ganzen 1 449 415. Dieser Betrieb verschlingt jährlich 8 696 490 kg Benzin im Kostenbetrag von 14,7 Millionen Lire.

— **Unfälle bei den englischen Eisenbahnen.** In den zehn Jahren von 1908 bis 1917 sind bei den englischen Eisenbahnen jährlich im Durchschnitt 4651 Unfälle verzeichnet worden, von denen Eisenbahnbedienstete im Zugdienst betroffen wurden, ohne daß Todesfälle vorkamen. Die Durchschnittszahl von Unfällen, die an anderen Stellen als bei bewegten Zügen vorkamen, betrug in den Jahren 1908 bis 1915 21 353. Im Jahre 1919 sind diese Zahlen auf 3845 und 16 489 zurückgegangen. Dabei muß noch berücksichtigt werden, daß infolge der Einführung des Achtstundentages die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Arbeiter größer geworden ist, und daß unter ihnen viele waren, die im Kriege aus dem Eisenbahndienst ausgeschieden und infolgedessen bei der Rückkehr in erhöhtem Maße gefährdet waren. Es bestand daher der Verdacht, daß die Eisenbahngesellschaften ihre Unfallanzeigen nicht mit der erforderlichen Gewissenhaftigkeit bearbeiteten und manche Unfälle, die anzeigepflichtig sind, unterdrücken. Eine nach dieser Richtung angestellte Untersuchung hat aber ergeben, daß dies nicht der Fall ist. Die Zahl der Unfälle ist vielmehr mindestens ebenso groß wie früher; es ereigneten sich z. B. im Jahre 1919 370 tödliche Unfälle gegenüber 332 im Jahre 1918. Die Erhöhung der Löhne, der die Krankengelder nicht gefolgt sind, hat aber den Erfolg gehabt, daß die Arbeiter bei leichten Verletzungen ihre Arbeit, wenn irgend möglich, fortsetzen, sich z. B. bei einem verletzten Finger nur verbinden lassen und höchstens den Vorarbeiter bitten, ihnen eine leichtere Arbeit zuzuweisen, während sie früher einige Tage zu Hause blieben und infolgedessen in der Unfallstatistik eine ganz andere Stellung einnahmen als jetzt.

— **Störungen der Signalanlagen durch magnetisches Gewitter.** Vor der englischen Gesellschaft der Signaltechniker hat eins ihrer Mitglieder einen Vortrag über die Störungen gehalten, die durch magnetische Stürme und Gewitter in den Sicherungsanlagen der Eisenbahnen hervorgerufen werden. Es führt z. B. an, daß in der Zeit zwischen dem 1. August 1919 und dem 23. März 1920, also in rund acht Monaten, an 18 Tagen Störungen der Signal- und Telegraphenanlagen durch den Erdmagnetismus beobachtet worden sind. Glücklicherweise sind Unfälle dabei nicht vorgekommen, obgleich die Störungen zu falschen Signalstellungen geführt haben. Die Quellen derartiger Störungen sind noch ungeklärt; es werden aber Erörterungen angestellt, wie man ihre Folgen beseitigen kann. Hierzu werden sehr erhebliche Mittel aufgewendet werden müssen, und es ist daher nötig, daß, ehe irgendwelche Schritte getan werden, sorgfältig zusammengestellte Unterlagen gesammelt werden. Sowohl die genannte Gesellschaft als auch die Vereinigung der Leiter des Telegraphendienstes der englischen Eisenbahngesellschaften beschäftigen sich eingehend mit dieser Frage.

— **Esthland als Durchgangsland für den Welthandel.** Esthland trifft große Vorbereitungen, um sich nach Wiedereröffnung des russischen Weltmarktes als Durchgangsland für den Welthandel auszubilden. Allerdings bedarf es hierbei bei seinen ungenügenden finanziellen Verhältnissen ausländischer Hilfe. Es spielen zurzeit große esthnische Eisenbahnpläne, und ein Vertreter des esthnischen Verkehrsministeriums, Ingenieur Rosenthal, befindet sich zurzeit nach Teilnahme am Völkerbundkongreß für Durchgangsverkehr in Barcelona, wo er im Ausschuß für internationalen Durchgangsverkehr eine bemerkenswerte Rolle spielte, auf dem Wege nach Neuyork, um dort Verhandlungen mit amerikanischen Großkapitalisten wegen Finanzierung der weitumfassenden, von der esthnischen Regierung geplanten Eisenbahnen einzuleiten. Betrachtet doch Esthland die großen Durchgangsverkehrsfragen nicht als Nebensachen, sondern als eine Lebensfrage des Landes, sowohl in wirtschaftlicher, als auch in politischer Richtung. Man hofft auch, daß Esthland gerade als wichtiges Durchgangsland für den Weltverkehr auf den Schutz und das Interesse der maßgebenden Kulturstaaten rechnen kann. In wirtschaftlicher Hinsicht ist Esthlands Zukunft in erster Linie von der Entwicklung der Verkehrseinrichtungen abhängig.

Reval hat schon seit langem eine erstklassige Eisenbahnverbindung nach Petersburg über Narva; der Verkehr nach Moskau ging auf dem gleichen Wege, was natürlich einen bedeutenden Umweg bedeutete. Um eine unmittelbare große Route von einem künftigen Ostseehafen (Baltischport oder ein anderer neuer Hafen) in das Herz von Rußland zu schaffen, entstand der Plan einer Durchgangsbahn Reval-Moskau. Der esthnische Staat erhielt im Friedensvertrag von der russischen Regierung die Konzession für diese Linie. Sie wurde unter Rosenthals Leitung so gerade ausgesteckt, wie die Geländeverhältnisse es erlaubten. Sie geht anfangs näher der Küste als die Bahn nach Narva, schneidet diese in Wesenberg (von wo auch die Bahn nach Dorpat und andere Seitenlinien ausgehen sollen) und überschreitet die Grenze ganz nahe dem Nordende des Peipussees; von hier geht die Linie unmittelbar nach Moskau mit geringen Krümmungen, die zur Umgehung der Waldaihöhen, die bekanntlich ungefähr halbwegs zwischen Peipus und Moskau aus der Ebene emporsteigen, nötig sind. Der Abstand von Reval zur Grenze ist 194 km und von der Grenze nach Moskau 689 km oder im ganzen 883 km. Zum Vergleich kann erwähnt werden, daß die bisher kürzeste Strecke von Moskau zur Küste, nämlich Moskau-Riga, 945 km ist, also 62 km länger. Weder Riga noch auch Reval haben indes eisfreie Häfen. Im ersteren Falle kommt die Linie nach Windau hinzu, in letzterem die kürzere Strecke nach Baltischport (45 km). Die neue Bahn ist schon auf die ganze Länge ausgesteckt, und Zeichnungen und Profile liegen vor.

Das Gelände ist im allgemeinen besonders günstig, und die Linie konnte daher unter den besten technischen Bedingungen gelegt werden. Die größte Steigung ist 5 ‰, also außerordentlich gering. Die Mittelgeschwindigkeit der Schnellzüge wird daher so groß werden können, daß die ganze Strecke Baltischport-Moskau in 14 Stunden zurückgelegt werden kann. Zu den esthnischen Eisenbahnplänen gehört noch eine ganze Reihe anderer Linien, u. a. eine Eisenbahn Reval-Pernau und eine neue Hauptbahn von Smolensk südlich am Peipussee vorüber nach Baltischport. Die Durchführung dieses Gedankens gehört aber natürlich der Zukunft an. Zunächst wird man alle Tatkraft auf Verwirklichung der Durchgangsbahn nach Moskau verwenden, und die Reise Rosenthals hat den Zweck, amerikanisches Kapital für das Unternehmen zu gewinnen. Die Absicht dürfte sein, die ganze Konzession einer amerikanischen Gesellschaft zu überlassen unter einer gewissen Bürgschaft des esthländischen Staates. Der Bau sollte dann sofort eingeleitet und mit echt amerikanischer Tatkraft betrieben werden — man spricht von einer Bauzeit von nur 2 Jahren. Esthland hat mit der Sowjetregierung eine Eisenbahnkonvention abgeschlossen zu dem Zwecke, unmittelbar Personen- und Güterverkehr in Verbindung mit russischen Eisenbahnen, besonders der sibirischen Bahn, durchzuführen. Es hat die Absicht, ein ähnliches Übereinkommen mit Schweden durchzuführen. Nach Rosenthals Auffassung dürfte es keinem Bedenken begegnen, internationalen Verkehr über russische Bahnen zu führen. Er betrachtet die Eröffnung eines solchen Verkehres erst als den wirklichen Friedensschluß und ist der Ansicht, daß die Sowjetregierung mit allen Kräften eine solche Entwicklung unter Beihilfe ausländischen Kapitals fördern wird. Das ist ja auch nunmehr Rußlands einzige Rettung vor völliger Auflösung und Hungersnot.

Das andere Glied in dem großen Durchgangsverkehrsplane soll Schweden bilden, auf dessen Mitwirkung Esthland rechnet. Ein Zusammenarbeiten zwischen Schweden und Esthland zur Einrichtung einer zeitgemäßen täglichen Verbindung zwischen den best gelegenen Häfen sollte daher schnellstens eingeleitet werden. Von schwedischer Seite waren früher zwei verschiedene Wege für den russischen Verkehrsanschluß zur Wahl gestellt, über Finnland oder Esthland. Nach Rosenthals Anschauung können nur technische und wirtschaftliche Gründe entscheiden. Er hält Esthland in dieser Hinsicht ohne jeden Zweifel für vorteilhafter. Esthland bietet nicht nur den kürzesten Weg — unvergleichlich kürzer besonders nach dem mittleren und südlichen Rußland —, sondern auch weit bessere Eisenbahnen. Die finnischen Bahnen haben größere Steigungen und strengere Krümmungen. Dagegen ist die Bahn von Reval nach Petersburg erstklassig gebaut, und die neue Linie nach Moskau wird eine der vorzüglichsten in Europa. Die Durchgangslinie Esthland-Schweden ist geeignet, einen ungeheuren Verkehr an Gütern und Reisenden aufzunehmen. Ihre natürliche Fortsetzung geht nach England und Amerika, aber auch südwärts nach dem Festlande kann diese Route in manchen Fällen erfolgreich mit den Landstrecken in Wettbewerb treten. Obgleich jetzt durchgehender Eisenbahnverkehr zwischen Reval und Berlin eingerichtet ist, nimmt die Reise doch 58 Stunden in Anspruch. Über Stockholm dürfte die Reise schneller und vor allem bequemer gestaltet werden. Man müßte allerdings die Einrichtung von durchgehenden Fahrkarten und direkter Gepäckabfertigung treffen. Fahrscheinhefte müßten geboten werden für die ganze Reise in der Valuta des Landes, in dem der Kauf erfolgt. Alle Einrichtungen für das Umsteigen u. a. sollten so bequem wie möglich sein. Durchgehendes Reisegut sollte plombiert alle Länder durchlaufen. Auch die Zollbehandlung sollte so bequem wie möglich eingerichtet werden. Wenn auch die Ausdehnung der esthnischen Pläne auf Schweden etwas nach Zukunftsmusik aussieht, die bei einem Interview Rosenthals auf seiner Durchreise durch Stockholm immerhin nicht zu fern liegt, so verdienen doch sicher die esthnisch-russischen, im Abkommen schon verankerten Durchgangsverkehrspläne alle Aufmerksamkeit. Dr. S.

— **Verkehrsnot in Rumänien.** Von allen Ländern des Balkans, in denen es doch an Verkehrsschwierigkeiten nicht fehlt, ist Rumänien dasjenige in dem die Verkehrsnot am größten ist. Es gelingt dort nicht einmal, die Fabriken und Eisenbahnen mit Kohlen aus den Staatsbergwerken zu versorgen, weil es an Lokomotiven zur Verteilung fehlt. Ebenso steht es mit der Abbeförderung des Erdöls, das dort viel zur Lokomotivfeuerung und auch sonst zu Heizzwecken, sowohl für den Hausbrand wie für gewerbliche Zwecke verwendet wird. Vor dem Kriege hatten die rumänischen Staatsbahnen 1062 Lokomotiven, die in gutem Zustande gehalten worden sein sollen. Nach dem Kriege, als Rumänien von Siebenbürgen und der Bukowina und von den dort zurückgelassenen Lokomotiven der Österreicher und der Ungarn Besitz ergriffen hatte, war der Lokomotivbestand auf 1653 gestiegen, die zwar alle als brauchbar angesehen wurden, aber doch jedenfa[lls] sehr heruntergewirtschaftet waren und für einen Dauerbetri[eb] gründlicher Instandsetzung bedürfen. Infolgedessen bericht[et] jetzt der zuständige Minister, daß bei einer Streckenlänge v[on] 11 000 km nur 380 dienstfähige Lokomotiven zur Verfügun[g] stehen. Es fehlt in Rumänien an gelernten Arbeitern, und d[ie] wenigen, die vorhanden sind, wandern entweder aus od[er] arbeiten bei Privatunternehmern. Innerhalb der Arbeitersch[aft] der Staatseisenbahnen herrscht große Unzufriedenheit, u[nd] beim letzten Ausstand sind 73 Lokomotiven unbrauchbar g[e]macht worden. Wer im Kriege die rumänischen Eisenbahn[en] kennengelernt hat, wird sich über diese Nachrichten nic[ht] wundern; er wird namentlich von ihrer Leitung nicht gera[de] eine hohe Meinung bekommen haben. Über die Bemühunge[n] den Lokomotivstand zu heben, ist auch in dieser Zeitu[ng] wiederholt berichtet worden. Man lehnte es zunächst ab, B[e]stellungen nach Deutschland und Österreich zu geben, u[nd] hielt sich an Amerika, machte aber dort sehr schlechte E[r]fahrungen. Erst nach diesem Mißerfolg wandte sich die Ve[r]waltung der rumänischen Staatsbahnen an die Lokomoti[v]industrie Deutschlands, Österreichs und der Tschech[o-]Slowakei. Den Skoda-Werken wurde z. B. ein Auftrag a[uf] Lieferung von 80 neuen und Instandsetzung von 250 vorha[n]denen Lokomotiven erteilt. Schließlich hat die Eisenbahnve[r]waltung einer Vereinigung französischer Unternehmungen d[en] Betrieb der Eisenbahnwerkstätten in Kronstadt, Temesvar u[nd] Bukarest, von denen namentlich die letztere — Grivita — d[en] dort während des Krieges tätig gewesenen deutschen Eise[n]bahnern als eine wohleingerichtete Anlage in Erinnerung se[in] wird, einer englischen Unternehmung denjenigen der Wer[k]stätten in Turn-Severin, Czernowitz, Pascani, Jassy, Gala[tz,] Bender und Konstanza übertragen. Beide Verträge laufen a[uf] sieben Jahre und verpflichten die Unternehmer zum Bau v[on] je 2500 Lokomotiven, 1500 Personen- und 15 000 Güterwage[n.] Die Unternehmer tragen alle Löhne, unterhalten die Wer[k]stätten auf ihre Kosten, und auch die Kosten der Unterhaltu[ng] von Lokomoiven und Wagen gehen zu ihren Lasten. D[ie] dazu nötigen Maschinen und Rohstoffe werden auf Kosten d[es] Staates beschafft. Da er aber hierzu nicht die nötigen Mitt[el] besitzt, gib er Schatzanweisungen zu 6 % aus, die innerha[lb] eines Jahres eingelöst werden und die Mittel für die Instan[d]setzung der Eisenbahnbetriebsmittel aufbringen sollen.

Fremde Erdteile.

— **Das Zusammenarbeiten von Arbeitgeber und Arbe[it]nehmer im Eisenbahndienst.** In der Zeitschrift der bekan[n]ten amerikanischen Santa Fe-Eisenbahn v[er]öffentlicht einer ihrer Beamten unter der Überschrift: „D[as] verbindende Glied“ einen Aufsatz über das Verhältnis zw[i]schen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, die im Englischen g[e]wöhnlich als Kapital und Arbeit einander gegenübergeste[llt] werden, und namentlich über das Zusammenarbeiten beid[er] zur Erreichung eines gemeinsamen Zieles. Der Aufsatz le[gt] in beherzigenswerten Worten die Notwendigkeit dieses Han[d-]in-Hand-Arbeitens dar und schärft vor allen Dingen d[en] Arbeitern und Angestellten ihre Pflichten auf diesem Geb[iet] ein. Die Lage nach dem Kriege, so sagt er, verlange v[on] allen, die am Eisenbahnwesen beteiligt sind, sowohl v[on] denen, die an leitender Stelle und im Aufsichtsdienst tät[ig] sind, als auch von denen, die die Arbeit ausführen, die äußers[te] Anstrengung; dabei müsse sich jeder dem anderen und d[em] gemeinsamen Rahmen anpassen. Für den „Gegenarbeite[r“,] der also den Betrieb stört, sei im heutigen Eisenbahndie[nst] kein Platz, der „Mitarbeiter“, der den Betrieb fördert, wer[de] aber mehr als je gesucht. Die Forderung der Stunde s[ei] Ehrlichkeit, die auch darin bestehe, daß für volle Bezahlu[ng] auch volle Arbeit geleistet wird. Jeder Arbeiter solle m[it] ganzem Herzen bei der Sache sein und sich immer sein[er] Verantwortung in bezug auf seinen Lohn und die Last, d[ie] dadurch der Verwaltung erwachse, bewußt sein. Befolgt d[ie] Vorschriften, tut eure Pflicht, seid euren Lohn wert, s[eht] nicht immer nach der Uhr, gebt Anregungen zu Verbess[e]rungen, geht sparsam mit den Stoffen um, arbeitet ras[ch,] achtet auf die Betriebssicherheit und hütet euch selbst v[or] Unfällen, die nicht nur euch, sondern auch andere schädige[n,] so ruft der amerikanische Verfasser aus. Das sei das wah[re] Zusammenarbeiten des Angestellten mit seinem Brother[rn] und diese goldene Regelung bedeute, in die Tat umgeset[zt,] daß man das für seine Verwaltung tun solle, was man v[on] ihr für sich erwartet. Die Schriftleitung der Santa Fe-Ze[it]schrift begleitet diesen Aufsatz mit zustimmenden Worte[n] und eine englische Fachzeitschrift, der wir seinen Inhalt [im] Auszug entnehmen, begleitet den Bericht darüber mit der [Be]merkung, der Geist, der aus den angeführten Worten sprec[he,]

sei derjenige, der die englischen Eisenbahnen groß gemacht habe. Ehe er sich nicht wieder bei den Arbeitern der Eisenbahn durchsetze, sei es nicht möglich, die frühere Lage i. Verkehrswesen wieder herzustellen. Das gilt nicht nur für die Eisenbahnen Englands und Amerikas, auf die diese Worte in erster Linie gemünzt sind, sondern paßt auch auf die meisten anderen, und deshalb sind sie vorstehend wiedergegeben. Mögen sie in weiten Kreisen beherzigt werden! Gerade für die Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist es bei der traurigen wirtschaftlichen und politischen Lage Mitteleuropas noch mehr als in anderen Ländern nötig, daß jeder an seiner Stelle, und sei es auch nur eine untergeordnete, seine Pflicht tut. Nur dann ist ein Wiederaufbau möglich. Geschieht dies aber, so wird die Rückkehr besserer Zeiten nicht ausbleiben, wenn der Weg zu ihnen auch weit ist und nur langsam zurückgelegt werden kann.

— **Sparsamkeit beim Umgang mit Vorräten.** Die Teuerung aller Betriebs-, Bau- und Rohstoffe macht es erforderlich, daß mit ihnen viel sorgfältiger und sparsamer umgegangen wird als früher. In dieser Beziehung kann namentlich bei Unterhaltungsarbeiten viel geleistet werden. Die Arbeiter, die diese ausführen, sind sich häufig gar nicht bewußt, welche wertvollen Stoffe und auch Ersatzteile ihnen in die Hand gegeben werden, und gerade sie können, wenn sie wohlüberlegt vorgehen, ganz erhebliche Ersparnisse machen helfen. Das gilt namentlich bei solchen Arbeiten, die nicht in der Werkstatt, sondern an Ort und Stelle ausgeführt werden, wo also die Aufsicht weniger scharf ist und die Art, wie die Arbeit ausgeführt wird, mehr dem Urteil des mit ihr beauftragten Arbeiters überlassen bleiben muß, also bei Arbeiten an den Sicherungsanlagen, an Schranken, am Oberbau u. dgl. Hier muß durch Belehrung der Arbeiter das erstrebte Ziel zu erreichen gesucht werden. Einige amerikanische Eisenbahngesellschaften, bei denen allerdings die Teuerung zahlenmäßig nicht so hoch ist wie bei uns, trotzdem aber auch bitter empfunden wird, haben in den Lagerräumen, namentlich dort, wo Ersatzteile und Stoffe zur Unterhaltung der Sicherungsanlagen aufbewahrt und ausgegeben werden, Plakate ausgehängt, die die mit der Unterhaltung dieser Anlagen befaßten Schlosser zur größten Sparsamkeit erziehen und anhalten sollen. Bei einer Gesellschaft enthält das Plakat die Preise aller in Frage kommenden Gegenstände, um den Schlossern deren Wert vor Augen zu führen. Außerdem werden ihnen Vorschriften gemacht, wie sie sparen sollen, wie sie Abfälle aufheben und zurückgewinnen und so der Eisenbahngesellschaft aus Dingen, die sonst weggeworfen werden, eine Einnahmequelle schaffen können. Endlich werden die Arbeiter aufgefordert, ihrerseits Vorschläge zu machen, wie auf diesem Gebiete weitere Ersparnisse erzielt werden können. In Amerika, wo von jeher die Löhne hoch waren, ist man bei Unterhaltungsarbeiten immer davon ausgegangen, daß es vorteilhafter ist, einen abgenutzten Gegenstand durch einen neuen zu ersetzen, als ihn mit einem erheblichen Aufwand an Arbeit wieder gebrauchsfähig zu machen, und es mag infolgedessen manchmal rechte Verschwendung mit Teilen, die wieder instand gesetzt werden könnten, getrieben worden sein. Wertvolle Teile wurden, statt wieder verwendet zu werden, als Schrott beiseite geworfen. Die Not der Zeit zwingt auch die amerikanischen Eisenbahngesellschaften dazu, auf diesem Gebiet eine andere Politik zu verfolgen. Mit den angedeuteten Maßnahmen zur Belehrung und Erziehung ihrer Arbeiter haben sie bereits gute Erfolge erzielt, es kann aber durch planmäßiges Vorgehen noch viel erreicht werden.

— **Eisenbahnarbeiter-Ausstand in Westaustralien.** Die Arbeiter der Eisenbahnen von Westaustralien waren am 1. Januar in den Ausstand getreten, und hatten dadurch den Verkehr nicht nur dieses Bundesstaats vollständig lahmgelegt, sondern auch den der anderen Teile des Staatenbundes stark in Mitleidenschaft gezogen. Der Verkehr auf der Ost-West-Querbahn war eine Zeitlang unterbrochen, weil die Züge nicht bis Perth in Westaustralien durchgeführt werden konnten. Die ersten, die zum Ausstand aufriefen, waren die Lokomotivführer, alle anderen Arbeitergruppen folgten aber diesem Ruf willig und stellten gleichzeitig die Arbeit ein. Erst nach vielen Bemühungen von dritter Seite kam es zu Verhandlungen zwischen den Arbeitern und der Regierung, die keinerlei Einmischung in die Verwaltung der Staatseisenbahnen dulden wollte, bei dem Überwiegen sozialistischer Ansichten in Australien eine eigenartige Stellung. Augenscheinlich hat aber die Regierung erkannt, daß zwischen sozialistischen Theorien und ihrer Umsetzung in die Praxis ein weiter Weg liegt. Anfang Februar ist die Arbeit wieder aufgenommen worden. Die Arbeiter haben eine Erhöhung ihrer Bezüge um 25 % durchgesetzt, doch soll durch das staatliche Schiedsgericht noch eine endgültige Entscheidung über die streitigen Fragen gefällt werden. Die Regierung weist darauf hin, daß den Arbeitern erst im vergangenen September Zugeständnisse gemacht worden sind, die der Eisenbahnverwaltung schwer zu tragende Verpflichtungen auferlegt haben. Der Ausstand wird seinen Einfluß auf die wirtschaftlichen Betriebsergebnisse nicht verfehlen. Im vorigen Jahre lag ein Fehlbetrag von 42 640 £ vor, wobei die Verzinsung des Anlagekapitals von 7 053 900 £ noch nicht einmal gerechnet war; er wird dieses Jahr voraussichtlich noch höher werden.

Ein Ausstand in der Schiffahrt legt den Eisenbahnen Australiens gewisse Beschränkungen auf. Die Kohlenbergleute haben zwar die Arbeit wieder aufgenommen, aber trotzdem konnte der Personenverkehr noch nicht wieder in vollem Umfang abgewickelt werden. Die geringeren Leistungen im Personenverkehr haben der Eisenbahnverwaltung ermöglicht, sich in erhöhtem Maße der Abbeförderung der Weizenernte zu widmen. Von den 6 318 110 Säcken Weizen, die zwischen dem 16. Dezember und dem 26. Januar bei den Verkehrsstellen aufgeliefert worden sind, war Anfang Februar bereits die Hälfte, genau 50,52 %, versandt, während die bisherige Höchstleistung im Jahre 1915/16 mit 39,66 % bei 6 407 994 Säcken erreicht worden war. Auch in Australien wird nach amerikanischem Muster erstrebt, die Leistungen der Güterwagen so weit zu steigern, daß jeder Wagen täglich 30 Meilen (48 km) mit 10 t Ladung leistet; die Eisenbahnverwaltung hat ein Rundschreiben an die Versender gerichtet, das, in die Worte: Helft uns, damit wir Euch helfen! ausklingend, diese zur Mitarbeit zur Erreichung dieses Ziels auffordert.

Rechtspflege.

— **Die Kostbarkeitsfrage im internationalen Verkehr.** Nach Art. 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in Verbindung mit § 1 Absatz 2, Nr. 2 der Ausführungsbestimmungen hierzu sind Güter, die als Kostbarkeiten anzusehen sind, nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen, und zwar sind die Bedingungen von den einzelnen Bahnverwaltungen festzustellen. Nach Art. 4 des Übereinkommens sowie nach der Ausführungsbestimmung III zu § 54 der EVO. muß bei solchen Gütern der Inhalt der Stücke und der Wert, der den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, auf der Eisenbahnpaketadresse angegeben werden. Bei unrichtigen oder ungenauen Angaben ist — sofern es sich um Kostbarkeiten handelt — gemäß Artikel 43 des Internationalen Übereinkommens jede Haftung der Bahn aus dem Frachtvertrag ausgeschlossen. Auf Grund dieser Vorschriften ist eine Klage der Frankfurter Allgemeinen Versicherungsgesellschaft gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus aus abgetretenen Rechten abgewiesen worden. Hierbei handelt es sich um den Verlust zweier wertvoller Damenmäntel auf dem Bahnwege von Berlin nach Budapest. Das Reichsgericht hat die Abweisung der Klage mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt:

„Der Berufungsrichter gelangt nun zu dem Ergebnis, daß die hier fragliche Kiste, die ein Rohgewicht von 30 kg enthielt, und in der sich drei Mäntel im Werte von 9620 ℳ befunden haben sollen, als Kostbarkeit im Sinne des Frachtrechts anzusehen ist. Bei dem Begriff der Kostbarkeit ist das Gericht von richtigen Grundsätzen ausgegangen; es kommt auf das Kilogramm Brutto ein Wertbetrag von 320 ℳ. Den Umfang der Kiste stellt der Berufungsrichter allerdings nicht genau fest, aber seine Annahme, daß ihr Umfang mit Rücksicht auf das geringe Gewicht und den aus drei Mänteln bestehenden Inhalt der Kiste kein erheblicher gewesen sein könne, ist rechtlich nicht zu beanstanden, wie denn auch von der Klägerin Rügen in dieser Beziehung nicht erhoben werden. Auch darin ist kein Rechtsverstoß enthalten, wenn der Berufungsrichter bei der hier fraglichen Sendung ein Mißverhältnis im Werte, im Vergleich zu anderen Frachtgütern gleichen Gewichts und gleichen Umfangs erblickt. Auf die wirtschaftlichen Gründe, auf die die besondere Preissteigerung gerade der hier fraglichen Güter zurückzuführen ist, kommt es nicht an, vielmehr können Güter, die im Vergleich zu anderen Güter aus irgendwelchen Gründen ungewöhnlich im Preise gestiegen sind, hierdurch sehr wohl zu Kostbarkeiten werden. Im ersten Schriftsatz beruft sich die Klägerin auf den vom Reichsgericht dauernd mißbilligten Grundsatz, daß für den Begriff der Kostbarkeit nicht so sehr der eisenbahntechnische Standpunkt, als die Auffassung der maßgebenden Handelskreise zu berücksichtigen sei. Im übrigen führt sie nur aus, aus welchen Gründen die Preise für Stoffe und Material während des Krieges wesentlich heraufgegangen seien, und welche Gründe bei der Preisbildung für die hier fraglichen in Verlust geratenen Mäntel maßgebend gewesen

seien. Beides ist jedoch, wie oben ausgeführt, für den Begriff der Kostbarkeit ohne Belang. Die Verkehrsanschauungen, über deren Bestehen im Schriftsatz vom 18. Mai 1920 Beweis angetreten wurde, kommen hier nicht in Frage. (Aktenzeichen: I. 265/20. — 5. 2. 21.) K. M.—L.

— **Die Frage der „höheren Gewalt" bei Plünderung eines Wagens mit Rohtabak.** Unter „höherer Gewalt" ist im juristisch-technischen Sinne ein von außen kommendes Ereignis zu verstehen, das nach menschlichem Ermessen nicht vorhersehbar und nicht abwendbar war, ohne daß dadurch der ganze in Betracht kommende Betrieb unmöglich wurde. In zweiter Reihe ist von besonderer Bedeutung, daß dem Haftpflichtigen zwar der Beweis für die Einwirkung höherer Gewalt obliegt, daß ihm aber hinreichend Gelegenheit gegeben werden muß, den Nachweis zu erbringen. Die augenblickliche Unkenntnis von betriebstechnischen Dingen seitens des Prozeßbevollmächtigten der Partei ist kein Grund, den Beweis als nicht erbracht anzusehen. Vielmehr ist in solchen Fällen die Sache zur anderweiten Verhandlung zu vertagen, um die Möglichkeit weiterer Beweise nicht zu unterbinden.

Die Aktiengesellschaft Vereinigte Tabakindustrie in Hamburg übergab am 5. November 1918 auf der Eisenbahnstation Trier 32 Kolli Rohtabak zur Beförderung an die Firma Z in Minden. Am 6. November blieb der Eisenbahnwagen, in den der Tabak verladen worden war, auf dem Bahnhofe Jünkerath stehen. Hier wurde er von Mannschaften eines Militärzuges beraubt. Bei seiner Ankunft in Minden fehlten von dem Tabak 8 Zentner. Nachdem die Firma Z., zu deren Lasten die Versendung ging, ihre Ansprüche an die Vereinigte Tabakindustrie abgetreten hatte, hat diese gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus Klage auf Ersatz des verloren gegangenen Gutes in Höhe von 10 415 ℳ erhoben. Der Eisenbahnfiskus bestreitet seine Schadensersatzpflicht, indem er sich auf den Einwand der höheren Gewalt beruft. Landgericht und Oberlandesgericht Hamburg haben den Schadensersatzanspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht Hamburg stellt fest, daß auf dem Bahnhof Jünkerath während des ganzen Sommers 1918 Plünderungen von Güterwagen durch militärische Ersatzmannschaften verübt worden sind, die auf der Fahrt zur Front dort gewöhnlich einen zwei- bis dreistündigen Verpflegungsaufenthalt hatten. Die Plünderungen der Wagen waren so zahlreich, daß der Weichensteller S. oft ganze Bogen mit Nummern der beraubten Wagen zu beschreiben hatte. Bis Ende Oktober konnten schwere Plünderungen noch durch die Bahnbeamten und die militärische Bahnhofswache verhindert werden. Dann aber reichte deren Macht nicht mehr aus, um solche Plünderungen zu verhüten. Auf Grund dieser Sachlage kommt das Oberlandesgericht zu dem Schluß, daß eine die Haftpflicht der Bahn ausschließende „höhere Gewalt" nicht dargetan sei, weil mit einem solchen gewaltsamen, von außen kommenden Eingriff mindestens schon eine Woche lang vor Abschluß des Frachtvertrages zu rechnen gewesen sei, und weil der beweispflichtige beklagte Eisenbahnfiskus für sein Unvermögen, das ihm anvertraute Gut vor Beraubungen zu hüten, keine genügenden tatsächlichen Anführungen gemacht habe. — Gegen dieses Urteil hat der Preußische Eisenbahnfiskus mit Erfolg Revision beim Reichsgericht eingelegt. Der höchste Gerichtshof hat das Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an einen anderen Senat des Oberlandesgrichts zurückverwiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist folgendes von Bedeutung:

„Die Revision vermißt eine Prüfung der Frage, ob die im Berufungsurteil erörterten Vorbeugungsmaßnahmen betriebstechnisch möglich gewesen wären, und ob sie nicht den wirtschaftlichen Erfolg des Bahnunternehmens in Frage gestellt hätten. Diese Rüge muß für begründet erachtet werden. Von den Haftausschließungsgründen kommt hier nur höhere Gewalt in Betracht. Der Begriff der höheren Gewalt erfordert einerseits, daß von außen her in den Betrieb der Bahn eingegriffen worden ist, andererseits, daß der Eingriff nicht vorauszusehen und auch bei Anwendung äußerster Sorgfalt und Umsicht nicht durch geeignete Vorkehrungen zu verhüten oder unschädlich zu machen war. Für das Vorhandensein dieser Umstände hat das Berufungsgericht mit Recht die Bahn als voll behauptungs- und beweispflichtig angesehen. Ihm kann aber nicht zugestimmt werden, wenn es die bisher festgestellten Tatsachen für ausreichend erachtet hat, um das Vorliegen höherer Gewalt zu verneinen. Bedenklich erscheint besonders die Ansicht des Vorderrichters, daß für die Bahn die Pflicht bestanden habe, bei der Annahme des Gutes den Absender auf die bestehende Unsicherheit auf den in Betracht kommenden kürzesten Strecken hinzuweisen und ihm die Bestimmung eines weiteren Schienenwegs oder die einstweilige Hinausschiebung der Versendung nahe zu legen. Hierbei hat der Vorderrichter nicht genügend geprüft, ob für die Bahn ein begründeter Anlaß zu solch einschneidenden, zur Beunruhigung der Allgemeinheit geeigneten Maßnahmen bestand und ob diese überhaupt ausführbar waren. Es bleibt im Berufungsurteil auch unerörtert, welche Waren der Plünderungsgefahr besonders ausgesetzt waren und deshalb hätten von der Beförderung ausgeschlossen werden sollen. Hegte das Berufungsgericht den Verdacht, daß die Bahn in der Einrichtung ihres Betriebes Versehen begangen habe, durch die die Plünderungsgefahr erst heraufbeschworen oder erhöht worden sei, so hätte es einen geeigneten Sachverständigen darüber hören müssen, wenn es die Fragen nicht aus eigener Sachkunde beantworten konnte. Wenn die volle Behauptungs- und Beweispflicht auch der Bahn obliegt, so ist diese bei der Unbegrenztheit der Zweifelsfragen doch nicht in der Lage, aus sich selbst heraus Aufklärung über all diejenigen Umstände beizubringen, die möglicherweise dem Gericht erheblich erscheinen könnten. Das Berufungsgericht hätte daher, wenn es Aufklärungen auf betriebstechnischem Gebiete für erforderlich hielt, hierauf den Prozeßbevollmächtigten des Beklagten durch Ausübung des Fragerechts hinweisen und ihm nötigenfalls durch Vertagung der Verhandlung Gelegenheit bieten müssen, bei der Bahn die notwendigen Erkundigungen einzuziehen. Von dieser Verpflichtung wurde es auch nicht dadurch befreit, daß es bei der Schlußverhandlung einzelne Fragen an den Prozeßbevollmächtigten der Bahn richtete und dieser die Fragen nicht beantworten konnte. (Aktenzeichen: I. 305/20. — 26. 2. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Otto Stolzenberg**: „Maschinenbau" 1. Band „Werkstoffe und ihre Verarbeitung auf warmem Wege", 173 Seiten, Preis gebunden 9,60 ℳ und 120 % Teuerungszuschlag. 2. Band „Arbeitsverfahren", 315 Seiten, gebunden 18 ℳ und Teuerungszuschlag. Verlag: Teubner.

Das Werk soll dem aus Leserkreisen oft geäußerten Wunsch nach einer gemeinverständlichen Darlegung der Fachkunde für Metallarbeiter in Fach-, Gewerbe- und Fortbildungsschulen nachkommen. Es soll aber auch für Lernende bestimmt sein als Unterstützung bei der praktischen Ausbildung oder als Hilfe beim Studium des Maschinenbaufaches.

Der 1. Band gibt auf den ersten 133 Seiten Auskunft über Herstellung, Eigenschaften, Veredlungsverfahren und Arbeiten zur Änderung des Zustandes des Eisens. Es folgen dann die anderen Metall-Legierungen und die wichtigsten Hilfsstoffe des Maschinenbaues, wie Leder, Schleifmittel und Schmierstoffe. Der letzte Abschnitt enthält das Wichtigste aus der Metallprüfung und Metallographie.

Der 2. Band enthält Abschnitte über das Messen und die Werkzeuge, über das Arbeiten nach Schablonen (wichtige aber meist vernachlässigte Lehrgebiete). Weitere Abschnitte behandeln Grundsätzliches über die Spanbildung, die verschiedenen Arbeitsverfahren, wie Hobeln, Bohren, Fräsen, Schweißen, und im letzten Abschnitt Arbeiten zur Verschönerung und Erhaltung der Werkstücke.

Das Buch bringt in sehr gedrängter Form eine Fülle von Stoff, der an sich nicht neu ist, dem Lehrenden und Lernenden aber durch die zusammenfassende Behandlung, die Art der Darlegung und die leichtverständliche Sprache von großem Wert sein wird. Die Arbeitsverfahren sind nicht nur beschrieben, sondern auch begründet und hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit beurteilt, soweit dies ohne Eingehen auf Einzelfälle möglich ist. Die sehr zahlreichen Abbildungen und Skizzen zur Ergänzung des Textes sind klar und erfüllen ihren Zweck, weil sie unter Fortlassung allen Beiwerkes nur das Grundsätzliche betonen. Ein Stichwörterverzeichnis am Schluß des Buches erleichtert das Studium.

Wer die Schule verläßt und die Bücher vertauscht mit Hammer und Feile bei der praktischen Arbeit als Eleve oder Zögling des Maschinenbaues, merkt bald, wie ihm in dieser völlig neuen Welt der Arbeit zwar das Erlernen handwerksmäßiger Geschicklichkeit und Kunstgriffe und der Einblick in alle Einrichtungen gewährt wird, wie aber die Männer der Praxis, Meister und Handwerker, meist versagen, wenn neben dem Wie nach dem Warum gefragt wird, und der an das Denken gewöhnte junge Mann die inneren Zusammenhänge erfahren will. Wird dieser Hunger nach Erkenntnis nicht gestillt, erlahmt bald das Interesse, und der Zweck der praktischen Arbeit in der Werkstätte ist nur halb erreicht. Hier kann das Buch eine vorzügliche Ergänzung der Ausbildung gewähren. Es wird aber auch für den Lehrenden ein guter Leitfaden für den Unterricht sein. Ein weiterer Band, der vom Verfasser noch in Aussicht gestellt ist, wird sich lediglich an den Lehrer wenden, dem er methodische Anleitungen und Erfahrungen und Vorschläge für die Behandlung des Stoffes im Unterricht geben wird. Em.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Juni 1921 wird der zwischen den Stationen Salzwedel und Lübbow an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow gelegene Haltepunkt Bürgerholz für den Verkehr an den Wochentagen wieder eröffnet.

Kontenverzeichnis.

Das „Verzeichnis der Eisenbahnverwaltungen, für die bei der Abrechnungsstelle des Vereins besondere Konten geführt werden", ist neu herausgegeben worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-West. Vom 1. Juni 1921 ab wird im Eilstückgutverkehr des Bahnstationsamtes Gmünd Stadt Personenbahnhof das für das einzelne Stück zulässige Höchstgewicht von 100 kg auf 150 kg erhöht.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IX 209 vom 18. Mai 1921 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend das Kontenverzeichnis (abgesandt am 21. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Wiedereröffnung des Haltepunktes Bürgerholz für den Verkehr an den Wochentagen.

Am 1. Juni 1921 wird der zwischen den Stationen Salzwedel und Lübbow an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow gelegene Haltepunkt Bürgerholz für den Verkehr an den Wochentagen wieder eröffnet.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden folgende Züge halten:

a) in der Richtung von Salzwedel nach Lüchow die Züge Nr. 977, 7857, 981 und 989.

b) in der Richtung von Lüchow nach Salzwedel die Züge Nr. 974, 976 und 7858. (548)

Hannover, im Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Schreibweise unseres Bahnhofs Ahrensböck in „Ahrensbök" geändert.

Lübeck, den 15. Mai 1921.
Die Direktion (547)
der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

3. Gebühren.

Badischer Binnengütertarif und Deutsche Wechselgütertarife.

Mit Wirkung vom 20. Juni 1921 ab werden die im Abschnitt „D. Örtliche Bestimmungen" des badischen Binnengütertarifes unter Ziffer 4 und 6 in Markwährung festgesetzten Gebühren, das sind die Bahnhoffrachten, Überfuhr-, Stell- und Umstellgebühren sowie die Gebühren für besondere Verschubleistungen um 50 vom Hundert erhöht.

Karlsruhe, den 19. Mai 1921. (566)
Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Verkehrsstörung.

Namens der Verwaltung der Deutschen Reichseisenbahn bringen wir hiermit zur Kenntnis, daß der regelmäßige Eisenbahnbetrieb auf den Strecken der Eisenbahndirektion in Kattowitz wegen der Vorkommnisse in Oberschlesien sowie ferner auf den Strecken der westlichen Eisenbahndirektionen in Köln, Essen und Elberfeld wegen der von den alliierten Mächten getroffenen besonderen Anordnungen bereits seit längerer Zeit behindert ist. Da die Deutsche Reichseisenbahn auf die Bewegung der Güterwagen auf den Strecken der genannten Direktionen keinen Einfluß hat und auch die Ursachen der Behinderung des regelmäßigen Betriebes weder herbeigeführt noch abzuwenden vermocht hat, sieht sie sich veranlaßt, vom 15. Mai d. J. ab für die Dauer der Behinderung des regelmäßigen Betriebes auf den Strecken der genannten Eisenbahndirektionen die Befreiung von Verzögerungsgebühren nach den Bestimmungen im § 11 Abs. 3d des V. W. Ü. in Anspruch zu nehmen.

Berlin, den 18. Mai 1921. (561)
Eisenbahn-Zentralamt.

5. Güterverkehr.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tarifhefte B I 16 und B II 1—64. — Tfv. 5.

b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 ab wird der Tarifpunkt Laarwald Grenze mit den für Laarwald angegebenen Entfernungen in die oben unter a) bezeichneten Tarifhefte aufgenommen. Ferner werden vom gleichen Tage ab in den Abschnitt II des Heftes C I b unter „8a. Bentheimer Kreisbahn" besondere Bestimmungen mit Frachtsätzen für Laarwald Grenze aufgenommen.

Die Tarifänderungen werden veröffentlicht

für die Tarifhefte B I 16 und B II 1—64 durch die am 23. Mai 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers,

für das Tarifheft C I b durch den am 15. Juni 1921 erscheinenden Nachtrag 6.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (552)

Berlin, den 14. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 23. Mai 1921 werden einige neue Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Hannover in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger. (553)

Dresden, am 17. Mai 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
namens der beteil. Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahntarife, Teil I (Tfv. 1 a/b, Tfv. 1500, 2000).

Am 1. Juli 1921 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A vom 1. Mai 1917 der Nachtrag IX;
2. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag III;
3. Zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag II;
4. Zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. März 1921 der Nachtrag II.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur E. V. O., der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Tariferleichterungen treten auch einige Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (R. G. Bl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können vom 28. Juni an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.

Berlin, den 21. Mai 1921. (570)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Misburg Hafen und Laarwald Grenze in die Tarifhefte 1, 2 und 4 einbezogen. Wegen Schließung der Stationen Köttingen und Zieselsmaar für den Güterverkehr am 15. d. M. werden deren Entfernungen und Frachtsätze in den Tarifheften 5, 6 und 8 gestrichen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- usw. Anzeigers.

Frankfurt (Main), 17. Mai 1921. (562)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Pasing in den direkten Verkehr aufgenommen. Des weiteren werden die Stationen Rostock Hbf. und Warnemünde im Verkehr mit Passau Hbf. einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (551)

Erfurt, den 14. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 6 ist bei Neuaubing zu ergänzen: „und der Hauptwerkstätte für Kraftfahrzeuge Neuaubing".

Auf Seite 16 ist der Vortrag [OR] bei Nittenau zu streichen.

München, 19. Mai 1921. (567)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit ist das Verweisungszeichen „OK" bei der württembergischen Station Leinfelden zu streichen.

Hannover, den 20. Mai 1921. (568)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Gemeinschaftl. Heft C I b (Stationstariftafeln).

Mit Gültigkeit vom 20. 5. d. J. ab werden die in dem Tarife für die Überführung von Wagenladungen der angeschlossenen Werke usw. zwischen dem Bahnhof Osnabrück Gbf. einerseits und der Ladestelle Osnabrück Hafen andererseits vorgesehenen Gebühren auf 9 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, auf 9 ℳ 70 ₰ bei allen übrigen Gütern für den beladenen Wagen erhöht. (549)

Münster (Westf.), den 13. Mai 1921.
Eisenbahndirektion Münster (Westf.), namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Die Station Duisburg-Hochfeld Süd wird in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 17. Mai 1921. (558)
Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 zum Besonderen Tarifheft B für den Binnenverkehr unserer Bahn der Nachtrag I, mit welchem außer den durch Bekanntmachung vom 21. März 1921 angekündigten Änderungen Tariferhöhungen im Personenverkehr infolge Anwendung der ab 1. Juni auf den Reichsbahnen gültigen Abrundungsgrundsätze durchgeführt werden.

Ferner werden die Preise für Arbeiter-Rückfahrkarten und Militärfahrkarten mit höheren Einheitssätzen neu gebildet. Außerdem enthält der Nachtrag die für die Aufnahme eines etwaigen Grenzverkehrs mit Polen in Frage kommenden Bestimmungen. Nähere Auskunft erteilt die Betriebs-Abteilung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co., Berlin, in Breslau, Schweidnitzer Stadtgraben 12.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Liegnitz, den 13. Mai 1921. (559)
Die Direktion.

a) Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 15. Juni 1921 treten Änderungen von Überfuhrgebühren im Bezirk der Eisenbahndirektion Altona in Kraft. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (R.G. Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 14. Mai 1921. (557)
E. D., namens d. Verbands-Verwaltungen.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

An Stelle des durch Bekanntmachung vom 1. April 1921 angekündigten Inkrafttretens des Nachtrags 4 zu obenbezeichnetem Tarif zum 1. Juni 1921 erscheint mit Gültigkeit vom gleichen Tage ein neuer Tarif, durch welchen gleichfalls Erhöhungen eintreten. Durch den neuen Tarif werden die Arbeiterrückfahrkarten aufgehoben.

Genehmigung gemäß § 2 der E. V. O. ist erteilt.

Finsterwalde, den 18. Mai 1921. (556)
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung von Frachtsätzen und Gebühren.

Mit Gültigkeit vom 23. Mai 1921 bis auf weiteres wird in der Kundmachung (427) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 16 vom 21. April 1921 unter I (Verhältniszahlen) die Verhältniszahl zur Umrechnung auf österreichische Heller von 36 auf 50 abgeändert.

Wien, am 7. Mai 1921. (563)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Die Verlautbarung vom 20. Februar 1921 betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr
wird dahin geändert, daß mit Wirksamkeit vom 23. Mai 1921 bis auf weiteres zur Ermittlung von Frachtsätzen in österreichischen Hellern die Verhältniszahl von 36 auf 50 erhöht wird.

Regensburg, den 20. Mai 1921. (564)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Zum 1. Juni 1921 erscheint zum besonderen Tarifheft B für den Binnenverkehr der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn der Nachtrag I, durch den die ab 1. Juni auf den Reichsbahnen gültigen Beförderungspreise des Personenverkehrs eingeführt werden, soweit die bestehenden Fahrpreise bisher nicht schon höher waren.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Zülz O.-S. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Außerkraftsetzung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. (565)

Neustadt O.-S., den 12. Mai 1921.
Die Direktion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Gütertarif, Teil II, vom 1. April 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918. Änderung einer Verhältniszahl.

Mit Wirksamkeit vom 23. Mai 1921 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in österreichische Heller von 36 auf 50 erhöht.

München, den 17. Mai 1921. (555)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Südbahn-Gesellschaft. — Personen- und Gepäcktarif, Teil II. Tariferhöhungen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1921 bis auf Widerruf werden auf den im Bereiche der Republik Österreich gelegenen Strecken der Südbahn-Gesellschaft die mit 16. April 1920 zur Einführung gebrachten Fahrpreise und die Preise der Bahnsteigkarten sowie die Beförderungspreise für Hunde und Reisegepäck (mit Ausnahme der Mindestpreise) erhöht.

Wien, am 14. Mai 1921. (554)

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde tritt an Stelle des Nachtrages zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, dessen Herausgabe zum 1. Juni d. J. bereits angezeigt ist, mit Wirkung vom 1. Juni 1921 ein neuer Binnen-Personen- und Gepäcktarif in Kraft, der Erhöhungen der Fahrpreise und Frachten sowie Änderungen von Tarifbestimmungen enthält.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung.

Neuruppin, den 20. Mai 1921. (560)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 25. Juni 1921 werden die Gebühren für die Überführung des Gepäcks und Expreßguts zwischen dem Staatsbahnhof und dem Bahnhof der Rügenschen Kleinbahnen in Putbus erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Hannover, den 20. Mai 1921. (569)
Eisenbahndirektion.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Zum 1. Juni 1921 wird zugleich mit dem neuen Tarife von diesem Tage ein Nachtrag 1 ausgegeben, der den Tarif erweitert.

Nähere Auskunft erteilt auf Befragen unser Verkehrsbüro. (550)

Münster (Westf.), den 17. Mai 1921.
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 22. Berlin, den 2. Juni 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Das neue Lohnsystem der Eisenbahnwerkstätten.

Von Regierungsrat Dr. Behre, Halle (Saale).

Nachdem das Rechtsverhältnis zwischen Reichseisenbahnverwaltung und Arbeiterschaft zunächst durch einen Lohntarifteilvertrag mit Gültigkeit vom 1. Juni 1920 geregelt worden war, ist am 1. März 1921 der endgültige Lohntarifvertrag in Kraft getreten. Eine der bemerkenswertesten Neuerungen stellt das in Anlage 5 dieses Vertrages aufgenommene Lohnsystem der Eisenbahnwerkstätten dar. Es folgt den Vorschlägen, die der seit März vorigen Jahres im Auftrag des Ministers tätige „Ausschuß für Arbeitsverfahren in den Haupt- und Nebenwerkstätten“ (Aufa) ausgearbeitet hat. Künftig gibt es, lohntechnisch betrachtet, vier Gruppen von Arbeitern in den Hauptwerkstätten: a) Gedingearbeiter (Akkordarbeiter), b) Zeitlöhner mit Mehrleistungszulage, c) Zeitlöhner mit Bewertungszulage und d) reine Zeitlöhner.

I.

Die ersten beiden Gruppen stehen sich dadurch nahe, daß sie beide Mehrleistungen vollbringen und dafür besonders entlohnt werden. Die Mehrleistungen der Gedingearbeiter machen sich in ihrem Überverdienst bezahlt, die der zweiten Gruppe werden durch die Mehrleistungszulage entgolten. Die wirtschaftliche Bedeutung der Mehrleistungen besteht vornehmlich darin, daß sie den Produktionsstand des Werkes über derjenigen Höhe halten, auf der er verbliebe, wenn durchweg nur Normalleistungen aufkämen. Damit verhindern sie natürlich auch ein Sinken des Produktionsstandes unter die Norm.

Bei Entwicklung des technischen Begriffs der Mehrleistung ist von der Arbeitsaufgabe auszugehen. Sie schreibt dem Arbeiter vor, was er vollbringen soll (er soll z. B. einen einzelnen Radreifen oder dauernd Radreifen abdrehen), und ferner mehr oder weniger genau, wie er dabei zu Werke gehen soll (er soll z. B. eine bestimmte Drehbank benutzen und sie mit bestimmter Geschwindigkeit laufen lassen). Das, was der Arbeiter vollbringen soll (Gegenstand der Arbeitsaufgabe), bezeichnet der Tarif mit Arbeit, das, wodurch die Arbeit vollbracht wird, mit Arbeit oder Arbeitsleistung. Die Arbeit als Gegenstand der Arbeitsaufgabe läßt sich entweder stückeln oder nicht stückeln (letzteres ist z. B. bei der Arbeit des Lehrgesellen, des Aushilfswerkführers, des Werkstattpförtners der Fall). Läßt sie sich stückeln, so tritt sie entweder in einzelnen Arbeitsstücken oder als Arbeitsmenge (bestimmte oder unbestimmte Menge von

Arbeitsstücken) auf. Unter Leistung ist der Ausfall der vollbrachten Arbeit zu verstehen. Je nachdem die Herstellungszeit für die Arbeit oder die Brauchbarkeit der Arbeit zur Betrachtung steht, spricht man von Quantität oder von Qualität der Leistung. Beim Begriff der Mehrleistung spielt, wie schon das Wort besagt, nur die Quantität eine Rolle. Der Vergleich, der bei der Mehrleistung zwischen zwei Leistungen angestellt wird, setzt auf beiden Seiten die normale Qualität der Leistung voraus, er verlangt, daß beide Leistungen „ordnungsmäßig" seien; als Merkmal der Mehrleistung bleibt danach die reine Quantität übrig. Demgemäß können Mehrleistungen nur bei Arbeiten vorkommen, die sich stückeln lassen und damit der quantitativen Erfassung zugänglich sind. Mehrleistung bedeutet: ein bestimmtes Arbeitsstück schneller oder von einer Arbeitsmenge in einem bestimmten Zeitabschnitt mehr bewältigen, als bei Anlegung normaler Maßstäbe an Leistungsfähigkeit und Arbeitsleistung verlangt werden kann. Diese Maßstäbe sind die durchschnittliche Leistungsfähigkeit und die normale Arbeitsleistung.

Wann liegt durchschnittliche Leistungsfähigkeit vor? Der Arbeiter, der Mehrleistungen vollbringen soll, muß im großen ganzen über ein dreifaches Können verfügen. Es setzt sich aus Wissen, roher Kraft und Geschicklichkeit zusammen. Jeder Arbeiter muß zunächst wissen, wie er die Arbeit anzufassen hat (die Arbeitsaufgabe kann niemals die letzten Fingerzeige geben); erst dann kann er seine rohe Kraft und Geschicklichkeit im Dienst der Arbeitsaufgabe betätigen. Je nach der Beschäftigungsart des Arbeiters kann das Wissen oder die rohe Kraft oder die Geschicklichkeit die erste Rolle spielen. Beim Handwerker finden sich Wissen und Geschicklichkeit im Gelerntsein zusammen, beim Werkhelfer im Angelerntsein, beim Handarbeiter im einfachen Vertrautsein mit der fraglichen Arbeit. Alles Können eines Arbeiters vereinigt sich, wenn es absolut, d. h. ohne Rücksicht auf bestimmte Arbeitsaufgaben, betrachtet wird, zur Arbeitskraft. Ein Vielkönner kann daher seine Arbeitskraft auf den verschiedensten Gebieten betätigen. Wird das Können relativ, d. h. in bezug auf eine bestimmte Arbeitsaufgabe oder Beschäftigungsart betrachtet, so vereinigt es sich zur Leistungsfähigkeit des Arbeiters. Diese ist eine durchschnittliche, wenn die in Betracht kommenden Arten des Könnens so sind, daß sie mittleren Ansprüchen genügen. Dieser mittlere Anspruch ist keine unveränderliche Größe, er muß sich vielmehr den allgemeinen Verhältnissen anpassen. In Zeiten allgemeiner Unterernährung wird man z. B. an die rohe Kraft nicht dieselben Ansprüche stellen dürfen wie sonst.

Wann verrichtet ein Arbeiter von durchschnittlicher Leistungsfähigkeit normale Arbeitsleistung? Der zeitliche Umfang der täglichen Arbeitsleistung soll sich mit der tarfmäßigen, gegebenenfalls durch Überstunden verlängerten Arbeitszeit decken. Arbeitspausen und Dienstbereitschaft gehören nicht zur Arbeitszeit, bilden vielmehr mit dieser die Dienstschicht. Alles Tun und Lassen des Arbeiters, das in die Arbeitszeit fällt und im Dienst des Werkbetriebes steht, ist demnach als Arbeitsleistung anzusehen. Hier interessiert nur die Arbeitsleistung, die auf eine Mehrleistung ausgeht, also ein Arbeitsstück schneller oder von einer Arbeitsmenge mehr bewältigen will oder soll, als normalerweise verlangt werden kann. Die innere Seite jeder solchen Arbeitsleistung (Krafteinsatz) wird durch das Maß bestimmt, in dem des Arbeiters Leistungsfähigkeit (Arbeitskraft) zur Bewältigung der Arbeitsaufgabe beansprucht wird. Ihre äußere Seite (Arbeitsbild) wird durch den Krafteinsatz und die Arbeitsaufgabe bestimmt; denn diese ist für die Art, jener für die Schnelligkeit der Verrichtung bestimmend. Das Maß, in dem die Leistungsfähigkeit beansprucht wird, hängt nicht immer vom freien Willen des Arbeiters ab, sondern vielfach von in der Arbeitsaufgabe liegenden zwingenden Umständen. Mitunter wirkt beides zusammen. Jedenfalls kann der Krafteinsatz innerhalb derselben Arbeitsaufgabe mannigfach wechseln. In dem Begriff der normalen Arbeitsleistung stellt der Tarif für den Krafteinsatz bei den Arbeitsleistungen einen allgemeinen Maßstab auf. Normale Arbeitsleistung liegt vor, solange die Leistungsfähigkeit des Arbeiters weder stark noch schwach beansprucht oder zwar schwach beansprucht wird, eine stärkere Beanspruchung wegen der Art der Verrichtung aber nicht möglich ist. Diese Begriffsbestimmung folgt aus dem tarifarischen Zweck der normalen Arbeitsleistung. Damit die im Interesse der Produktionssteigerung erwünschten Mehrleistungen aufkommen, müssen sie besonders bezahlt werden. Das setzt ihre genaue Ermittlung voraus. Die normale Arbeitsleistung steht im Dienste dieser Ermittlung, indem die Erledigung einer Arbeitsaufgabe in bei normaler Arbeitsleistung notwendiger Zeit als normale Leistung, ein geringerer Zeitverbrauch als übernormale Leistung und die Differenz zwischen beiden als Mehrleistung gilt. Nun ist klar, daß, wenn bei Bestimmung der normalen Arbeitsleistung von der Grenze zwischen starker und schwacher Beanspruchung der Leistungsfähigkeit ausgegangen wird, dies für solche Fälle der Korrektur bedarf, wo Teile einer Arbeitsleistung durch schwache Beanspruchung der Leistungsfähigkeit gekennzeichnet werden, ohne daß wegen der Art der Verrichtung eine stärkere Beanspruchung möglich ist; denn andernfalls würde der auf Mehrleistungen Angesetzte jene Arbeitsabschnitte als unternormale Arbeitsleistung und damit ungünstiger angerechnet bekommen als der einfache Zeitlöhner, der bei gleicher Arbeitsleistung dieselben Zeitabschnitte voll bezahlt bekäme. Eine solche Schlechterstellung liegt natürlich nicht im Sinne des Tarifs, weil sie ungerecht wäre und vom Streben nach Mehrleistungen abschrecken, also das Gegenteil von dem erreichen würde, was der Tarif bezweckt.

Ein Arbeiter ist danach in der Lage, eine Mehrleistung in dem Rahmen zu vollbringen, in dem die Arbeitsaufgabe und seine Leistungsfähigkeit eine objektiv übernormale Arbeitsleistung (d. h. übernormal vom Standpunkt eines Arbeiters von durchschnittlicher Leistungsfähigkeit) zulassen. Von Bedeutung für jede Mehrleistung ist also 1. der Spielraum, den die Arbeitsaufgabe einer objektiv übernormalen (mehr als normalen) Arbeitsleistung gewährt, 2. der Spielraum, den innerhalb des ersteren die Leistungsfähigkeit des betreffenden Arbeiters einer objektiv übernormalen Arbeitsleistung gewährt. Je mehr ein Arbeiter den ihm hiernach zur Verfügung stehenden Spielraum mit seinem Krafteinsatz ausnutzt, desto größer wird seine Leistung und Mehrleistung. Zur Ermittlung einer Mehrleistung gibt es demnach zweierlei Wege. Entweder wird festgestellt, wieviel Zeit für die Erledigung der Aufgabe bei objektiv normaler Arbeitsleistung nötig ist, und weiterhin, wieviel Zeit der betreffende Arbeiter wirklich gebraucht hat: Der sich ergebende Zeitgewinn ist die Mehrleistung. Oder es wird beobachtet, mit welchem Grade objektiv übernormaler Arbeitsleistung der betreffende Arbeiter seinen Spielraum ausnutzt, und festgestellt, wieviel Zeit er zur Arbeit gebraucht: Aus beidem läßt sich dann ebenfalls die Mehrleistung errechnen. Diese zweite Art der Ermittlung ist, weil sie eine ständige Beobachtung aller Arbeitsleistungen erfordern würde, im allgemeinen praktisch nicht brauchbar. Der in ihr liegende Gedanke, daß durch Beobachtung des Grades der übernormalen Arbeitsleistung die Mehrleistung gefunden werden kann, ist aber verwendbar, wenn die dauernde Beobachtung durch Hinzukommen anderer Maßnahmen auf eine einmalige beschränkt werden kann. Der Tarif macht hiervon bei der Mehrleistungszulage Gebrauch (s. III). Aus der Ab-

ängigkeit, in der jede Mehrleistung von dem Krafteinsatz bei der Arbeitsleistung steht, läßt sich ferner folgender Satz ableiten: Zwei Arbeiter vollbringen, auch bei verschiedener Beschäftigung, in gleichen Zeitabschnitten gleiche absolute Mehrleistungen, wenn sie in den Zeitabschnitten im gleichen Verhältnis mehr als normale Arbeitsleistung verrichten, und das ist der Fall, wenn sie den Spielraum, den ihnen ihre Beschäftigungsart und ihre Leistungsfähigkeit für mehr als normale Arbeitsleistung gewähren, derart ausnutzen, daß sich ihr Krafteinsatz, wenn er auf den ganzen Zeitabschnitt gleichmäßig verteilt würde, beiderseits auf derselben übernormalen Linie bewegen würde. Auch dieser Satz findet bei der Mehrleistungszulage Verwendung (s. III).

II.

Da die Mehrleistungen besonders bezahlt werden und zwar je nach ihrem Umfang, so müssen sie sorgsam ermittelt werden. Der Tarif sieht hier zwei Verfahrensarten vor. Das direkte Ermittlungsverfahren oder Gedingeverfahren zerlegt die zu vergebende Arbeit in einzelne Arbeitsstücke. Es stellt zunächst fest, wieviel Zeit ein Arbeiter von durchschnittlicher Leistungsfähigkeit bei normaler Arbeitsleistung zur ordnungsmäßigen Herstellung des Stückes gebrauchen würde (Stückzeit). Hiernach wird festgestellt, wieviel Zeit der mit der Aufgabe betraute Arbeiter zur Herstellung des ordnungsmäßig befundenen Stückes wirklich gebraucht hat (wirkliche Arbeitszeit). Hat er die Stückzeit unterboten, so ist der erzielte Zeitgewinn die Mehrleistung. Am Ende des Löhnungszeitraumes (Monats) erhält dann der Arbeiter die aufgelaufenen Zeitgewinne mit seinem Tariflohn bezahlt. Das ist sein Überverdienst. Er ist in seiner Höhe unbeschränkt. Zeitverluste hat der Arbeiter zu tragen, wenn sie durch unternormale Arbeitsleistung entstanden sind (er hat z. B. die einwandfrei bemessene Stückzeit von 10 Stunden infolge geringer Leistungsfähigkeit oder geringen Arbeitseifers um zwei Stunden überschritten, so daß er trotz zwölfstündiger Arbeit nur 10 Stunden angerechnet bekommt). Gesichert ist er aber insofern, als er am Monatsende nicht unter seinen Zeitlohn kommen darf; es soll damit vermieden werden, daß der Gedingearbeiter in die Lage kommen kann, am Monatsende schlechter dazustehen als der reine Zeitlöhner. Bei Gruppengedinge werden die erarbeiteten Stückzeiten auf die beteiligten Arbeiter einschließlich des Vorarbeiters nach dem Verhältnis ihrer zeitlichen Beteiligung an dem Arbeitsstück verteilt; die auf den einzelnen Arbeiter entfallenden Anteile an der Stückzeit werden ihm nach seinem Tariflohn berechnet. Das direkte Ermittlungsverfahren ist also das alte Stückzeitverfahren (vgl. hierüber Hoff in der Ztg. d. V. D. E. 1913, Nr. 12); nur geht es, namentlich in seinen Vorschriften über die Stückzeitermittlung, verbesserte Wege (vgl. Anl. 5, Ziffer C 3 und 4).

III.

Das eine völlige Neuerung darstellende indirekte Ermittlungsverfahren steht im Dienste der Mehrleistungszulage und kommt für Arbeiten in Betracht, bei denen eine Vergebung im Gedinge praktisch nicht durchführbar ist. Es endet nicht wie das direkte Verfahren mit der anschaulichen Ermittlung der aufgebrachten Mehrleistung (Stückzeit, wirkliche Arbeitszeit und folglich Zeitgewinn), sondern ist gezwungen, auf dem Gebiet der Arbeitsorganisation gewisse Bedingungen aufzustellen, bei deren Erfülltsein die Gewähr besteht, daß Mehrleistungen bestimmten Umfanges aufkommen werden. Dabei geht es natürlich nicht ohne theoretische Gedankengänge ab. Infolgedessen erfreut sich das indirekte Verfahren in der Praxis noch keiner großen Beliebtheit, sehr im Gegensatz zu der Mehrleistungszulage selbst, obgleich doch diese ganz auf jenem Verfahren beruht. Am meisten geschätzt wird die Mehrleistungszulage natürlich auf seiten der Arbeiterschaft. Sie war es auch, die die Zulage zuerst gefordert hat, wenn auch unter anderem Namen. Als im März vorigen Jahres in den Eisenbahnwerkstätten die mit der Revolution in die Brüche gegangene Akkordarbeit allgemein wieder aufgenommen wurde, wurde in der Arbeiterschaft von Woche zu Woche der Ruf lauter, auch diejenigen Werkstättenarbeiter, die nicht im Akkord arbeiten könnten, hätten infolge des allgemeinen Akkordbetriebes mehr zu tun, förderten durch ihre Mitarbeit am Ganzen die Akkordarbeit und hätten daher Anspruch auf mittelbares Gedinge, Anteilsgedinge oder Durchschnittsakkord (im Gegensatz zum Vollgedinge, der eigentlichen Gedingearbeit). Es war vielleicht nicht richtig, daß die Verwaltung diesem Drängen nachgab und sich das indirekte Verfahren zu einer Zeit abringen ließ, als seine Grundlagen noch nicht genügend durchdacht und umschrieben waren und infolgedessen die Gefahr bestand, daß die mit der Einführung des Verfahrens betrauten Eisenbahndirektionen dem Ansturm der Arbeiterschaft auf die Mehrleistungszulage erliegen würden. Die Folge ist jedenfalls gewesen, daß die Zulage, obgleich sie ausdrücklich an die Bedingung nachweislicher Mehrleistungen geknüpft war (Erlaß der Zweigstelle Preußen-Hessen vom 5. Juni 1920), in einem Umfang bewilligt wurde, daß noch heute Hunderte von Werkstattsarbeitern die Zulage beziehen, ohne Mehrleistungen im Sinne des erwähnten Erlasses und des jetzigen Lohntarifs zu vollbringen. Es wird eine der Aufgaben der Werkleitungen und der Betriebsräte sein, diese Verwilderung des Lohnsystems wieder zu beseitigen.

Der Grundgedanke des Tarifs bei der Mehrleistungszulage ist folgender: Gewisse Zeitlöhner können in eine so enge und ausschließliche Arbeitsberührung mit einer Gedingeabteilung gebracht und trotz der Verschiedenheit der beiderseitigen Arbeitsaufgaben den Gedingearbeitern in Grad und Umfang des erhöhten Krafteinsatzes so angenähert werden, daß die Mehrleistungen in der Gedingeabteilung zwangsläufig die gleichen absoluten Mehrleistungen bei den Zeitlöhnern zur Folge haben und infolgedessen der am Monatsende in der Gedingeabteilung erzielte prozentuale Durchschnittsüberverdienst ohne weiteres auf die einzelnen Zeitlöhner in Gestalt eines prozentualen Zuschlags zu ihrem Tariflohn (Mehrleistungszulage) übertragen werden kann. Der Tarif entwickelt diesen Gedanken zunächst bei dem ihm als Hauptfall vorschwebenden Verhältnis zwischen einer Gedingeabteilung und einer geschlossenen Zeitlohnabteilung. Er stellt hier, der Dreiteilung im Grundgedanken folgend (enge, ausschließliche Arbeitsberührung und Annäherung im Krafteinsatz), die nachstehenden drei Bedingungen für Gewährung der Mehrleistungszulage auf:

a) Die Zeitlohnabteilung muß so gebildet sein, daß all ihre Arbeit der vollbrachten Arbeit einer bestimmten Gedingeabteilung entspringt. Der Tarif (Ziffer C 9 a) sagt zwar bloß, die Zeitlohnabteilung müsse mit der Gedingeabteilung „in ausschließlicher Arbeitsberührung stehen"; aber daß damit eine dem Verhältnis von Ursache zu Wirkung entsprechende Abhängigkeit der beiderseitigen Arbeiten gemeint ist, geht aus der nächsten Bedingung hervor (s. b). Da alle Arbeit der Zeitlohnabteilung ihren Ursprung in der Gedingeabteilung haben muß, so ist damit des weiteren gesagt, daß kein Arbeiter der Zeitlohnabteilung auch nur zeitweilig mit anderen als den von der Gedingeabteilung kommenden Arbeiten beschäftigt sein darf: Die Zeitlohnabteilung muß, wie der Tarif sagt, „vollzählig" in der ausschließlichen Arbeitsberührung stehen. Vielfach wird die Bedingung a bereits vorhanden sein, wo nicht, kann sie sich unter Umständen im Wege

der Arbeitsorganisation herstellen lassen. Steht dem das Interesse des Betriebes entgegen, so muß das persönliche Interesse einiger Arbeiter an der Mehrleistungszulage dem sachlichen Interesse der Gemeinschaft weichen. Die Arbeiter müssen sich dann damit vertrösten, daß sie denselben Vorzug haben wie die übrigen reinen Zeitlöhner, daß sie sich nämlich nur in einem ihrer persönlichen Leistungsfähigkeit entsprechenden mittleren Grade anzustrengen brauchen.

b) Die Menge der Arbeit bei der Zeitlohnabteilung muß durch die Menge der Arbeit bei der Gedingeabteilung derart zwangsläufig bestimmt werden, daß sie in demselben Maße zu- und abnimmt wie jene. Der Tarif hat dafür die vielleicht nicht so deutliche Fassung (Ziffer C 9 b): „Die Arbeiten der Zeitlohngruppe müssen von denen der Gedingegruppe in Zusammensetzung und Umfang zwangsläufig bestimmt werden". — Das „zwangsläufig" soll besagen, daß das gleichmäßige Zu- und Abnehmen der beiderseitigen Arbeitsmenge von selbst eintreten muß, ohne daß es einer Nachhilfe der Betriebsleitung durch Arbeitszuteilung oder Arbeitsfortnahme bedarf. Das ist aber nur der Fall, wenn das Verhältnis bereits durch den von der Verwaltung geschaffenen Mechanismus des Werkbetriebs gewährleistet ist. Wer sich die Sache bildhaft vorstellen will, mag den Werkbetrieb mit einer Maschine vergleichen, deren Arbeit die Eisenbahnfahrzeuge betriebstüchtig erhalten soll: Von zwei Zahnrädern dieser Maschine, deren eins das andere treibt, mag das erste die Gedingeabteilung und seine Drehung ihr Arbeiten an der Gedingearbeit, das zweite die Zeitlohnabteilung und seine Drehung ihr Arbeiten an der ihr von der Gedingeabteilung zufließenden Arbeit bedeuten. Die Zahl der beiderseitigen Umdrehungen würde dann die beiderseitige Arbeitsmenge bedeuten. Je größer oder kleiner die Umdrehungszahl beim ersten Rade ist, desto größer oder kleiner muß sie auch beim zweiten Rade sein. Es ist klar, daß dies Verhältnis durch eine Zwischenschaltung nicht beeinflußt wird. Das geforderte Abhängigkeitsverhältnis der Arbeitsmengen kann sonach auch dann vorhanden sein, wenn sich zwischen Zeitlohn- und Gedingeabteilung andere Arbeitskräfte einschieben. Danach muß, wenn wir mit a_1, a_2, a_3 die Arten der Arbeitsstücke bei der Gedingeabteilung, mit b_1, b_2, b_3 die entsprechenden Stückarten bei der Zeitlohnabteilung, mit m eine beliebige Menge der Gedingestücke, mit n, o, p die durch m zwangsläufig bestimmte Menge der verschiedenartigen Zeitlohnstücke bezeichnen, $ma_1 + ma_2 + ma_3$ stets $nb_1 + ob_2 + pb_3$ zur Folge haben, so daß, wenn auf m beispielsweise zwei n oder drei o oder vier p gerechnet werden müssen, $5\,a_1 + 3\,a_2 + 7\,a_3$ eine Arbeitsmenge von $10\,b_1 + 9\,b_2 + 28\,b_3$ verursachen müßte. Die Menge der Arbeit bei der Gedingeabteilung muß also immer die einzige, wenn auch nicht notwendig unmittelbare Ursache für die Arbeitsmenge der Zeitlohnabteilung sein. Umgekehrt ist es nicht nötig, daß diese die einzige (unmittelbare oder mittelbare) Folge jener ist: Die Produktion, die aus der Gedingeabteilung herausfließt, braucht nicht bloß der Zeitlohnabteilung zuzufließen, sondern kann z. T. auch andere Richtung nehmen und seitwärts der Zeitlohnabteilung stehenden Kräften zur Arbeit verhelfen. — Die Feststellung, ob die Bedingung b vorhanden ist, wird niemals Schwierigkeiten machen. Sie ist z. B. vorhanden bei dem Verhältnis zwischen der Richtabteilung (Gesamtheit der Richtgruppen oder Montagekolonnen) und der Fördergruppe (Transportkolonne) der Lokomotivrichthalle. Andererseits ist die Bedingung z. B. nicht vorhanden bei dem Verhältnis zwischen den Drehern und den der Dreherei zugeteilten Betriebsschlossern; denn die Arbeit dieser Betriebsschlosser, die in der Ausbesserung und der regelmäßigen Untersuchung der Drehbänke besteht, entspringt zwar der Arbeit der Dreher (Bedingung a), folgt aber der Arbeitsmenge, die auf den Drehbänken jeweils produziert wird, durchaus nicht in demselben Verhältnis.

c) Die Kopfstärke der Zeitlohnabteilung muß stets so bemessen sein, daß die Arbeiter in dem gleichen Verhältnis wie die Gedingeabteilung mehr als normale Arbeit leisten (Ziffer C 9 c). Wir müssen hier auf den bereits oben entwickelten Satz zurückgreifen: Zwei Arbeiter vollbringen auch bei verschiedener Beschäftigung, in gleichen Zeitabschnitten gleiche absolute Mehrleistungen, wenn sie in den Zeitabschnitten im gleichen Verhältnis mehr als normale Arbeitsleistung verrichten, und das ist der Fall, wenn sie den Spielraum, den ihnen ihre Beschäftigungsart und ihre Leistungsfähigkeit für mehr als normale Arbeitsleistung gewähren, derart ausnutzen, daß sich ihr Krafteinsatz, wenn er auf den ganzen Zeitabschnitt gleichmäßig verteilt würde, beiderseits auf derselben übernormalen Linie bewegen würde. Im vorliegenden Falle treten an Stelle der beiden Arbeiter einerseits die Gedingeabteilung, andererseits die Arbeiter der Zeitlohnabteilung, und an Stelle der gleichen Zeitabschnitte bei der Gedingeabteilung der Löhnungszeitraum, bei der Zeitlohnabteilung ein Zeitraum gleicher Länge, der je nach der Dauer, die der Ablauf des Verhältnisses von Ursache und Folge (s. oben) beansprucht, zeitlich versetzt ist, unter Umständen also mit dem Löhnungszeitraum auch zusammenfallen kann. Da das Mehr oder Weniger an Arbeit, das von der Gedingeabteilung vollbracht wird, stets dasselbe Mehr oder Weniger an Arbeit für die Zeitlohnabteilung zur Folge haben soll (Bedingung b) und die Arbeiter dieser Abteilung sämtlich und lediglich mit den von der Gedingeabteilung kommenden Arbeiten befaßt sein müssen (Bedingung a), so ist der weiteren Forderung des Tarifs, daß die Arbeiter der Zeitlohnabteilung ständig im gleichen Verhältnis wie die Gedingeabteilung mehr als normale Arbeit leisten, also ständig die gleichen absoluten Mehrleistungen wie die Gedingearbeiter (diese im Durchschnitt) aufbringen müssen, genügt, wenn durch einmalige methodische Beobachtung der Zeitlohnabteilung während des für sie maßgeblichen Zeitraumes festgestellt worden ist, daß sich sämtliche Arbeiter der Abteilung mit ihrem Krafteinsatz nach Ausgleich der Höhen und Tiefen auf derselben übernormalen Linie bewegt haben wie die Gedingeabteilung in dem zum Vergleich stehenden Löhnungszeitraum, und zwar ohne daß bei der Zeitlohnabteilung Arbeit liegen geblieben oder Arbeitsmangel eingetreten ist. Das dauernde Aufkommen der gleichen absoluten Mehrleistungen offenbart sich dann im weiteren Verlauf einfach in dem dauernden Mitkommen der Zeitlohnabteilung. Beginnt sie hinter der Gedingeabteilung nachzuhinken, so muß die Mehrleistungszulage, wenn die liegen gebliebene Arbeit nicht alsbald ohne Gestellung von Hilfskräften wieder aufgeholt wird, vom Tage des Zurückbleibens an in Abgang gestellt werden.

Wird bei der erstmalien methodischen Beobachtung der Zeitlohnabteilung festgestellt, daß die Arbeiter mit ihrem Krafteinsatz hinter dem der Gedingeabteilung zurückbleiben, so soll nach dem Tarif das Mittel der Kopfverminderung bewirken, daß jeder Mann der Zeitlohnabteilung in demselben Maß sich anstrengen muß wie die Gedingeabteilung. Die festgesetzte Kopfzahl behält dann so lange ihre Gültigkeit, bis wesentliche Betriebsveränderungen (z. B. Verkürzung oder Verlängerung der Wege der Fördergruppe durch Umbau) eine erneute Bemessung der Kopfzahl notwendig machen. Ob eine Kopfverminderung in jedem Falle durchführbar ist, ist eine andere Sache; es sind sehr wohl Fälle denkbar, wo die Art der Arbeit einen Strich durch die Rechnung machen kann: die Mehrleistungszulage darf dann natürlich nicht gegeben werden, eben weil die Bedingung c nicht herstellbar ist.

Was für die Zeitlohnabteilung gilt, gilt entsprechend für den „allein arbeitenden Zeitlöhner". Auch er erhält die Mehrleistungszulage, wenn er die

gleichen absoluten Mehrleistungen vollbringt wie im Durchschnitt die Arbeiter der Gedingeabteilung (Ziffer C 9). Nur das Mittel der Kopfverminderung ist hier nicht verwendbar. Es muß in erster Linie dadurch ersetzt werden, daß der Zeitlöhner mehr Arbeit zugeteilt bekommt, natürlich von der, die wie seine übrige Arbeit dem Maße der Produktion bei der Gedingeabteilung zwangsläufig folgt. Das kann nur dadurch geschehen, daß einer im Produktionsgang seitwärts von ihm stehenden, aber von derselben Gedingeabteilung mit Arbeit versorgten Kraft die erforderliche Menge Arbeit weggenommen und ihm übertragen wird. Der die Hallenbohrmaschine bedienende Zeitlöhner könnte z. B., wenn sein Krafteinsatz hinter dem der Richtabteilung zurückbleibt, von den bei dieser abfallenden Kleinteilen, die bisher einem anderen Arbeiter zur Behandlung zugingen, so viel überwiesen bekommen, daß er fortan in gleichem Maße angespannt wäre wie die Richtabteilung. Es gibt aber Fälle, wo solch eine ausgleichende Arbeitszuteilung nicht möglich ist. Hier kann die normale Mehrleistungszulage nicht gegeben werden. Es fragt sich nur, ob sie dann überhaupt nicht oder wenigstens zum Teil vergebbar ist. Der Tarif läßt die Frage offen. Aber wenn in Betracht gezogen wird, daß die Bewertungszulage (s. unten) für Stunden gegeben werden kann, und daß der Tarif die Möglichkeit, Mehrleistungen zu erzielen, in jeder Weise begünstigt (Ziffer C 2: „Alle Arbeiten, bei denen das Gedinge möglich und wirtschaftlich ist, sind im Gedinge zu vergeben und auszuführen"), so wird man folgern dürfen: Es ist im Sinne des Tarifs, wenn in denjenigen Fällen, wo der Zeitlöhner vermöge seiner Stellung im Produktionsgang zwar nicht die gleichen absoluten Mehrleistungen wie die Arbeiter der Gedingeabteilung aufbringen kann, aber doch in größerem Umfang Mehrleistungen aufbringen muß, die Mehrleistungszulage für eine entsprechend verminderte Stundenzahl gewährt wird. Es kommen hier hauptsächlich drei Arten wichtiger Einzelarbeiter in Frage: Der Kranführer, der Schiebebühnenführer und der Hammerführer. Sie gleichen sich darin, daß sie nicht, wie z. B. die Richtabteilung oder die Richthallenfördergruppe, aus einem sich stetig ergänzenden Arbeitsvorrat schöpfen, so daß sie in der Lage wären, durch ununterbrochenes Fortschaffen einer übernormal großen Arbeitsmenge Mehrleistungen aufzubringen, sondern sie stehen ihrer Gedingeabteilung gegenüber nur auf Abruf da, d. h. die Arbeit fließt ihnen von dort nicht gleichmäßig, sondern stoßweise zu, und ebenso stoßweise muß sie erledigt werden. In besonders günstigen Fällen können sich die Arbeitsstöße allerdings so häufen, daß das Arbeitsbild (siehe oben) dauernd die ganze Dienstschicht hindurch ein ununterbrochenes Fortschaffen der Arbeit zeigt, so daß bei Erfülltsein der sonstigen Bedingungen die durchgängige Mehrleistungszulage am Platz ist. Im allgemeinen aber kommen zwischen den Arbeitsstößen, mehr oder weniger über die Dienstschicht verteilt, so große Pausen vor, während deren der Zeitlöhner mit Arbeit anderer Art beschäftigt wird oder, sofern das nicht möglich, in bloßer Bereitschaft steht, daß dies stark auf den Umfang seiner Mehrleistungen drücken muß; denn er wird auch kaum in der Lage sein, das, was er während dieser Pausen an übernormalem Krafteinsatz spart, bei Bewältigung der Arbeitsstöße wieder wettzumachen, da er hier an sich schon mehr als normal arbeiten muß und die Forderung der Betriebssicherheit einer übergroßen Beanspruchung seiner Maschine (Kran, Schiebebühne, Dampfhammer) sehr bald ein Halt gebieten würde.

Welcher Weg einzuschlagen ist, um festzustellen, ob sich der Krafteinsatz von Zeitlöhnern und Gedingearbeitern auf derselben übernormalen Linie bewegt, also gleiche absolute Mehrleistungen aufgebracht werden, ist Sache der Praxis. Der Wege sind vielleicht mehrere. Als allgemeiner Leitsatz aber muß gelten: Keine wilde Schätzung, sondern methodische Beobachtung! Es darf nicht sein, daß das wilde Schätzen, welches früher dem Akkordverfahren so geschadet hat und beim Gedinge hoffentlich für immer beseitigt ist, durch die Hintertür der Mehrleistungszulage wieder ins Haus kommt. Damit spätere Nachprüfungen, auch durch die Werkleitung selbst, ermöglicht werden, ist es ferner unbedingt nötig, daß in jedem Fall der Gewährung von Mehrleistungszulage urkundlich festgelegt wird, auf Grund welcher Erwägungen und Maßnahmen die drei Bedingungen der Zulage als erfüllt erachtet worden sind. Wird doch beim direkten Verfahren sogar die einzelne Mehrleistung urkundlich festgelegt, durch Vermerk der Stückzeit auf der Vorderseite und Aufschreibung der wirklichen Arbeitszeit durch den Arbeiter auf der Rückseite des Gedingezettels!

Man begegnet in der Praxis bei Behandlung der gekürzten Mehrleistungszulage mitunter dem Einwand, eine solche Kürzung sei, da sie nur einzelne Arbeiter treffe, finanziell von geringer Tragweite, sie wirke daher kleinlich und verärgere die Arbeiter, während diese, namentlich die Kran- und Schiebebühnenführer, im Gegenteil bei guter Laune erhalten werden müßten, weil von der Genauigkeit ihrer Arbeit der flotte Fortgang des Betriebes stark abhängig sei. Dem ist entgegenzuhalten: Jedes Abrutschen von der Plattform des Tarifs, die besagt, daß die durchgängige Mehrleistungszulage nur gegeben werden kann, wenn auf beiden Seiten die gleichen absoluten Mehrleistungen sichergestellt sind, bedeutet 1. Grundsatzlosigkeit und damit für die Arbeiterschaft das Signal zu endlosem Feilschen mit der Verwaltung, das schließlich nur zu leicht in allgemeiner Lohnverwilderung endet, 2. Schwächung des Ansehens der Verwaltung, die sich nicht getraut, einem Arbeiter, der nur gegen eine ihm nicht zukommende Mehrbezahlung ordnungsmäßig arbeiten will, dies Verlangen abzuschlagen und nötigenfalls mit den entsprechenden Mitteln entgegenzutreten, 3. Unterschätzung des Einflusses der Gedingearbeiter, die einen solchen Zeitlöhner, falls sie unter seiner Lässigkeit leiden sollten, sehr bald zu ordnungsmäßiger Arbeitsleistung bringen würden, 4. Ungerechtigkeit gegenüber den Gedingearbeitern, die mit ihrer Hände Arbeit das verdienen müßten, was dem mit ihnen verketteten Zeitlöhner zum Teil mühelos in den Schoß fallen würde.

Zum Schluß verdient noch erwähnt zu werden, daß der Prozentsatz der Mehrleistungszulage nur 80 % von dem des durchschnittlichen Überverdienstes beträgt. Bisher waren es 70 %. Der Grund ist ein mehr äußerlicher. Es soll vermieden werden, daß Zeitlöhner, die mit mehreren Gedingegruppen zusammenarbeiten, an Zulage mehr erhalten als auf die unter dem Durchschnitt bleibenden Gedingegruppen an Überverdienst entfällt.

IV.

Während Überverdienst und Mehrleistungszulage das Entgelt für ein Mehr an Leistungen sind, andererseits die Bildung der „Lohngruppen" des Tarifs der Qualität der Arbeitsaufgabe (Beschäftigungsart) Rechnung tragen soll, liegt die Bedeutung der Bewertungszulage auf anderem Gebiet. Es gibt in den Hauptwerkstätten eine Anzahl Arbeitsposten, auf denen schwierige oder verantwortungsvolle Arbeit verrichtet werden muß, ohne daß die Möglichkeit besteht, diese Arbeit im Gedinge zu vergeben oder mit Mehrleistungszulage zu bezahlen. Infolgedessen besteht für Werke mit Akkordbetrieb die Gefahr, daß die mit jenen Posten betrauten Arbeiter, die meist ausgewählte Leute und schon deshalb nicht ohne weiteres ersetzbar sind, im Hinblick auf die viel höheren Verdienste der Mehrleistungsarbeiter, die im allgemeinen doch nur Massenarbeit herstellen, arbeitsunlustig werden oder gar von ihrem Posten wegstreben. Dem vorzubeugen bedarf es eines besonderen Anreizes, und den soll die Bewertungszulage bilden. Im ganzen sind neun Arten von Arbeitsposten mit der Bewertungszulage ausgestattet worden, derart daß

als Inhaber des Postens gilt, wer ihn ständig und überwiegend versieht. Die Zulage stellt sich als ein fester Zuschlag von 25 % zum Tariflohn dar und wird für die Arbeitsstunden auf dem Posten bezahlt. In diesem Sinne erhalten die Zulage: 1. Lehrgesellen, 2. Zeitermittler (Kalkulatoren), 3. Arbeitsprüfer (Revisoren), 4. Aushilfswerkführer, 5. Betriebsschlosser (Schlosser, Schmiede und Dreher, denen die Unterhaltung der maschinellen Werkanlagen obliegt), 6. Handwerker der Lohngruppe II, 1 a und c (Handwerker, denen neben der Unterhaltung auch die Anfertigung von Modellen und hochwertigen Werkzeugen obliegt), 7. Autogene und elektrische Schweißer für Gefäße, die hohem Druck oder hoher Temperatur ausgesetzt sind (hochwertige Schweißer), 8. Handwerker, die mit dem Betriebe oder der Unterhaltung der elektrischen Licht- und Kraftanlagen befaßt sind, 9. Schlosser, die die Lokomotiven bei den Probefahrten indizieren. Die Zulage wird auch gezahlt, wenn die Arbeiten außerhalb der Werkstatt zu verrichten sind. Nur wenn sie mit Auswärtszulage verbunden sind, entfällt die Bewertungszulage, weil se bisher selten Schwierigkeiten gemacht hat, auch in Werken mit Akkordbetrieb Leute für solche Zeitlohnarbeiten zu gewinnen.

In einem Falle kann die Bewertungszulage auch für vorübergehende Beschäftigung gezahlt werden: „Arbeiter, die vorübergehend aus dem Gedinge oder einer Tätigkeit mit Mehrleistungszulage aus dem Grunde herausgezogen werden müssen, weil sie zu einer schwierigen oder verantwortungsvollen Arbeit, insbesondere zu einer solchen nach Ziffer 1 bis 9 im Zeitlohn benötigt werden, erhalten für diese Zeit die Bewertungszulage“ (Ziffer C 10 b). Auch bei dieser Bestimmung wird man bei näherer Betrachtung den Grundgedanken der Zulage durchschimmern sehen.

V.

Alle Arbeiter, die weder Mehrleistungen vollbringen noch für die Bewertungszulage in Betracht kommen, erhalten den reinen Zeitlohn. Die Tüchtigen unter ihnen sollen in die besser bezahlten Arbeitsposten bei deren Freiwerden aufrücken, die Untüchtigen auf jenen Posten sollen, falls nicht Kündigung in Frage kommt, in den reinen Zeitlohn zurückgenommen werden. Der Betriebsrat hat hier Gelegenheit, die Maßnahmen der Werkleitung durch geeignete Vorschläge in wertvoller Weise zu unterstützen.

Damit ist das Lohnsystem der Eisenbahnwerkstätten im Aufbau fertig. Es stellt kein Kompromiß dar, wie es die Privatindustrie neuerdings mit ihrem „Akkordausgleich“ eingegangen ist, der stark an „Entschädigung“ für nicht gewährte Akkordarbeit anklingt. Vielmehr vertritt es kraftvoll den Satz: Ein jeder werde nach seiner Leistung bezahlt. Für die Eisenbahnverwaltung, die höhere Lohnkosten nicht einfach auf die Preise draufschlagen kann, wäre eine andere Lösung wenig erfreulich. Es wird nunmehr Aufgabe der Praktiker sein, dem kundgetanen Grundsatz durch eine gerechte, nicht kleinliche, aber auch nicht lässige Handhabung des Systems zum Leben zu verhelfen. Die Praktiker der Werkleitung müssen hier Hand in Hand arbeiten mit den Praktikern, die im Stückzeitausschuß des Werkes, dem Gedingeausschuß der Direktion und dem Hauptgedingeausschuß des Ministeriums sitzen. Hat die Überzeugung, auch in Sachen der Löhnung gerecht behandelt zu werden, bei den Belegschaften der Werke erst einmal Eingang gefunden, dann bedeutet das einen guten Schritt vorwärts auf der Bahn zum allgemeinen Werkfrieden!

„Leitung von Rangierbewegungen.“ „Rangierarbeiter.“

Von Bahnhofsvorsteher **Alstädter**, Warburg.

Nach § 75 (2) der Fahrdienstvorschriften (F. V.) dürfen „Rangierbewegungen“ nur unter „Leitung“ eines damit vertrauten Beamten vorgenommen werden. Hierüber herrschen viele Unklarheiten. Es verlohnt sich, einmal näher hierauf einzugehen. In den beiden ersten Absätzen des § 75 ist von „Rangierarbeiten“ und „Rangierbewegungen“ die Rede. Schon diese Begriffe werden vielfach miteinander verwechselt. Rangierarbeiten, worunter z. B. das An- und Abkuppeln, das „Langkuppeln“ vor dem Abdrücken über Rangierberge, das Hemmschuhlegen usw. zu verstehen ist, können von „Rangierern“ oder sonstigen Bahnhofsarbeitern — also von keinem „Beamten“ im Sinne der F. V. — ausgeführt werden. Was sonst noch zu den Obliegenheiten der „Rangierer“ (Rangierarbeiter) gehört, ist aus den Bestimmungen des § 75 (1), 79 (2) und 81 (6), (11), (12), (14) zu entnehmen.

Was nun unter „Leitung von Rangierbewegungen“ und „Rangierleiter“ zu verstehen ist, müssen wir aus dem Abschnitt 5 der F. V. heraussuchen. Wir müssen sehen, was dem „Rangierleiter“, der meist als solcher ausdrücklich in den Bestimmungen genannt ist, obliegt, und wofür er verantwortlich ist. § 75 (5) sagt zunächst allgemein, daß der Rangierleiter das Rangieren nach den Vorschriften des Abschnitts 5 zu leiten hat. Nach den folgenden Bestimmungen obliegt ihm im besonderen:

1. Sicherung des Rangierpersonals;
2. Verständigung mit dem Nachbarrangierleiter;
3. Einholen der Erlaubnis des Fahrdienstleiters zum Befahren der Hauptgleise;
4. rechtzeitige Räumung der Hauptgleise;
5. Einholen der Erlaubnis des Fahrdienstleiters zum etwaigen Vorziehen auf die Strecke;
6. Verantwortung, daß die nicht von Weichenstellern bedienten Weichen nach Beendigung des Rangiergeschäfts in Grundstellung gelegt werden;
7. Verständigung des Weichenstellers und Lokomotivführers über jede beabsichtigte Bewegung;
8. Aufforderung des Weichenstellers zum Umstellen fernbedienter Weichen;
9. Verantwortung, daß, bevor Fahrzeuge in Gang gesetzt werden, Bremsschuhe beseitigt, Türen und Klappen geschlossen, Ladebrücken und Fuhrwerke an Wagen in Ladegleisen beseitigt sind;
10. Verständigung der an den Rangiergleisen beschäftigten und der beim Rangieren beteiligten Personen von jeder Rangierbewegung;
11. Verantwortung, daß, bevor eine Rangierbewegung ausgeführt wird, die zu befahrenden Gleise frei, die Weichen richtig gestellt sind und kein Wagen über das Merkzeichen hinaussteht;
12. Sicherung stillstehender Fahrzeuge.

Die Obliegenheiten unter 1., 7., 9., 10. und 11. bedingen in der Praxis, daß der Rangierleiter auch den Befehl zum Beginn einer Rangierbewegung selbst gibt, daß er also auch nach § 79 (1) die Rangiersignale erteilt.

Wir sehen an dieser Auslese, daß zur „Leitung von Rangierbewegungen“ eine große Menge von Obliegenheiten gehören und dem Rangierleiter ein großes Maß von Verantwortung zugemessen ist. Von dem Rangierleiter hängt insgesamt die sichere und richtige Ausführung der Rangierbewegungen ab. Er muß hiernach stets und unmittelbar bei der Rangierbewegung sein und muß beim Rangieren über große Entfernungen mitfahren. Daraus folgt weiter, daß der Rangierleiter Rangierbewegungen nur bei einer einzigen Rangierlokomotive leiten kann und in einem Rangierbezirk, wo mehrere Lokomotiven gleichzeitig am Rangieren sind, auch mehrere Rangierleiter vorhanden sein müssen.

Dem Rangiermeister, dem nach § 75 (3) in erster Linie die Leitung der Rangierbewegungen obliegen soll, sind daher in der Regel mehrere Rangierleiter beigegeben, darunter auch Rangierer (Rangierarbeiter), denen vom Vorstand des Betriebsamts die Befugnis zur Leitung von Rangierbewegungen beigelegt ist. Der Rangiermeister ist also nicht allgemein der „Rangierleiter“ in seinem Rangierbezirk, wie vielfach fälschlich angenommen wird. Er ist nur dann und nur so lange Rangierleiter, wie er selbst Rangierbewegungen veranlaßt und sie nach den eingangs aufgezählten Obliegenheiten

und unter der hiernach bestehenden Verantwortung leitet. Hierzu kommt er aber, besonders in größeren Rangierbezirken, in den seltensten Fällen. Er ist vielmehr allgemein ein Bindeglied zwischen seinen Rangierleitern und dem Bahnhofsaufsichtsbeamten in bezug auf allgemeine Weisungen für den Rangierdienst in seinem Rangierbezirk. Er verteilt die Rangierleiter auf die Rangierlokomotiven und gibt Anweisungen zur Vornahme von Rangierbewegungen. Man könnte sagen, der Rangiermeister leitet den gesamten Rangierdienst in seinem Rangierbezirke. Diese Leitung hat aber mit der Leitung von Rangierbewegungen nach Abschn. 5 der F. V. nichts zu tun, sondern ist so aufzufassen, wie z. B. der Vorsteher den Dienst auf dem Bahnhof leitet. Die Verhältnisse liegen ebenso auf den Bahnhöfen, wo nach dem Anhang zum Fahrplanbuch der Zugführer Rangierleiter sein soll. Tatsächlich „leitet" nicht der Zugführer die Rangierbewegungen, sondern der sogenannte „Rangierschaffner". Der Zugführer beaufsichtigt in der Regel den Rangierdienst, wenn er nicht durch anderweitige Dienstgeschäfte, wie Aufschreiben der Wagen, Abgabe und Übernahme der Frachtbriefe oder Beaufsichtigung des Ladegeschäfts in Ermangelung eines Packmeisters usw., auch daran verhindert ist.

Bei Unfällen und sonstigen Unregelmäßigkeiten, die infolge Nichtbeachtung der für die „Leitung von Rangierbewegungen" gegebenen Vorschriften entstehen, ist es bezüglich der Feststellung des verantwortlichen „Rangierleiters" und der Erörterung der Schuldfrage wichtig, daß hiernach überall Klarheit besteht.

Fahrplan und Zugverspätungen.

Von **Rob. Riecke.**

Von dem bisherigen Brauche, die Eisenbahnfahrpläne am 1. Mai und 1. Oktober jedes Jahres neu herauszugeben, ist auf den deutschen Bahnen in den letzten Jahren mehrfach abgewichen worden. Die ihm wohl ursprünglich zugrunde liegende Absicht, den Fahrplanwechsel mit dem Wechsel der Jahreszeit und Verkehrsdichtigkeit möglichst zusammenfallen zu lassen, dürfte seit dem Kriege von seiner Berechtigung viel eingebüßt haben. Das Steigen und Fallen des Personenverkehrs pflegt ohnehin mit dem des Güterverkehrs nicht in gleicher Linie zu verlaufen, und für eine bloße Neuordnung der Fahrpläne, wie sie durch die während ihrer Gültigkeitsdauer ergehenden Änderungen von Zeit zu Zeit nötig ist, können ohne Schaden auch andere Tage gewählt werden. Diese Änderungen haben jedoch allmählich einen immer größeren Umfang angenommen; mit dessen Zurückgehen auf ein bescheidenes Maß kann kaum gerechnet werden. Es fragt sich daher, ob es nicht zweckmäßiger ist, die *regelmäßige* Erneuerung des *Gesamtfahrplanes* zu den oben genannten Zeitpunkten schon aus wirtschaftlichen Gründen überhaupt aufzugeben und lediglich *Teile* desselben je *nach Bedarf* neu aufzulegen. Der hierbei herauskommende Gewinn würde gewiß nicht unbeträchtlich und um so größer sein, je kleiner die Fahrplanteile gemacht werden. Es ist ja bei Neuausgabe des Gesamtfahrplanes eine wohl überall gemachte Erfahrung, daß für die große Masse der sich daraus ergebenden Arbeiten die verfügbare Zeit immer zu knapp wird, daß die Geschäfte schließlich mit steigender Hast betrieben werden müssen, damit der äußerste Zeitpunkt zur Drucklegung nicht überschritten wird. Daß dabei die Gründlichkeit oft zu kurz kommt und manche Fehler in den Fahrplänen stecken bleiben, die eine Neuausgabe eigentlich nicht aufweisen dürfte, ist eine unausbleibliche Folge. Dies könnte durch eine solche Teilung wenigstens bis auf einen verschwindend geringen Grad vermieden werden. Sie ließe sich nach verschiedenen Gesichtspunkten einrichten: nach Zuggattungen, nach Strecken, nach Haupt- und Nebenbahnen, nach bestimmt abzugrenzenden Bezirken, auch nach größeren Verkehrsgebieten. Anfänge dazu sind von manchen Verwaltungen schon gemacht worden.

Unter den Fahrplänen für den *Dienstgebrauch* sind die Buchfahrpläne die wichtigsten. Die bildlichen und die Bahnwärter-Fahrpläne haben mindere Bedeutung und werden auch schon streckenweise aufgestellt. Die Trennung der Buchfahrpläne nach Personen- und Güterzügen allein, wie sie schon mancherorts besteht, würde für einen vollen Erfolg noch nicht genügen. Unbeschadet der Einheitlichkeit könnten die für Personenzüge noch weiter geteilt werden nach Schnellzügen, durchgehenden Personenzügen und Vorort- und Stadtbahnzügen, diejenigen für Güterzüge nach schnellfahrenden Güterzügen (Post-, Eilgut-, Viehzüge usw.), Fern- und Durchgangsgüterzügen und Nahgüterzügen. Dieses nur als Beispiel. Die Zerlegung der Fahrpläne könnte aber nötigenfalls auch nach Strecken fortgesetzt werden. Auch dies hat viel für sich, da der Verkehr und die Zugfolge auf den einzelnen Strecken ja verschieden dicht sind und auch der Bestand des Fahrplans von verschiedener Dauer ist.

Die Fahrpläne für den *öffentlichen Gebrauch* dürften eine Umformung nach den angeführten Grundsätzen weder vertragen noch erfordern. Ihre Berichtigung würde nach wie vor durch Deckblätter und Nachträge bewirkt werden, solange ihre Deutlichkeit nicht dabei leidet. Erst wenn dies der Fall, würde eine Neuausgabe zu bewerkstelligen sein, für die aber nicht immer derselbe Zeitpunkt gewählt zu werden brauchte. Sie könnten ohne große Schwierigkeiten mit derjenigen für die Personenzüge des Dienstfahrplans zusammengefaßt werden.

Daß durch Fahrplanänderungen große Ausgaben und noch manche anderen Nachteile entstehen, bedarf keines besonderen Nachweises. Zu ihrer Verminderung darf kein Mittel unversucht gelassen werden. Ihre Ursachen können zweierlei Art sein: *innere*, das sind solche, die im Fahrplan selbst oder im Bahnbetriebe überhaupt ihren Sitz haben, und *äußere*, das sind solche, die außerhalb des Machtbereichs der Eisenbahn liegen, und deren Wirkung sich diese, als öffentliche Verkehrsanstalt, nicht entziehen kann oder darf.

Wie bereits angedeutet, ist es nichts Ungewöhnliches, daß ein Fahrplan schon bei seiner Herausgabe Mängel aufweist, von denen die leichteren nicht mit Unrecht als *Bildungsfehler* bezeichnet werden können, die der baldigen Berichtigung bedürfen. Sie werden auch nach sorgfältigster Vorbereitung nie ganz verschwinden. Trotzdem muß ihre Vermeidung ein nicht aus dem Auge zu lassendes Ziel bleiben. Er kann aber auch, sozusagen, *Charakterschwächen* enthalten, die seiner pünktlichen Durchführung im Wege stehen. Eine solche ist es zum Beispiel, wenn an der Zugstrecke eines Personenzuges für eine Reihe kleiner Bahnhöfe und Haltepunkte nur je eine viertel Minute Aufenthalt vorgesehen wird, ohne daß durch verlängerte Fahrzeit für Zeitverluste Ersatz geschaffen ist. Eine viertel Minute reicht zum Anhalten, Abfertigen und Wiederanfahren auch des kleinsten Zuges bei geringstem Verkehr nicht aus. Das ist durch zahlreiche praktische Versuche hinlänglich erwiesen. Selbst eine halbe Minute genügt nur unter besonders einfachen Verhältnissen. Und wenn dieses Einsetzen zu kurzer Aufenthaltszeiten in den Fahrplan früher als ein Druckmittel, um das Dienstpersonal zur Eile anzutreiben, angesehen wurde, so wird diese Absicht heute nicht mehr erreicht. Eine andere Charakterschwäche des Fahrplans ist es, wenn die Übergangszeiten zwischen Zuganschlüssen auf Knotenstationen, nur um möglichst *viel* Anschlüsse zu erhalten, zu knapp bemessen werden. Für ihre Länge darf nicht die Dauer des Überganges unter *günstigen*, sondern unter *ungünstigen* Umständen maßgebend sein. Und bleibt kein anderes Mittel, so müssen die den geringsten Übergang aufweisenden Anschlüsse — was durch zuverlässige Ermittlungen unschwer festzustellen ist — preisgegeben werden. Das kann um so weniger Bedenken haben, wenn tagsüber für die gleichen Richtungen noch andere Anschlüsse verbleiben. Der dadurch für den Verkehr erwachsende kleine Nachteil fällt nicht ins Gewicht gegenüber der großen Summe von Zugverspätungen, die auf den Übergangsbahnhöfen durch Abwarten der Anschlüsse entstehen.

Als eine Charakterschwäche des Fahrplans darf es auch angesehen werden, daß kein solcher für Nahgüterzüge imstande ist, wenigstens an der Mehrzahl seiner Verkehrstage dem tatsächlichen Bedürfnisse zu entsprechen. Schon die Fahrberichte bestätigen das, obgleich sie nur einen Teil der Abweichungen vom Fahrplan wiedergeben, nämlich die Zugverspätungen, und auch von ihnen nur die nicht wieder eingeholten. Es gibt aber auch *Zugverfrühungen*, die großen Schaden anrichten, und die bringen sie nicht.

II.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge bildet für den Fahrplanentwurf die Richtschnur. Die mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahrenden Schnellzüge haben den Vorrang in der Beförderung vor allen anderen und nehmen daher im Fahrplan den ersten Platz ein. Nach ihnen haben sich zunächst die Personenzüge, nach beiden weiterhin die Güterzüge zu richten. Allein auch diese fahren wieder mit verschiedener Geschwindigkeit, nämlich die zur Beförderung von Eilgut, lebenden Tieren usw. dienenden um 20 bis 25 km

in der Stunde schneller als die übrigen. Selbst die Güterzüge im engeren Sinne sind bezüglich der Dringlichkeit der Beförderung noch in Fern-, Durchgangs- und Nahgüterzüge eingeteilt, so daß letztgenannte demnach in der Stufenleiter die allerletzten und bei Verspätungen folgerichtig die Hauptleidtragenden sind. Denn sie haben nicht nur die bei ihrer eigenen Behandlung entstehenden Zeitverluste, sondern auch die von allen im Range über ihnen stehenden Zuggattungen verschuldeten mit zu übernehmen. Und die Zugverspätungen sind für den Eisenbahnbetrieb das große Übel schlechthin. Jeder Beitrag zu ihrer Verringerung muß willkommen sein. Es ist deshalb auch von manchen Verwaltungen nachgelassen worden, daß verspätete Güterzüge schneller fahrenden Zügen, wenn diese dadurch nicht über ein gewisses Zeitmaß aufgehalten werden, vorfahren dürfen. Aber im Grunde genommen heißt das den Teufel durch Beelzebub austreiben, und es bleibt nur ein Behelf von wenig nutzbringender Wirkung.

Wie die Zugverspätungen, so kommen auch die Zugverfrühungen bei allen Zügen, bei den Güterzügen natürlich mehr als bei den Personenzügen, vor, am häufigsten bei den Nahgüterzügen. Und wenn sie auch in der Häufigkeit die Verspätungen nicht erreichen, so sind doch die sie begleitenden Zeitverluste so bedeutend, daß sie die volle Aufmerksamkeit der betriebsleitenden Stellen verdienen. Sie haben auch einen erziehlichen Nachteil für das Dienstpersonal im Gefolge. Führen die Zugverspätungen leicht zu übereiltem Handeln, so verleiten die Zugverfrühungen dagegen zur Lässigkeit und zu mancherlei daraus entspringenden Torheiten.

Der fahrplanmäßige Aufenthalt eines Zuges auf einem Bahnhofe wird nach der ihm daselbst erfahrungsmäßig erwachsenden Arbeit berechnet, die bei Güterzügen hauptsächlich aus Verschiebe- und Ladearbeiten besteht. Das Arbeitsmaß schwankt nun aber unaufhörlich. Fast kein Tag ist darin den anderen gleich. Bei den Nahgüterzügen vor allen anderen zeigt sich das. Sie haben ja vorzugsweise die mittleren und kleineren Bahnhöfe zu bedienen. Bei Aufstellung des Fahrplans ist es daher unmöglich, für eine längere Zeit einen sicheren Durchschnitt zur Bemessung der Zugaufenthalte zu finden. Nur ein Beispiel: Auf dem Bahnhofe A soll ein Nahgüterzug fahrplanmäßig 20 Minuten Aufenthalt haben. Oft reicht diese Zeit zur Erledigung der vorliegenden Arbeiten nicht aus, oft werden aber auch nur 15, nur 10 Minuten gebraucht, und der Zug kann bis zu 20 Minuten früher weiterfahren. Das ist gestattet. Ja, es kommen einzelne Tage vor, wo er auf dem Bahnhofe A überhaupt nichts zu tun hat, und er kann ohne anzuhalten durchfahren. Auch das ist nach zuvoriger Verständigung der beteiligten Zugmeldestellen gestattet. Auf dem Bahnhofe B kommt er schon 20 Minuten vor der Zeit an, findet auch hier und ebenso auf noch einigen folgenden Bahnhöfen nicht viel Arbeit vor — eine in Zeiten schwachen Verkehrs keineswegs seltene Erscheinung —; so entsteht ein Zeitüberfluß oft von Stunden, der gar nicht nutzbar gemacht, sondern nur durch untätiges Warten des Zuges auf die früheste Abfahrt verbraucht werden kann. Es würde ein überraschendes Ergebnis haben, wenn einmal nur einen Monat lang bei einem und demselben Nahgüterzuge auf seiner Zugstrecke über die auf diese Weise verlorengegangene Zeitmengen genaue Ermittlungen angestellt werden könnten. Mit den jetzigen Hilfsmitteln ist ein zahlenmäßiger Nachweis über die Abweichungen der Nahgüterzüge von ihrem Fahrplan leider nicht zu erbringen, denn, wie schon bemerkt, meldet der Zugführer im Fahrberichte wohl die Verspätungen, aber nicht die Verfrühungen des Zuges. Aber auch schon das, was die Fahrberichte und die Zugmeldebücher ergeben, dürfte hinreichend sein, um den Beweis dafür zu erbringen, daß die Gestaltung des Fahrplans für die Nahgüterzüge veraltet ist, daß er seinem Zwecke nicht mehr entspricht, weil er in den meisten Fällen nicht eingehalten werden kann. Rechnet man die Zeit und Arbeitskraft zusammen, die auf die Anfertigung, Herausgabe und Verteilung dieses Fahrplans, auf die häufigen Änderungen, die er erleidet, ferner auf die Angabe und Begründung der Zugverspätungen in den Fahrberichten, die Prüfung und Verfolgung derselben, ferner auf die Verspätungen und Verfrühungen selbst entfällt, so erhält man ein ansehnliches aber übel angelegtes Kapital, das keine Zinsen trägt und gerade heute an anderer Stelle sehr nutzbringend verwendet werden könnte.

Daraus erhebt sich nun die Frage, wie diesem Übel beizukommen und Abhilfe zu schaffen ist. Das kann in folgender Weise geschehen: In den Fahrplänen für die Nahgüterzüge fallen die Ankunft- und Abfahrzeiten für die Zwischenbahnhöfe fort und sind nur die früheste Abfahrzeit vom Anfangs- und die späteste Ankunftzeit auf dem Endbahnhofe der Zugstrecke anzugeben. Die Nahgüterzüge werden auch auf mehrgleisigen Strecken angeboten und angenommen von Zugmeldestelle zu Zugmeldestelle. Ihre Abfahrt wird rechtzeitig vorher den zwischenliegenden Blockstellen und Schrankenwärterposten durch Fernschreiber oder Fernsprecher vorgemeldet. Ebenso erfolgt die Regelung ihnen etwa bevorstehender Kreuzungen und Überholungen sowie die Kundgabe derselben an das Zugpersonal vorher durch den Fahrdienstleiter. Die Nahgüterzüge haben, wo sie halten, nur zur Erledigung der Arbeiten zu dienen, die ihre Aufgabe bilden. Dabei ist jeder nutzlose Mehraufenthalt zu vermeiden.

In der Beförderung der Güterzüge, namentlich der Nahgüterzüge, steckt noch ein großer Schatz von ungenutzten Werten, der nur gehoben werden kann durch freiere Bewegung unter verständnisvoller Mitwirkung des Betriebspersonals, die wiederum eine Steigerung des Vertrauens zu ihm zur wohlberechtigten Vorbedingung hat. Diese ist eine Forderung unserer Zeit.

Zur Regelung der Südbahnfrage.

In der Pressekonferenz machte Sektionschef Müller-Martini vom Bundesministerium für Verkehrswesen folgende Mitteilung über die Südbahnfrage: „Durch den Zerfall der Monarchie und die Bestimmungen des Staatsvertrages von St. Germain über die politischen Grenzen Österreichs wurde in ganz besonderem Maße die Südbahn betroffen. Die Hauptlinien des gesellschaftlichen Netzes sind zerstückelt worden. In die große Verkehrslinie nach der Adria teilen sich nunmehr drei Staaten, und die Ostwestlinie ist derart zerrissen, daß die Strecke Marburg-Bleiburg südslawisch, Bleiburg-Sillian österreichisch, Sillian-Franzensfeste-Brenner italienisch und schließlich die Strecke Brenner-Innsbruck wieder österreichisch ist. Der österreichische Teil der Tiroler Strecken ist vom übrigen in Österreich verbliebenen Südbahnnetze gänzlich abgetrennt.

Es ist ein offensichtliches Interesse aller von der Südbahn berührten Staaten, daß sowohl in der Richtung Wien-Triest wie auch auf der Ostwestlinie der Südbahn eine einheitliche, aufs ganze gerichtete Verkehrsbedienung stattfinde. Nur durch Wahrung der Einheit der Südbahnstrecken in kommerzieller und verkehrstechnischer Hinsicht können die Nachteile der territorialen Zerstückelung der Netze einigermaßen aufgewogen werden. Dieser Gedanke, daß die Südbahn als einheitliches Unternehmen in irgendeiner Form weiter zu bestehen habe, hat auch in dem Staatsvertrag von St. Germain Aufnahme gefunden. Artikel 320 dieses Staatsvertrages, der zwar nicht ausschließlich von der Südbahn spricht, aber hier im Friedensvertrage mit Österreich ausschließlich nur auf die Südbahn paßt, sagt folgendes: „Um die Regelmäßigkeit der Betriebsführung auf den Privatbahnnetzen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie sicherzustellen, die infolge der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages auf den Gebieten mehrerer Staaten gelegen sind, wird die administrative und technische Reorganisation der gedachten Bahnnetze für jedes Netz durch ein Übereinkommen geregelt werden, das zwischen der Gesellschaft, die Konzessionärin ist, und den territorial beteiligten Staaten abzuschließen sein wird. — Streitpunkte, in denen eine Einigung nicht zustande kommt, einschließlich aller Fragen über die Auslegung der Verträge, betreffend die Einlösung der Linien, werden Schiedsrichtern unterbreitet werden, die der Rat des Völkerbundes bestimmen wird. Bezüglich der österreichischen Südbahngesellschaft wird dieser Schiedsspruch sowohl von dem Verwaltungsrate wie auch von der Gesellschaft, welche die Prioritätenbesitzer vertritt, angerufen werden können.“ Durch diesen Artikel 320 des Staatsvertrages von St. Germain ist die Regelung der Südbahnfrage der autonomen Verfügung der einzelnen Territorialstaaten entrückt worden. Nach den übereinstimmenden Absichten aller beteiligten Teile werden die Verhandlungen nach Artikel 320 bald aufgenommen werden, und da in der Hauptsache, der Erhaltung der Südbahn als einheitlichen Unternehmens, die offensichtlichen Interessen aller Beteiligten vollkommen parallel gehen, besteht auch die begründete Hoffnung, daß diese Verhandlungen trotz der der Aufgabe innewohnenden Schwierigkeiten rasch und zielbewußt zu Ende geführt werden.

Übrigens würden auch die finanziellen Verhältnisse der Südbahn einen weiteren Aufschub nicht zulassen. Die gegenwärtige finanzielle Bedrängnis der Südbahn ist demselben Übel zuzuschreiben, an dem seit dem Krieg alle Bahnen, die inländischen natürlich noch empfindlicher als die ausländischen, kranken. Ihre Ausgaben für das Personal wie für das Material sind ungeheuer gestiegen, und dabei sind die Einnahmen aus dem Verkehr, obwohl alle Voraussetzungen für dessen starke Entwicklung

vorhanden wären, nicht ausreichend, um die Ausgaben auch nur annähernd zu decken, solange die Schwierigkeiten, die sich aus dem Mangel an Fahrbetriebsmitteln und Kohle ergeben, fortbestehen, und die Tarife den gesteigerten Betriebskosten nicht angepaßt werden können.

Die Südbahn war freilich auch schon vor dem Krieg in finanziellen Nöten, die von der Überschuldung des Unternehmens herrührten, das bei einem Aktienkapital von rund 364 Millionen Franken mit einer Obligationenschuld von über 2 Milliarden Franken belastet war. Diese Überschuldung sollte allerdings durch das im Jahre 1913 mit den Prioritätenbesitzern vereinbarte und Ende November 1915 formell zum Abschlusse gebrachte Sanierungsübereinkommen wesentlich gemindert werden. Allein, wenn auch damals das Obligationenkapital um mehr als 660 Millionen Franken herabgesetzt wurde, so ist doch weder an der Zinsenlast noch namentlich an der Währung etwas geändert worden. Die ganze Schuld der Südbahn lautet auf ausländische Währung und zwar zu 97 % auf französische Franken. Während sie ihre Einnahmen auf den verschiedenen Netzen in mehr oder weniger minderwertiger Valuta erhebt, hat sie ihre Schulden in französischen Franken zu bezahlen. Freilich steht ihr außer den Einnahmen des Unternehmens auch die auf Goldfranken lautende sogenannte italienische Annuität zur Verfügung, die nach dem Wortlaute des Baseler Vertrages „in keinem Fall und aus welchen Gründen immer wieder reduziert werden kann."

Wenn die italienische Annuität im Sinne der Bestimmungen des Baseler Vertrages weitergezahlt würde, so wäre die Südbahn voraussichtlich allen Fährlichkeiten entrückt. Allein die italienische Regierung scheint sich auf gewisse Bestimmungen des Staatsvertrages von St. Germain stützen zu wollen, um ihre Verpflichtungen aus dem Baseler Vertrage wenigstens teilweise auf den österreichischen Staat abzuwälzen. Abgesehen davon, daß uns eine solche Absicht rechtlich nicht begründet erscheint, wäre Österreich wohl kaum imstande, eine derartige Last auf sich zu nehmen. Wenn daher die italienische Regierung, obwohl sie selbst an dem Gedeihen des Südbahnunternehmens in hervorragendem Maß beteiligt ist, eine derartige Absicht weiterverfolgt, so wäre dadurch der Weg zu einer gedeihlichen Lösung der Südbahnfrage im Sinne des Artikels 320 des Vertrages von St. Germain wohl verlegt.

Da anzunehmen ist, daß sich das die Verfasser des mehrerwähnten Artikels 320, unter denen die italienische Regierung sicherlich maßgebend vertreten war, gleichfalls vor Augen gehalten haben, darf man schließen, daß in der Annuitätenfrage ein taugliches Übereinkommen, das die Aufrechterhaltung des einheitlichen Unternehmens ermöglichen würde, gefunden werden dürfte. Jedenfalls ist es die Voraussetzung jeder endgültigen Ordnung der Südbahnverhältnisse im Sinne des Artikels 320 des Staatsvertrages von St. Germain, d. h. im Sinne einer Art Internationalisierung oder Aufrechterhaltung des Unternehmens, daß über die italienische Annuität Klarheit geschaffen werde. Bis dahin handelt es sich aber darum, keinen präjudizierlichen Akt zu setzen, der die Durchführung des Artikels 320 des Vertrages von St. Germain stören und auch die Südbahn in eine sehr schwierige Lage bringen könnte. Denn das wäre bei unserer Verkehrs- und Ernährungslage von Folgen begleitet, die unbedingt vermieden werden müssen. Wir haben daher zu dem Mittel gegriffen, der Südbahn, wenn und soweit es ihre Kassenbestände erforderten, zur Deckung der Mehrkosten aller Personalmaßnahmen, die sie auf ihren österreichischen Linien nach dem Vorbilde der Bundesbahnen durchzuführen genötigt war, verzinsliche und in Jahresraten rückzahlbare Geldvorschüsse zu gewähren, die bereits eine Milliarde Kronen überschritten haben. Auf diese Weise haben wir die Gesellschaft in die Lage versetzt, den Betrieb des Unternehmens, soweit dies die Verhältnisse zulassen, in geordneter Weise fortzuführen. Ähnliche Vorschüsse haben auch die anderen Staaten gegeben. Für den Betriebsausfall auf den italienischen Linien kommt Italien auf.

Auf die Dauer kann aber mit diesem Hilfsmittel das Auslangen nicht gefunden werden. Die Einnahmen der Südbahn reichen eben nicht hin, die sonstigen Betriebsauslagen, namentlich die Materialkosten, zu bestreiten, und auch für die allerdringendsten Investitionen fehlen die erforderlichen Kapitalsrücklagen. Auf Einladung der Gesellschaft sind daher Anfang Februar d. J. in Wien Vertreter der an der Südbahn territorial beteiligten Staaten und Vertreter der französischen Prioritätengläubiger mit der Gesellschaft zusammengetreten, um eine vorläufige Regelung zu beraten. Das bei diesen Verhandlungen beschlossene sogenannte Régime provisoire ist auf einem erweiterten Vorschußsystem aufgebaut und versetzt die Südbahn nicht nur in die Lage, ihren Betrieb fortzuführen, sondern, insoweit die Territorialstaaten es für erforderlich halten, auch die dringendsten Investitionen durchzuführen. Zur Vorschußleistung haben sich alle beteiligten Staaten bereitgefunden. Für Italien entfällt naturgemäß solange, wie es den Betrieb der auf italienischem Gebiete liegenden Südbahnlinien selbst führt, eine Vorschußleistung, da Italien, wie schon erwähnt, den Betriebsverlust aus eigenen Mitteln trägt.

Das Régime provisoire ist mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1921 für eine Längstdauer von 2, höchstens 2½ Jahren gedacht und mit einer Reorganisation des Verwaltungsrates verbunden, dem für den genannten Zeitraum auch Vertreter der beteiligten Staaten und der Obligationenbesitzer angehören werden. Diese vorläufige Regelung bedeutet natürlich eine starke finanzielle Belastung der Staaten, namentlich Österreichs, weil die Betriebsverhältnisse der Südbahn in unserem Staate besonders ungünstig sind, aber die Südbahn war ohne diese Opfer nicht aufrechtzuerhalten, und wir hätten solche wahrscheinlich in noch größerem Umfange bringen müssen, wenn wir gezwungen gewesen wären, den Betrieb mit staatlichen Mitteln selbst weiter zu führen. Wir dürfen bei Abwägung der ganzen Sachlage mit Grund hoffen, daß diese Opfer nicht vergebens gebracht sind, und es in absehbarer Zeit im Vereine mit den anderen beteiligten Staaten und den Prioritätenbesitzern gelingen wird, die zukünftige Entwicklung der Südbahn durch eine endgültige Regelung ihrer finanziellen Verhältnisse sicherzustellen."

Die verstümmelten ungarischen Staatseisenbahnen.

Über dieses Thema hielt der Präsident der Staatsbahnen Dionys v. Keleti am 20. Mai 1921 in der Technischen Hochschule zu Budapest eine Vorlesung. Diese begann — um die objektive Beurteilung der heutigen Tätigkeit der Staatsbahnen zu erleichtern — mit einem eingehenden geschichtlichen Rückblick, in dem vor allem auf die auch auf dem Gebiete der Staatsbahnen in verhängnisvoller Weise sich zeigende Einwirkung der Oktoberrevolution hingewiesen wurde. Zufolge der sozusagen in wenigen Stunden erfolgten Auflösung des gemeinsamen militärischen Systems der Monarchie hörte auch die Tätigkeit der Z. T. L. (Zentraltransportleitung) auf, und die an ihre Stelle tretenden Organe kämpften mit den größten Schwierigkeiten, ja öfters ohnmächtig gegen den Wirrwar, der zufolge der in großen Massen von der Front zurückströmenden Soldaten besonders an den Grenzstationen eine verzweifelte Lage schuf. Gegenüber dieser nach dem Innern des Landes sich richtenden Strömung begann das Hinausströmen der Kriegsgefangenen, die ihren Weg zumeist durch die Hauptstadt nahmen, über die Grenzstationen nach ihrer Heimat.

Diese Bewegung wurde durch den Durchzug der Mackensen-Armee von Siebenbürgen in der Richtung gegen Zsolna diagonal gekreuzt; bis Ende Dezember 1919 wurde dieser traurige Leidensweg einer neuen Völkerwanderung durch nahezu anderthalb Millionen Menschen begangen. Die Schwierigkeiten des Eisenbahntransportes werden durch das im Zusammenhange mit der Feststellung der Demarkationslinie einsetzende Rettungswerk noch bedeutend erhöht. Die Eisenbahn wurde von dieser Flut von durch das Flüchten und Retten verursachten schweren Sorgen geradezu überschüttet. Infolge der fremden Besetzungen sammelte sich in der Umgebung von Budapest das in Sicherheit gebrachte Material, Fahrzeuge und Maschinen. Die Plünderungen des Pöbels erhöhten derart die Menge der Zerstörungen, daß nur in Waren Schadenansprüche im Betrage von 400 Millionen Kronen angemeldet wurden, eine Summe, die nur deshalb nicht noch höher gestiegen ist, weil das Gericht die Plünderungen der Massen als höhere Gewalt bezeichnete. Gleichzeitig mit der materiellen Verwüstung setzte auch die heimtückische Minierarbeit zur Untergrabung der Disziplin ein. Am 20. März 1919 gelangte die öffentliche Gewalt in die schmierigen Hände der Volkskommissäre der Diktatur des Proletariats. Neben den Leiter jedes Dienstzweiges wurde ein Arbeiter-„Genosse" gestellt, und obwohl dieses verlotterte System keine tiefergehende Einwirkung auf die Organisation der Staatsbahnen ausübte, die ungeheure Verwüstung dauerte fort, bis sie mit einer drei Monate hindurch dauernden rumänischen Besetzung abschloß.

Der Vortrag schilderte sodann das nach dem Abmarsch der Rumänen aus Budapest (Mitte November) sich darbietende trostlose Bild der Verwüstung. Alles ausgeplündert, überall nur Schutt, Fetzen und Mist! Erst jetzt und nur jetzt ist die Wiederaufnahme einer zielbewußten Arbeit zur Gesundung der Eisenbahn möglich geworden, was mit der Aufnahme der übriggebliebenen Verkehrsmittel, Vorräte und Materialien begonnen hat. Der Wagenstand erlitt insbesondere zufolge der Ende August erfolgten Wiederinstandsetzung der in die Luft ge-

sprengten Szolnoker Theißbrücke durch die Rumänen große Verluste, die Zahl der bei uns zurückgebliebenen eigenen und fremden Lastwagen verminderte sich vom August bis Dezember von 110 000 auf 35 000. Von den im April 1919 tatsächlich vorhandenen 4725 Personenwagen sind nur 2031, jedoch nur 615 im betriebsfähigen Zustande übriggeblieben. Die Reparatur der Wagen begann im November 1919, wodurch sich die Zahl der betriebsfähigen Personenwagen auf 2489, die der Güterwagen auf 41 000 erhöhte (hiervon 32 000 betriebsfähig). Der Stand der Maschinen betrug am 1. November 1918 4887 (hiervon 3421 betriebsfähig). Da der Streifzug der Rumänen sich über Györ bis Hegyeshalom erstreckte, konnten nur wenige von unseren guten Maschinen und Wagen ihrem Schicksale entgehen. Im Oktober 1919 fiel der Stand der Maschinen auf 1528, von denen insgesamt nur 410 betriebsfähig geblieben sind. Im April 1921 besaßen wir bereits 1852 (1012 betriebsfähige) Maschinen. Durch die rumänische Requirierung sind insgesamt 34 160 Stück Fahrzeuge (darunter 69 Hof- und Salonwagen, 1292 Maschinen, 2006 Personenwagen, 790 Post- und Gepäckwagen, 28 916 Güterwagen und 2379 Kesselwagen) verloren gegangen. Davon war die größere Hälfte, 17 283, Eigentum der Staatsbahnen. Behufs Rückerstattung in natura der überdies verschleppten Wagen schulden uns die Rumänen noch 4772 Wagen. Die Rumänen verschleppten außerdem Eisenbahnmaterial, Militärgut, lebende Tiere und Lebensmittel, ferner sonstige Güter, insgesamt 37 756 Wagenladungen; unser Verlust unter diesem Titel beträgt rund 30 Milliarden, hierzu gesellt sich noch der weitere, aus der Verletzung des Waffenstillstandes entstandenene Schaden von weiteren 4 Milliarden 418 Millionen. (Den Wert der Krone nach dem Stande vom 15. August 1919 gerechnet.)

Die Nachprüfung der Typen und der Beschaffenheit der übrig gebliebenen Maschinen und Wagen führte zu einem niederschmetternden Ergebnis. Die besten und schönsten unserer Fahrzeuge gelangten in fremde Hände. Aus diesem Grunde konnten im Herbst 1919 die ersten Personenzuggarnituren nur mit Güterwagen gemischt zusammengestellt werden. Die Dauer des Wagenlaufs erhöhte sich auf dem beengten Gebiete bei den mit der schlechten Kohle geheizten Zügen gegenüber der fünf- bis sechstägigen Dauer im alten Ungarn auf 18—20 Tage. In der ungünstigsten Zeit, im September und Oktober 1919, mußte man mit 410 Maschinen, 615 Personenwagen und 26 905 betriebsfähigen Güterwagen den ersten Winterverkehr in dem verstümmelten Lande eröffnen. Nach und nach beginnt der Verkehr der direkten Güterzüge, es werden Eilgüterzüge eingeführt zur Beförderung der Lebensmittel und der dem schnellen Verderben ausgesetzten Güter. Im September 1920 können die Staatsbahnen bereits eine Leistung von anderthalb Millionen Zugkilometer aufweisen, d. i. rund 50 000 Zugkilometer am Tage. Mehr und mehr wird die jeweilige Kohlenlage und nicht der Stand der betriebsfähigen Fahrzeuge maßgebend. Und doch trotz der ein- bis zweitätigen Kohlenvorräte können die öffentlichen Betriebe und die Hauptstadt stets mit Kohle versorgt werden, das Unterbleiben dieser Versorgung hätte gewiß eine vernichtende Änderung in der Ausgestaltung der heute so oft geringschätzig beurteilten Staatsordnung herbeigeführt.

Der Vortragende schilderte sodann eingehend das System der Wagenleitung der Staatsbahnen, welche so vielen Angriffen ausgesetzt ist, wobei doch vor allem in Betracht gezogen werden muß, daß bei uns in einem Agrarstaate der Wagenmangel in den einzelnen Zeiten des Jahres naturgemäß im ungleicheren Maße sich bemerkbar macht, als in den Industriestaaten. Weder der durch die Direktion vorzunehmende Wagenausgleich, noch die durch die Betriebsleitungen vorzunehmende Wagenverteilung kann einzig und allein auf die Aufteilung des tatsächlichen Überschusses basiert werden, da insbesondere während der Dauer des „Saisonverkehrs“, wo sich der Wagenmangel zeigt, tatsächlich keine überflüssigen Wagen vorhanden sind. Zu dieser Zeit werden daher von einzelnen Linien auch dann Wagen weggezogen, wenn dort Wagenmangel herrscht, es ist lediglich zu erwägen, welcher Bedarf eine dringendere Befriedigung beansprucht. Das System unserer Wagenleitung ist übrigens im Wesen gleichartig dem des österreichischen und deutschen Systems, das sich derart bewährt hat, daß es bisher nicht gelungen ist, an seine Stelle etwas Besseres zu setzen. Im April 1920 konnte der erste D-Zug für den Verkehr mit Wien eingeführt werden, was auch als ausgezeichnetes geschäftliches Unternehmen bezeichnet werden kann, da sich der Reinertrag monatlich auf 10 000 000 K beläuft.

Auf die Schilderung der Leistungen der Werkstätten übergehend, tat der Vortragende vor allem den Erwerbsverhältnissen der Werkstättenarbeiter Erwähnung; es wurde in der neuesten Zeit ein Akkordlohnsystem eingeführt, das nebst der Sicherung des Verdienstes der Arbeiterschaft auch die billige und gerechte Geltendmachung von Mehrleistungen ermöglicht. Zur Charakterisierung der „sozialen Produktion“ im Juni 1919 wurden bei 3000 Maschinen vier Hauptrevisionen und 15 Hauptreparaturen vorgenommen. Seit Einführung der Akkordarbeit ist sowohl auf diesem Gebiete, als auch auf dem Gebiete der Wagenreparaturen eine ständige Mehrleistung wahrnehmbar. Da die infolge des Betriebsstillstandes der heimatlichen Eisenwerke eingetretenen trostlosen Verhältnisse auch auf dem Gebiete des Materialbedarfes der Staatsbahnen ihre Wirkung fühlen ließen, haben die Staatsbahnen mit dem Transportunternehmen Biedermann (in Vertretung der Kölner Firma Wolf) unter sehr günstigen Bedingungen eine Vereinbarung abgeschlossen. Da der Vertrag sowohl von der Presse, als auch in der Nationalversammlung den Gegenstand heftiger Angriffe gebildet hat, befaßt sich der Vortragende ausführlich mit der Widerlegung der drei Hauptpunkte der Beschuldigungen. Da es sich um ein Kreditgeschäft handelt, entfällt die Beschuldigung einer Übergehung der Verordnung für die öffentlichen Lieferungen. Da ferner die unter den ungünstigsten Verhältnissen ihr Dasein fristende ungarische Industrie nicht in der Lage war, die Lieferung der nötigen Materialien zu übernehmen, entfällt auch die Beschuldigung wegen Schädigung der heimatlichen Industrie. Die Behauptung endlich, daß zufolge dieses Vertrages der Staat einen empfindlichen finanziellen Schaden erlitten hätte, entspricht um so weniger den Tatsachen, als zur Zeit des Einkaufes der Markkurs 6.20 K betrug, dagegen bei einem Geschäft von 100 Millionen Mark bei dem heutigen 3 K betragenden Kurse der Mark unsere Schuld insgesamt 300 Millionen Kronen beträgt. Der Vertrag kann um so weniger als schädlich bezeichnet werden, als die Staatsbahnen die auf Grund desselben angeschafften Materialien schon vom Gesichtspunkte der Verdienstmöglichkeiten dringend benötigten. Die Staatsbahnen haben nämlich serbische Maschinen und Wagen zur Reparatur in den eigenen Werkstätten gegen die Lieferung von Lebensmitteln übernommen, ein geschäftliches Unternehmen, das einen namhaften Nutzen bedeutet.

Auf dem Gebiete der Betriebswirtschaft ist das stetige Wachsen des Durchschnittes des Kohlenverbrauchs von außerordentlicher Bedeutung. Sowohl diesen Umstand, als auch andere Fragen des Vortrages beleuchtete der Vortragende an Hand von Schaubildern, was die Übersicht erheblich erleichterte. So diente z. B. das die Qualitätsänderungen der verschiedenen Kohlensorten kennzeichnende Schaubild zur Ableitung verschiedener lehrreicher Feststellungen. Die unfruchtbaren Leistungen der Zugförderung zeigen ein trauriges Ergebnis, die 80 % nützliche Zugkilometerzahl der Friedenszeit steht heute nur noch auf 72 %, fiel jedoch gegen Mitte 1919 auf 60 %.

Von den Faktoren für eine Besserung der Verhältnisse fallen nur zwei in den Wirkungskreis der Staatsbahnen. Der erste wäre die Anschaffung von neuen, modernen Maschinen, der zweite — parallel mit der möglichen Verbesserung der materiellen Lage des Personals — die Befestigung der geschulten Disziplin. Diese Auseinandersetzung führt uns zu dem Schlusse, daß die Kohlenlage die Ausgestaltung der ganzen industriellen und wirtschaftlichen Lage Ungarns beherrscht. Die Kohlenbergwerke Ungarns förderten im Jahre 1913 6,35 Millionen Tonnen Kohle. Im Jahre 1920 betrug die Förderung 4,95 Millionen, für das Jahr 1921 kann sie mit 5½ Millionen Tonnen angenommen werden. Demgegenüber beträgt unser geringster Kohlenbedarf 6,7 Millionen Tonnen. Die Staatsbahnen können bei ihrem Jahresbedarf von 2 Millionen Tonnen auf 1,3 Millionen Tonnen aus der heimatlichen Förderung rechnen, 6—700 000 t müssen daher aus dem Auslande beschafft werden.

Die großen Schwierigkeiten der Materialbeschaffung zeigten ihre Wirkung besonders bei der Anschaffung des Öl-, Schwellen- und Werkstättenholzbedarfes. Im Interesse der Sicherung der heimatlichen Schwellenerzeugung wurden die ungarischen Stammhölzer durch die Regierung für die Staatsbahnen in Beschlag genommen, überdies gingen die Staatsbahnen auch auf die Waldbewirtschaftung in eigener Regie über. Große Schwierigkeiten ergaben sich ferner auch bei der Beschaffung von Brennholz.

In der letzten Zeit erfuhr die Materialbeschaffung durch das Zusammentreffen der Erhöhung des Kronenwertes und der großen ausländischen Preisrückgänge eine gründliche Änderung. Heute sucht schon die Ware stürmisch den Käufer, große Preisnachlässe sind an der Tagesordnung. Es kann festgestellt werden, daß die Verordnung über öffentliche Lieferungen auch bei der neuen Entwicklung der Verhältnisse nicht geeignet ist, den Zweck zu erreichen, der mit ihr verfolgt wurde, nämlich die Feststellung des günstigsten Angebotes.

Der Vortragende schilderte weiter den Stand der Lebensmittelversorgung des Personals, die großzügige Organisation, die zu diesem Zwecke geschaffen wurde. Diese Frage sei in der Zukunft im Wege der Konsumgenossenschaft der öffentlichen Angestellten zu regeln. Ihre Entwicklung in kritischer Zeit beleuchtete der Vortragende ebenfalls mit Hilfe von Schaubildern. Die Schwierigkeiten der Lebensmittelversorgung seien durch das erschreckende Anwachsen des Personals

durch den Zuzug von Flüchtlingen vermehrt worden; nach der neuesten Zusammenstellung betrage die Zahl der geflüchteten Eisenbahner mit ihren Familienangehörigen 13 225 bzw. 43 700, d. h. rund 57 000 Köpfe.

Der Vortragende ging sodann auf die mit der Bewohnung von Eisenbahnwagen im Zusammenhange stehende Frage über. Im Oktober 1920 bezogen die Flüchtlinge 438 Eisenbahnwagen, wodurch der Stand der Betriebsmittel der Eisenbahn ernstlich aufs Spiel gesetzt wurde. Die Staatsbahnen haben jedoch auch in der ungünstigsten Bauzeit den Wohnungsbau nicht eingestellt; im Jahre 1920 stellten sie in 17 Gebäuden 235 ständige Wohnungen her. In diesem Jahre wird auch das Zinshaus in der Podmaniczky-utcza mit 114 Wohnungen dem öffentlichen Gebrauche übergeben, überdies trugen die Staatsbahnen auch durch den Bau von Baracken zur Linderung der Wohnungsnot bei.

Obwohl die Zahl der bewohnten Wagen im März 1921 auf 1578 herabgedrückt wurde, begann in der allerletzten Zeit von neuem ein massenhaftes Herbeifluten der vertriebenen ungarischen Flüchtlinge. Der Schaden, der aus der Überlassung der Eisenbahnwagen zu Wohnzwecken entstand, kann mit 29 Millionen Kronen beziffert werden. Wahrlich ein gar hoher Zins für Wohnungen, die nicht einmal zur Befriedigung der bescheidensten menschlichen Bedürfnisse heranreichen.

Nach diesen Ausführungen beschäftigte sich der Vortragende mit dem Einfluß des Trianoner Friedensvertrages auf das Staatsbahnnetz. Von den 8500 km eigenen und 10 500 Kilometern Lokalbahnstrecken verblieben 3071 km eigene und 4026 km Lokalbahnstrecken; jedoch auch von diesen befinden sich nur 6724 km gegenwärtig im Betriebe, während sich 630 km im Gegensatz zum Friedensvertrage im Pécs-Bajaer Dreieck auch heute noch unter fremder Besetzung befinden. Während im alten Ungarn eigentlich nur Grenzstationen den zollausländischen Verkehr abgewickelt haben, besitzen wir derzeit 50 solche Grenzstationen, richtiger gesagt, Grenzübergangspunkte. Von den 50 Strecken sind 43 inmitten unbewohnter Felder auf offener Strecke durchschnitten worden. Trotzdem sind die Staatsbahnen auch angesichts solch unmöglicher Einrichtungen stets bestrebt, sich durch Schaffung von Vereinbarungen zwischen den in Betracht kommenden Eisenbahnen in den internationalen Verkehr einzufügen und ihre durch das Donaubett geschaffene und für den Durchgangsverkehr günstige Lage womöglich auszunützen. Leider können bisher diese Vereinbarungen oder Verhandlungen nur geringe praktische Ergebnisse aufweisen.

Bei Erörterung der Wiederaufbaumöglichkeiten beleuchtete der Vortragende in erster Reihe die Preisfrage, indem er die sprunghafte Erhöhung der Kohlen- und Holzpreise sowie der Öl- und Eisenbahnmaterialpreise an Hand von Schaubildern beleuchtete. Den größten Rekord erzielten Eisenguß und Zapfenlagermetall, da der Preis des ersteren sich vom Friedenspreis von 28 h. auf 36 K., der letztere von 4 auf 250 K erhöhte. Im allgemeinen beträgt die Preiserhöhung das 40- bis 100fache. Eine Maschine ersten Ranges, die im Jahre 1914, zum Preise von 120 000 K. hergestellt wurde, kostete im Jahre 1921, nicht weniger als 11,2 Millionen Kronen. Der Preis einer Vizinalbahnlokomotive erhöhte sich in derselben Zeit von 70 000 auf 7,7 Millionen Kronen. Hier tat der Vortragende mit Anerkennung der Casseler Firma Henschel & Sohn Erwähnung, die mit seltener Ehrlichkeit die am Beginne des Jahres 1918 bestellten Lokomotiven größtenteils für den Originalpreis (268 000 ℳ) abgeliefert hat. Zufolge der auch bei den Personen- und Güterwagen eingetretenen großen Preiserhöhungen haben die Staatsbahnen gezwungenerweise eingewilligt, daß die Fabriken einen Teil der bestellten Wagen nach dem Auslande verkaufen können. Seit August 1919, bis April 1921, konnte der Wagenpark unter dem Titel von Neuanschaffungen nur durch 94 Personenwagen, 100 Gepäckwagen und 918 Güterwagen vermehrt werden.

Auf dem Gebiete der Tarife folgte die Regierung nur verspätet und zögernd mit der Erhöhung der Eisenbahntarife der sprunghaften allgemeinen Erhöhung der Preise; während die Preiserhöhung der Kohle 6166 % betrug, erhöhte sich deren Tarif nur um 2437 %. Nach diesen Zahlen kann daher noch nicht davon die Rede sein, daß die Zeit einer allgemeinen Tarifreduktion gekommen wäre. Auch für eine neue organische Tarifreform ist die Zeit noch nicht gekommen, obwohl die Vorarbeiten hierzu bereits im Gange sind. Es fehlt nämlich noch vollständig an einer Grundlage zur Schaffung eines auf dem Wertsystem begründeten Eisenbahngütertarifes.

In der finanziellen Lage der Staatsbahnen verursachten die Revolutionen einen großen Betriebsverlust, während eines Jahres, vom November 1918 an gerechnet, betrug er rund 706 Millionen Kronen. Durch die Disziplin, Ordnung, Organisation und wirtschaftliche Verwaltung arbeiteten die Staatsbahnen seit Mai 1920 bereits mit Überschüssen, die Verluste verschwinden. Zufolge der Erhöhung der Tarife konnte für die Zeit von Mai bis Oktober 1920 bereits ein Betriebsüberschuß von 185 Millionen Kronen erreicht werden.

In weiterer Folge berührte der Vortragende die Verhandlungen behufs Übernahme des Betriebes der Staatsbahnen durch eine französische Aktiengesellschaft, welche durch das energische Dazwischentreten der Staatsbahnleitung vereitelt wurden, wonach er in übersichtlicher Form die Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben in den letzten Jahren schilderte.

Hinsichtlich der Zukunft ist es von wesentlichem Einfluß, ob die Beschaffung von ausländischer Kohle ermöglicht wird, ferner ob und welche Arten und Mengen von Gütern durch die wirtschaftliche Arbeit des Landes erzeugt werden, zu deren Beförderung die Staatsbahnen bereitstehen. Im allgemeinen ist es notwendig, neben der Weiterentwicklung der Verkehrsmöglichkeiten die möglichste Sparsamkeit anzustreben. Diese Sparsamkeit kann in zwei Richtungen zur Geltung kommen, in der Herabdrückung der Personalausgaben und in der Ermäßigung der Betriebskosten. Mit der ersteren hängt die Frage der Vereinfachung der Verwaltung und der Feststellung des Personalstatus eng zusammen. Die wesentliche Bedingung der Vereinfachung ist, daß im Eisenbahnbetriebe der Unternehmungscharakter zum Ausdruck gebracht wird, zu welchem Zweck wieder notwendig erscheint, bei Lösung der in das Gebiet der Betriebsgestaltung fallenden Fragen die Bewegungsfreiheit der Eisenbahn innerhalb der weitesten Grenzen zu sichern. Bezeichnend für die Feststellung, daß die Staatsbahnen bei weitem nicht mit übermäßigem Personalüberfluß arbeiten, ist die Tatsache, daß während bei uns auf 1 Zugkm 8,9 Angestellte entfallen, bei den mit Recht berühmten preußischen Staatsbahnen die Zahl der auf 1 Zugkm entfallenden Angestellten 13,64 beträgt. Im Falle der Verminderung des Personalstandes wird ein Teil des Personals zur Verfügung des Finanzministers gestellt; die Eisenbahnverwaltung wünscht in erster Reihe diejenigen in ihrem Dienst zu behalten, welche in den schicksalsschweren Stunden des Landes von ihrer nationalen Gesinnung Zeugnis ablegten.

Der zweite größere Teil der Frage der Ersparnisse kann nur durch die Verminderung der Betriebs- und sachlichen Kosten gelöst werden. Als Lösung bieten sich dar die in der Kohlenfrage erzielbaren Ersparnisse durch Elektrisierung des Zugbetriebes. Dies würde eine Kohlenersparnis von 40 bis 60 % bedeuten; im Geldwert ausgedrückt bei den heutigen Preisen ungefähr 5 bis 600 Millionen Kronen. Außerdem würden 4 bis 500 000 Tonnen Kohle besserer Beschaffenheit freiwerden, und ein Drittel der heute für die Beförderung von Kohle gebundenen 6000 Wagen könnte für den Transport anderweitiger Güter ausgenutzt werden. Es bildet dies eine der wichtigsten Fragen, der die größte Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte.

Zum Schlusse betonte der Vortragende das harmonische Zusammenwirken, das zwischen der Leitung der Staatsbahnen und der Regierung besteht. Die Staatsbahnen sind heute weder auf Schonung, noch auf Nachsicht angewiesen, können aber mit Recht beanspruchen, daß ihre Tätigkeit mit einer objektiven und gerechten Kritik begleitet werde. Und aus diesem Gesichtspunkte, so schloß Kelety seinen Vortrag, kann man mit Recht die Frage aufwerfen, ob diejenigen den wirtschaftlichen Interessen des Landes und den vaterländischen Pflichten einen Dienst erweisen, die das aus der gegenseitigen Achtung und der gemeinsamen Arbeit der Leitung und des Personals stammende gute Einvernehmen durch eine absichtliche Verunglimpfung der Staatsbahnleitung zerstören wollen!

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der neue Sommerfahrplan.** Der am 1. Juni in Kraft getretene neue Sommerfahrplan der Reichseisenbahnen weist eine Reihe wichtiger Verbesserungen auf. Die Zahl der Zugverbindungen ist wesentlich erhöht worden, die Züge werden fast durchweg wieder schneller gefahren, und schließlich sind auch die direkten Wagenläufe beträchtlich vermehrt worden. Einige der wesentlichsten Änderungen teilen wir nach einer dem „Deutschen“ entnommenen Zusammenstellung mit.

Die Strecke Berlin-Thüringen-Frankfurt a. M. erhält noch ein zweites neues Schnellzugpaar, das die beiden Ausgangspunkte in den frühen Nachmittagsstunden verläßt und so den beruflich Tätigen noch den Vormittag des Reisetages

zur Arbeit freiläßt (Anhalter Bahnhof ab 2,03, Frankfurt a. M. an 11,27 abends und Frankfurt a. M. ab 12,30, Anhalter Bahnhof an 10,08 abends).

Hervorzuheben ist ferner ein aus mehreren Zweigen bestehender, dem rechten Rheinufer folgender neuer Zug für den internationalen Verkehr. Der von Innsbruck über den Arlberg-Lindau-Friedrichshafen kommende Zugteil trifft in Ulm mit einem zweiten Teil von München-Augsburg zusammen, sie werden hier vereint und fahren über Stuttgart nach Bruchsal, wo der dritte Zweig aufgenommen wird, der von Basel-Karlsruhe kommt, in Basel Kurswagen von Mailand und in Offenburg Anschluß vom Schwarzwald aufnimmt. Über Heidelberg - Mannheim - Mainz - Wiesbaden - Köln (Deutz)-Düsseldorf weiterlaufend geht der neue Zug in Emmerich auf die holländischen Bahnen über und gabelt sich schließlich in Arnheim nach seinen Endzielen Amsterdam und Rotterdam-Haag. Durch dieses Zugpaar wird ein regelmäßiger durchgehender Wagenlauf zwischen München und dem Rheinlande durch Württemberg und Baden hergestellt, ein beachtenswerter Fortschritt in der Bedienung des Verkehrs lediglich nach Zweckmäßigkeitsgründen ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen der einzelnen Länder.

Hinzuweisen wäre noch auf das neue Tagesschnellzugpaar zwischen Aachen und Berlin durch Mitteldeutschland über Düsseldorf-Elberfeld-Paderborn-Goslar-Magdeburg (Aachen ab 8,12, Potsdamer Bahnhof an 10,35 abends und Potsdamer Bahnhof ab 7,35, Aachen an 9,48 abends), auf die neuen D-Züge zwischen Hamburg und Dresden über Magdeburg-Halle-Leipzig mit Kurswagen zwischen Hamburg und Breslau (Hamburg ab 6,45 vorm., Dresden an 4,14 und Dresden ab 1,57, Hamburg an 11,30 abends), die D-Züge zwischen Bremerhaven, Bremen und Leipzig über Hannover-Halberstadt (Bremen ab 11,04, Leipzig an 7,00 abends und Leipzig ab 12,47, Bremen an 8,19 abends) und zwischen Duisburg und Leipzig über Essen-Kassel-Erfurt (Duisburg ab 6,00 früh, Leipzig an 5,14 und Leipzig ab 1,10, Duisburg an 12,17 nachts). Für den Verkehr zwischen München und Leipzig ist über Saalfeld-Zeitz ebenfalls ein Schnellzugpaar neu vorgesehen (München ab 12,10, Leipzig an 10,47 abends und Leipzig ab 6,40 früh, München an 5,30).

Die neuen D-Züge Bodenbach ab 12,44, Dresden ab 2,10, Berlin Anhalter Bahnhof an 5,18 und Anhalter Bahnhof ab 1,12, Dresden an 4,24, Bodenbach an 5,31 sind berufen, den Verkehr mit den Balkanländern zu vermitteln, sie finden in Dresden täglich Anschluß nach Prag-Belgrad, wo dreimal wöchentlich Anschluß nach und von Konstantinopel geplant ist. In Lundenburg, südlich von Brünn gelegen, sollen die Züge Anschlüsse nach und von Wien erhalten. In Bodenbach sind von der Tschecho-Slowakei Anschlüsse für die böhmischen Bäder vorgesehen. Diese Bäder, insbesondere Karlsbad und Marienbad, sind aber in bequemer Weise auch über Leipzig-Eger mit den D-Zügen Anhalter Bahnhof ab 8,50 vorm., Leipzig an 11,35 und Leipzig ab 6,10, Anhalter Bahnhof an 8,59 abends, die zwischen Berlin und Eger direkte Wagen führen, zu erreichen.

Eine neue durchgehende Verbindung Basel (Badischer Bahnhof) ab 2,50 nachm. über Frankfurt a. M.-Kassel-Hannover, Hamburg an 8,10 und in der Gegenrichtung Hamburg ab 10,24 abends, Basel an 4,40, mit Kurswagen von und nach Zürich, wird dadurch hergestellt, daß die jetzt schon zwischen Hamburg und Frankfurt a. M. verkehrenden Schnellzüge bis Basel fortgesetzt werden. Da diese Züge in Hamburg direkte Anschlüsse mit den nordischen Ländern über Warnemünde und über Saßnitz finden, bilden sie eine vorzügliche Verbindung für den Verkehr der Schweiz mit Dänemark, Schweden und Norwegen. Zu erwähnen wäre noch ein Schnellzugpaar Stuttgart ab 3,20, Zürich an 10,12 abends und Zürich ab 8,15 vorm., Stuttgart an 2,50 mit Anschlüssen nach und von dem Gotthard sowie Schlesien und Sachsen.

Für den Verkehr mit dem Osten sieht der Fahrplan ein neues Schnellzugpaar über Posen-Thorn (Friedrichstraße ab 9,43 abends, Eydtkuhnen an 12,06 und Eydtkuhnen ab 4,00, Friedrichstraße an 6,42 früh) vor, das Anschlüsse über Kowno mit Riga, Reval und Helsingfors vermitteln soll. Diese Züge werden voraussichtlich vom 1. Juni ab noch nicht gefahren werden, da die Verhandlungen mit Polen noch nicht abgeschlossen sind. Bis dahin stehen aber für den Verkehr mit Litauen, Lettland, Livland und Estland die D-Züge Berlin Friedrichstraße ab 8,49 abends und Friedrichstraße an 7,15 früh über Königsberg zur Verfügung.

Die Schnellzüge erfahren gegenüber dem jetzigen Zustande fast überall eine Beschleunigung; die Fahrzeiten werden aber mit Rücksicht auf den Unterhaltungszustand des Oberbaues und der Betriebsmittel immer noch länger als vor dem Kriege sein. So betrug beispielsweise die kürzeste Fahrt zwischen Berlin und Frankfurt a. M. vor dem Kriege nur 7 Stunden 8 Minuten, vom 1. Juni wird sie immer noch 9 Stunden 24 Minuten gegen jetzt 10 Stunden 46 Minuten betragen.

In dem neuen Sommerfahrplan sind drei Schlafwagenzugpaare vorgesehen und zwar je eines für den Verkehr Berlin-Frankfurt a. M., Berlin-Köln und Berlin-München. Zwischen Berlin und Köln läuft zwar jetzt schon über Hannover ein in der Hauptsache aus Schlafwagen bestehendes Schnellzugpaar, Friedrichstraße ab 9,50 abends, Köln an 8,28 und Köln ab 10,20 abends, Friedrichstraße an 8,39. Diese Züge sollen vom 1. Juni ab aber nur noch Schlafwagen führen, was sich durch die Neueinstellung eines weiteren Nachtschnellzuges, Friedrichstraße ab 10,42 abends, Köln an 9,28 und Köln ab 10,05 abends, Friedrichstraße an 8,28, hat ermöglichen lassen. Der Schlafwagenzug nach Berlin verläßt dann Köln bereits 8,20 abends und trifft schon 7,05 auf dem Bahnhofe Friedrichstraße ein. Der Frankfurter Schlafwagenzug, Anhalter Bahnhof ab 8,45 abends, Frankfurt a. M. an 6,56 und Frankfurt a. M. ab 9,45 abends, Anhalter Bahnhof an 8,10, nimmt seinen Weg durch Thüringen. Der für den Verkehr zwischen der Reichshauptstadt und München vorgesehene Schlafwagenzug, Anhalter Bahnhof ab 7,18 abends, München an 7,45 und München ab 7,15 abends, Anhalter Bahnhof an 7,27, soll zunächst nur im Juli und August verkehren und über Jena, Probstzella, Nürnberg, Augsburg geleitet werden.

Der Schlafwagenverkehr zwischen Berlin und Hamburg erfährt dadurch eine Verbesserung, daß für die Beförderung der Schlafwagen, die bisher in Personenzügen mitgeführt wurden, ein neues Eilzugpaar vorgesehen ist (Lehrter Bahnhof ab 11,55 abends, Hamburg an 6,28 und Hamburg ab 12,00 nachts, Lehrter Bahnhof an 6,49). Für den Verkehr mit den deutschen Seebädern sind in ähnlichem Umfange Züge wie im verflossenen Jahre eingestellt.

Alles in allem betrachtet, bietet der neue Sommerfahrplan immerhin einen erfreulichen Ausblick in die Zukunft und läßt weitere Gesundung des Eisenbahnbetriebs erhoffen.

— **Tarifermäßigungen für Lebensmittel.** Die Ständige Tarifkommission hat vor kurzem die Frage erörtert, in welchem Umfange die Tarife für den Versand von Lebensmitteln ermäßigt werden können. Vorschläge hierfür werden vom Reichsverkehrsminister in allernächster Zeit vorgelegt werden. Der Minister hat bereits jetzt angeordnet, daß die Tarife für den Versand von Seefischen ermäßigt werden. Bei weiteren Entfernungen werden die jetzigen Frachtsätze auf ein Drittel herabgemindert werden. Der Reichsverkehrsminister beabsichtigt, wie die „B. B.-Ztg." mitteilt, auch für eine Reihe von anderen Lebensmitteln Tarifermäßigungen zuzulassen.

— **Zur Wiedereinführung der Sonntagsfahrkarten auf den Reichseisenbahnen** schreibt „Der Deutsche": Nach einer soeben ergangenen Entscheidung des Reichsverkehrsministers sollen vom 1. Juli ab an den Sonn- und Feiertagen wieder Sonntagsfahrkarten mit ermäßigten Fahrpreisen auf Entfernungen bis zu 60 km, in besonderen Ausnahmefällen bis zu höchstens 75 km ausgegeben werden.

Damit wird einem wiederholt laut gewordenen Wunsche weiter Kreise der Bevölkerung Rechnung getragen. Die Ermäßigung der Fahrpreise für die Sonntagskarten, die für Hin- und Rückfahrt gelten, beträgt 33⅓ % der Preise für gewöhnliche Fahrkarten. Den Bewohnern großer Städte soll durch diese Vergünstigung der Besuch von Erholungsstätten erleichtert und Gelegenheit zur Ausspannung und Kräftigung in frischer Luft in Gegenden gewährt werden, die von der Natur begünstigt sind. Für Fahrten zum Besuche von Großstädten werden Sonntagskarten nicht ausgegeben. Während es vor dem Kriege Sonntagskarten nur für die 2. und 3. Klasse gab, sollen sie künftig, den Bedürfnissen der wirtschaftlich Schwächeren Rechnung tragend, während des ganzen Jahres für die 3. und 4. Klasse ausgegeben werden.

Die Eisenbahndirektionen sind ermächtigt, die Hinfahrt mit den Sonntagskarten schon am Sonnabend oder an den Tagen vor den Festtagen von 12 Uhr mittags an freizugeben. Damit wird eine Art Wochenendkarte eingeführt, von der ohne Zweifel gern Gebrauch gemacht werden wird und die es vielen Wanderlustigen ermöglicht, ihre Wanderungen schon Sonnabends anzutreten. Es wäre zu wünschen, daß diese Wochenendkarten für möglichst zahlreiche Verkehrsbeziehungen eingeführt würden. Allerdings wird der am Sonnabend schon jetzt meist verstärkte Verkehr dann wohl eine weitere Belastung erfahren und möglicherweise das Ablassen einiger Sonderzüge nötig machen. Die Sonntagskarten gelten im übrigen nur für die Personenzüge, der Übergang in Eil- oder Schnellzüge ist ihnen nicht gestattet.

Die Eisenbahndirektionen sind zurzeit damit beschäftigt, die Verbindungen auszuwählen, für die Sonntagskarten aufgelegt werden sollen. Es wird sich empfehlen, bei dieser Auswahl die Wünsche der Verkehrsverbände und Wandervereine und der sonst berufenen Kreise zu hören.

— **Die Eisenbahntariferhöhung im besetzten Gebiet.** Ein Berliner Korrespondenzbüro verbreitete kürzlich die Nachricht, daß die am 1. Juni auf den Reichseisenbahnen eintretenden Tariferhöhungen in den Rheinlanden nicht zur Durchführung kommen würden, da die Interalliierte Rheinlandkommission der Tariferhöhung nicht zugestimmt habe. Wie „Der Deutsche" aus zuständiger Stelle über diese Frage erfährt, ist die Nachricht eine irrtümliche Kombination. Nach dem Absatz 7 des Rheinlandabkommens hat die Interalliierte Kommission das Recht, Gesetze und Verordnungen nur dann zu kassieren, wenn sie geeignet sind, die Sicherheit oder den Unterhalt der alliierten Truppen zu beeinträchtigen, was bei der vorliegenden Verordnung wohl keineswegs der Fall sein dürfte. Das Verkehrsministerium hat sich daher anfangs auf den Standpunkt gestellt, daß die Interalliierte Kommission kein Recht habe, die Vorlegung dieser Verordnung zu verlangen, da aber die Interalliierte Kommission auf der Vorlage bestand, ist die Tariferhöhung inzwischen durch den Reichskommissar für das besetzte Gebiet vorgelegt worden. Eine Entscheidung ist noch nicht gefällt und kann nach Lage der Dinge (die Vorlage geschah erst vor ganz kurzer Zeit) noch gar nicht gefällt sein. Es ist aber bestimmt anzunehmen, daß die Rheinlandkommission zur Erhebung der neuen Gebühr ihre Genehmigung erteilen wird, so daß diese genau wie im übrigen Deutschland ab 1. Juni in Kraft treten kann.

Die Nachricht des Korrespondenzbüros beruht aller Vermutung nach auf einem Irrtum, der durch die Tatsache entstanden ist, daß die seit dem 1. April geltenden neuen Gepäcktarife in dem Rheinlande erhoben wurden, ohne daß die Genehmigung der Interalliierten Kommission vorlag, sie wurden daraufhin suspendiert, worauf dann die alten Tarife in Kraft blieben. Nunmehr ist jedoch die Vorlage auch des neuen Gepäcktarifes bei der Rheinlandkommission erfolgt, so daß vermutlich in kürzester Zeit auch die neuen Gepäcktarife in den besetzten Gebieten Gültigkeit erlangen werden.

Inzwischen ist, wie soeben bekanntgeworden ist, die Zustimmung der Kommission zur Einführung der Tariferhöhung vom 1. Juni ab erfolgt.

— **Die Tariferhöhung im Berliner Nahverkehr.** Über die Fahrpreiserhöhung im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erläßt die Eisenbahndirektion Berlin folgende Bekanntmachung: Die bereits angekündigte Fahrpreiserhöhung im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr tritt erst am 1. Juli d. J. in Kraft. Die Preise der einfachen Karten werden von diesem Tage ab im allgemeinen um 30 %, diejenigen der Monatskarten um 50 bis 100 % erhöht. Die künftigen Preise der Wochenkarten sind auf ein Drittel der neuen Preise für Monatskarten festgesetzt. Vom 1. Juli d. J. gelten nur die zu den neuen Preisen ausgegebenen Karten. Die bisherigen nach dem alten Tarif berechneten einfachen Fahrkarten werden mit Ablauf des 30. Juni d. J. ungültig. Die bis zu diesem Zeitpunkt gelösten und zur Fahrt noch nicht benutzten einfachen Fahrkarten werden jedoch noch bis zum 31. August d. J. gegen Erstattung des dafür gezahlten Fahrgeldes an den Fahrkartenschaltern des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs zurückgenommen.

In den Tarifbestimmungen des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs treten am 1. Juli d. J. folgende wichtigeren Änderungen in Kraft: Der Übergang in die II. Wagenklasse ist künftig mit Monatskarten III. Klasse ausgeschlossen. Die Bestimmungen über die Berechtigung zum Bezuge von Schülermonatskarten sind gänzlich umgestaltet. Der Bezieherkreis ist eingeschränkt worden. U. a. erhalten Personen in selbständiger Lebensstellung keine Schülermonatskarten mehr. Zur Ausgabe solcher Karten an Personen über 18 Jahre bedarf es in Zukunft der vorherigen Genehmigung des Verkehrsamtes, welche durch Vermittlung der Fahrkartenausgabe der Reiseantrittsstation durch Abgabe des vorgeschriebenen Antrages spätestens acht Tage vor Beginn der Gültigkeit einzuholen ist. Die Anträge auf Verabfolgung von Schülermonatskarten müssen infolgedessen vor dem 1. Juli sämtlich erneuert werden. Auf die alten Anträge werden Schülermonatskarten für den Monat Juli nicht mehr ausgegeben. Neue Vordrucke zu den Anträgen sind an den Fahrkartenschaltern gegen Bezahlung erhältlich.

— **Bayern gegen die Tariferhöhungen.** Im Eingabenausschuß des bayerischen Landtages sind, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, verschiedene Proteste gegen die weitere Erhöhung der Preise für Wochen-, Monats- und Schülerkarten eingegangen. Bei der letzten Sitzung des Ausschusses erklärte ein Vertreter der bayerischen Regierung, die Regierung habe sich sofort nach Bekanntwerden der Absichten des Reichsverkehrsministeriums wiederholt entschieden gegen die geplante Verteuerung des Vorortverkehrs gewendet, das Reichsverkehrsministerium aber habe sich stets ablehnend verhalten. Es hat geltend gemacht, daß für andere Großstädte nicht die gleichen Gründe für besondere Vergünstigungen sprechen, wie gerade bei Hamburg und Berlin.

Daraufhin hat die bayerische Regierung unterm 19. Mai 1921 an den Reichsrat ein Schreiben gerichtet, in dem auf die Verteuerung und auf die Beibehaltung der bisherigen Tarife für Hamburg und Berlin hingewiesen wird. Es heißt darin weiter: Die eingetretenen und weiter geplanten Erhöhungen bringen notwendig eine weitere Verschärfung der Wohnungsnot mit sich. Die bayerische Regierung hält es deshalb für dringend notwendig, daß die Verbilligung des Wohnungsnahverkehrs nicht auf Berlin und Hamburg, sondern gemäß den tatsächlichen Wohnungsbedürfnissen weiter ausgedehnt und das frühere System möglichst wiederhergestellt werde. Es wird deshalb beantragt, der Reichsrat möge beschließen, das Reichsverkehrsministerium zu ersuchen, die Frage der Personentarife für den Wohnverkehr, namentlich im Umkreis von Großstädten, erneut einer Prüfung im Benehmen mit Sachverständigen und Vertretern der Länder zu unterziehen.

— **Zur Neuordnung des Anpreisewesens auf Bahnhöfen (Eisenbahnreklame)** schreibt Regierungs- und Baurat Jüsgen im Zentralblatt der Bauverwaltung: „Um das Anpreisewesen, dessen Ausdehnung auf allen bedeutenden Bahnhöfen und sonstigen Eisenbahnanlagen mit Rücksicht auf die Hebung des einheimischen Handelsverkehrs und der bedeutenden Einnahmen für die Reichskasse unvermeidbar ist, in künstlerisch einwandfreie Bahnen zu lenken, hatte das Reichsverkehrsministerium um Ostern d. J. eine Besprechung der beim Reklamewesen mitwirkenden Referenten und Dezernenten des Ministeriums und der bisherigen preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen unter Hinzuziehung des Reichskunstwarts Professor Redslob und verschiedener Beteiligten nach Erfurt einberufen. An der Hand von Beispielen und Gegenbeispielen wurden die für eine geschmackvolle Ausführung und Anbringung der Werben maßgebenden Gesichtspunkte erläutert. Bei Neubauten von Empfangsgebäuden und anderen ähnlichen Bauten wurde empfohlen, von vornherein geeignete Flächen vorauszusehen, wie dies zum Beispiel bei den Bahnhöfen der Untergrundbahn in Berlin anfangs mustergültig geschehen ist. Schwieriger gestaltet sich die Ausführung in vorhandenen Gebäuden, bei denen meist die von Architekturteilen freigebliebenen Wandflächen schon mit leider nicht immer vorbildlichen älteren Anschlägen der Eisenbahnverwaltung belegt zu sein pflegen. Ein ganz neues Gebiet eröffnet sich aus der Notwendigkeit, weitere geeignete Flächen zu schaffen, indem für künstlerische Dauerreklamen etwa Kunstverglasungen von Wartesaal- und Hallenfenstern in Frage kommen, die den Räumen eine harmonische Belichtung geben und zugleich durch eine eingearbeitete Reklame dem notleidenden Staatssäckel eine erwünschte Einnahme bringen würden. Auch kommen solche Werben in Putzmosaikausführung für die Anbringung in Wandnischen, Türbögen u. dgl. im Innern der Empfangsgebäude in Frage. Daß ferner in der Erörterung die Fragen der Denkmalpflege und des Heimatschutzes voll zu ihrem Recht kamen, ist selbstverständlich. Es werden jetzt schon in wichtigeren Fällen Plakate vor Ausführung und Anbringung der zuständigen Eisenbahndirektion zur Genehmigung vorgelegt, wo sie von Fachleuten, gegebenenfalls auf Grund örtlich anzubringender Probe, auf ihre Eignung schärfstens geprüft werden. Bei sogenannten Außenreklamen kommt außerdem in der Regel die Zuständigkeit der Baupolizei hinzu, welche meist auf Grund eines nach dem sogenannten Verunstaltungsgesetz erlassenen Ortsstatuts Einspruchsrecht hat. Manche Sünden gegen den guten Geschmack, die aus älterer Zeit und aus früheren Verträgen herstammen, müssen leider für die Dauer einer hoffentlich nicht zu langen Übergangszeit vorläufig noch in Kauf genommen werden. Nachdem aber das Reklamewesen unter die sachkundige Leitung von Fachleuten, insbesondere der Eisenbahnhochbaubeamten gelegt ist, denen es obliegt, neben dem kaufmännischen Standpunkt auch den künstlerischen obwalten zu lassen, darf erwartet werden, daß Verunstaltungen und Beleidigungen des guten Geschmacks durch die Reklame auf Bahngebiet nicht mehr zu beklagen sein werden. . . ."

— **Gebühr für Frachtstundung.** In Nr. 19, S. 369 d. Ztg. ist ausgeführt, daß das Reichsverkehrsministerium eine Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstags um Aufhebung der Gebühr für Frachtstundung wegen der der Eisenbahnverwaltung durch die Frachtstundung entstehenden Kosten und wegen des Zinsenausfalls für die Stundung abschlägig beschieden habe. Hierzu teilt uns ein Beamter einer Station mit umfangreicher Frachtstundung mit, daß nach seiner Ansicht sich vielleicht eine Ausgleichung der widerstreitenden Interessen der Eisenbahnverwaltung und der Stundungnehmer finden lassen könnte. Er führt dazu aus: „Im Jahre 1913 wurde bei der württembergischen Verwaltung auf meine Anregung eine dem Frachtenanfall entsprechende Abschlagszahlung der gestundeten Frachten in runder Summe eingeführt, die auf 20. jeden Monats zu leisten war, während die Restzahlung am 10. des folgenden Monats erfolgte. (Die Abrechnung nach Rechnungsmonaten, statt nach Kalendermonaten, stieß bei den Stundungnehmern auf keine Schwierigkeiten.)

Durch Leistung der Abschlagszahlung war die Stundung auf eine halbmonatliche gekürzt, und die Eisenbahnverwaltung war am 1. jedes Monats — am Hauptzahltag der Gehälter und Löhne — im Besitz der gestundeten Gelder. Die Erhebung der Stundungsgebühr käme demnach in Wegfall, und statt dieser würde von den Stundungsnehmern eine halbmonatliche Abschlagszahlung verlangt, die in Württemberg bisher ohne Widerspruch geleistet worden ist. Was die Kosten der Frachtstundung infolge Personalbedarfs für diesen Zweck betrifft, so ist zu berücksichtigen, daß es einerlei ist, ob die anfallenden Frachten als gestundete oder als sofort zu zahlende gebucht werden; gebucht müssen sie werden; andererseits könnte der Personalbedarf an den Schaltern größer werden, wenn die Stundungsnehmer in großer Zahl von der Stundung zurücktreten und ihre Frachten bar bezahlen würden."

— **Der deutsche Feldeisenbahndienst in französischer Beleuchtung.** Nach Akten, die beim deutschen Rückzug im besetzten Gebiet Frankreichs und Belgiens zurückgelassen worden und dadurch in die Hände der Franzosen gefallen sind, bringt „Génie civil" eine Schilderung der Tätigkeit der deutschen Feldeisenbahnbehörden auf den Eisenbahnen Nordfrankreichs und Belgiens. Der Bericht über die tatsächlichen Ereignisse soll hier nicht wiedergegeben werden; sie sind in der deutschen Fachwelt zu bekannt, als daß es nötig wäre, das über sie Gesagte zu wiederholen. Es soll hier nur das kurz angeführt werden, was der französische Bericht an kritischen Bemerkungen und Werturteilen enthält. Es zeigt, daß der Franzose selbst in seinem Haß gegen alles Deutsche eine gewisse Bewunderung für die Leistungen der deutschen Eisenbahntruppen und Feldeisenbahnbehörden nicht unterdrücken kann.

Der französische Bericht beginnt mit der Hervorhebung der Tatsache, daß man auf deutscher Seite den Wert der Eisenbahnen für die Kriegführung von vornherein richtig erkannt habe, was anscheinend auf seiten unserer Feinde nicht der Fall war. Eins der Ziele der deutschen Heeresleitung bei dem Vorstoß im Westen bei Ausbruch des Krieges hat nach französischer Ansicht darin bestanden, sich zu Herren der Landverbindungen im allgemeinen und der Eisenbahnen im besonderen zu machen. Was man damals schon als Krieg ansah, sei tatsächlich nur eine Vorbereitung für den eigentlichen Krieg gewesen. Die Schnelligkeit, mit der französisches Gebiet besetzt worden sei, hatte hauptsächlich den für Deutschland günstigen Erfolg gehabt, daß sie ihm ein wohlausgebildetes und wohlerhaltenes Eisenbahnnetz auslieferte. Dieses Eisenbahnnetz habe dem deutschen Heere eine große Überlegenheit über die feindlichen Heere verliehen, indem die Eisenbahnen ihm eine Beweglichkeit gegeben hätten, die die Heere der gegen uns verbündeten Staaten nie besessen haben. Die Deutschen hätten diesen Vorteil sowohl im Angriff wie in der Verteidigung gründlich ausgenutzt.

Die Maßnahmen, die das deutsche Heer gleich von Anfang an in bezug auf das Eisenbahnwesen ergriffen habe, zeigen, daß die einschlägigen Fragen schon vor dem Kriege eingehend erörtert worden seien. An die Schilderung der Aufstellung und des Einsatzes der Militär-Eisenbahndirektionen und Linienkommandanturen auf dem westlichen Kriegsschauplatz wird die Bemerkung geknüpft, alle Dienstzweige, deren Zuständigkeit und Vorgehen je nach der Lage abgeändert worden seien, hätten sich mit großem Eifer der Aufgabe gewidmet, auf den eroberten Strecken den Betrieb wieder einzurichten. Dabei hätten sie auch nicht unterlassen, ausführliche Berichte über ihre Tätigkeit zu verfassen, und das Aktenwerk, das im Kriege angesammelt worden ist, habe ganz Friedensverhältnissen entsprochen. Die erste Aufgabe beim Vormarsch in bezug auf das Eisenbahnwesen sei die Wiederherstellung der an die Front führenden Eisenbahnstrecken gewesen, die infolge der Schnelligkeit des französischen Rückzugs und des deutschen Vormarsches nur flüchtig hatten zerstört werden können. So schnell dieser Vormarsch vonstatten ging, so seien ihm doch die Truppen auf dem Fuße gefolgt, die die Eisenbahnverbindung des besetzten Gebiets mit der Heimat sicherstellen sollten. Die Maßnahmen, die das deutsche Heer zur Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes nach der Marneschlacht traf, also zu der Zeit, als der deutsche Vormarsch zum Stillstand kam, lassen den französischen Berichterstatter erkennen, daß man sich in Deutschland darauf einrichtete, den Krieg erst im nächsten Frühjahr richtig zu beginnen. Auf eine Schilderung der Wiederherstellungsarbeiten an den Eisenbahnen des besetzten Gebietes folgt eine Würdigung der Kriegseisenbahn Aachen-Visé-Tongern, die für das bedeutendste in Belgien ausgeführte deutsche Bauwerk erklärt wird.

Der französische Bericht stützt sich, wie schon erwähnt, auf umfangreiche Akten, die die Franzosen nach dem deutschen Rückzug gefunden haben. Es sei geradezu erstaunlich, sagt er, welche Unmenge von statistischen und ähnlichen Unterlagen über die Entwickelung des deutschen Feldeisenbahnwesens auf dem westlichen Kriegsschauplatz von den deutschen Feldeisenbahnbehörden zusammengetragen worden sei; ein vielköpfiger Stab von Mitarbeitern sei sicher nötig gewesen, um diese Unterlagen zu sammeln und zu verarbeiten. Man sehe aus allen diesen Arbeiten, daß die Deutschen von Anfang an bis zum letzten Augenblick alle ihre Maßnahmen so eingerichtet haben, als ob es sich nicht um einen vorübergehenden Zustand handelte, sondern so, daß sie von Dauer sein sollten. Daraus wird geschlossen, daß der Krieg auf deutscher Seite wohlvorbereitet war; das soll zwar ein Vorwurf sein, ist aber keiner. Denn gute Vorbereitung für den Krieg ist durchaus nicht gleichbedeutend mit dem Wunsch, einen Krieg herbeizuführen, sondern bekanntlich im Gegenteil das beste Mittel, ihn zu vermeiden.

Der Rückzug der Deutschen im März 1917 gab ihnen zum erstenmal Gelegenheit, Eisenbahnen im großen Maße zu zerstören, um den Betrieb auf ihnen in wirksamer Weise unmöglich zu machen. Diese Aufgabe haben sie weit besser und gründlicher gelöst als die Franzosen bei ihrem Rückzug im August 1914. Noch gründlicher wurden die Eisenbahnen beim deutschen Rückmarsch 1918 unbrauchbar gemacht. Die Franzosen fanden beim Nachrücken weite Landstriche geradezu ohne Eisenbahnen und sonstige Verbindungen vor. Wenn dabei bemerkt wird, daß die deutschen Zerstörungen durchaus planmäßig vorgenommen worden sind, so geht aus dem Ton, in dem diese Bemerkung gemacht wird, hervor, daß damit nicht eine Verurteilung der Zerstörungen ausgesprochen werden soll; es wird vielmehr die kriegerische Notwendigkeit dieser Maßnahmen anerkannt, und in dem Hinweis auf das Planmäßige des deutschen Vorgehens liegt eher ein Unterton des Neids und der Bewunderung. Ebenso wie es die Deutschen verstanden haben, sich des belgischen und nordfranzösischen Eisenbahnnetzes zu bemächtigen, als sie seiner für die Kriegführung bedurften, ebenso hätten sie verstanden, es unbrauchbar zu machen, als dies nicht mehr der Fall war, als sie gesehen hätten, daß sie es aufgeben müßten, und als die Gefahr bestand, daß seine ursprünglichen Besitzer es als Waffe gegen das deutsche Heer würden benutzen können.

Die vorstehend wiedergegebenen Teile aus dem französischen Bericht lassen den deutschen Leistungen volle Gerechtigkeit widerfahren. Bei der Stimmung, die jetzt in Frankreich herrscht, und den Maßnahmen, die nur vom blinden Haß eingegeben, jetzt von dort aus gegen Deutschland ergriffen werden, ist eine solche Würdigung deutscher Leistungen um so bemerkenswerter. Wk.

— **Eisenbahnverkehr mit Oberschlesien.** Die Handelskammer Berlin weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß die Annahme von Expreßgut, Eil- und Frachtgut nach allen Stationen des Bezirkes Kattowitz und im Verkehr durch diesen Bezirk verboten ist. Ausgenommen von der Sperre bleibt Gut für die Besatzung der Entente in Oberschlesien. Freigegeben sind ferner folgende Strecken: Brieg-Oppeln (einschl.), Namslau-Kreuzburg, Namslau-Jellowa, Neiße-Oppeln, Deutsch Leippe-Schiedlow, Deutsch Wette-Cosel (ausschl.), Deutsch Rasselwitz-Ratibor, Leobschütz-Jägerndorf, Cosel (ausschl.)-Troppau, Kreuzburg-Pitschen (einschl.), Ratibor-Oderberg. Ferner sind im Durchlauf durch den Bezirk Kattowitz Frachten mit Leitung über Oderberg freigegeben; ihre Leitung erfolgt über Brieg-Neiße-Leobschütz-Ratibor und umgekehrt.

— **Eröffnung von Werkschulen.** Am 1. März wurde bei der Eisenbahndirektion Frankfurt (M) ein neues Dezernat (25) eingerichtet, mit dessen Leitung Oberregierungsbaurat Bethke betraut wurde. Die Hauptaufgaben in diesem Dezernat erstrecken sich auf das Schulwesen, Lehrlingsangelegenheiten, Jugendpflege und Psychotechnik. Vorerst wurde mit der Einrichtung von Werkschulen in den Hauptwerkstätten des Eisenbahndirektionsbezirkes begonnen, und zwar wurden im Laufe der Monate April und Mai folgende Werkschulen eröffnet: in Fulda, Gießen und Limburg die Werkschule I mit 4 Klassen, in Nied die Werkschule I mit 3 Klassen, in Frankfurt (M) und Betzdorf mit je 2 Klassen. Die Bildung weiterer Klassen wird einstweilen noch durch Raummangel erschwert; es ist jedoch zu erwarten, daß zu Ostern 1922 überall voll ausgebaute Werkschulen I bestehen werden. In der Nebenwerkstätte Gießen sind der geringen Schülerzahl wegen Klasse 4 und 3 und Klasse 2 und 1 mit einander vereinigt worden.

Die Werkschule II (für Lokomotivführer-Anwärter) ist in Frankfurt (M) — für die Werkstättenämter Frankfurt (M) und Nied vorerst noch an die staatliche Maschinenbauschule in Frankfurt (M) angegliedert und mit Unter- und Oberstufe in Betrieb. Sobald die Raumfrage gelöst sein wird (voraussichtlich zum Herbst d. J.) wird auch diese Schule in bahneigenen

Betrieb übernommen werden. In Fulda wurde Werkschule II im Herbst 1920 mit der Unterstufe eröffnet und jetzt in die Oberstufe einführt. In Limburg, Gießen und Betzdorf wurde die Unterstufe der Werkschule II ebenfalls eröffnet.

Als Lehrer werden in der Hauptsache Eisenbahnbeamte verwandt. Bei dem überaus knappen Personalbestand ist es aber bis jetzt noch nicht gelungen, überall hinreichende Kräfte freizumachen; es ließ sich daher nicht umgehen, an den voll ausgebauten Schulen Fulda, Limburg und Gießen zunächst noch Berufslehrer im Nebenamt mit heranzuziehen. Als Klassenlehrer sind jedoch überall Eisenbahnbeamte bestellt worden.

— **Riesenbrand in Königsberg (Pr.).** Durch ein Riesenfeuer wurden am 25. Mai nachmittags fünf große Schuppen auf dem Rangierbahnhof in dem Stadtteil Ponarth vernichtet. Die Schuppen enthielten Kohlen, Torf und Öl, einer von ihnen auch das Kleiderlager der Wirtschaftsvereinigung der Gewerkschaft der Eisenbahner, aus dem aber vor einigen Tagen ein sehr großer Teil der Waren geraubt worden war. Der Brand ist wahrscheinlich durch Selbstentzündung von Torf entstanden. Der Schaden wird auf mindestens 12 Millionen Mark geschätzt.

— **Eintrittsgeld im Berliner Verkehrs- und Baumuseum.** In diesem Museum wird künftig Dienstags, Mittwochs, Freitags und Sonnabends ein Eintrittsgeld von 2 ℳ für die Person erhoben. Donnerstags und Sonntags ist der Eintritt frei. Montags bleiben die Räume geschlossen. Eisenbahnbedienstete, Ruhegehalts- und Rentenempfänger der Eisenbahnverwaltung, die sich ausweisen, haben freien Eintritt. Schüler und Studierende in angemeldeten Gruppen zahlen 50 ₰ für den Kopf. Studierenden und sonstigen Personen, die das Museum zu Studienzwecken usw. eine Zeitlang wiederholt besuchen wollen, kann auf begründeten Antrag hin vom Museumsdirektor eine auf den Namen lautende Zeitkarte zum kostenlosen Besuche des Museums erteilt werden.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsassessor Steffler, bisher in Köln, ist als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Uelzen versetzt. — Der Gerichtsassessor Sachs in Trier ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen. — Der Regierungs- und Baurat Goldschmidt bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.) ist gestorben.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Beitritt zur internationalen Übereinkunft betreffend die Technische Einheit.** Die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" schreibt: Wie einer Bekanntmachung der Schweizerischen Bundeskanzlei vom 1. April 1921 zu entnehmen ist, hat die tschechoslowakische Gesandtschaft in Bern dem Bundesrat mitgeteilt, daß ihre Regierung beschlossen habe, der internationalen Übereinkunft vom 18. Mai 1907, betreffend die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, beizutreten. Nachstehende Staaten gehören gegenwärtig dieser Übereinkunft an: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Rußland, Schweden, Schweiz Serbien, Tschechoslowakei, Ungarn.

Ungarn.

— **Kraftwagenverkehr auf den Staatsbahnen.** Schon während des Krieges wurden Versuche angestellt, den Kraftwagenverkehr auf Eisenbahngleisen einzuführen. In neuester Zeit trat die Frage des Kraftwagenbetriebes wieder in den Vordergrund des Interesses. Jetzt hat eine ungarische Unternehmung von den ungarischen Staatsbahnen die Genehmigung erhalten, mit Kraftwagen auf den Strecken der Gyoma-Kisujszálláser und der Budapest-Kecskeméter Lokalbahnen Probefahrten einzuführen. Zu diesen Zwecken wurden Kraftwagen mit 35 PS verwendet, deren Räder mit besonderen Reifen versehen wurden, um den Verkehr auf Gleisen zu ermöglichen. Auf der Kisujszállás-Gyomaer Linie wurde durchschnittlich eine Fahrgeschwindigkeit von 20 km erzielt, während auf der Budapest-Kecskeméter Linie durchschnittlich 23, an manchen Stellen 30 km Fahrgeschwindigkeit erreicht wurden. Die Rentabilität des Kraftwagenverkehrs hängt in Ungarn in erster Reihe von den Benzinpreisen ab. Da die Beförderung einzelner Güter, wie Milch und andere, dem Verderben leicht ausgesetzte Lebensmittel, im Nahverkehr mittels Kraftwagen viel schneller bis zur Bestimmungsstation durchgeführt und die Kraftwagen dichter nacheinander in Verkehr gestellt werden könnten, als bei dem beschränkten Eisenbahnverkehr, könnte der Kraftwagenverkehr teils zur Entlastung des Eisenbahnverkehrs, teils zur raschen Beförderung von Lebensmitteln und Eilgütern vorteilhaft herangezogen werden.

— **Unterstützung der Eisenbahnangestellten.** Die Direktion der Staatsbahnen wurde ermächtigt, für die bei diesen angestellten Arbeiter für die Monate April, Mai und Juni d. J. eine außerordentliche Unterstützung flüssig zu machen. Sie richtet sich nach den Stundenlöhnen.

Ferner haben wir an dieser Stelle bereits mitgeteilt, daß die Eisenbahnangestellten der ungarischen Staatsbahnen Kleiderstoffe zu besonders ermäßigten Preisen erhalten. Mit Rücksicht auf die Erhöhung der Kaufkraft der ungarischen Krone hat der Finanzminister angeordnet, daß der Preis der für die Eisenbahnangestellten bestimmten Kleiderstoffe von 1000 und 1200 K auf 500 und 600 K herabgesetzt werde. Den Bezugsberechtigten, die die Kleiderstoffe zum Preise von 1000 und 1200 K schon übernommen haben, wird der Unterschied zurückerstattet. Im übrigen bleiben die Verfügungen hinsichtlich der Rückzahlung des Vorschusses (vgl. Nr. 21, S 412. d. Ztg.), den die Beamten zum Ankauf dieser Stoffe erhalten haben, auch weiterhin in Kraft.

— **Eröffnung der Budapester Orientmesse.** Die feierliche Eröffnung der XII. Warenmustermesse hat am 14. Mai stattgefunden. Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat mit dieser Ausstellung den Beweis geliefert, daß die ungarische Industrie, trotz der Schwierigkeiten, die die wirtschaftliche Lage in ihrem Wiederaufbau hemmt, noch genug Lebenskraft besitzt, um mit ihren Leistungen den Wettbewerb mit der entwickelten Industrie des Auslandes aufnehmen zu können. Auf der Orientmesse haben etwa 700 Firmen ihre Erzeugnisse ausgestellt. Besonders stark war die Eisen-, Stahl-, Maschinen- und Möbelindustrie vertreten, deren Erzeugnisse besonderes Aufsehen erregten.

— **Ungarns Beteiligung an der Mailänder II. internationalen Warenmustermesse.** Die ungarische Industrie war an der Mailänder internationalen Warenmustermesse stark beteiligt. Herr Facta, der Schatzkanzler Italiens, drückte dem Führer der ungarischen Abteilung Elemér v. Miklós seine vollste Zufriedenheit aus. Besonders beachtenswert erschienen die ungarischen Elektrizitätsmaschinen, die Erzeugnisse der Ganzschen Elektrizitäts-A.-G. und die der Schlick-Nicholson Maschinen-, Waggon- und Schiffswerftenfabriks-A.-G. Brücken- und Eisenkonstruktionen, Güter-, Personen- und Spezialeisenbahnwagen, Personen- und Frachtdampfer, Dieselmotoren, Lokomobile und landwirtschaftliche Maschinen, die auf der Messe ausgestellt waren, haben auf Fachkreise den günstigsten Eindruck ausgeübt.

Uebrige europäische Länder.

— **Nordische Dampffährenpläne.** Der Eifer, mit dem von gewissen Seiten in Schweden die Dampffährenpläne nach England betrieben werden, hat auf anderer Seite ernste Bedenken hervorgerufen, es könnte das Land mindestens zur Unzeit in schlecht rentierende Unternehmungen hineingelockt werden. Diese Bedenken sind in einer Anfrage in der zweiten Kammer zum Ausdruck gekommen. Es wurde hierbei geltend gemacht, daß im gegenwärtigen Augenblick diese Pläne nicht verwirklicht werden könnten, und daß an eine Ausführung auch auf absehbare Zeit nicht zu denken sei, auch wenn die britische Regierung, wie es ja nicht den Anschein habe, sich zu einem Übereinkommen über Verteilung der Anlage- und Betriebskosten bereit zeigen würde. Der schwedische Verkehrsminister gab beruhigende Auskunft, es handle sich zunächst nur um Informationen der englischen maßgebenden Stellen, nicht aber um einen Beschluß. Der Anfragende erklärte sich dadurch befriedigt. Die englische Regierung habe auch von ähnlichen Plänen für einen Verkehr nach Frankreich Abstand genommen, um so mehr werde dies auch der Fall sein bezüglich eines Dampffährenplanes Schweden-England.

Die dänischen und norwegischen Ausschüsse für eine Dampffährenverbindung zwischen Norwegen und Dänemark waren kürzlich in Kristiania versammelt. Von norwegischer Seite liegt ein Vorschlag für eine Fährenstation entweder in Kristiansand, Brevik, Larvik, Moß oder Fredriksstad vor. Von dänischer Seite wird Hirshals oder Fredrikshamn vorgeschlagen. Man wird untersuchen, welche Linie die größten Vorteile bietet.

Dr. S.

— **Kopenhagen oder Stockholm als Mittelpunkt für den Durchgangsverkehr nach Rußland.** An der Ostsee drängen zurzeit wichtige Handelsfragen zur Entscheidung, Fragen, bei denen infolge des unglücklichen Ausganges des Welt-

krieges Deutschland leider mehr oder weniger die Rolle eines Zuschauers zukommt. Über den Wettbewerb Kopenhagens und Stockholms um die Rolle des Mittelpunktes des Durchgangshandels von und nach Rußland handelt ein überaus bedeutsamer Aufsatz, den wir dem schwedischen Tagblatt entnehmen, und der auch für deutsche Interessen wichtig ist.

Seitdem die Frage der Wiedereröffnung Rußlands für den Handel mehr drängend geworden ist, teils infolge der Anstrengungen der Sowjetregierung, mit anderen Ländern in Handelsbeziehungen zu treten, teils auf Grund der Erwartung eines Systemwechsels in Rußland, ist von dänischer Seite planmäßig darauf hingearbeitet worden, Kopenhagen zu einem Stapelplatz zu machen für Waren, die für den russischen Markt bestimmt sind, und für russische Waren als Austausch. Kopenhagen sollte auf diese Weise Mittelpunkt für den Durchgangshandel zwischen Osten und Westen werden und damit bis zu einem gewissen Maße Hamburgs frühere Stelle übernehmen. Im Gedanken an diese große Aufgabe wurden Anstalten getroffen, den Freihafen zu erweitern und dessen Magazins- und Transportausrüstung zu verbessern. Es wurden Verbindungen mit amerikanischen Firmen und Anstalten angeknüpft, besonders aber richtete man seine Aufmerksamkeit auf die Möglichkeit, den englischen Handel über Kopenhagen zu leiten. Zu diesem Zwecke wurde nach England eine besondere Kommission, an der Spitze eine Handelsautorität, Etatsrat Andersen, geschickt, die offenbar tatkräftigst arbeitete und den dänischen Plänen Vorschub leistete. Auch die englische Seite zeigte großes Interesse, und eine britische Handelsabordnung unter Leitung des Parlamentsmitgliedes Sir Charles Sykes reiste auf Einladung des dänischen Handelsministers nach Kopenhagen, um mit dänischen Anstalten und Unternehmungen wegen vorbereitender Maßnahmen zu verhandeln. Abschließende Übereinkunft wurde jedoch nicht erzielt, vor allem wohl wegen der äußerst ungewissen politischen und finanziellen Lage. Jedenfalls sind die Vertreter des dänischen Handels damit, daß sie das Bedürfnis eines Stützpunktes für den kommenden Durchgangshandel auf neutralem Boden hervorhoben, von einem richtigen Gesichtspunkte ausgegangen. Die Sache liegt nämlich so, daß keiner von den baltischen Staaten genügend gesicherte Voraussetzungen bietet, um große ausländische Kapitalien in Warenlagern und Einrichtungen für einen großen Durchgangshandel festzulegen, auch besitzen sie nicht die Mittel, die erforderlichen tiefen Häfen mit allem Zubehör anzulegen. England und natürlich erst recht Amerika liegen zu weit entfernt, um den erwarteten Warenaustausch unmittelbar leiten zu können. Ein großer Teil der Waren, die Rußland und die Länder, die es früher umschloß, braucht, sind überseeischen Ursprungs, zum Beispiel Kolonialwaren aller Art, Wolle, Baumwolle, Schmieröle, Gerbstoffe, Kupfer, Zinn u. a. Es ist natürlich wirtschaftlicher, diese Waren unmittelbar in einen Hafen zu verschiffen, der dem russischen Markte näher liegt als z. B. London und Liverpool. Der gleiche Gesichtspunkt macht sich geltend, wenn es sich darum handelt, Rußland mit allem zu versehen, was es an maschineller Ausrüstung braucht vor allem für Zwecke des Transportwesens und des Ackerbaues. Es kann nicht eher die Rede davon sein, Rußland in einigermaßen weiterem Sinne dem Handel zu eröffnen, als bis die Eisenbahnen in Tätigkeit gesetzt sind. Dazu sind unerhörte Mengen von Eisenbahnmaterial aller Art nötig, Schienen, Brückenüberbauten, Lokomotiven, Güter- und Personenwagen. In zweiter Linie kommt der Bedarf der Landwirtschaft an neuzeitlicher Ausrüstung ebenfalls an großen und schweren Maschinen, Dreschmaschinen, Motorpflügen und Traktoren, Mühleneinrichtungen, Zuckerraffineriemaschinen u. a. In vielen Fällen ergibt sich die Notwendigkeit, diese Maschinen an dem Platz zusammenzusetzen, von wo sie dann mittels Eisenbahn an ihren Bestimmungsort überführt werden können. Aber auch für leichtere Gegenstände verschiedenster Art, wie Gerätschaften, Werkzeuge, Molkereigeräte, Pumpen, Kleinmotoren u. a., an denen Rußland, wenn einmal sein wirtschaftlicher Blutumlauf wieder in Gang kommt, einen unermeßlichen Bedarf hat, wäre es von Vorteil, einen günstig gelegenen Lagerungsplatz zu besitzen, von dem die Waren nach Bedarf nach den verschiedenen Teilen des Landes geleitet werden können. Verschiedene Einfuhrhäfen kommen hierbei in Frage, je nach Bestimmungsort und zugänglichen Beförderungsmitteln, aber auch nach Jahreszeit und Eisverhältnissen. Die Wahl unter ihnen — Petersburg, Reval, Baltischport, Windau, Riga, gegebenfalls Memel oder Danzig — kann nicht von vornherein entschieden werden, und es ist jederzeit vorteilhaft, pünktlich und unmittelbar liefern zu können. Es ist ja nicht zu bestreiten, daß Kopenhagen gewisse Voraussetzungen hat, ein solcher Mittelpunkt für den Durchgangshandel zu werden, und es ist klar, daß die gewandten dänischen Kaufleute alles tun werden, ihre Aussichten auszunutzen. Anderseits fehlen Dänemark sehr wichtige Bedingungen, einen Betrieb zu vermitteln, der seiner Natur nach industriell und technisch ist. Es hat keinen Überfluß an geschickten Ingenieuren und Arbeitern in dem mechanischen Erwerbszweige und dürfte kaum das aufbringen, was an erfahrenen Monteuren und technisch bewanderten Agenten erforderlich ist. Es hat keine bedeutende eigene Industrie für Herstellung von Eisenbahnmaterial, Ackerbaugerät und Maschinen, und doch ist das Zusammenarbeiten mit einem nach dieser Richtung wohlgerüsteten Lande von großer Bedeutung auch für eine Industrienation wie England oder die Vereinigten Staaten. Weder englische noch amerikanische Fabriken stellen nämlich die besonderen Artikel her, für die auf dem russischen Markte Nachfrage ist. Dagegen ergänzt die schwedische Industrie hier das Mangelnde ganz wirksam, was ja auch natürlich ist, da eine Menge schwedischer Fabriken sich seit langen Jahren gerade auf den russischen Bedarf eingestellt haben. In Einsicht des Vorteils, den ein Zusammenarbeiten mit schwedischer Industrie, technischer Sachkunde und Handfertigkeit, in Verbindung mit Kenntnis der russischen Verhältnisse, die in Schweden zu Gebote stehen, bietet, haben die Vertreter für Englands Handel und Industrie eingehend die Möglichkeit erwogen, Stockholm zum Mittelpunkt des Handels mit Rußland und den baltischen Ländern zu machen. Diese Frage ist gerade jetzt Gegenstand der Untersuchung, und es scheint sich in England starke Neigung zur Verwirklichung dieses Gedankens zu finden. Zunächst handelt es sich um Errichtung von Filialen oder Agenturen für die englischen Ausfuhrinteressen, die hier in Betracht kommen, und um Anknüpfung von Verbindungen mit den entsprechenden schwedischen Ausfuhrvertretern. Die weitere Entwicklung des Planes ist wesentlich abhängig von den Anstalten, die von schwedischer Seite getroffen werden können, um häufige und bequeme Beförderungsverhältnisse zwischen dem Stockholmer Freihafen und den verschiedenen Einfuhrhäfen auf der anderen Ostseeseite zu schaffen. Anderseits darf nicht übersehen werden, daß die Dänen der Möglichkeit nicht ermangeln, das, was ihnen in technischer Hinsicht fehlt, durch Zusammenarbeiten mit deutscher Industrie zu ersetzen. Daß die Pläne von Stinnes sich nach dieser Richtung bewegen, ist nicht unbekannt. Die Dänen sind indes ihrer Veranlagung nach mehr für Handelsinteressen geeignet. Ihr Ziel ist, den Freihafen von Kopenhagen zum Mittelpunkt und Stapelplatz für den ganzen Ostseehandel zu machen, und sie gehen dabei von einem sehr praktischen Gesichtspunkt aus, nämlich daß der Handel mit Rußland mit kleinstmöglichem Kapital betrieben werden soll. Da man es nicht wagt, Waren nach Rußland zu schicken, um sie da gegen russische auszutauschen, ist ein zentraler Marktplatz auf neutralem Boden geradezu eine Notwendigkeit. Nach den dänischen Plänen sollen alle denkbaren Waren von Rußland, Finnland, dem Baltikum, Polen usw. zur Aufstapelung nach dem dänischen Freihafen geschickt werden. Hier würde nun eine gewaltige Warenbörse eingerichtet werden, wo Waren aller Art in größeren oder kleineren Partien nach amtlicher Klasseneinteilung ausgeboten und verkauft werden. Mit englischer Hilfe sollte ein großes Clearinghaus zur Finanzierung der Geschäfte eingerichtet werden.

Ein außerordentlicher Vorteil wäre es natürlich, wenn Waren sowohl von Rußland wie von England in Eisenbahnwagen ankämen, weil sie dann, ohne Einladung in Magazine, unmittelbar auf der Börse in Wagenladungen verkauft und an ihren neuen Bestimmungsort geleitet werden könnten. Die Umladung von russischen auf englische Eisenbahnwagen und umgekehrt könnte unmittelbar am Bahnhof erfolgen. Natürlich haben im Gedanken an diese Vorteile die Vorschläge neuer Dampffährenlinien in Dänemark erneute Aufmerksamkeit erworben. Klar ist, daß die Lösung der Verkehrsfrage den Schlüsel gibt zu der schließlichen Entscheidung über die Führerschaft im baltischen und russischen Handel. Dr. S.

— **Skandinavische Kanalpläne.** Die schwedische Kanalbaukommission, deren Aufgabe es ist, über Schwedens innere Wasserwege eine allgemeine Untersuchung anzustellen, hat bei der Regierung ihren Bericht über einen neuen Wasserweg zwischen dem Mälarsee und dem Hjälmarsee eingereicht. Für den in Frage stehenden Wasserweg sind zwei Wahllinien untersucht worden, nämlich die längs dem jetzigen Wasserweg über Arbogaån und Hjälmarekanal und andererseits die längs Eskilstuna Unterkanal an Torshälla vorbei nach Hyndevadsström bei Skogstorp. Die Untersuchung umfaßte vier Kanalformen für Fahrzeuge von 2,3, 3,4 und 5 m Tiefgang, entsprechend 200, 500, 1000 und 2000 Tonnen Tragfähigkeit. Sie ergab, daß ein neuer, zeitgemäßer Wasserweg zwischen Mälarsee und Hjälmarsee für das von ihm berührte Hinterland und dessen künftige Entwicklung von größtem Nutzen werden würde; daß ein solcher Wasserweg zwar gegenwärtig keinen den Anlagekosten entsprechenden Ertrag

abwerfen wird, aber daß in der Zukunft, besonders wenn die Naturschätze des Hinterlandes in höherem Grade ausgenützt sind als jetzt, es sich als gerechtfertigt erweisen wird, das Unternehmen zur Ausführung zu bringen; daß unter den jetzigen wirtschaftlichen Verhältnissen eine Ausführung nicht in Frage kommen kann; daß, wenn einmal ein neuer Wasserweg zwischen Mälar- und Hjälmarsee in Angriff genommen wird, derselbe, sofern sich bis dahin die Voraussetzungen nicht ändern, mit 3 m Schiffahrtstiefe angelegt werden soll; daß die Linie Torskälla-Skogstorp um etwa 35 % teurer werden wird als die längs dem jetzigen Wasserweg, daß aber der ersteren Strecke ein nicht unwesentlich größerer Verkehr zukommen wird. Zwar ist das Leistungsvermögen des jetzigen Wasserweges zwischen Mälar- und Hjälmarsee weitaus nicht ausgenützt, und es macht sich auch keine Steigerungsneigung geltend, aber es dürfte dies nach Anschauung der Kanalbaukommission mit dessen zu geringen Ausmaßen zusammenhängen. Die Beförderung mit Fahrzeugen geringen Ausmaßes stellt sich nämlich unter den jetzigen Verhältnissen wenig wirtschaftlich und kann im großen ganzen mit der Beförderung mittels Eisenbahn nicht in Wettbewerb treten. Die Verhältnisse würden sich aber sicher ändern, wenn der Wasserweg in größeren Ausmaßen und mit neuzeitlichen Anordnungen an Schleusen und Brücken und anderem umgebaut würde. Unter regelmäßigen Zeitverhältnissen sollte daher nach Ansicht der Kommission die Frage ernsthaft geprüft werden, aber bei jetziger Konjunktur, dem Geldmangel und der unerhörten Steigerung der Arbeits- und Baustoffpreise, kann die Ausführung nicht in Frage kommen, um so mehr, als dringlichere Bedürfnisse bestehen.

In Norwegen wird zur Zeit die Kanalisierung des Glommen und Vormen und die Möglichkeit, den Mjösensee mit dem Meere in schiffbare Verbindung zu bringen und an den Vänernsee und das schwedische Kanalsystem anzuschließen, erörtert. Die schwedischen Sachverständigen stehen dem Projekte zweifelnd gegenüber, wenn sie auch zugeben, daß es sich um eine bedeutsame Anregung handle. Die Verwirklichung des Vorschlages würde eine Kanalisierung des Klaralv, ein Unternehmen von großer wirtschaftlicher Tragweite, erfordern, und manche Sachverständige halten den norwegischen Plan überhaupt für undurchführbar, besonders wegen der großen Höhe des Mjösensees über dem Meere. Zwar hat der Glommen in Zeiten hohen Wasserstandes schon zum Vänernsee durchzubrechen gesucht, aber die Fallhöhe zwischen beiden ist voraussichtlich zu hoch, als daß sich eine Kanalisierung lohnen könnte. Dr. S.

— Tarifermäßigungen in Schweden. Die Direktion der schwedischen Staatsbahnen hat nach Übereinkunft mit den zuständigen Privatbahnverwaltungen die Ermäßigung der Frachtsätze für Holzkohle für gewisse Stationsverbindungen für die Zeit vom 1. April 1921 bis 1. April 1922 zugestanden. Die Regierung hat auch eine Herabsetzung der Frachtsätze für Holzmasse für angezeigt gehalten. Diese Frachten wurden am 1. Juli 1920 um eine Tarifklasse hinaufgesetzt; es sollen aber jetzt nach Regierungsbeschluß wieder die früheren Bestimmungen Platz greifen. — Sämtliche in Ystad angeschlossenen Bahnen setzten am 1. Mai die Tarife für die zweite Wagenklasse um 17,5 % herunter, so daß sie noch 50 % über dem Preis für die dritte Klasse stehen. Gleichzeitig wurden die Tarife für Stückgut von 250 auf 200 % heruntergesetzt, ebenso die Tarife für Fuhrwerke und lebende Tiere in Wagen; schließlich wurden einige Wagenladungstarife am 1. Mai um etwa 7 % herabgesetzt. Die Personentarife kommen dadurch jetzt allgemein auf 70 % über denen von 1914 zu stehen. Dr. S.

— Zur Elektrisierung der italienischen Bahnen. Man schreibt aus Mailand der Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz: Kürzlich hat das Ministerium für öffentliche Bauten auf den Vorschlag des obersten Wasserwirtschaftsrates mehrere Erlasse unterzeichnet, durch welche die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen ermächtigt wurde, verschiedene Linien und Teilstrecken zu elektrisieren. Darunter sind einige Strecken, welche die Fortsetzungen von bereits elektrisierten Linien darstellen oder von Linien, deren Elektrisierung bereits in Angriff genommen ist, nämlich: die Verlängerung der schon im Juli v. J. elektrisierten Strecke Genua-Pisa bis Livorno (20 km), die Strecken Pinerolo-Torre-Pellice (17 km) und Bricherasio-Bargo (13 km), die bereits in Angriff genommene Strecke Turin-Pinerolo, die beiden Strecken von Bergamo über Ponte San Pietro nach Calolzio (25 km) und nach Usmate (18 km) zur Vervollständigung der Veltiner Linien. Die bedeutendste Strecke aber ist die Linie Bologna-Faenza-Pistoia-Bologna (284 km). Alles in allem betrifft es 378 km Eisenbahnen, die so rasch wie möglich elektrisiert werden sollen, da die hierzu nötigen Kredite bereits im Mai 1920 bewilligt worden waren.

Fremde Erdteile.

— Eisenbahnbau auf Cuba. Eigenartige Verhältnisse müssen auf dieser Insel geherrscht haben, als Anfang dieses Jahrhunderts eine durch ihren östlichen Teil führende Eisenbahn gebaut wurde. Ein englischer Fachmann, der auch beim Bau der Eisenbahnen Kanadas eine führende Rolle gespielt hat, bereiste damals Cuba und kam zu der Überzeugung, daß eine Eisenbahn durch den Osten der Insel von der größten Bedeutung für deren wirtschaftliche Erschließung sein würde. Es gelang ihm aber nicht, die behördliche Genehmigung für sein Unternehmen zu erlangen, weil die Vereinigten Staaten von Amerika damals eben ein Gesetz erlassen hatten, wonach in Cuba keine Genehmigungen zum Bau von Eisenbahnen erteilt werden sollten, ehe nicht eine geordnete Regierung dort eingesetzt wäre. Der Engländer beschloß daher, die Eisenbahn auf eigene Faust ohne Genehmigung zu bauen. Er gründete zu diesem Zweck eine sehr kapitalkräftige Aktiengesellschaft, an der u. a. J. J. Hill und andere Größen des nordamerikanischen Geldmarkts beteiligt waren. Das Aktienkapital zerfiel in 60 Aktien zu je 50 000 Dollars, so daß der kleine Aktionär, der sonst bei den englischen und amerikanischen Eisenbahnen eine Rolle spielt, ausgeschaltet war. Der Grunderwerb machte keine Schwierigkeiten. Es wird behauptet, daß keinerlei Bestechungsgelder aufgewendet worden seien, daß vielmehr der Grund und Boden von den Besitzern umsonst, nur auf Grund einer höflich vorgetragenen Bitte, abgetreten worden sei. Die Arbeiten wurden tatkräftig gefördert, bis nur noch die Wegekreuzungen herzustellen waren. Dann wurde der Bau eingestellt. Die Arbeiter, die dadurch beschäftigungslos wurden, richteten aber nunmehr Gesuche an die Regierung, sie möge die Fertigstellung des Baus genehmigen, und hatten damit den gewünschten Erfolg.

— Der Zustand der Eisenbahnen in Mexiko. Die Mexikanische Eisenbahngesellschaft ist im Jahre 1864, 14 Jahre nach dem Bau der ersten Eisenbahn in Mexiko, gegründet worden, ist also eine der ältesten Eisenbahnunternehmungen dieses Landes. Ihr Netz ist zwar nur rund 600 km lang, während die Staatsbahngesellschaft z. B. allein ein Netz von 11 bis 12 000 km Länge und damit etwa die Hälfte der Hauptbahnen des Landes betreibt. Zu ihren Strecken gehört aber eine der wichtigsten Verbindungen, nämlich diejenige des Haupthafens Veracruz mit der Landeshauptstadt Mexiko. Sie bildet also trotz ihrer verhältnismäßigen Kürze ein bedeutendes Glied im Verkehrswesen Mexikos. Der englische Vorsitzende der Eisenbahngesellschaft hat soeben, um sich von dem Zustande der Eisenbahn nach der siebenjährigen Revolution zu überzeugen, Mexiko bereist und berichtet darüber an die englischen Aktionäre, die natürlich wegen ihres überseeischen Besitzes in einiger Besorgnis waren, nunmehr aber durch den Bericht des Vorsitzenden beruhigt werden sollen. Jener Bericht beschäftigt sich zwar nur mit den Strecken der Mexikanischen Eisenbahngesellschaft; aber es kann angenommen werden, daß es auf diesen nicht anders zugegangen ist und infolgedessen nicht anders aussieht als auf den sonstigen Eisenbahnen des Landes; er gibt also, wenigstens im Ausschnitt, ein Bild vom Eisenbahnwesen Mexikos und sei deshalb hier im Auszug kurz wiedergegeben.

Der Vorsitzende stellt mit Genugtuung fest, daß die Bahn nicht in so schlechtem Zustande war, wie man hätte erwarten können. Abgesehen von einer Srecke von 130 km Länge war der Oberbau gut im Stande. Die Wiederherstellung des guten Zustandes, in dem die Bahn sich vor sieben Jahren befand, wird allerdings etwa 200 000 £ kosten und zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen. Die Regierung, die die Eisenbahn zeitweilig verwaltet, sie aber im Juni 1920 der Gesellschaft wieder überwiesen hat, hat ihr dabei 10 000 t neue Stahlschienen zur Verfügung gestellt, von denen etwa drei Viertel bereits eingebaut sind. Von den Bahnhöfen waren zwei Drittel wieder aufgebaut, und zwar hat die Regierung die Kosten dafür zu tragen. Die Brücken waren alle wohl erhalten. Der Wagenpark bestand 1914 aus 99 Personen- und 1212 Güterwagen; jetzt waren noch 50 und 715 vorhanden, von denen 8 und 325 unbrauchbar waren. Um den Wagenpark aufzufüllen, sind 100 Güterwagen in den Vereinigten Staaten angekauft worden. Besser als mit den Wagen sah es mit den Lokomotiven aus: von dem Bestand von 97 Stück vor der Revolution waren 58 dienstfähig und 38 wurden instand gesetzt. Die Kosten für die Wiederherstellung der Wagen und Lokomotiven sind zwar hoch, aber sie gehen zu Lasten der Regierung. Die Wiederaufbauarbeiten sind mit Eifer und Tatkraft betrieben, aber durch zwei Ausstände, von denen der eine im März und April 6 Wochen gedauert hat, sehr gestört worden.

Die Einnahmen, 40 000 Pesos täglich, waren so hoch wie nie zuvor, aber auch die Ausgaben sind sehr gewachsen. Glücklicherweise läuft ein Vertrag auf Lieferung von Brennöl

für die Lokomotiven noch bis zum Jahre 1926. Infolge der Revolution sind weite Landstriche verwüstet und deren Bewohner in die großen Städte gezogen. Die jetzige Regierung, die seit Juni 1920 im Amt ist, hat es verstanden, die Ordnung wieder herzustellen. Die Eisenbahngesellschaft liegt mit ihr wegen zwei Punkten im Streit; der eine ist die Zahlung einer Entschädigung für die Revolutionsschäden, der zweite eine Erhöhung der Tarife. Der erste Teilbetrag der Entschädigung war im Januar fällig, ist aber bis jetzt noch nicht bezahlt; die Zahlungsbedingungen sind für die Regierung günstig, so daß die Eisenbahngesellschaft glaubt, auf ihrer Einhaltung bestehen zu können. Der Staatseisenbahngesellschaft ist eine Erhöhung der Tarife um 25 % zugestanden worden, und die Mexikanische Eisenbahngesellschaft vertritt den Standpunkt, daß ihr das gleiche Entgegenkommen zusteht. Eine für die Eisenbahn günstige Lösung der beiden Fragen wird mit Bestimmtheit erwartet.

Bücherschau.

— **Einführung in die Berechnung der im Eisenbetonbau gebräuchlichen biegungsfesten Rahmen.** Von Ing. Hugo Bronneck. Zweite neubearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin 1921. Wilhelm Ernst & Sohn. 153 Seiten mit 114 Textabbildungen. Geh. 34 ℳ. Geb. 39 ℳ.

Das mehr für den praktischen Gebrauch als für das Studium geeignete Buch behandelt in den ersten drei Abschnitten die analytische Berechnung der im Eisen- und Eisenbetonbau üblichen Zweigelenkrahmen, eingespannten und geschlossenen Rahmen symmetrischer und unsymmetrischer Formen. Der vierte in der zweiten Auflage neu hinzugekommene Abschnitt befaßt sich kurz mit der Berechnung mehrstieliger symmetrischer Rahmen mit End- und Mittelstielgelenken. Ausgehend von den für jedes statisch unbestimmte System gültigen Elastizitätsgleichungen zeigt der Verfasser, daß für die Berechnung der genannten Rahmengebilde jene Gleichungen sich wesentlich vereinfachen lassen, und daß der Einfluß der äußeren Belastung auf die statisch unbestimmten Größen in geschlossenen Formeln dargestellt werden kann. Die Längskräfte und die Temperaturänderungen finden in dem erforderlichen Maße Berücksichtigung. Gut gewählte Zahlenbeispiele vervollständigen das Werk.

Im ersten Abschnitt wird der Zweigelenkrahmen beliebiger Form behandelt und für dessen statisch unbestimmten Rahmenschub die einfache, für beliebige Belastungsfälle gültige Formel $x = \frac{S}{T}$ abgeleitet. Darin ist S das statische Moment gewisser dem Stabzuge zugeschriebenen und von der äußeren Belastung abhängigen elastischen Gewichte in bezug auf die Verbindungslinie der Fußgelenke, während T einen nur von den Rahmenabmessungen abhängigen Festwert bedeutet. Für den Ausdruck S wurden nun für beliebige Rahmenformen und Belastungen allgemein gültige Gleichungen — vom Verfasser „Einflußliniengleichungen“ genannt — hergeleitet, die sich für einen gegebenen Belastungsfall unmittelbar anschreiben und auswerten lassen.

Die Berechnung der statisch unbestimmten Größen der in den beiden folgenden Abschnitten behandelten eingespannten und geschlossenen Rahmen erfolgt nach ähnlichen Gesichtspunkten wie beim Zweigelenkrahmen in enger Anlehnung an die bekannten Verfahren von Müller-Breslau. Auch für diese Rahmenarten leitet Bronneck „Einflußliniengleichungen“ ab. Diese Einflußliniengleichungen bilden in ihrer Gesamtheit das Ergebnis einer fleißigen und beachtenswerten Arbeit, aus der der praktisch tätige Ingenieur die Nutzanwendung gern ziehen wird. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß gegen die Benutzung derartiger geschlossener Formeln sich stets mancherlei einwenden lassen wird. Es gehört doch schon eine besondere Übung dazu, um mit solchen Formeln sicher arbeiten zu können. In vielen Fällen dürfte das bekannte graphische Verfahren (Stabzugverfahren), das eine laufende Kontrolle und insbesondere auch eine einfache Berücksichtigung des Einflusses der Normalkräfte gestattet, den Vorzug vor der rein analytischen Berechnungsmethode verdienen. Es ist bedauerlich, daß der Verfasser auf das graphische Verfahren überhaupt nicht eingeht. Auch die Deutung der Werte S und T als Verschiebungen hätte bei den wichtigsten Ableitungen mehr hervorgehoben werden müssen. In dieser Hinsicht könnte das Buch, das nach seinem Titel doch der Einführung in die Rahmenberechnung dienen soll, bei einer Neuauflage eine wertvolle Ergänzung erfahren.

Berlin. A. Mecklenbeck.

— **Julius Pintsch.** Blätter der Erinnerung von Paul Lindenberg. Kommissionsverlag von Jul. Springer. Druck von Paul Funk, Berlin.

Dem bekannten Großindustriellen, der in der Zeit des erstaunlich raschen Aufschwungs Berlins zu einem der ersten Handels- und Fabrikmittelpunkte der Welt einer der führenden Männer auf industriellem Gebiete gewesen ist, haben seine Freunde durch die vorliegenden Erinnerungsblätter ein sinniges Denkmal gesetzt. Der Leser lernt in ihm einen prächtigen Menschen kennen, der neben seiner anstrengenden beruflichen Tätigkeit immer noch Zeit fand, im Kreise der Familie und anregender, gleichgesinnter Freunde seine Liebe zur Musik und bildenden Kunst, zur Natur und zur heiteren Geselligkeit zu betätigen. Das kleine Werk gibt uns aber auch ein Bild der Entwicklung der Firma, die schon unter dem Vater Julius Pintsch aus kleinen Anfängen eine immer größere Bedeutung gewonnen hatte und dann unter seinen vier Söhnen die führende Stellung errungen hat, die sie heute innerhalb der Beleuchtungsindustrie einnimmt. Wir hören von der Einführung der Gasbeleuchtung in Berlin im Jahre 1826, deren Lieferung anfangs ganz in englischen Händen war, von dem Geschick, mit dem die Firma sich diesem neuen Felde der Tätigkeit zuwandte, insbesondere von ihren Erfolgen bei der Konstruktion von Gasmessern, von ihren Leistungen auf dem Gebiet der Küsten- und Wasserbeleuchtung (Leuchttürme, Baken, Bojen usw.), die im wesentliche den Versuchen des jungen Julius Pintsch gelegentlich eines geschäftlichen Aufenthaltes in Rußland zu verdanken sind. Die Beleuchtung des Suez-Kanals ist ausschließlich nach dem Pintsch'schen System durchgeführt worden. Weitere Marksteine in der Entwicklung des Unternehmens bildet Ende der 60er Jahre die Erfindung der Pintsch'schen Eisenbahnwagenbeleuchtung mit Fettgas nach Konstruktion eines zuverlässigen Regulators und im Jahre 1886 die Erwerbung von Patenten der Erfindung des Chemikers Dr. Auer v. Welsbach, des Erfinders des Gasglühlichts. Nach manchen Schwierigkeiten und Rückschlägen gelang die Konstruktion der hängenden Gasglühkörper, mit denen schon Ende 1909 alle preußischen, in D- und Eilzügen laufenden Wagen und die Hälfte der übrigen Personenwagen ausgerüstet waren.

Den Weltkrieg hat Julius Pintsch nicht mehr erlebt; er starb 1912 in Berlin 65 Jahre alt und hat daher auf die Tätigkeit, die das Unternehmen während der Kriegsjahre und nach Friedensschluß ausgeübt hat, keinen Einfluß mehr ausüben können.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden die Überführungsgebühren für Altona und Flensburg erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 28. Mai 1921. (595)

Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A. — Tfb. 200.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II. — Tfb. 1504.

Infolge der am 1. Juni 1921 in Kraft tretenden Erhöhung der Gebühren in der Ausführungs-Bestimmung A I a) zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung werden vom gleichen Tage ab die entsprechenden Gebühren für Sonderzüge in den in der Überschrift genannten Tarifheften erhöht.

Näheres enthalten die am 30. Mai 1921 und 2. Juni 1921 erscheinenden Nummern des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (580)

Berlin, den 26. Mai 1921.

Eisenbahndirektion.

2. Nachrufe.

Am 22. d. M. wurde uns der

Geheime Baurat **Karl Schönemann,**

Mitglied der unterzeichneten Eisenbahndirektion, im 63. Lebensjahre durch einen plötzlichen Tod entrissen.

Wir trauern um den Verlust eines durch sachliches Wissen, Pflichttreue, vornehme Gesinnung und Herzensgüte ausgezeichneten langjährigen Mitarbeiters, dem wir stets ein treues Andenken bewahren werden.

Halle (Saale), den 23. Mai 1921. (575)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Halle (Saale).

Am 27. Mai d. J. verschied nach längerem schweren Leiden im 68. Lebensjahre

Herr Geheimer Baurat **Emil Kressin,**

Eisenbahndirektionsmitglied i. R.

Der Entschlafene gehörte von 1907 bis 1919 unserer Direktion an. Er war ein durch große Kenntnisse, reiche Erfahrungen, unermüdlichen Fleiß und hochentwickeltes Pflichtbewußtsein sowie durch einfach bescheidenes Wesen ausgezeichneter Mitarbeiter und Kollege.

Ehre seinem Andenken.

Mainz, den 28. Mai 1921. (590)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Mainz.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ellingen (Bayern) in den direkten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (576)

Erfurt, den 21. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 20 und 21) Nachtrag 15.
2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 15.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen

a) Entfernungsänderungen der Stationen Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn, der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn und der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.
b) Entfernungsänderungen der Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn und der Südharz-Eisenbahn.
c) Aufnahmen der Stationen der Ilmebahn (vgl. T. V. A. Nr. 234/21).
d) Ergänzungen infolge Eröffnung der Teilstrecke Meinsdorf-Jeber-Bergfrieden der Neubaustrecke Wiesenburg-Roßlau (Anh.) (vgl. T. V. A. Nr. 224/21).
e) Neue Stationen.
f) Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (584)

Berlin, den 21. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Wirkung werden die Überfuhrgebühren für Altona erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (579)

Dresden, am 25. Mai 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Lichtenfels der Reichseisenbahnen — bayerisches (rechtsrheinisches) Netz — in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (583)

Altona, den 23. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf den Seiten 9—21 sind bei nachfolgenden Stationen die „Größten zulässigen Raddrücke" auf 6500 kg zu ändern: Aidenbach, Aldersbach, Aunkirchen, Balbersdorf, Eisenärzt, Geigant, Mattenham, Ruhpolding, Siegsdorf, Taferl, Waffenbrunn, Waldmünchen, Zillendorf. (588)

München, 25. Mai 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Am 1. Juli 1921 tritt Nachtrag VII mit erhöhten deutschen Schnittsätzen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (594)

Altona, den 30. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juni 1921 treten neue Nachträge zu den Tarifheften 1, 2 und 4 (Verkehr mit Baden, Pfalz und Württemberg) in Kraft.

Sie enthalten nur Entfernungsänderungen für 26 norddeutsche Privatbahnstationen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (586)

Erfurt, den 28. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 wird das Teilheft B II 47 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14, vom 1. September 1916, vom 15. September 1916, vom 1. Februar 1917, vom 1. Juni 1917, vom 1. April 1918, vom 1. Juni 1918, vom 1. Oktober 1918, vom 1. März 1919, vom 1. Oktober 1919, vom 1. Januar 1920, vom 1. Juli 1920, vom 1. November 1920, vom 1. Januar 1921 und vom 1. April 1921 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 7,00 *M.* Das Teilheft ist durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 19. Mai 1921. (585)
Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen. Mecklenburgisches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 wird zum Binnengütertarif der Nachtrag 3 und zum Binnentiertarif der Nachtrag 1 herausgegeben. Sie enthalten im Wege der Bekanntmachung bereits eingeführte Änderungen und Ergänzungen, ferner Erhöhungen der Bahnhofsfracht, der Überfuhr-, Stell-, Umstell- und Rückholungsgebühr, sowie der Gebühr für die Güterbeförderung auf Hafengleisen in Rostock, Wismar, Warnemünde, Güstrow und Waren. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Die Nachträge können vom 25. Juni ab durch die Güterabfertigungen bezogen werden. Bis dahin erteilen diese Auskunft. (587)

Schwerin, den 27. Mai 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Binnen-, Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II, für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 erscheint der Nachtrag VII, durch welchen von der Aufsichtsbehörde genehmigte Erhöhungen im Personenverkehr eintreten. (582)

Tegernsee, den 25. Mai 1921.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Nordseebäderverkehr (Nordfriesische Inseln).

Am 1. Juni 1921 tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. Juli 1920 aufgehoben wird. Die an die Stelle der bisherigen Tarifsätze tretenden Fahrpreise und Frachtsätze sind sämtlich erhöht worden. Neu aufgenommen sind Tarifsätze für den Verkehr mit den nordfriesischen Inseln über Norddeich-Norderney, mit Wyk (Föhr) und Amrum über Bremerhaven und mit Westerland (Sylt) über Dagebüll. Außer den bisher gewährten Fahrpreisermäßi-

gungen werden künftig im durchgehenden Verkehr auch die Fahrpreisermäßigungen für Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, für Schulfahrten, für Fahrten nach und von Ferienkolonien, zugunsten der Jugendpflege und zur vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürftiger Stadtkinder auf dem Lande gewährt.

Weitere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (573)

Altona, den 22. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südbahn-Gesellschaft.

Änderung des Kilometerzeigers.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Februar 1922, werden die Entfernungen des Kilometerzeigers vom 1. April 1893 (Neuauflage vom 1. Juni 1910) für den Verkehr zwischen Stationen

1. der Bergstrecke über den Semmering (Payerbach - Reichenau - Mürzzuschlag) bzw. über den Brenner (Innsbruck Hauptbahnhof-Brenner) untereinander,
2. der unter 1 genannten Strecken mit den übrigen Südbahnstationen sowie zwischen den Stationen der Flachlandstrecken untereinander im Transit über die angeführten Bergstrecken

infolge Änderung des Bergzuschlages erhöht.

Es werden hiernach beispielsweise für die unter 2 fallenden Stationsverbindungen Zuschläge zu den Entfernungen des Kilometerzeigers eingeführt, welche betragen:

a) Von oder nach Payerbach-Reichenau und nördlich davon gelegenen Stationen:
b) Von oder nach Mürzzuschlag und südlich davon gelegenen Stationen;
c) Von oder nach Innsbruck Hbf. und nördlich davon gelegenen Stationen:
d) Von oder nach Brenner und den östlich Vierschach gelegenen Stationen:

Nach oder von	Kilometer ad a)	ad b)
Breitenstein	12	13
Eichberg	4	21
Klamm-Schottwien	8	17
Küb	2	23
Mürzzuschlag und südlich davon gelegenen Stationen	25	—
Payerbach-Reichenau und nördlich davon gelegenen Stationen	—	25
Semmering	16	9
Spital am Semmering	21	4
Steinhaus	19	6
Wolfsbergkogel	16	8
	ad c)	ad d)
Brenner und östlich Vierschach gelegenen Stationen	42	—
Gries	36	7
Innsbruck Hauptbahnhf. und nördlich davon gelegenen Stationen	—	42
Matrei	23	20
Patsch	13	30
St. Jodock	29	14
Stainach in Tirol	25	18
Unterberg-Stefansbrücke	8	35

Wien, im Mai 1921. (578)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni 1921 werden im Sächsischen Personen- und Gepäcktarif Teil II, Ausführungsbestimmungen zu §§ 12, 13, 39 und 44 Eisenbahn-Verkehrsordnung, gewisse Tarifsätze erhöht. Die Beförderungsgebühr für Arzneimittel wird auf 18 ℳ festgesetzt.

Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I, Dresden, Strehlener Str. 1.

Dresden, am 25. Mai 1921. (577)
Eisenb.-Generaldirektion.

Tfv. 53. Binnentarif der Bentheimer Kreisbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1921 treten Änderungen und Erhöhungen der Personentarife ein.

Die Durchführung dieser Maßnahmen erfolgt durch Ausgabe eines neuen Tarifs.

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (572)

Bentheim, den 15. Mai 1921.
Betriebs-Direktion.

Süd- und Westfälisch-Niederländischer Personenverkehr.

Der vorbezeichnete Tarif wird infolge der Tariferhöhung am 1. 6. 21 neu herausgegeben und zwar in 2 Heften:

Heft 1: Verkehr von deutschen Stationen,
Heft 2: Verkehr von niederländischen Stationen.

Nähere Auskunft erteilen die an diesem Verkehr beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Köln. (571)

Köln, den 20. Mai 1921.
Eisenbahndirektion
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Am 1. Juni 1921 erscheint zum besonderen Tarifheft B für den Binnenverkehr unserer Bahn der Nachtrag I, mit dem die durch Anwendung der neuen Abrundungsgrundsätze der Reichsbahnen eintretenden Erhöhungen des Personenverkehrs durchgeführt werden. Vom gleichen Zeitpunkt ab werden Arbeiter-Rückfahrkarten nur noch auf Entfernungen über 20 km zu etwas erhöhten Fahrpreisen ausgegeben. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Butzbach. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Außerkraftsetzung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (574)

Butzbach, den 20. Mai 1921.
Der Vorstand.

Der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehr nebst dazugehörenden Preistafeln wird unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Mai 1914 mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 neu herausgegeben.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem alten keine wesentlichen sachlichen Änderungen; über die Erhöhung der Fahrpreise geben unsere Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro Auskunft.

Altona, den 24. Mai 1921. (581)
Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-badischer Personentarif.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VII in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (591)

Mainz, den 26. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Tarvis.

Am 1 Juni 1921 tritt der Nachtrag II zum Tarif in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen sowie Erhöhung der Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Strecken nördlich Brenner und Tarvis. (592)

Berlin, den 29. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über Süddeutsch-österreichische Grenzstationen.

Der am 15. September 1920 eingeführte vorläufige Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über Passau, Salzburg und Kufstein tritt am 31. Mai 1921 außer Kraft. An dessen Stelle tritt ab 1. Juni 1921 ein neuer vorläufiger Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen. (593)

Berlin, den 29. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlung.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am

Donnerstag, den 16. Juni d. J.
vormittags 10¼ Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäß Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 30. Mai d. J. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung der Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Neben-Rechnungen und über die Entlastung der Verwaltungskörper, endlich Vornahme der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236 Absatz des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien oder eines Hinterlegungsscheines derselben ist Termin auf

Dienstag, den 14. Juni d. J.

angesetzt und zwar vormittags von 10 bis 11½ Uhr im Kassenzimmer in Fürth, nachmittags von 3 bis Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht (§ 252 Handelsgesetzbuch). (589)

Nürnberg, den 28. Mai 1921.
Das Direktorium.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 23. Berlin, den 9. Juni 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Verwaltung und Bewirtschaftung der Reichseisenbahnen.

Weitere Betrachtungen.

Von Regierungs- und Baurat **Dr. Tecklenburg**.

In einem in Nr. 13 vom 31. März d. J. veröffentlichten Aufsatz wendet sich Herr Staatsminister a. D. Wirklicher Geheimer Rat Hoff gegen die Flugschrift „Die Verlustwirtschaft der Verkehrs-Betriebe“ von R. Melchior und Staatsminister Oeser, und, in der Beweisführung über die Lückenlosigkeit der Verwaltungsordnung, insbesondere gegen Oesers Ausführungen, die das Fehlen von Selbstkostenberechnungen im Eisenbahnbetriebe bemängeln. Bei aller Anerkennung der vortrefflichen, auf die Verwaltungsordnung, die von allen Eisenbahnbeamten als ein hervorragendes Werk geachtet wird, sich stützenden Verwaltung wird sich wohl die Mehrzahl der Fachgenossen der Einsicht nicht verschließen können, daß doch noch und gerade auf dem von Oeser berührten Gebiet Raum für berechtigte Wünsche bliebe. Gewiß ist es die vornehmste Sorge, den Gesamtaufwand ins richtige Verhältnis zu den Gesamteinnahmen zu bringen, aber die Beurteilung, ob die Betriebsführung wirtschaftlich war, ob die Aufwendungen den Betriebsleistungen entsprechen, kann nur fußen auf einer Untersuchung der den Gesamtbetrieb ausmachenden Einzelvorgänge.

Die preußisch-hessischen Eisenbahnen haben, wie in dem erwähnten Aufsatz angegeben wird, seit dem Jahre 1895 sehr günstige finanzielle Ergebnisse gezeitigt. Sie haben eine Verzinsung des Anlagekapitals gebracht, die sich zwischen 4,76 % und 6,31 % bewegt, und als Höhepunkt im Jahre 1904 6,31 % erbracht hat. Gewagt dürfte es aber sein, aus diesen Ergebnissen nun herauslesen zu wollen, daß die preußisch-hessischen Bahnen besonders wirtschaftlich betrieben worden seien. Dieser Schluß wäre ebenso unberechtigt, wie wenn man etwa aus der Tatsache, daß andere Eisenbahnverwaltungen erheblich ungünstigere Renten in den gleichen Jahren herausgewirtschaftet haben, schließen wollte, daß diese unwirtschaftlicher betrieben worden seien als jene. Auf eine einzige Zahl des finanziellen Ergebnisses kann man eine vergleichende Beurteilung nicht aufbauen. Dazu muß man mindestens die wichtigsten, das Wirtschaftsergebnis bildenden Faktoren heranziehen, wie es die folgende kurze Wirtschaftsformel*) gestattet

$$z = \frac{E}{K} \cdot 100 \cdot \left(1 - \frac{A}{E}\right),$$

worin z die Verzinsung des Anlagekapitals, E die Gesamteinnahmen, K das Anlagekapital, A die Gesamtausgaben bedeuten, $\frac{A}{E}$ also die Betriebszahl, $\frac{E}{K} \cdot 100$ den Bruttogewinn in Prozenten des Anlagekapitals darstellen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwickelung dieser Zahlenwerte der Wirtschaftsformel seit dem Jahre 1890, wobei noch die Werte Ekm = Einnahmen für 1 km Betriebslänge, Kkm = Anlagekapital für 1 km hinzugefügt sind und vergleichshalber auch die entsprechenden Zahlen anderer Staatseisenbahnverwaltungen.

Ein Blick auf die Zahlenreihe zeigt, welchem Umstande Preußen seine günstigen Ergebnisse zu verdanken hat. Die erste Grundbedingung für ein günstiges wirtschaftliches Ergebnis ist ein hoher Bruttogewinn, ein günstiges Verhältnis

*) Vgl. Erläuterung dazu in Nr. 19 d. Ztg.

	Jahr	E_{km} m	K_{km} m	$\frac{E}{K} \cdot 100$ %	$\frac{A}{E}$	$\left(1 - \frac{A}{E}\right)$	Z %
Preußen-Hessen	1890	34 985	257 000	13,6	60,43	39,57	5,39
	1891	—	—	—	—	—	4,91
	1892	35 109	261 000	13,5	60,36	39,64	5,36
	1893	36 205	260 000	13,9	55,17	44,83	6,24
	1894	36 335	260 000	14,0	53,68	46,32	6,49
	1895	37 360	257 000	14,5	53,5	46,5	6,76
	1896	38 733	255 000	15,2	52,8	47,2	7,16
	1897	39 709	256 000	15,9	54,5	45,5	7,15
	1898	42 696	256 000	16,7	57,15	42 85	7,16
	1899	44 486	257 000	17,3	57,16	42,84	7,43
	1900	45 532	271 000	16,8	58,96	41,04	6,90
	1901	43 463	272 000	16,0	61,25	38,75	6,19
	1902	44 026	260 000	17,0	60,64	39,36	6,68
	1903	46 066	278 000	16,5	59,19	40,81	6,77
	1904	47 223	267 000	18,2	59,74	40,26	7,31
	1905	50 051	278 000	18,0	59,82	40,18	7,25
	1906	53 124	281 000	18,9	61,77	38,23	7,23
	1907	54 817	290 000	19,0	66,52	33,48	6,37
	1908	52 795	300 000	17,7	71,29	28,71	5,11
	1909	54 973	304 000	18,1	68,18	31,82	5,76
	1910	57 760	304 000	19,0	66,65	33,35	6,34
	1911	61 449	313 000	19,6	64,57	35,43	6,95
	1912	64 504	315 000	20,5	65,60	34,40	7,04
	1913	65 106	326 000	20,0	68,46	31,54	6,30
Baden	1890	30 520	307 000	9,9	59,0	41,0	4,07
	1891	30 232	306 000	9,9	69,9	30,1	2,98
	1897	38 067	318 000	12,0	60,5	39,5	4,74
	1902	45 402	394 000	11,5	79,88	20,12	2,32
	1906	55 868	440 000	12,7	69,31	30,69	3,90
	1908	56 325	466 000	12,1	84,96	15,04	1,82
	1911	64 169	490 000	12,8	67,88	32,12	4,13
	1913	68 326	526 000	13,0	68,75	31,25	4,06
Bayern	1890	23 042	235 000	9,8	55,4	44,6	4,39
	1894	22 847	250 000	9,2	66,4	33,6	3,09
	1896	24 657	250 000	10,8	59,1	40,9	4,41
	1901	28 790	260 000	11,1	76,55	23,45	2,61
	1907	32 796	272 000	12,1	70,06	29,94	3,61
	1913	39 297	280 000	14,1	68,39	31,61	4,45
Sachsen	1890	35 793	280 000	12,9	60,7	39,3	5,02
	1896	41 139	303 000	13,6	61,7	38,3	5,19
	1901	43 341	313 000	13,8	78,16	21,84	3,02
	1906	49 817	335 000	14,9	65,17	34,83	5,17
	1909	51 155	349 000	14,7	73,85	26,15	3,83
	1913	61 637	367 000	16,8	73,85	26,15	4,39
Württemberg	1890	21 300	308 000	7,0	62,1	37,9	2,62
	1898	30 013	330 000	9,1	61,81	38,19	3,47
	1908	37 863	379 000	10,0	77,37	22,63	2,26
	1913	44 925	404 000	11,1	72,63	27,37	3,04

zwischen Einnahmen und Anlagekapital. Die preußisch-hessischen Bahnen waren in diesem Punkt von jeher allen Verwaltungen überlegen. Ihr Bruttogewinn war stets erheblich größer als der der andern. Und dies nicht etwa, weil sie die höchsten kilometrischen Einnahmen hatten, darin war ihnen Baden seit Ende der 90er Jahre voraus, und auch nicht weil sie die geringsten kilometrischen Anlagekosten aufwiesen — in dieser Beziehung steht Bayern günstiger —, sondern weil das Verhältnis beider Größen bei ihnen von jeher am günstigsten war. Schon vor dem gewaltigen Verkehrsaufschwung der beiden letzten Jahrzehnte vor dem Krieg, als beispielsweise Württemberg noch auf einem Bruttogewinn von weniger als 7 % stand, hatte Preußen einen fast doppelt so hohen, und der Verkehrsaufschwung steigerte ihn dann auf über 20 %, während Württemberg sich mit 11,2, Baden mit 13, Bayern mit 14,1 % als überhaupt je erreichte Höchstwerte begnügen müssen. Daß hierneben die Unterschiede in der Betriebszahl der einzelnen Verwaltungen eine geringere Bedeutung für das finanzielle Ergebnis haben müssen, ist klar. Hätte beispielsweise Württemberg im Jahre seines günstigsten Bruttogewinnes dieselbe Betriebszahl wie Preußen gehabt, so hätte es trotzdem nur eine Verzinsung von 3,85 % seines Anlagekapitals herauswirtschaften können, und Preußen hätte, selbst wenn es die ungünstigere Betriebszahl von Württemberg aufgewiesen hätte, doch immer noch eine Verzinsung von 6,18 % erzielt. Es verdankt also seine vorherrschende günstige Stellung vor allen anderen Verwaltungen in der Hauptsache seinem günstigen Bruttogewinn, und daß es einen solchen aufweisen konnte, verdankt es wiederum seinen bevorzugten geographischen und wirtschaftlichen Verhältnissen. Es soll damit durchaus nicht gesagt sein, daß nicht auch die zweifellos sehr gute Verwaltung ihr Mitverdienst an den günstigen Ergebnissen habe; etwas anderes ist es aber, nun schließen zu wollen, daß die Betriebsführung bis zum Höchstmaß wirtschaftlich gewesen sei, daß also die Betriebsleistungen mit dem geringst möglichen Aufwand erreicht worden seien. Das wäre ebenso verfehlt, wie wenn man aus der Betriebszahl allein herauslesen wollte, daß diese oder jene Verwaltung wirtschaftlicher gearbeitet hätte als eine andere. Bemerkenswert bleibt, daß die Selbstkosten, auf die Leistungseinheit bezogen, sich auch bei den preußisch-hessischen Bahnen nicht verringert haben, während doch gerade die Verringerung der Produktionskosten bei Vermehrung der Produktion das sonst bei Privatunternehmern mit allen Mitteln erstrebte Ziel ist. Bei den preußisch-hessischen Bahnen haben die Selbstkosten trotz der gewaltigen Verkehrssteigerung eine nicht unbeträchtliche Erhöhung, vom Jahre 1895 bis 1913 um etwa 35 %, erfahren. Dies mag eine in der Eigenart des Eisenbahnunternehmens, insbesondere des als Staatsbetrieb verwalteten, liegende durchaus begründete Erscheinung sein. Klargestellt sind die Verhältnisse bisher nur sehr wenig, und das gerade wird von vielen Eisenbahnfachmännern als ein Mangel der bisherigen Verwaltung empfunden. Ganz besonders in einer Zeit, wie wir sie heute durchleben, wo als unbedingte Voraussetzung für die Wiedergesundung unseres Eisenbahnunternehmens die Forderung auf Verringerung der Produktionskosten erhoben werden muß. Es kann nicht genügen, aus dem finanziellen Endergebnis eine Reihe von statistischen Durchschnittswerten zu bilden, Vergleiche nach der Bahn- oder Gleislänge, nach Lokomotiv-, Zug-, Wagenachs-, Personen-, Tonnenkm anzustellen. So wertvoll diese Vergleiche für mancherlei Untersuchungen auch sein mögen, es muß darüber hinaus der Versuch gemacht werden, aus den wirklichen Betriebsverhältnissen heraus die Selbstkosten zu ermitteln und insbesondere die Punkte zu finden, wo Ersparnisse an Betriebsaufwendungen möglich sind.

Es kann sich hierbei nicht darum handeln, Ertragsberechnungen für einzelne Bezirke zu bilden; diese würden von vornherein dazu verurteilt sein, schiefe Bilder zu ergeben, denn die Verhältnisse sind dazu viel zu verschieden. Abgesehen von allem anderen, der eine Bezirk ist ein Gebiet des Frachtaufkommens, der andere vorwiegend ein Durchfuhrgebiet. Etwas mehr Zweck würde es schon haben, wenn man statt der Einnahmen die Leistungen gegenüberstellt; dann würde schon eher, namentlich wenn man nicht die absoluten Zahlen eines Vergleichszeitraumes, sondern die Entwickelung der Ergebnisse über längere Zeiten gegenüberstellt, die Möglichkeit geboten sein, Rückschlüsse zu ziehen. In der Hauptsache wird es sich aber darum handeln, die Einzelbetriebe, die Selbstkosten der Einzelleistungen zu untersuchen. Und zwar zu zweifachem Zweck: um eine systematische Weiterentwickelung des Eisenbahnwesens zu ermöglichen und zweitens, um eine wirtschaftliche Betriebsführung zu gewährleisten. Wie will man eine Anlage durch bauliche Maßnahmen verbessern, wie eine Neuanlage schaffen, wenn man nicht ihre Betriebskosten kennt? Früher mag wohl für ein Bauprojekt als oberster Satz die Forderung der genügenden betrieblichen Leistungsfähigkeit gegolten haben, daneben — leider wohl nur zu oft als Hauptsache behandelt — die Höhe des Baukapitals. Jetzt müßte darin ein Wandel eintreten. Es darf nicht mehr allein der Maßstab der betrieblichen Leistungsfähigkeit gelten, in den Vordergrund muß die

Betriebskostenrechnung treten, und ausschlaggebend muß die Forderung werden, das Baukapital so zu bemessen, daß die fertige Anlage den geringsten Aufwand an Gesamtjahreskosten erfordert. Jedem größeren Entwurf mußte neben dem Betriebsplan eine Betriebskostenrechnung beigefügt und durch vergleichende Berechnungen die Bauwürdigkeit nachgewiesen werden. Aber als Grundlage hierfür ist die Kenntnis der Betriebskosten gleichartiger, bestehender Anlagen unentbehrlich. Um ein Beispiel zu nennen: Wie verschieden sind die Betriebskosten für einen kleinen Bahnhof einfachster Verhältnisse, wenn das Empfangsgebäude in der Mitte liegt und zwei Außenstellwerke vorhanden sind, oder wenn nur ein Endstellwerk vorhanden ist und das Empfangsgebäude am anderen Ende liegt. Im allgemeinen wird ja jede Anordnung nur bis zu einer bestimmten Grenze des Verkehrs wirtschaftlich sein, darüber hinaus wird eine andere Form die betrieblich günstigere werden. Die vergleichenden Untersuchungen werden aber den Anlaß bieten, zu prüfen, ob in einem solchen Falle Zukunftspolitik zu treiben und gleich die dem größeren Verkehr entsprechende Anlage zu schaffen ist, oder ob die einfache Anordnung mit der Erwartung des späteren Umbaues vorzuziehen ist.

Und das gilt für größere Anlagen natürlich auch in viel höherem Maße. Wie kann z. B. ein großer Rangierbahnhof zweckmäßig projektiert werden, wenn man nicht die Betriebskostenvergleichung berücksichtigt? Mit der allgemeinen Kenntnis, daß die Rangierkosten ganz außerordentlich hoch sind, daß sie 15 ℳ und mehr für den Einzelwagen beim Durchlaufen eines einzigen Bahnhofs betragen können, ist es nicht getan, auch nicht aus dem Gefühl heraus, das für dieses oder jenes System sprechen möge. Es kann sich beispielsweise sehr wohl einem Gefällsbahnhof zuneigen, in dem Gedanken, daß bei diesem ja die lebendige Kraft, die die Wagen zum Ablaufen brauchen, schon durch die Anlage gegeben ist, während sie bei anderen Bahnhöfen erst durch die Lokomotivarbeit geschaffen werden muß, und doch können sehr wohl die Aufwendungen für die Vernichtung der überschüssigen Kraft oder für die Schleppfahrten so groß sein, daß sie jenen Vorteil überwiegen. Positive Grundlagen für die Beurteilung dieser Fragen können nur die Vergleiche der Betriebskosten bestehender Anlagen bieten, ihre Ermittelung ist daher eine unerläßliche Vorbedingung für die systematische Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens.

Und nun die Frage der wirtschaftlichen Betriebsführung. Sie ist fast von noch größerer Bedeutung. Mit allgemeinen Erlassen ist da aber nicht viel getan. Der Hebel muß angesetzt werden bei den Einzelbetrieben, bei den Einzelleistungen. Und dies setzt vor allem wieder voraus, daß man die Betriebskosten der Einzelbetriebe kennenlernt. Dies ist auch weiter Voraussetzung dafür, daß die Verwaltung den Gedanken der Taylorschen Lehre Eingang in ihre Betriebe läßt, was sie ja auf die Dauer doch nicht wird hintanhalten können. Formale Kontrollen waren ja auch bisher reichlich genug eingerichtet. Sie können aber der Verwaltung und den Dienststellenleitern nicht das geben, was diese brauchen, ein Bild des wirtschaftlichen Arbeitens ihrer Betriebe. Die Schwierigkeit liegt ja nun zweifellos darin, daß der Betrieb der Eisenbahnen so umfassend ist, daß die Einzelbetriebe so ineinander eingreifen, daß die Erfassung des einzelnen mit Kosten- und Ertragsberechnung recht schwierig erscheint. Und doch muß sich auch hier ein Weg finden lassen. Zunächst gibt es eine Reihe von Einzelbetrieben, den Nebenbetrieben, die ein kleines abgeschlossenes Ganzes für sich darstellen. Beispielsweise würden die Gasanstalten, Elektrizitätswerke und ähnliche Anlagen Betriebe darstellen, die sehr wohl ihren Ausgaben ihre Leistungen gegenüberstellen können. Darauf wird man sich ja allgemein beschränken müssen, daß die Leistungen, die der Einzelbetrieb erzeugt, als Gegenwert gegenüber den Ausgaben erscheinen. So wird man auch noch andere Betriebe erfassen können, Betriebswerkstätten (bei einigen sind derartige Prüfungen schon eingeleitet), Abfertigungen, Bahnmeistereien und selbst Bahnhöfe.

Die nötigen Aufschreibungen würden, weit entfernt davon, nur Erzeugnisse eines überspannten Bürokratismus zu sein, einen großen Wert darbieten, nicht nur der Verwaltung, sondern auch den Dienststellenleitern. Es ist kein Zweifel, daß viele Beamte es mit großer Freude begrüßen würden, wenn ihnen Gelegenheit geboten wäre, sich und ihren Betrieb dauernd nachprüfen zu können. Wichtig aber ist, daß nun nicht Bürokratismus die Sache verdirbt; das ganze Verfahren muß auf unbedingtem Zutrauen zu den Beamten beruhen, deren Obhut der Betrieb untersteht, Zutrauen dafür, daß sie selbst Sorge tragen, wie sie ihre Betriebe wirtschaftlich entwickeln können. Wird ungünstiges Arbeiten festgestellt, so soll vertrauensvolle Aussprache mit den Vorgesetzten helfen, bessere Leistungen zu erzielen. Auf keinen Fall darf die Einrichtung dazu führen, nur neues Schreibwerk zu schaffen, nur Anlaß zu Berichten und dienstlichen Bemängelungen seitens der Vorgesetzten zu geben. Gemeinsames Interesse an dem Wohlergehen des Gesamtbetriebes, fußend auf dem wirtschaftlichen Arbeiten des Einzelbetriebes, das muß alle beseelen.

Das wichtigste Gebiet des Eisenbahnunternehmens ist die Zugförderung. Die Selbstkosten der Zugförderung für die beiden Hauptverkehrsarten und die verschiedenen Zuggattungen genau kennenzulernen, würde natürlich das anzustrebende Endziel jeder Selbstkostenrechnung sein. Diese Aufgabe ist jedoch sehr schwierig und möchte bei der Eigenart der Verwaltung, wo alles und jedes letzten Endes dem Zweck der Zugförderung dient, fast unlösbar scheinen. Wenn aber mit dem Hinweis hierauf von manchen jede Selbstkostenrechnung überhaupt als nutzlos und überflüssig abgetan wird, so muß man diese Auffassung als den Kern der Sache durchaus nicht erfassend, zurückweisen. Man muß sich vor Augen halten, daß die Zugförderungskosten in zwei Teile zerfallen, einen der ziemlich sicher erfaßt werden kann, und einen zweiten, in dem all das, was nur mittelbar für den Zugdienst arbeitet, enthalten ist. Schon über den ersten Teil, die reinen Zugförderungskosten, ein klares Bild zu gewinnen, würde für die Verwaltung ein großer Gewinn sein. Viele Betriebsmaßnahmen und Verwaltungsanordnungen müssen sich hierauf aufbauen. Hierauf beruhen die Vergütung aller Leistungen für Dritte, für die Beförderung von Speise- und Schlafwagen, Sonderwagen und Sonderzüge, das Verhältnis zur Postverwaltung, die Gebühren für das Bedienen von Privatanschlüssen. Hierauf beruhen die betrieblichen Maßnahmen, beispielsweise die großen grundlegenden, wie die Festlegung der wirtschaftlichen Geschwindigkeit der Züge, und kleine Einzelanordnungen, wie Einlegung von Zügen, Halten u. dergl. Selbstverständlich werden die Selbstkostenrechnungen auch hier nur Durchschnittswerte und Grenzwerte ergeben, aber doch solche, die mit ausreichender Sicherheit zur Grundlage der betrieblichen Maßnahmen verwendet werden können. Die Unsicherheit verbleibt dem zweiten Teil der Selbstkosten. Doch auch hier werden je nach dem vorliegenden Zweck der Ermittelungen brauchbare Anhaltspunkte nicht allzuschwer zu schaffen sein.

Es kommt also in der Hauptsache darauf an, in den erfaßbaren Teil der Zugkosten, die reinen Zugförderungskosten, Klarheit zu bringen, sie nach den Hauptverkehrsarten und verschiedenen Zuggattungen zu ermitteln, und auf dieser Grundlage weiter zu bauen. Die Kenntnis dieser Verhältnisse und namentlich im Zusammenhang hiermit die vergleichende Gegenüberstellung der Zugkosten zu den Rangierkosten wird zweifellos der Betriebsleitung wertvolle Grundlagen für ihre allgemeinen Maßnahmen bieten und von wesentlichem Einfluß werden können. Man könnte — um die Bedeutung dieser Fragen nur kurz anzudeuten — vielleicht sogar zu der Erkenntnis kommen, daß unsere bisherige Auffassung im Güterzugbetrieb, die lange Züge bei voller Ausnutzung der

Leistungsfähigkeit der Lokomotiven für das wirtschaftlichste hält, nicht mehr zeitgemäß sei, und daß jetzt mit Rücksicht darauf, daß die Rangierkosten einen ganz außerordentlich hohen Teil der Kosten ausmachen, das gegenteilige Prinzip das richtigere sein würde: möglichst weitgehendes Differenzieren bereits im Bezirke des Frachtaufkommens, Sammeln auf Sammelbahnhöfen, erforderlichenfalls auch kürzere Züge, sofern hierdurch Rangierungen auf Zwischenbahnhöfen vermieden werden können. Es könnte sich vielleicht erweisen, daß der Gedanke, Stillager zu vermeiden, doch mitunter ein zu hastiges Abschieben der Wagen verursacht, ohne doch der gesamten Förderung damit einen Zeitgewinn zu bringen, dagegen erhebliche Mehrausgaben. Denn Stillagern kostet nicht viel, Rangieren dagegen ganz außerordentlich.

Zu welchen Schlüssen man auch immer kommen mag, das muß man stets bedenken, daß ein grundsätzlicher Stellungswechsel praktisch nicht ausführbar wäre, aber das würde die Aufgabe bleiben, die Richtung anzugeben, in der sich eine künftige Entwickelung einzupassen hätte. Die Veranlassung und Notwendigkeit, allen diesen Fragen nachzugehen, hat niemals mehr vorgelegen, als gerade jetzt, und sie können ohne eingehende Selbstkostenberechnung nicht nachgeprüft werden. Denn schließlich ist ja jede Selbstkostenberechnung nichts anderes als eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit der allgemein betrieblichen Einrichtungen und ein Studium, wie sie zu immer größerer Vollkommenheit geführt werden können. Aber in diesen Dingen ist seither nicht allzu viel geleistet worden. Abgesehen von den Versuchen im Jahre 1906 zur Feststellung der wirtschaftlichen Geschwindigkeit der Güterzüge, die ja auch nur eine praktische Kostenfeststellung der Züge verschiedener Geschwindigkeiten waren, ist von der Verwaltung nicht viel geschehen, und dies wird von den Betriebsfachleuten übereinstimmend als Mangel angesehen werden. Daß es einem Nichtfachmann, dem früheren Verkehrsminister Oeser, als eine Lücke erschien und ihm Anlaß zu seinen jetzt angegriffenen Ausführungen gab, wird manchem Fachmann durchaus begreiflich und nicht als ein Ausfluß der Unkenntnis der verwickelten inneren Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes erscheinen.

Dem Mangel abzuhelfen, ist aber bei dem großen zu bewältigenden Fragenkomplex keine leichte Aufgabe. Mit Forschungstätigkeit allein ist es nicht getan; die wissenschaftliche Arbeit muß Hand in Hand gehen mit der praktischen Erfahrung, sie muß sich stützen auf praktische Versuche. Und deshalb erscheint es mir das Gegebene, einen Ausschuß, eine Art Studiengruppe, in der beide Richtungen vertreten sind, unter der Oberleitung der Zentralstelle mit der Aufgabe zu betrauen. Mit besonderer Freude würde meines Erachtens hierbei zu begrüßen sein, wenn auch Hochschullehrer zur Mitarbeit gewonnen werden könnten. Beide Teile würden hierbei auf ihre Rechnung kommen, die Verwaltung würde aus der auf wissenschaftliche Forscherarbeit eingestellten Arbeitsweise der Hochschuldozenten Nutzen ziehen, auch aus ihren Kenntnissen der ausländischen Verhältnisse, und der Hochschullehrer seinerseits würde Anregung finden aus dem Einblick in die Fragen des praktischen Betriebes, der befruchtend für ihn und sein wissenschaftliches Schaffen werden würde. Die Lehre von der wirtschaftlichen Betriebsführung mit allen damit zusammenhängenden wissenschaftlichen Fragen ist im Laufe der Entwickelung ein so großes, umfangreiches Gebiet geworden, daß man sich wundern möchte, es noch nicht als besonderes, selbständiges Lehrfach bei den Hochschulen zu sehen. Begreiflich ist dies nur dadurch, daß zwischen Hochschule und Eisenbahnbetriebsverwaltung bisher nur wenig Fühlung bestand. Diese zu schaffen, liegt im Interesse beider Seiten; die Lehre vom Eisenbahnbetrieb ist keine abstrakte Wissenschaft, sie bedarf andauernder Anregung aus dem praktischen Leben heraus, und andererseits schlummert in den praktischen Ergebnissen des Betriebes ein gewaltiges Material, für dessen Verwertung zur wissenschaftlichen Durchforschung Anregungen durch Hochschuldozenten zu erhalten der Verwaltung nur erwünscht sein könnte.

Ich glaube der Zustimmung zahlreicher Fachgenossen, insbesondere der Betriebsleiter, die eine ihrer wichtigsten Aufgaben in der Überwachung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes erblicken, sicher zu sein, wenn ich die Hoffnung ausspreche, daß die Verwaltung sich der Notwendigkeit derartiger Erhebungen nicht verschließen und einen Apparat schaffen möge, der imstande ist, diese bedeutungsvollen Aufgaben zu erfüllen.

Die Unterschiede in den Fahrpreisen der einzelnen Wagenklassen.

Von **Emil Rank.**

Die Frage, welche Unterschiede in den Fahrpreisen der einzelnen Wagenklassen eingehalten werden sollen, kann noch keineswegs als befriedigend gelöst betrachtet werden. Die Forderungen, denen diese Unterschiede Rechnung tragen sollen, sind eben schwer zu erfüllen. Einerseits sollen sie so groß sein, daß sie den Eisenbahnen eine möglichst große Einnahme sichern, andererseits aber wieder nicht so groß, daß durch sie eine Abwanderung der Reisenden in niedrigere Wagenklassen begünstigt wird. Schließlich sollen sie aber auch so bemessen werden, daß die Zahl der auszugebenden Fahrkartensorten möglichst eingeschränkt werden kann. Dazu kommt noch, daß die einschlägigen Verhältnisse nicht nur in den einzelnen Landesteilen, sondern auch bei den einzelnen Zuggattungen nicht immer die gleichen sind. Auch die sehr verschiedene materielle Lage der Bewohner der von der Bahn durchzogenen Gebiete, deren Beschäftigung und deren Eigenart kommen wesentlich in Betracht. Die in manchen Ländern bestehenden Steuerzuschläge erschweren die Lösung der Frage ebenfalls.

Da es sich hier um eine Frage handelt, deren günstige Lösung den Eisenbahnen unter Umständen erhebliche Mehreinnahmen bringen könnte, ohne den Verkehr selbst irgendwie ungünstig zu beeinflussen, dürfte es an der Zeit sein, sie wieder einmal zu untersuchen.

Die Fahrpreise der höheren Wagenklassen sollen nun zunächst die Deckung der höheren Bau-, Betriebs- und Erhaltungskosten der betreffenden Wagen, darüber hinaus aber, wie schon erwähnt, eine möglichst hohe Reineinnahme bringen. Dieses Bestreben stößt nun zunächst auf das Hindernis, daß die Reisenden nicht gezwungen werden können, jene Wagenklasse zu benutzen, die ihrer Zahlungsfähigkeit entspricht. Es muß ihnen vielmehr die Wahl der Wagenklassen freigegeben werden. Den Eisenbahnen bleibt daher als einzige Grundlage für die Bemessung der Zuschläge für die Benutzung der höheren Wagenklassen nur die Schätzung des Wertes, den der Reisende je nach seinen Vermögensverhältnissen, seinen Anlagen, seiner Erziehung und seinen sozialen und gesellschaftlichen Neigungen der bequemeren Beförderung beilegt. Auch die sehr verschiedene persönliche Wertschätzung des Geldes spielt hier eine Rolle. Der gedachte Schätzungswert läßt sich aber um so schwerer feststellen und in Geld ausdrücken, als alle diese Momente kaum faßbar sind. Immerhin wäre es denkbar, aus diesem Gewirr von Einwirkungen auf dem Wege beharrlicher Versuche, denen Annahmen zugrunde liegen, die einer praktischen Prüfung unterworfen werden, mit der Zeit zu Verhältniszahlen zu gelangen, die, wenigstens annähernd, das für die Eisenbahnen erreichbare beste Einnahmenergebnis liefern.

Im übrigen dürfte folgendes festzustellen sein. Die Dichte der Bevölkerung der von der Bahn durchzogenen Landesteile und deren wirtschaftliche Lage, die große Verschiedenheiten aufweisen, wirkt auf die hier zu untersuchende Frage insofern ein, als in dicht bevölkerten Gebieten die Besetzung der niedrigeren Wagenklassen eine viel stärkere zu sein pflegt als in wenig bevölkerten, mit der Wirkung, die Fahrt in diesen Wagenklassen für empfindlichere und verwöhntere Reisende besonders unangenehm zu machen. Wenn auch in stark bevölkerten Gebieten die Zahl der geführten Personenzüge eine größere zu sein pflegt, so ist doch hier immer hohe Wahrscheinlichkeit vorhanden, in den niedrigeren Wagenklassen unbequem zu fahren. In solchen Fällen würden daher auch die Zuschläge für die höheren Wagenklassen höher-

gehalten werden können. Ähnliche Wirkungen haben auch die Unterschiede in der wirtschaftlichen Lage der Bevölkerung der verschiedenen Landesteile. Je zahlreicher der wohlhabende Teil der Bevölkerung ist, desto wahrscheinlicher ist es, daß höhere Fahrpreiszuschläge von der Benutzung der höheren Wagenklassen nicht in bedenklichem Grade abhalten werden.

Die Art der Beschäftigung der Bevölkerung der von der Bahn durchzogenen Gebiete hat ebenfalls wichtige Folgen. Beschäftigt sich diese z. B. vorwiegend mit Landwirtschaft, dann pflegt nur ein bescheidener Teil derselben höhere Wagenklassen zu benutzen. Dies nicht nur deshalb, weil das Einkommen eines großen Teiles dieser Bevölkerung ein bescheidenes zu sein pflegt — zurzeit ist das ja kaum der Fall —, sondern hauptsächlich deshalb, weil die Abhärtung gegen Strapazen aller Art, die die landwirtschaftliche Tätigkeit mit sich bringt, die Widerstandsfähigkeit gegen Reisestrapazen derart verstärkt, daß der Landmann auch unangenehme Eisenbahnfahrten kaum als solche zu empfinden pflegt. In diesem Falle ist aber auch durch Niedrighaltung der Fahrpreiszuschläge für die Benutzung der höheren Wagenklassen kaum etwas zu erreichen.

Anders steht es mit jenen Landesteilen, deren Bevölkerung sich vorwiegend in Städten niedergelassen hat, wo sie sich hauptsächlich mit Gewerbe, Industrie und Handel beschäftigt. Vielen Stadtbewohnern pflegt zunächst die Widerstandskraft des Landmannes abzugehen, sie sind verwöhnter und mehr geneigt, die Annehmlichkeit der Fahrt in höheren Wagenklassen zu schätzen. In normalen Zeiten pflegen auch die höheren Einkommen in Städten weit zahlreicher vorzukommen als auf dem Lande. Demgemäß sind auch die Stadtbewohner von jeher die besten Kunden der Eisenbahnen für die Benutzung der besseren Wagenklassen gewesen. Dies festzustellen ist besonders wichtig.

Welchen Einfluß auf die Benutzung der höheren Wagenklassen die mehr oder weniger bequeme Einrichtung ihrer Wagenabteile hat, ist ja bekannt genug. Es handelt sich dabei weniger um die Pracht der Ausstattung, als um die Bequemlichkeit des Sitzens. In dieser Richtung boten insbesondere die Abteile II. Klasse in vielen Fällen wenig Anreiz zu ihrer Benutzung. In einem voll besetzten Abteil II. Klasse pflegen die Reisenden oft in qualvoller Enge zu sitzen. Wenn auch die Raumverhältnisse der I. Wagenklasse bessere sind, so fehlen doch manchmal die seitlichen Stützen für Kopf und Arme, die namentlich bei längeren Fahrten so wichtig sind. Hier ist noch sehr viel Raum für den Erfindungsgeist praktischer Wagenbauingenieure. Sie sollten gehalten sein, hier und da längere Tag- und Nachtfahrten in vollbesetzten Zügen in allen Wagenklassen zu machen. Solange nicht eine genügend bequeme Fahrt durch die Einrichtung der Abteile der höheren Wagenklassen erreicht ist, ist auch ein voller Erfolg durch Tarifmaßnahmen nicht zu erzielen. Ein wirksamer Unterschied besteht in dieser Richtung bisher nur zwischen der Einrichtung der Wagen III. und IV. Klasse, weshalb hier auch Fahrpreisänderungen kaum notwendig sein dürften. Diese könnten sich daher auf die I. und II. Wagenklasse beschränken.

Der Einfluß der Zuggattungen auf die hier behandelte Frage dürfte nur ein geringer sein. Wenn es auch Züge gibt, bei denen selbst die I. Klasse trotz des Führens mehrerer Wagenklassen und trotz hoher Zuschläge in beiden Verkehrsrichtungen fast stets gut besetzt ist, dagegen aber wieder Züge, bei denen die Mitbeförderung von Wagen I. und selbst solcher II. Klasse stets verlustbringend ist, so ist das doch Umständen zuzuschreiben, die mit der Frage der Unterschiede zwischen den Fahrpreisen der einzelnen Wagenklassen nichts zu tun haben. Immerhin ist aber festzustellen, daß bei Zügen, bei denen die höheren Wagenklassen stets gut besetzt zu sein pflegen, diese Unterschiede unbedenklich höher gehalten werden könnten als bei anderen.

Die durch den Einfluß besserer Erziehung und der Gewohnheit, mit besonders gut erzogenen Menschen zu verkehren, hervorgerufene Abneigung, in niedrigen Wagenklassen zu fahren, hat neuerdings stark an Einfluß verloren. Die materiellen Verhältnisse zwingen immer mehr Angehörige der besseren Stände, statt der gewohnten besseren Wagenklasse eine schlechtere zu benutzen. Dieser Umstand würde wieder für eine Niedrighaltung der Fahrpreisunterschiede sprechen.

Von besonders großem Einfluß auf die hier zu behandelnde Frage ist die Länge der Beförderungsstrecke, weniger deshalb, weil mit der Reisedauer die Unbequemlichkeiten einer Reise zu wachsen pflegen, sondern hauptsächlich deshalb, weil mit zunehmender Entfernung des Reisezieles die Höhe der Fahrpreise und damit auch die Höhe der Unterschiede zwischen den Fahrpreisen der einzelnen Wagenklassen zunimmt. Wenn auch mit der Zunahme der Reisedauer der Wunsch nach bequemerer Beförderung sich verstärkt geltend macht, so dürfte doch bei einem großen Teil der Reisenden die starke Zunahme der Fahrpreisunterschiede eine noch größere Rolle spielen. Diesem Umstand dürfte bisher nicht genügend Beachtung geschenkt worden sein. Es wirft sich daher die Frage auf, ob es sich nicht empfehlen würde, dem bei längerer Fahrt zweifellos verstärkt vorhandenen Wunsch der Reisenden nach Benutzung bequemerer Wagenklassen dadurch entgegenzukommen, daß mit wachsender Entfernung die Unterschiede zwischen den Fahrpreisen der einzelnen Wagenklassen verhältnismäßig geringer gehalten werden.

Die bisherigen Ausführungen lassen wohl die Hindernisse klar genug erkennen, die einer gleichmäßigen Festsetzung der Fahrpreisunterschiede zwischen den einzelnen Wagenklassen für den Gesamtbereich der Eisenbahnen eines Reiches entgegenstehen. Als Ergebnis der angestellten Untersuchung kann kurz folgendes festgestellt werden:

1. Fahrpreisänderungen im gedachten Sinne könnten sich auf die I. und II. Wagenklasse beschränken.
2. Größere Fahrpreisunterschiede lassen sich in dicht bevölkerten Landesteilen und solchen mit vorwiegend wohlhabender Bevölkerung leichter durchführen als in wenig bevölkerten und armen.
3. Letztere bilden aber kein Hindernis für die allgemeine Durchführung der angeregten Änderungen.
4. Landesteile, in den zahlreiche Städte liegen, lassen höhere Fahrpreisunterschiede zu und kommen bei der Bemessung derselben entscheidend in Betracht.
5. Bei längeren Beförderungsstrecken dürfte sich eine verhältnismäßige Herabsetzung der Fahrpreisunterschiede empfehlen.
6. Die frühere Neigung des Mittelstandes, sich besserer Wagenklassen zu bedienen, hat angesichts des Rückganges seiner materiellen Lage stark abgenommen. Sie könnte nur bei Herabsetzung der Fahrpreisunterschiede wieder wirksam werden.
7. Die angestrebte Einnahmeerhöhung läßt sich auf dem angedeuteten Wege nur dann voll erreichen, wenn die Einrichtung der Abteile I. und II. Klasse die notwendige Bequemlichkeit der Fahrt wirklich bietet.

Die Frage, ob die aus verschiedenen Gründen wünschenswerte gleichmäßige Festsetzung der Fahrpreisunterschiede für das ganze Reich und weiterhin beibehalten werden soll oder ob es besser ist, für bestimmte Gebiete Ausnahmen eintreten zu lassen, läßt sich naturgemäß nur nach eingehender Prüfung der einschlägigen Verhältnisse beantworten. Es scheint aber, daß die Hindernisse, die einer gleichmäßigen Regelung der Frage, insbesondere für das Gebiet der deutschen Reichsbahnen entgegenstehen, nicht so schwerwiegend sind, um zu der immerhin mißlichen Ausnahmebehandlung einzelner Landesteile und Züge greifen zu müssen. Es dürfte dagegen keinem Zweifel unterliegen, daß die zurzeit bestehenden Unterschiede zwischen den Fahrpreisen der I. und II. Wagenklasse im allgemeinen zu groß sind, daher ein wesentliches Hindernis für die Benutzung derselben bilden.

Es bleibt nun noch zu untersuchen, in welcher Weise sich bei einer etwa eintretenden Änderung der Fahrpreise I. und II. Klasse eine starke Einschränkung der auszugebenden Fahrkartensorten erzielen ließe. In der guten alten Zeit pflegte das Verhältnis der Fahrpreise oft derart zu sein, daß 1½ Karten III. Klasse für die II. und zwei Karten III. Klasse für die I. Wagenklasse ausgegeben werden konnten. Es hat sich aber gezeigt, daß dieses Verhältnis die höheren Wagenklassen zu stark belastete und zu einer starken Abwanderung in die niedrigeren Wagenklassen führte. Es dürfte daher künftighin nicht mehr in Frage kommen. Vielleicht ließe sich durch Verwendung von halben und ganzen Fahrkarten IV. Klasse eine brauchbare Verbindung herstellen. Die notwendige Einschränkung der Zahl der Fahrkartensorten dürfte sich aber besser in der Weise erreichen lassen, daß das System der Rechnung der Fahrpreise nach einzelnen Kilometern, wo es noch besteht, verlassen und zu dem an sich gesunden Grundsatz der früheren Zonentarife übergegangen wird, eine Anzahl von Kilometern als Zone mit gleichen Fahrpreisen zusammenzufassen. Der Nahverkehr könnte dabei dadurch berücksichtigt werden, daß bei ihm die Zone nur etwa 2 km umfaßt, während die Kilometerzahl der Zonen mit zunehmender Entfernung steigt.

Bei einer Reform der Personentarife dürfte übrigens auch die Frage zu prüfen sein, ob nicht eine Bildung der Fahrpreise nach dem Staffelsystem, nach dem die kilometrischen Einheitssätze mit der Entfernung fallen, vorzuziehen sei, da bei den derzeitigen hohen Fahrpreisen der Fernverkehr allzustark behindert wird.

Der Haushalt der Reichseisenbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1921.

Der Haushalt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen im Rechnungsjahre 1921 umfaßt sämtliche Einnahmen und Ausgaben des Reichseisenbahnnetzes einschließlich seiner Nebenbetriebe. Dem Art. 92 der Reichsverfassung entsprechend sind auch die Kosten für die Verzinsung, Tilgung und Verwaltung der Eisenbahnschuld mitaufgenommen. Im ganzen sind veranschlagt:

Im ordentlichen Haushalt	Für das Rechnungsjahr 1921 ℳ	1920 ℳ	mithin mehr + weniger — ℳ
Einnahmen .	27 604 000 000	14 963 558 700	+ 12 640 441 300
Ausgaben .	31 181 834 100	29 363 042 300	+ 1 818 791 800
Fehlbetrag .	3 577 834 100	14 399 483 600	— 10 821 649 500

Die Minderung des Fehlbetrages um fast 11 Milliarden Mark ergibt sich hauptsächlich aus der Steigerung der Einnahmen in Verbindung mit der Durchführung von Sparmaßnahmen auf allen Gebieten der Verwaltung (Betriebsführung, Personalaufwand, Materialverbrauch u. dgl.). Die Mehreinnahme ist eine Folge der angenommenen Verkehrszunahme, der zum 1. Dezember 1920 durchgeführten Reform des Gütertarifs und insbesondere der in Aussicht genommenen weiteren Personen- und Gütertariferhöhungen. An der Vermehrung der Ausgaben sind in der Hauptsache die Betriebsausgabetitel für bauliche Anlagen und Fahrzeuge sowie der Schuldendienst beteiligt. Die Mehraufwendungen für bauliche Anlagen und Fahrzeuge beruhen in dem aus der Kriegszeit herrührenden abgenutzten Zustand der Bahnanlagen und Fahrzeuge, die für den Schuldendienst auf dem Anwachsen der Eisenbahnschuld durch die Fehlbeträge und die Mehrausgaben im außerordentlichen Haushalt.

Die Betriebseinnahmen allein sind mit 27,6 Milliarden Mark veranschlagt gegenüber 14,96 Milliarden im Rechnungsjahre 1920. Davon entfallen 5,3 Milliarden auf den Personen- und Gepäckverkehr und 21,5 Milliarden auf den Güterverkehr. Die Betriebsausgaben sind mit 1,51 Milliarden höher angesetzt als im Vorjahre und beziffern sich auf 28,33 Milliarden Mark. Hierbei sind jedoch die Mehrausgaben, die sich aus der Auffüllung der durch das Reichsbesoldungsgesetz vom 30. April 1920 neu geschaffenen Gruppen und der Höherstufung zahlreicher Beamtenklassen nach Maßgabe des endgültigen Reichsbesoldungsgesetzes vom 17. Dezember 1920, aus den Veränderungen der Ortsklasseneinteilung, aus der Erhöhung des Teuerungszuschlags zum Grundgehalt und Ortszuschlag der Beamten, und zu den Kinderzuschlägen, aus der Gewährung eines weiteren Teuerungszuschlags zum Ortszuschlag für die außerplanmäßigen Beamten und der Durchführung des Pensionsergänzungsgesetzes, aus der bevorstehenden Neuregelung des Dienstbekleidungswesens und der Erhöhung der Arbeiterlöhne ergeben, noch nicht berücksichtigt. Die Anforderung der zur Deckung dieser Mehrausgaben erforderlichen Mittel bleibt einem besonderen Haushalt vorbehalten. Im einzelnen ergibt sich für die Betriebsausgaben untenstehendes Bild.

Sonach ergibt sich für die Betriebsverwaltung ein Betriebsfehlbetrag von 730 961 000 ℳ, das sind 11,126 Milliarden weniger als im Rechnungsjahre 1920.

Der außerordentliche Haushalt schließt in Einnahme mit 4 Millionen Mark und in Ausgabe mit 3,13 Milliarden Mark ab, er erfordert sonach einen Reichszuschuß von 3,126 Milliarden Mark. Außer den Mitteln für den Hauptfonds sind nachträglich noch 2,52 Milliarden Mark für sonstige Baufonds in den außerordentlichen Haushalt eingestellt, so daß dieser nunmehr mit einer Mehrausgabe von 5,646 Milliarden Mark abschließt, die durch Inanspruchnahme des Kredits gedeckt wird. Von den Forderungen für neue Bauten sind besonders hervorzuheben (die in Klammern zugesetzten Zahlen geben die Teilforderungen für 1921 in Millionen Mark an): Zweigstelle Preußen-Hessen, Eisenbahndirektion Altona. Bau einer Nebeneisenbahn von Neustadt in Holstein nach Schwartau (6), desgl. von Kiel nach Holtenau (5), von Niebüll nach Westerland (9) und einer Umgehungsbahn für den Güterverkehr bei Hamburg (7). Herstellung eines Rangierbahnhofs bei Eidelstedt (15), Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Flensburg (15), Herstellung neuer, stärkerer Überbauten für die Stromöffnungen der Eisenbahnbrücke über die Süderelbe bei Harburg (17), Erweiterung der Bahnhöfe Neustadt (Dosse) (5), Schleswig (2), Büchen (1) und Itzehoe (2), Umgestaltung des Bahnhofs Elmshorn (8), Umbau der Bahnhofsanlagen zu Kiel (5), Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Güterbahnhof Neumünster (1,5) sowie der Hauptwerkstätten Glückstadt (6) und Neumünster (3). Eisenbahndirektion Berlin. Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau (21), Vorbereitung des elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und

	Betrag für das Rechnungsjahr 1921 ℳ	Für 1920 sind bewilligt ℳ	Mithin für 1921 mehr ℳ	weniger ℳ
A. Persönliche Ausgaben.				
1. Besoldungen	3 421 101 000	3 445 680 000	—	24 579 000
2. Teuerungszuschläge für planmäßige Beamte	1 644 786 000	1 667 808 500	—	23 022 500
3. Kinderzuschläge in gesetzlich nicht geregelten Fällen	5 039 000	5 039 500	—	500
4. Bezüge der außerplanmäßigen Beamten und der Angestellten, Löhne der Hilfskräfte im Beamtendienst und der Betriebsarbeiter	3 386 330 000	3 311 015 000	75 315 000	—
5. Teuerungszuschläge an außerplanmäßige Beamte	218 600 000	180 140 000	38 460 000	—
6. Reise-, Abordnungs- und Umzugskosten	60 989 000	46 989 000	14 000 000	—
7. Andere Nebenbezüge	399 227 000	292 121 000	107 106 000	—
8. Unterstützungen für Beamte	27 459 000	27 834 000	—	375 000
9. Desgl. für ehemalige Beamte u. deren Hinterbliebene	7 841 000	7 841 000	—	—
10. Desgl. für Arbeiter, ehemalige Arbeiter und Hinterbliebene von Arbeitern	24 000 000	16 031 000	7 969 000	—
11. Sonstige persönliche Ausgaben	536 029 000	385 814 000	150 215 000	—
12. Teuerungszuschläge an Beamte im Ruhestand und an Hinterbliebene von Beamten	354 500 000	342 004 000	12 496 000	—
Summe A	10 085 901 000	9 728 317 000	405 561 000	47 977 000
B. Sächliche und vermischte Ausgaben.				
13. Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, Beschaffung der Betriebsstoffe	5 433 800 000	5 290 452 000	143 348 000	—
14. Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	4 098 410 000	3 765 686 000	332 724 000	—
15. Desgl. der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen	8 166 320 000	7 643 737 000	522 583 000	—
16. Benutzung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen fremder Beamten	16 600 000	11 501 000	5 099 000	—
17. Benutzung fremder Fahrzeuge	12 500 000	3 359 000	9 141 000	—
18. Verschiedene Ausgaben	517 430 000	375 142 000	142 288 000	—
Summe B	18 245 060 000	17 089 877 000	1 155 183 000	—
Summe der Betriebsausgaben	28 330 961 000	26 818 194 000	1 560 744 000	47 977 000
			1 512 767 000	—

Vorortbahnen (15), Bau einer Haupteisenbahn von Michendorf nach Mahlsdorf (10), Erweiterung des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin (9,8) und des Rangierbahnhofs Tempelhof (4,5), Herstellung des 5. und 6. Gleises auf der Strecke Stralau-Rummelsburg-Treptow (1,5), des 3. und 4. Gleises auf der Strecke Frohnau-Birkenwerder (2) und des 2. Gleises auf der Strecke Tegel-Velten (1,486) und Tegel-Hennigsdorf (3), Erwerb und Ausbau des Reichswerkes Plaue bei Brandenburg zu Eisenbahnwerkstattsanlagen (8), Herstellung eines Abstellbahnhofs für Fernzüge am Rangierbahnhof Rummelsburg und Ausbau des Personenbahnhofs an der Warschauer Straße in Berlin (4,065), Erweiterung der Lokomotivbehandlungsanlage auf dem Rangierbahnhof Pankow (2,6) und der Zentralkesselanlage in der Hauptwerkstätte Tempelhof (1,575), Herstellung eines Hauptfernsprechamts in Berlin (1). Eisenbahndirektion Osten zu Berlin. Bau einer Nebeneisenbahn Kontopp-Schwiebus (2.5), Herstellung des 2. Gleises auf den Strecken Breslau-Glogau (2) und Kreuz-Stargard (1), Umbau des Bahnhofs Frankfurt (Oder) und Herstellung eines Rangierbahnhofs zwischen Booßen und Frankfurt (9), Umbau des Bahnhofs Glogau (3), Herstellung eines Grenzbahnhofs westlich Bentschen (3), Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Glogau-Reppen (2,5), Einrichtung von Diensträumen für die E.D. Osten (2,3) Verbesserungen in der Lokomotivwerkstätte Schneidemühl (1). Eisenbahndirektion Breslau. Bau einer Haupteisenbahn Arnsdorf-Liegnitz (10,5), einer Nebeneisenbahn Schottwitz-Meleschwitz (3,5), Maltsch-Wohlau (3) und Nikolausdorf-Küpper (0,5); Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den Strecken Lauban-Dittersbach-Königszelt mit Zweigstrecken (8) und Lauban-Görlitz-Schlauroth (18), Umbau des Bahnhofs Liegnitz (5,4), Erbauung einer Lokomotivwerkstätte und Erweiterung des Bahnhofs Öls (13), Errichtung einer Wagenwerkstätte Schweidnitz (4.1) und einer Kesselschmiede in der Hauptwerkstätte Breslau Odertor (3,85), Anbau zur Ausbesserung elektrischer Lokomotiven in der Hauptwerkstätte und Erweiterung der Betriebsanlagen auf Bahnhof Lauban (4). Eisenbahndirektion Cassel. Bau der Nebeneisenbahn Kirchhain (Hessen)-Gemünden a. d. Wohra, Corbach-Brilon (Wald), Göttingen-Bodenfelde, Bleicherode-Herzberg a. Harz, Heiligenstadt-Schwebda, Velmeden-Eichenberg, Raumland-Markhausen-Allendorf bei Battenberg, Uslar-Schönhagen und Stolberg-Rottleberode-Stolberg a. Harz (zus. 3,98), Erweiterung des Bahnhofs Nordhausen (2), des Personenbahnhofs Göttingen (3), des Bahnhofs Grebenstein (1,1) und der Hauptwerkstätte Göttingen (3), des Bahnhofs Neuenbeken (1,5) und Blankenheim (1), Ausbau der Werkstättenanlagen auf Bahnhof Cassel R (2,5). Eisenbahndirektion Elberfeld. Bau einer Haupteisenbahn von Witten-West nach einem geeigneten Punkte der Bahnstrecke Schwelm-Barmen-Rittershausen (6), der Nebeneisenbahnen Meinerzhagen-Olpe (5,29), Velbert-Kettwig (9) und der Verbindungsbahn bei Ohligs (1); Herstellung des 2. Gleises auf den Strecken Hagen-Oberhagen-Oberbrügge (2), Marienheide-Dieringhausen (4), Bommern-Vorhalle nebst Verbindungsbahn Bommernholz-Wengern (10) sowie des 3. und 4. Gleises auf den Strecken Düsseldorf-Eller-Hilden (4) und Kreuztal-Weidenau (9,38); Erweiterung der Bahnhöfe Iserlohn (3), Altenhundem (10), Dieringhausen (3), Brügge (2), Hagen (2) und Kreuztal (1); Umbau der Bahnhöfe Düsseldorf-Rath und Ratingen-West nebst Verbesserung der Ferngüterzuggleise (20); Errichtung einer Lokomotivwerkstätte bei Schwerte (80) und einer Lokomotivschuppenanlage auf Bahnhof Hagen-Eckesey (1) und Holzwickede (2). Eisenbahndirektion Erfurt. Bau einer Nebeneisenbahn Weidhausen-Neustadt (5), Herstellung des 2. Gleises auf den Strecken Salzungen-Meiningen (8), Gerstungen-Vacha (10); vollspuriger Ausbau der schmalspurigen Nebenbahn Dorndorf-Kaltennordheim (Feldabahn) (1,6), Umbau der Bahnhöfe Weißenfels (3) und Weimar (2,5); Erweiterung des Personenbahnhofs Coburg (2,5), des Güterbahnhofs Erfurt (4,3), des Bahnhofs Gotha (3), Sömmerda (0,5), Nebra (0,5) und Dorndorf (1,5), der Bahnanlagen zu Saalfeld (2) und Erfurt Personenbahnhof (1,65); Herstellung einer Lokomotivschuppenanlage in Eisenach (2,5), einer Drehstromanlage in der Hauptwerkstätte Jena (1), Erweiterung der Hauptwerkstätte Meiningen (2) und der Gleisanlagen auf Bahnhof Zella-Mehlis (1,3). Eisenbahndirektion Essen. Bau einer Haupteisenbahn Katernberg Nord-Buer Süd (2,5) und einer Verbindungsbahn Borbeck-Frintrop-Bottrop (1); Herstellung des 2. Gleises auf der Strecke Bochum Nord-Präsident, des 2. und 3. Gleises Präsident-Riemke (10), des 3. und 4. Gleises Mülheim (Ruhr)-Styrum-Essen West (8), Scharnhorst-Hamm i. Westf. (10) und des 4. Gleises Osterfeld Süd (Personenbahnhof)-Block Hochstraße (2), Umgestaltung des Bahnhofs Hamm (Westf.) (25) und Oberhausen (1); Erweiterung der Bahnhöfe Herne (3), Essen Hbf. (4), Dinslaken (3), Essen Nord (4), Duisburg-Hochfeld Süd (1), Mülheim (Ruhr)-Heißen (1) und der Bahnanlagen bei Duisburg (13), der Hauptwerkstätte Wedau (13), der Wagenwerkstätte Recklinghausen (3); Herstellung einer Abstellgruppe für Personenzüge auf Essen Hauptbahnhof (2), eines Überholungsgleises auf Bahnhof Katernberg Süd (1); Erweiterung der Trennungsgleise bei Block Horl (3), Umbau der Lokomotivbekohlungsanlage Langendreer (1) und Herstellung einer Lokomotivschuppenanlage in Gelsenkirchen-Bismarck (2). Eisenbahndirektion Frankfurt (Main). Bau einer Nebenbahn Stockhausen-Beilstein (4) und Haiger-Gusternhain (5), einer Verbindungsbahn bei Hanau Ost (1,2) und zwischen Hanau Ost und Wolfgang (2,5); selbständige Einführung der Homburger Bahnstrecke in den Hauptpersonenbahnhof Frankfurt (6); dessen Erweiterung (16), Erweiterung der Bahnhöfe Dillenburg (3), Friedberg (1), Höchst (Main) (2,5), Fulda (2,8), Wissen (1), Offenbach (8,5); Erbauung einer Lokomotivwerkstätte in der Gemarkung Nied bei Frankfurt (9), Erweiterung der Hauptwerkstätte Fulda (2,5), Herstellung eines 2. Lokomotivschuppens mit Nebenanlagen auf Bahnhof Friedberg (Hess.) (2). Eisenbahndirektion Halle. Bau einer Haupteisenbahn Wiesenburg-Roßlau (3,5), Einrichtung elektrischer Zugförderung auf der Strecke Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle (19), Herstellung des 3. und 4. Gleises auf den Strecken Luckenwalde-Jüterbog (1,63) und Berlin-Luckenwalde (4,12), Gleiserweiterung am Nordende des Bahnhofs Halle (8), Umbau des Bahnhofs Senftenberg (15), Erweiterung der Lokomotivschuppenanlagen Hoyerswerda (1,5) und der Betriebswerkstätte Cottbus (1,2). Eisenbahndirektion Hannover. Bau der Haupteisenbahnen Nienburg (Weser)-Minden (Westf.) mit Abzweigung nach Stadthagen (32), Verden-Rothenburg (Han.) (26), Celle-Hannover (12); Bau der Nebeneisenbahnen Salzwedel-Arendsee (8,5), Arendsee-Geestgottberg (2), Ülzen-Dannenberg (15), Celle-Braunschweig mit Abzweigung nach Peine (5), Verbindungsbahn bei Waldhausen (1); Herstellung des 3. und 4. Gleises Hamm-Wunstorf (34) und des 2. Gleises Pyrmont-Himmighausen (2); Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Güterbahnhof Hameln (3), des Bahnhofs Grohn-Vegesack (1,5); Herstellung einer neuen Lokomotivschuppen- und Bekohlungsanlage auf Bahnhof Lehrte (3); Verlängerung der Übergabegleise und Herstellung von Rangiergleisen auf Bahnhof Lüneburg (4); Erweiterung der Hauptwerkstätte Sebaldsbrück (5). Eisenbahndirektion Kattowitz. Erweiterung des Bahnhofs Kandrzin (1) und der Wagenwerkstätte Gleiwitz (1) sowie Herstellung einer Weichenausbesserungsanlage in Gleiwitz (1) und Errichtung einer Hilfskesselhalle daselbst (1,5). Eisenbahndirektion Köln. Bau der Haupteisenbahnen Mörs-Geldern (14), Holzheim-Rommerskirchen (35,58), von Liblar nach dem Ahrtal (40) und von Oberhausen West nach Hohenbudberg einschl. einer neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Ruhrort (4); Herstellung des 2. Gleises auf den Strecken Köln-Ehrenfeld-Grevenbroich (14), Grevenbroich-Odenkirchen (0,5) und Friemersheim-Millingen (15,63); Ausbau der Nebenbahn Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn (45.46); Herstellung des 3. und 4. Gleises auf der Strecke Buir-Stolberg nebst Güterumgehungsbahn bei Aachen (1) und auf der Strecke Hohenbudberg-Duisburg-Hochfeld Süd (8), des 5. und 6. Gleises auf der Strecke Hohenbudberg-Ürdingen-Crefeld-Linn (8) und des 3. und 4. Gleises auf der Strecke Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim (1), Beseitigung der Schienenkreuzungen am Block Großkreuz bei Köln (7), Umgestaltung der Bahnanlagen bei Viersen (5), Erweiterung des Bahnhofs Köln-Nippes zu einem Hauptrangierbahnhof (22) und des Bahnhofs Herzogenrath (1); Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Jülich (5); Erweiterung des Rangierbahnhofs Köln Eifeltor (7), und des Bahnhofs Köln Bonntor (3), Herstellung eines neuen Rangierbahnhofs Gremberg bei Köln (20). Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.). Bau der Nebeneisenbahnen Wormditt-Schlobitten (8), Goldap-Blindgallen-Szittkehmen (3,73); Herstellung des 2. Gleises Insterburg-Tilsit (1); Umgestaltung der Bahnanlagen bei Königsberg (26), Erweiterung des Bahnhofs Korschen (4), Neubau einer Tenderwerkstatt und eines Altstofflagers in der Hauptwerkstätte Königsberg (3). Eisenbahndirektion Magdeburg. Bau einer Nebeneisenbahn Mansfeld-Wippra (6), Umgestaltung der Bahnhofsanlagen zu Cöthen (1), Eisleben (1,2), Vienenburg (1,5), Braunschweig (1); Erweiterung des Rangierbahnhofs Magdeburg Buckau (2); Herstellung von Abstellgleisen auf Bahnhof Brandenburg Stb. (1,5), Errichtung einer neuen Hauptwerkstätte bei Braunschweig (4). Eisenbahndirektion Mainz. Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Alzey (1), Änderung der Bahnhofsanlagen zu Biebrich Ost (2) und Oberlahnstein (3); Erweiterung der mechanischen Werkstattsabteilungen in der Hauptwerkstätte Darmstadt II (1). Eisenbahndirektion Münster (Westf.). Bau einer Haupteisenbahn Preußen-Münster (9) und einer Nebeneisenbahn Nienburg (Weser)-Diepholz (7); Herstellung des 2. Gleises Emden-Norddeich (1,99) sowie des 3. und 4. Gleises Münster-Block Hörne bei Osnabrück (8,24); Herstellung von Aufstellgleisen vor Bahnhof Osnabrück (3), Erweiterung

der Bahnhöfe Buchholz (Kr. Harburg) (2), Rheine (2), Kirchweyhe (1), Haltern (2), Umgestaltung der Bahnanlagen zu Osnabrück (4) und Münster (1), Erweiterung der Hauptwerkstätte Lingen (5) und der Wagenausbesserungshalle daselbst (1,5). Eisenbahndirektion Stettin. Bau einer Nebeneisenbahn Pollnow-Zollbrück (10) und einer Unterführung der Strelliner Straße auf Bahnhof Stolp (1,6); Erweiterung des Rangierbahnhofs Stettin (5,4), der Lokomotivwerkstätte Stargard (4), des Bahnhofs Belgard (1,24); Verbesserungen in der Hauptwerkstätte Greifswald (2,7), Erweiterung der Rangiergleise am Ostende des Bahnhofs Altdamm (1,55), Ausbau des Bahnhofs Jädickendorf zur Lokomotivwechselstation (3,4), Einrichtung einer Wagenwerkstätte Neustettin (1). Eisenbahndirektion Trier. Bau einer Haupteisenbahn Neuwied—Coblenz und einer Eisenbahn Carden—Neef (15), der Nebeneisenbahnen Simmern—Gemünden (3,5) und Neuerburg—Bitburg (1), des 3. und 4. Gleises Trier Hauptbahnhof-Ehrang (7), Umbau des Bahnhofs Simmern (3), Erweiterung der Bahnhofsanlagen zu Ehrang und Trier (4) und der Hauptwerkstätte Conz (1); Neubau des Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion Trier (4,1). Für alle Eisenbahndirektionen der Zweigstelle Preußen-Hessen. Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen (2) sowie von Fernsprechverbindungen zwischen den Direktionen untereinander und der Zentralbehörde (7).

Zweigstelle Bayern. A. Forderungen im Verfolg früherer Landesbewilligungen. Umbau der Lokalbahn Gemünden—Hammelburg und Neubau der eingleisigen Hauptbahn Hammelburg—Bad Kissingen (13); Zweigleisiger Ausbau der Hauptbahnlinien Nürnberg-Mögeldorf-Amberg (4,57), Ebenhausen-Ritschenhausen, Großhesselohe-Deisenhofen und München-Ost-Schwaben (2), Erweiterung, Umbau und Zentralisierung der Stationen Lindau (10), Maisach (0,9), Memmingen (0,38), Regensburg-West (2,98), Lambrecht (2,59), Maisach (2,5), Biebermühle (0,2), München Hauptbahnhof (11,2), München Ost (23,6), Kaiserslautern Rangierbahnhof (30,64) und Neustadt a. H. (5); Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Salzburg-Reichenhall-Berchtesgaden (2,08), Herstellung eines Hauptrangierbahnhofes und Umbau des Hauptbahnhofs in Nürnberg (1,9), Herstellung der Personenwagenwerkstätte Neuaubing (14,43); Bau der Lokalbahnen Gasseldorf-Behringersmühle (7,8), Selbitz-Helmbrechts (7), Kaufbeuren-Schongau (13,2), Oggersheim-Rheinvorland bei Ludwigshafen (1,57), Zwiesel-Bodenmais (9) und Eisenberg-Enkenbach (9). B. Kredite des Reichs. Eisenbahndirektion Augsburg. Neubau einer Lokomotivwerkstätte Augsburg (3,7) und eines Dienstgebäudes in der Betriebswerkstätte daselbst (1,236), Vergrößerung der Wagenreparaturwerkstätten Augsburg (3,536) und Kempten (2,888), neue Lokomotivremise in Schongau (2,864), Zentralisierung des Bahnhofs Lindau Stadt (1). Eisenbahndirektion Ludwigshafen. Doppelgleisiger Ausbau der Strecke Kaiserslautern—Enkenbach (2,5), Erweiterung des Betriebshauptgebäudes in Zweibrücken (3,058) und der Wagenwerkstätte mit Nebenanlagen in der Hauptwerkstätte Kaiserslautern (10), Umbau des Bahnhofs Landstuhl (1). Eisenbahndirektion München. Einführung des elektrischen Betriebes auf der Garmischer und Holzkirchner Liniengruppe (50) und auf der Strecke München—Regensburg (40), Erbauung der Montierungshalle für elektrische Lokomotiven in Freilassing (3,3), der neuen Betriebswerkstätte in München Ostbahnhof (9,215), Verlegung des Bahnhofs Bad Tölz (1,57), Erweiterung der Station Freising (1,5), Weilheim (2,16), des Bahnhofs Allach (2), der Hauptwerkstätte Ingolstadt (10) und der Betriebswerkstätte Treuchtlingen (2,182); Errichtung einer kleinen Nebenwerkstätte für elektrische Lokomotiven in Garmisch-Partenkirschen (2), eines Betriebsschuppens mit Werkstätte in München Hauptbahnhof (3) und einer Hauptwerkstätte bei München für den gleichen Zweck (2), einer Lokomotiv-Nebenwerkstätte I in München Hauptwerkstätte (2), einer Lokomotiv-Aufbauhalle III (1,5) und eines Modellschuppens mit Modellschreinerei ebendaselbst (1,08), Anbau an die alte Aufbauhalle der Werkstätteninspektion II München Hauptbahnhof (1,5). Eisenbahndirektion Nürnberg. Fortsetzung der Bauarbeiten am neuen Verkehrsmuseum und Erweiterung des Amtsgebäudes der Eisenbahndirektion (5,955), Erweiterung der Station Feucht (1), Nürnberg Rangierbahnhof (2,222) und Vach (1,2), Errichtung einer Güterabfertigung Nürnberg Süd (4,4). Eisenbahndirektion Regensburg. Erbauung einer Wageninstandsetzungswerkstätte in der Hauptwerkstätte Weiden (1,585). Eisenbahndirektion Würzburg. Erweiterung der Gleisanlage in Aschaffenburg Hauptbahnhof (2,673), der Station Gerolshofen (0,935), Gnötzheim (1,108), Windsfeld-Dittenheim (1,166), Herstellung eines Güterzug-Abstellgleises in Station Goldbach (1,018), Vermehrung der Einfahrgleise in Würzburg-Zell Rangierbahnhof (1,447), der Richtungsgleise (3,62) und Herstellung von 3 Ausfahrgleisen (1,44) sowie Errichtung einer Lokomotivdrehscheibe und eines Reparaturschuppens daselbst (4,37); mechanische Entschlackungsanlage in Würzburg Hauptbahnhof (1,5). Für alle Eisenbahndirektionen der Zweigstelle Bayern. Ausbau neuer Fernsprechlinien (4,14), Einführung des Vorsignaldoppellichts (4,975), Einführung elektrischer Beleuchtung in Stationen (3,63) und elektrischer Signalbeluchtung (0,99).

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Herstellung der vollspurigen Nebenbahnen Theuma-Plauen i. Vogtl. (3,5), Kupferhammer-Grünthal—Deutschneudorf (6), Obercunnewalde-Löbau (3), Priestewitz-Radeburg (2), Borna b. Leipzig—Großbothen (2,5), Wurzen—Eilenburg einschl. Erweiterung des Bahnhofs Wurzen (10) und der schmalspurigen Nebenbahnen Klingenberg-Colmnitz-Oberdittmannsdorf (5,5), Hainsberg-Kipsdorf (3), Heidenau—Geising—Altenberg (3,5), Schmiedeberg Bezirk Dresden-Moldau (1,8), sowie Fortsetzung des vollspurigen Industriegleises im Pöhlbachtale bis Königswalde (1,1); viergleisiger Ausbau der Strecken Pirna—Heidenau einschl. der Herstellung eines Industriegleises und Abstellbahnhofes (6,5), Dresden-Altstadt-Potschappel (7,05), Niederwiesa-Chemnitz-Hilbersdorf (3); zweigleisiger Ausbau der Strecken Oberoderwitz-Taubenheim (3) und Zeithain-Elsterwerda (2); Erweiterung der Bahnhöfe Zschopau (2), Waldheim (0,96), Flöha (4), Altenburg (5,5), Regis-Breitingen (2), Lobstädt (1,5), Aue (0,92), Zwickau (3), Plauen (Vogtl.) oberer Bahnhof (5,5), Dohna (0,5) und des Werkstättenbahnhofs Zwickau (4); Umbau der Bahnhöfe Glauchau (2), Bad Schandau (1,3), Bautzen (5,5), Meißen nebst zweigleisigem Ausbau der Strecke Meißen-Meißen-Triebischtal (7,5); Anlage des Bahnhofs Plauen-Chrieschwitz (1,5); Verbesserung der Güterverkehrsanlagen in Dresden-Altstadt (1,643), der Gleis- und Ladeanlagen am Risaer Hafen (4), Erweiterung der Werkstättenanlagen in Engelsdorf bei Leipzig (4), der Lokomotivwerkstatt auf dem Werkstättenbahnhof daselbst (8,4), Erbauung einer Kesselschmiede auf dem Werkstättenbahnhof Chemnitz (2,5), einer Stangenschlosserei auf dem Werkstättenbahnhof Dresden-Friedrichstadt (1,2); Erweiterung der Verschiebe- und Umschlaganlagen sowie des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Riesa (11); Bau eines Ueberholungsgleises und Beseitigung eines schienengleichen Übergangs auf Bahnhof Gutenfürst (1,58), Beseitigung des Straßenübergangs und Wegübergangs am Bahnhof Mehltheuer (1), Herstellung eines Überholungsgleises für Kohlenzüge in Strauchitz bei Riesa (1,471) und Seerhausen bei Riesa (1,5), sowie eines Ueberholungsgleises an der Einfahrt von Leipzig auf Bahnhof Riesa (1,7); Ausbau des Eisenbahn-Fernsprechnetzes für den Bereich der Generaldirektion (3,506). Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Bau der Nebenbahnen Göppingen-Boll (6,2), Spaichingen-Nusplingen (8), Biberach-Uttenweiler (1,8), Schömberg-Rottweil (2), Künzelsau-Forchtenberg (5), Unterböbingen-Heubach (4), Klosterreichenbach-Raumünzach (5,5), Vaihingen (Filder)-Echterdingen (1,9), Leinfelden-Waldenbuch (1) und First-Schönaich (3); Bau zweiter und weiterer Gleise auf den Strecken Horb-Rottweil (6), Böblingen-Eutingen (18,5), Gmünd-Aalen (5), Calmbach-Wildbad (0,5) und Jagstfeld-Osterburken (1,5); Verstärkung von Bahnbrücken anläßlich der Einführung schwererer Lokomotiven (15); Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart und weitere Eisenbahn-Neu- und Erweiterungsbauten zwischen Ludwigsburg und Plochingen (60); bauliche Änderungen in der Wagenwerkstätte Cannstatt (1,7). Erweiterung der Lokomotivwerkstätte Eßlingen (7,2) und der Betriebswerkstätte Freudenstadt (1,85); Erweiterung der Bahnhöfe Gaildorf (1,5), Königsbronn (0,48), Marbach (Neckar) (1,5), Münster (Neckar) (0,5), Pforzheim (1), Reutlingen Süd (0,35), Spaichingen (1,77), Stuttgart West (1,2), Tübingen (0,6), Ulm (0,1), Aulendorf (1), Backnang (0,5), Burgstall (0,1), Ebingen (0,5), Bau einer Wagenwerkstätte bei Kornwestheim (3,6), Bau einer Verbindungsbahn Kornwestheim Verschiebebahnhof-Bahnhof Korntal (2,6). Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Neue Eisenbahnen: Neckarsteinach-Schönau (0,5), Bretten-Kürnbach (3), Oppenau-Griesbach (4), Titisee-St. Blasien (13), Wertheim-Miltenburg (0,057), Bau eines besonderen Gütergleises zwischen Wieblingen und dem Heidelberger Rangierbahnhof und 4 weiterer An- und Abfahrtsgleise im Rangierbahnhof (1,82), Einrichtung der elektrischen Streckenblockung auf den Strecken Haubach-Immendingen (1,02) und Grötzingen-Mühlacker (1), Erweiterung der Werkstätte Schwetzingen (3,9), Herstellung eines Vorbahnhofs in Rheinau (4,778), Entwässerung der Hauptwerkstätte Karlsruhe (1,46), Erstellung von Überholungsgleisen in Hauneberstein (1,167) und Wiesental (1), Erweiterung der Hafenanlagen in Kehl (0,35), sowie Vollzug der in Durchführung des Friedensvertrages erforderlichen Arbeiten in Kehl Hafen (4,872); Erstellung des 2. Gleises Villingen-Immendingen (3,96), Erweiterung der Werkstätte Durlach (2) und des Bahnhofs Pforzheim (1), Bau eines Kesselhauses (3) und Verlegung der Siederohrwerkstätte in der Hauptwerkstätte Karlsruhe (1), Verlegung der Höllentalbahn Freiburg (4), Ausbau der Grenzbahnhöfe Kehl Güterbahnhof (13) und Personenbahnhof (0,5), Breisach (1,958), Neuenburg (1,819) und Palmrain (2,813); Aufstellung

zweiflügliger Signale und Vergrößerung der Vorsignalentfernungen (1). Eisenbahn-Generaldirektion Schwerin. Herstellung des 2. Gleises auf den Strecken Herrnburg-Bobitz (4,8), Blankenberg-Warnow (0,65) und Lalendorf-Teterow (1,002); Erweiterung des Personenbahnhofs (0,7) und des Güterbahnhofs Schwerin (2), des Banhofs Waren (1,5); Erneuerung oder Verstärkung von eisernen Brücken auf den Hauptbahnstrecken (1,5), Verstärkung des Oberbaus auf den Strecken Bützow-Güstrow, Oertzenhof-Landesgrenze bei Strasburg sowie auf Bahnhof Neubrandenburg (1,2). Eisenbahndirektion Oldenburg. Herstellung des 2. Gleises auf der Strecke Brake-Nordenham (0,934), Umbau des Bahnhofs Wilhelmshaven (1,468) und des Personenbahnhofs Bremen Neustadt (0,793); Erweiterung der Hauptwerkstätte Oldenburg (2,5) und der Betriebswagenwerkstätte auf dem Rangierbahnhof Oldenburg-Osternburg (0,7); Anlegung von Lagerplätzen auf Bahnhof Oldenburg (1) und von Abstellgleisen für den Hafenverkehr in Oldenburg (1,08).

Zugrettungskasten.

Von Eisenbahn-Inspektor **Solveen-Lübeck.**

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bestimmt im § 59, daß in den zur Personenbeförderung dienenden Zügen die Mittel zur ersten Hilfeleistung bei Verletzungen mitzuführen sind, und die „Dienstvorschrift betr. das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen" erweitert diese Bestimmung dahin, daß sich in jedem Packwagen ein „Zugrettungskasten", der die zur ersten Hilfeleistung nötigen Gegenstände enthält, befinden soll.

Vor Kriegsausbruch war diesen Bestimmungen in vollem Umfange Genüge geschehen. Die Zugrettungskasten, welche nicht nur Verbandmaterial, sondern in bescheidenem Umfange auch Medikamente und chirurgische Instrumente enthielten, waren mit Plombenverschluß versehen und in besonderen Schließfächern in den Packwagen untergebracht. Der Zugführer hatte die Pflicht, sich vor Antritt jeder Fahrt von dem ordnungsmäßigen Plombenverschluß zu überzeugen. War letzterer verletzt, so mußte der Inhalt des Kastens nachgeprüft und nötigenfalls vervollständigt werden. Im übrigen mußte vom Zugpersonal jede Entnahme von Gegenständen zur Meldung gebracht werden, damit die fehlenden Sachen alsbald ersetzt wurden. Schon vor dem Kriege kam es nicht selten vor, daß vom Inhalt der Kasten Gegenstände fehlten, ohne daß die Ursache des Fehlens festgestellt werden konnte. Häufig mag die Entnahme von Verbandmaterial bei kleineren Verletzungen des Zugpersonals erfolgt und eine Meldung versäumt sein. Aber es fehlten auch damals schon hier und da Gegenstände, wie Kleiderscheren, Gummischläuche, Seife u. dgl., die offenbar entwendet waren. Dann kam der Krieg. Die Packwagen und mit ihnen die Rettungskasten gingen mit den Militärzügen nach Osten und Westen, und wenn sie wiederkamen, waren die Kasten leer. Aber auch die in der Heimat verbliebenen Kasten wurden mehr und mehr bestohlen. Was heute vervollständigt war, fehlte morgen wieder. Bald war ein Ersatz nicht mehr möglich, weil nichts mehr erreichbar war. Man ging schließlich dazu über, die Kasten, da sie kaum noch etwas enthielten und ihren Zweck nicht mehr erfüllen konnten, ganz aus den Packwagen zu entfernen. In der Nachkriegszeit ist hier und da der Versuch gemacht, die Kasten mit ihrem spärlichen Inhalt den Packwagen wieder beizugeben. Es stellte sich aber heraus, daß auch der karge Rest noch verschwand. Die Zugrettungskasten werden deshalb so gut wie überhaupt nicht mehr geführt, und man hat stellenweise die Zugführer mit einigen Notverbänden ausgerüstet, die sich in kleinen, in Form und Umfang einer Zigarrentasche gleichenden Behältern befinden, welche bequem in der Kleidung mitgeführt werden können. Die Möglichkeit der Beraubung der Verbandbehälter ist damit beseitigt, dagegen besteht die Gefahr des Verlustes. Aber abgesehen davon muß doch gesagt werden, daß die wenigen winzigen Verbandmittel einen kläglichen, unzulänglichen Ersatz für den Inhalt der früheren Rettungskasten bilden, und es muß mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Ausrüstung der Züge mit ausreichendem Verbandmaterial ein Weg gesucht werden, die Züge wieder mit gut ausgerüsteten Rettungskasten zu versehen und die Möglichkeit der Beraubung tunlichst zu vermindern. Wie schon erwähnt, kamen Beraubungen auch in früheren Zeiten vor. Sie haben dem für die Vollzähligkeit des Inhalts der Kasten verantwortlichen Beamten mancherlei Ärgernisse bereitet, weil der Hergang selten aufgeklärt werden konnte. Entdeckt wurden die Unregelmäßigkeiten in der Regel vom Zugführer bei Übernahme der Züge. Es ist aber auch vorgekommen, daß vor Abgang der Züge schon bestehende Beraubungen erst unterwegs von den Zugführern bemerkt wurden, weil letztere eine Prüfung des Plombenverschlusses bei Übernahme des Zuges im Drange der Geschäfte nicht vorgenommen hatten. — Entstanden waren die Beraubungen meistens während des Aufenthaltes der Packwagen auf den Abstellbahnhöfen und Nebengleisen der Zugbildungsstationen, wo die Rettungskasten einem großen Teil des zahlreichen Rangier-, Wagenreinigungs- und Bahnunterhaltungspersonals zugänglich waren und unbemerkt bestohlen werden konnten.

Es ergibt sich also, daß die Unterbringung der Zugrettungskasten in den Packwagen unsicher war, und es dürfte deshalb die Frage aufzuwerfen sein, ob nicht mit der Unterbringung der Rettungskasten auf den Zuglokomotiven ein Weg gegeben wäre, den bisherigen Übelständen abzuhelfen. Die Lokomotiven stehen im Gegensatz zu den Packwagen mit seltenen Ausnahmen unter steter Aufsicht oder sind doch so wenigen Personen zugänglich, daß Beraubungen der Kasten leichter nachweisbar und deshalb für den Täter gefährlicher werden können. Die Kasten müßten natürlich in einem gegen äußere Einflüsse gut gedichteten, plombenverschlossenen, in oder an der Lokomotive eingebauten Schränkchen so untergebracht werden, daß eine Verletzung des Plombenverschlusses sofort ins Auge fiele. — Da der Lokomotivführer vor Antritt der Fahrt nicht mit so mancherlei Dienstgeschäften überlastet ist wie der Zugführer, wird ersterem eine Verletzung des Kastenverschlusses nicht leicht entgehen, so daß, alles in allem, angenommen werden kann, daß mit der Unterbringung der Zugrettungskasten auf der Lokomotive die Unsicherheit in dem Vorhandensein der so dringend erwünschten Rettungsmittel bei den Zügen beseitigt oder doch erheblich herabgemindert werden würde.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Amtsbezeichnungen.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Zweigstellen, Generaldirektionen und Direktionen unterm 12. Mai folgenden Erlaß gerichtet:

Nachdem der Nachtragshaushalt für 1920 vom Reichstag verabschiedet worden ist, bestimme ich über die Amtsbezeichnungen der Beamten folgendes:

1. Die Beamten haben künftig die Amtsbezeichnungen zu führen, die in der Reichsbesoldungsordnung festgesetzt sind.

2. Es ist diejenige Amtsbezeichnung zuständig, die der Einstufung der Beamten in die Besoldungsordnung entspricht, die zwischen der Reichsregierung und den Länderregierungen vereinbart worden ist. Hierbei sind auch die nachträglich vereinbarten und die bei Aufstellung des Nachtragshaushalts für 1920 noch durchgeführten Änderungen in der Einstufung zu berücksichtigen.

3. Beamte, die nur für ihre Person die Bezüge einer höheren Besoldungsgruppe erhalten, haben grundsätzlich die Amtsbezeichnung der niedrigeren Besoldungsgruppe zu führen. Hierbei gelten jedoch folgende Ausnahmen:

a) Die Kanzleibeamten, die in Gruppe IV als Kanzleiassistenten eingestuft sind, aber für ihre Person die Bezüge aus Gruppe V erhalten, behalten die Amtsbezeichnung „Kanzleisekretär" bei, wenn diese ihnen schon früher beigelegt worden ist.

b) Die bisher als Oberweichenwärter eingestuften, mit den Bezügen aus Gruppe V ausgestatteten Weichensteller I. Kl. usw., für die sämtlich in dem Nachtragshaushalt für 1920 Stellen der Gruppe V ausgebracht sind, erhalten sofort die Amtsbezeichnung „Stellwerksmeister".

c) Die bisher als Aufseher im Sicherungsdienst eingestuften, mit den Bezügen aus Gruppe V ausgestatteten Stellwerksoberschlosser, für die sämtlich in dem Nachtragshaushalt für 1920 Stellen der Gruppe V ausgebracht sind, erhalten sofort die Amtsbezeichnung „Werkführer (im Sicherungsdienst)".

d) Der Teil der als Eisenbahntechniker und Bahnmeister eingestuften Beamten, der die Bezüge aus Gruppe VII erhält und durch den Nachtragshaushalt für 1920 in die Gruppe VII befördert wird, erhält sofort die Amtsbezeichnung „technischer Eisenbahnobersekretär" bzw. „Oberbahnmeister".

4. Die als Eisenbahnsekretäre und Vorsteher eingestuften Beamten erhalten die Amtsbezeichnung „Vorsteher" nur dann, wenn sie eine entsprechende Tätigkeit ausüben, und zwar nur für die Dauer dieser Verwendung. Die Bezeichnung Vorsteher ist sonach nur den Beamten beizulegen, die selbständige Leiter von Dienststellen, Leiter von Abteilungen oder ständige Vertreter von Obervorstehern sind oder die eine Tätigkeit im Außendienst versehen, die die Beilegung dieser Amtsbezeichnung für erwünscht erscheinen läßt (z. B. ständiger Dienst in der Diebstahlskontrolle oder dgl.). Im übrigen erhalten die Beamten ohne Rücksicht auf ihre Verwendung im Außen- oder Innendienst die Amtsbezeichnung „Eisenbahnsekretär". Wenn ein Beamter, der sich bisher in einem Dienstposten befunden hat, nach dem die Amtsbezeichnung „Vorsteher" zu führen war, vorübergehend in einem anderen Dienstposten ohne Vorstehereigenschaft (im Sinne obiger Ausführungen) verwendet wird, so behält er die Amtsbezeichnung „Vorsteher" bei.

Der Amtsbezeichnung „Vorsteher" ist die nähere Bezeichnung der Tätigkeit beizufügen, in der der Beamte verwendet wird, nämlich: Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher, Kassenvorsteher, Materialienvorsteher.

5. Die Anordnungen unter Ziffer 4 gelten sinngemäß auch für die Beilegung der Amtsbezeichnungen „Eisenbahnobersekretär" und „Obervorsteher". Als Obervorsteher-Amtsbezeichnungen kommen in Frage: Oberbahnhofsvorsteher, Obergütervorsteher, Oberkassenvorsteher, Obermaterialienvorsteher.

6. Von den Beamten, die in Gruppe VIII und IX eingestuft sind, erhalten die nichttechnischen Beamten die Amtsbezeichnung „Eisenbahninspektor" oder „Eisenbahnoberinspektor", die technischen Beamten die Amtsbezeichnung „Eisenbahningenieur" oder „Eisenbahnoberingenieur".

7. Weibliche Beamte führen die gleichen Amtsbezeichnungen wie die männlichen Beamten (männliche Form).

8. Außerplanmäßige Beamte (Diätare) der Gruppe I bis IX erhalten vorläufig die Amtsbezeichnung derjenigen Gruppe, in der sie erstmalig angestellt werden. Vor dieser Amtsbezeichnung haben sie im dienstlichen Verkehr den Zusatz „außerplanmäßiger", abgekürzt „ap." zu führen. Außerplanmäßige Beamte der Gruppen VI und VII (Sekretäre und Vorsteher, Obersekretäre und Obervorsteher) führen allgemein die Amtsbezeichnung als ap. Eisenbahnsekretär oder ap. Eisenbahnobersekretär.

9. Beamte im Vorbereitungsdienst behalten bis auf weiteres die bisher üblichen Amtsbezeichnungen bei. Einheitliche Amtsbezeichnungen werden mit den Einheitslaufbahnen eingeführt werden.

10. Der Nachtragshaushalt für 1920 enthält eine große Zahl von neuen Beförderungsstellen. Die Amtsbezeichnungen für diese Stellen werden den in diese aufrückenden Beamten bei ihrer Beförderung beigelegt werden, soweit sie nach vorstehenden Ausführungen nicht schon jetzt geführt werden können.

11. Nach der Verordnung des Herrn Reichspräsidenten über die Amtsbezeichnungen und Titel vom 11. Juli 1920 (Deutscher Reichsanzeiger Nr. 135) soll den Beamten, unbeschadet ihres Rechtes, ihrerseits die früher verliehenen Titel und Amtsbezeichnungen weiterzuführen, kein Rechtsanspruch darauf zustehen, im dienstlichen Verkehr mit ihnen benannt zu werden. Ich erachte es jedoch für angemessen, daß auch im Amtsverkehr den Beamten gegenüber neben den neuen Amtsbezeichnungen von den wohlerworbenen Ehrentiteln, wie z. B. Rechnungsrat, Geheimer Rechnungsrat, Kanzleirat, Geheimer Kanzleirat, Geheimer Baurat usw. Gebrauch gemacht wird und ersuche entsprechend zu verfahren. Die alten Amtsbezeichnungen kommen in Fortfall.

12. Die Ausfertigung von Einzelverfügungen über die Beilegung der neuen Amtsbezeichnungen ist nur erforderlich, wo Zweifel über die Führung der Amtsbezeichnung bestehen. Im übrigen genügt eine allgemeine Anordnung durch die Amtsblätter, mit der die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bezirke zu regeln sind.

13. Die neuen Amtsbezeichnungen können nur Beamten beigelegt werden, die die Eigenschaft als Reichseisenbahnbeamte besitzen.

Die erforderlichen Anordnungen gemäß vorstehenden Richtlinien ersuche ich mit tunlichster Beschleunigung zu treffen. Etwaige Zweifel bitte ich umgehend zur Sprache zu bringen, ohne daß die Anordnungen wegen der Durchführung der neuen Amtsbezeichnungen im übrigen aufgehalten werden.

Die Reichseisenbahn-Zweigstelle Karlsruhe hat sofort den Eisenbahndirektionen der Zweigstelle Preußen-Hessen, den Eisenbahn-Generaldirektionen Dresden, Karlsruhe und Schwerin sowie der Eisenbahndirektion Oldenburg die erforderlichen Angaben zu liefern, damit diese für die ehemaligen Reichseisenbahnbeamten aus Elsaß-Lothringen in ihren Amtsblättern die nötigen Anordnungen auch für diese Beamten treffen können. Den ehemaligen elsaß-lothringischen Beamten, die in den Bezirken der Zweigstelle Bayern und der Eisenbahndirektion Stuttgart verwendet werden, sind über die neuen Amtsbezeichnungen Einzelverfügungen zu übersenden. Der Zweigstelle Bayern und der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart sind nachrichtlich Listen über die ehemaligen elsaß-lothringischen Beamten und die ihnen beigelegten neuen Amtsbezeichnungen zuzufertigen.

Die Zweigstelle Preußen-Hessen hat zu diesem Erlaß eine Übersicht über die von den Beamten ihres Bezirks künftig zu führenden Amtsbezeichnungen beigefügt. Von den 93 Nummern dieser Aufzählung heben wir nur einige bemerkenswerte Änderungen hervor. Es heißen künftig die Bürodiener: Amtsgehilfen; die Schlafwagenschaffner und Schaffner mit Prüfung zum Zugführer oder Lademeister und die Packmeister: Eisenbahnoberschaffner; die Weichensteller: Weichenwärter; die Rangierführer: Rangieraufseher; die Kanzlisten (je nach ihrer Besoldungsgruppe): Kanzleiassistenten oder Kanzleisekretäre; die Stellwerksschlosser und Oberschlosser: Aufseher im Sicherungsdienst oder (Besoldungsgruppe V) Werkführer im Sicherungsdienst; die Eisenbahngehilfen und -gehilfinnen: Eisenbahnbetriebsassistenten; die Weichensteller I. Klasse: Stellwerksmeister; die Bahnhofsaufseher: Stationsmeister; die Eisenbahnassistenten, Bahnhofsverwalter, Materialienverwalter, Oberlademeister, Telegraphenassistenten: Eisenbahnsekretäre oder Bahnhofs-, Güter-, Kassen- oder Materialienvorsteher; die technischen Büroassistenten: Eisenbahntechniker oder (Gruppe VII) technische Eisenbahnobersekretäre; die Bahnmeister I. Klasse: Oberbahnmeister; die Werkmeister: Werkstättenvorsteher; die Werkstättenvorsteher der Gruppe VIII: Eisenbahningenieure; die Hauptkassenkassierer: Eisenbahninspektoren; die Regierungsbaumeister und Bauinspektoren und Telegrapheninspektoren: Regierungsbauräte; der Vorstand der Betriebs-, Maschinen- und Abnahmeämter: Regierungsbaurat; der Vorstand der Verkehrsämter und der Verkehrsinspektion Hamburg: Regierungsrat; die Rechnungsdirektoren: Regierungsräte, die Regierungs- und Bauräte als Mitglieder einer Eisenbahndirektion oder des Eisenbahn-Zentralamts: Regierungsbauräte; die Oberbauräte: Oberregierungsbauräte; die Oberregierungsräte als 1. Vertreter des Präsidenten (Gruppe XIII): Abteilungsdirektoren.

— **Rücktrittsfrist der Eisenbahner gemäß § 26 des Staatsvertrages.** (Vgl. Nr. 20 Seite 390 d. Ztg.) Laut Telegramm des Reichsverkehrsministers vom 28. Juli 1920 an alle Zweigstellen hat sich die Reichsregierung damit einverstanden erklärt, daß der Ablauf der Rücktrittsfrist gemäß § 26 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich auf einen Zeitpunkt verlegt wird, der auf 4 Wochen nach Bekanntgabe der Grundsätze für die Einstufung der in den Reichsdienst übernommenen Beamten festgesetzt werden würde. Nachdem der Nachtragshaushalt für 1920, in dem sich die Einstufung der Beamten auswirkt, verabschiedet worden ist, ist der Zeitpunkt für den Ablauf der Rücktrittsfrist auf den 15. Juli 1921, 12 Uhr nachts festgesetzt worden. Hierdurch wird den Beamten ein reichlicher Zeitraum zu ihren Entschließungen gelassen.

— **Dienststunden bei den Eisenbahndirektionen.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat an die Präsidenten der Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Dem Vernehmen nach sind bei einigen Eisenbahndirektionen die täglichen Dienststunden so festgesetzt worden, daß sie schon um 2 Uhr nachmittags enden. Andere Eisenbahndirektionen sollen die Einführung dieser Dienstzeit beabsichtigen. Ich halte eine derartige Regelung der täglichen Arbeitszeit nicht für angängig. Die Eisenbahnbehörden haben als Verkehrsbehörden die besondere Pflicht, ihre Dienststunden in möglichste Übereinstimmung mit den üblichen Geschäftsstunden der Verkehrsinteressenten zu legen. Eine schon um 2 Uhr nachmittags endende Arbeitszeit wird diesem Gesichtspunkte so wenig gerecht, daß ich ihrer Einführung oder Beibehaltung nicht zustimmen kann. Wenn in den letzten Jahren diese Regelung der Dienststunden stillschweigend zugelassen wurde, so geschah es, weil die außerordentliche Überlastung der Büros bei vielfach gleichzeitigem Mangel an Arbeitskräften und schwieriger und unzureichender Ernährungslage es mir nicht angezeigt erscheinen ließ, den vorerwähnten sachlichen Gesichtspunkt in den Vordergrund zu schieben. Nunmehr muß ihm aber wenigstens so weit Rechnung getragen werden, daß die tägliche Dienstzeit nicht vor 3 Uhr nachmittags endet.

Ich beauftrage die Herren Präsidenten von einer etwa beabsichtigten Frühverlegung der Arbeitszeit abzusehen und dort, wo sie bereits erfolgt ist, sie wiederum diesem Erlaß entsprechend festzusetzen. Den beteiligten Beamtenausschüssen

ist von den Gründen, die mich zu dieser Anordnung nötigen, Kenntnis zu geben mit dem Hinzufügen, daß diese Regelung nur solange in Kraft bleibt, bis die von der Reichsregierung in Aussicht genommene Neuregelung der Dienststunden bei den Reichsverwaltungen eingetreten ist.

— Fürsorge für Schwerbeschädigte. Im Anschluß an seine früheren Anordnungen hat der Reichsverkehrsminister an die Zweigstellen, Generaldirektionen und Direktionen folgenden Erlaß gerichtet: „Nach den gesetzlichen Vorschriften gehört die Mitwirkung bei der Durchführung der für die Schwerbeschädigten erlassenen Fürsorgebestimmungen zu den Aufgaben der Betriebsvertretungen. Den von verschiedenen Seiten gestellten Anträgen, diese Tätigkeit im Bereich der Eisenbahnverwaltung den seinerzeit vorläufig ins Leben getretenen besonderen Vertretungen der Schwerbeschädigten bis auf weiteres zu belassen, kann im Hinblick auf die entgegenstehenden gesetzlichen Vorschriften nicht entsprochen werden.

Die Schwerbeschädigten bei Dienststellen mit weniger als 100 Arbeitnehmern, bei denen nach dem Erlaß vom 21. Februar 1921 ein Vertrauensmann für die Schwerbeschädigten nicht tätig ist, haben sich in ihren Angelegenheiten an den für ihre Dienststelle zuständigen Betriebsrat zu wenden. Wenn auch bei den Bezirksbetriebsräten die Bestellung eines Vertrauensmannes für Schwerbeschädigte nicht vorgesehen ist, so bleibt es doch dem Ermessen der Bezirksbetriebsräte überlassen, eine geeignete Persönlichkeit als Sachverständigen für die Bearbeitung der Angelegenheiten der Schwerbeschädigten heranzuziehen, und es steht auch nichts im Wege, mit dieser Tätigkeit den schon seither bei den Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen etwa vorhandenen Obmann der Schwerbeschädigten zu betrauen. Es haben aber sowohl dieser Vertrauensmann der Bezirksbetriebsräte, wie auch die Vertrauensmänner auf den größeren Dienststellen ihre Tätigkeit als Organe der gesetzlichen Betriebsvertretungen und deshalb im Einvernehmen mit diesen auszuüben."

— Kohlenkrise und Feriensonderzüge. Die schlimme Kohlenlage, in der wir uns zurzeit wegen der oberschlesischen Wirren, wegen des Streiks im Waldenburger Revier und der Nichterneuerung des Überschichtenabkommens im Ruhrrevier befinden, hat den Reichskohlenkommissar veranlaßt, die Reichseisenbahnverwaltung um äußerste Beschränkung im Kohlenverbrauch zu ersuchen. Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß zeitweise mit einer Einschränkung des normalen Verkehrs zu rechnen ist. Trotzdem hat, so schreibt „Der Deutsche", die Eisenbahnverwaltung nicht die Absicht, die für den bevorstehenden Reiseverkehr bereits getroffenen Vorbereitungen einzustellen. Der immer stärker werdende Rückgang des Güterverkehrs, in dem sich die niedergehende Konjunktur deutlich zeigt, wird die Eisenbahnverwaltung veranlassen, ihrer anderen Einnahmequelle, dem Personenverkehr, ihre ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken, damit die Einnahmen nicht hinter den Erwartungen zurückbleiben. Da die Personentarife seit dem 1. Juni erheblich erhöht worden sind, was sich in einer weiteren starken Abwanderung von der 1. und 2. nach der 3. und 4. Klasse bemerkbar macht, muß gerade die Verstärkung des Sonntags- und Feriensonderverkehrs für die Eisenbahnverwaltung in Zukunft vom kaufmännischen Standpunkt aus gesehen ein besonders lohnendes Geschäft bilden. Die Eisenbahnverwaltung hat sich deshalb, wie schon in Nr. 21, S. 407 d. Ztg. mitgeteilt, nunmehr endgültig schlüssig gemacht, die Besserung der Kohlenlage vorausgesetzt, billigere Tarife für Feriensonderzüge einzuführen, und zwar soll sich der Fahrpreis um ⅓ der Einzelfahrt (bisher geplant ¼) verbilligen. Auch Feriensonderzüge für die Rückfahrt werden gefahren werden, und zwar zu der gleichen Ermäßigung von ⅓ des Fahrpreises. Es soll dem Reisenden freistehen, ob er entweder für die Hin- oder für die Rückfahrt den Sonderzug benutzen will. Noch bestehen Zweifel bei der Eisenbahnverwaltung, ob die Sonderzüge für die Rückfahrt, deren Benutzung die genaue Festlegung des Aufenthaltes des Reisenden an dem Ferienorte verlangt, ausgenutzt werden. Es wird aber wohl mit Hilfe der Verkehrsvereine und sonstiger Verbände möglich sein, nach dieser Richtung hin die nötigen Sicherungen zu treffen.

— Verkehrslage im Ruhrgebiet. Nach einem amtlichen Bericht vom 2. Juni war der Güterverkehr im Ruhrbezirk in der vergangenen Woche nach wie vor gering. Der Betrieb wickelte sich im allgemeinen zufriedenstellend ab, obgleich die von der Entente eingeführten Zollkontrollmaßnahmen noch immer den Betrieb lindern. Leere Wagen sind reichlich vorhanden. Die Anforderung von Leerwagen für Brennstoffe war letzte Woche etwas höher als in der Vorwoche. Für Kohle, Koks und Briketts wurde in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 20 136 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und gestellt. (Höchstgestellung am 27. Mai 20 643.) In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 233 Wagen. Die Haldenbestände sind in der Berichtswoche von 273 430 t auf 226 859 t am 28. Mai zurückgegangen. Der Rheinwasserstand hat sich in der letzten Zeit gehoben. Infolgedessen ist der Verkehr wesentlich lebhafter gewordeen, vor allem, da namentlich Schleppdampfer auch zum Teil schon für die Fahrt bis Straßburg wieder in Dienst gestellt werden können und Kahnraum im allgemeinen hinreichend vorhanden ist. An den Kippern in den Duisburg-Ruhrorter Häfen wurden an Brennstoff 29 537 t (31 547 Tonnen) ungeschlagen, während sich die Umschlagzahl in den Zechenhäfen der Kanäle auf 21 644 t (20 108 t) belief.

— Keine Übernahme der thüringischen Nebenbahnen durch das Reich. Der Reichsverkehrsminister hat, wie die B. B. Ztg. mitteilt, die vom Staatsrat Thüringen geforderte Übernahme sämtlicher thüringischen Nebenbahnen, die sich im Besitz der Firma Bachstein befinden, auf das Reich abgelehnt, da die gegenwärtige Finanzlage des Reichs eine solche Aktion nicht zulasse.

— Sinkende Rheinfrachten. Infolge der erheblichen Steigerung des Wasserstandes des Rheines in der letzten Woche sind die Schiffsfrachten auf dem Rhein beträchtlich zurückgegangen. So wird jetzt, wie wir der D. Allg. Ztg. entnehmen, für die Strecke Duisburg-Mannheim für 10 Tonnen 80 ℳ gezahlt, während die Fracht für die gleiche Strecke am 20. Mai noch 200 ℳ für 10 Tonnen kostete.

— Neue Wagen im Vorortverkehr Berlin—Groß Lichterfelde Ost. Auf der Vorortstrecke Berlin—Groß Lichterfelde Ost sind kürzlich zwei neue Triebwagen probeweise in den Dienst gestellt worden, die in ihrer wagenbaulichen Einrichtung von der bisher üblichen normalen Vorortwagen-Bauart nicht unerheblich abweichen. Die Wagen waren nicht für die Staatseisenbahn-Verwaltung erbaut, sondern ursprünglich für die A.E.G.-Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln bestimmt; da die Ausführung dieser Bahn aber in ungewisse Ferne gerückt ist, so hat sich die Eisenbahnverwaltung bereitgefunden, die zwei Probewagen zu übernehmen und zunächst für ihren Betrieb einigermaßen brauchbar zu machen, um weiterhin Studien damit anzustellen, die für den Bau der späteren elektrischen Trieb- und Beiwagen des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs mit als Grundlage dienen sollen.

Die Wagen sind an Stelle der üblichen Drehtüren mit Schiebetüren versehen, und zwar sind an jeder Wagenlängsseite vier Schiebetüren angeordnet, die ursprünglich pneumatisch geschlossen werden sollten; auf letztere Einrichtung wird aber verzichtet. Durch den Uebergang zum Schiebetürsystem wird eine größere nutzbare Wagenbreite und dadurch eine erhöhte Fassungskraft des Zuges auf ein Meter Zuglänge erreicht. Die Türen liegen sich nicht gerade gegenüber, sondern sind gegeneinander versetzt; ebenso sind die Doppelsitzbänke abwechselnd an die rechte und die linke Längswand angeschlossen; einer Tür an der rechten Seitenwand steht also eine an die linke Seitenwand anstoßende Doppelbank gegenüber, und umgekehrt.

Die elektrische Einrichtung jedes Triebwagens besteht aus zwei Gleichstrommotoren für 550 Volt, von je etwa 100 PS Leistung; neuartig ist die Steuerung der Motoren, die im wesentlichen selbsttätig vor sich geht, so daß der Fahrer mit seiner Fahrkurbel nur wenige Hauptstufen einzustellen braucht.

Die Wagenkästen sind ganz aus Eisen und sehr leicht gebaut; bei späteren Ausführungen für die Stadtbahnbetriebsmittel wird man wohl einen Mittelweg zwischen der früheren schweren Normalbauart und dieser sehr leichten Untergrundbahnbauart einschlagen. Da die Wagen für eine Tunnelstrecke bestimmt waren, so ist das Dach ebenfalls leichter, als man es für eine der Sonnenbestrahlung ausgesetzte Strecke wählen würde. Infolgedessen ist auch die Lüftung an heißen Tagen nicht genügend und muß wirksamer ausgestaltet werden; die Arbeiten hierzu werden zurzeit vorgenommen. Da nur zwei derartige Triebwagen zur Verfügung stehen, und mit ihnen die alten nicht selbsttätig gesteuerten Wagen nicht zusammenarbeiten, so konnte der neue Triebzug nur aus zwei Triebwagen und höchstens drei Beiwagen gebildet werden, während die anderen fahrplanmäßigen Züge der Strecke aus drei oder vier wesentlich längeren Triebwagen nebst zwei Beiwagen bestehen. Infolgedessen ist ein einwandfreier Vergleich der beiden Zuggattungen nicht ganz leicht anzustellen; denn die alten Triebwagenzüge werden zu jeder Verkehrszeit infolge ihrer größeren Fassungskraft weniger überfüllt sein als der dazwischen laufende neue Zug; die Fahrgäste ziehen natürlich stets den schwächer besetzten Zug vor. Der neue Zug wird daher hauptsächlich als Einsatzzug in verkehrsreichen Stunden fahren. Hfn.

— **Anbringung von Klapptischen in den Halbabteilen I. Klasse.** Bei der Eisenbahndirektion Berlin ist angeregt worden, in den D-Zugwagen auf die Einrichtung von Halbabteilen 1. Klasse Bedacht zu nehmen und an ihren freien Wänden Klapptische zum Aufstellen von Schreibmaschinen vorzusehen, damit den Reisenden Gelegenheit gegeben wird, während der Fahrt ungestört zu arbeiten. Die Handelskammer Berlin ist um gutachtliche Äußerung ersucht worden, ob ein Bedürfnis für eine derartige Einrichtung anzuerkennen ist, und hat sich, wie folgt, geäußert: „Es ist wohl bekannt, daß einzelne Geschäftsinhaber auch auf ihren Reisen die Schreibmaschinen mit sich führen; dennoch scheint ein besonders dringendes Bedürfnis für den Antrag nicht vorzuliegen. Bei dem Mangel an Platz, der in anderen Wagenklassen herscht, wird man dem Antrage im allgemeinen kein Verständnis entgegenbringen, wenn er im einen oder anderen Falle vielleicht auch eine gewisse Berechtigung haben mag.“

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Kurt Wehner in Düsseldorf ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts daselbst beauftragt. Der Regierungsassessor Dr. jur. Henning, bisher in Cassel, ist zur Eisenbahndirekton nach Essen versetzt. Der Gerichtsassessor a. D. Consbruch in Berlin ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen. Der Geheime Baurat Schönemann, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle (Saale), ist gestorben.

Österreich.

— **Ausstellung für Straßenbahn- und Kleinbahnbedarf.** Aus Anlaß des vom 29. Mai bis zum 3. Juni d. J. in Wien tagenden Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnkongresses, an dessen Spitze der Direktor der Wiener städtischen Straßenbahnen Ing. Spängler steht, findet in den Räumen des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines in Wien, 1. Bez., Eschenbachgasse 9, eine Ausstellung für Straßenbahn- und Kleinbahnbedarf statt, die einen Überblick über die Fortschritte und Neuerungen der industriellen Technik auf diesem Fachgebiete geben wird. Die Ausstellung wird den Kongreßteilnehmern, die sich aus fast allen europäischen Staaten ergänzen, sowie den sonstigen Interessenten frei zugänglich sein.

— **Sommerzeit.** (Vergl. Nr. 21, S. 410 d. Ztg.) Die „Rathauskorrespondenz“ meldet: Bekanntlich hat die Bundesregierung die Anregung des Wiener Stadtsenats als Landesregierung, die Sommerzeit so wie in den Vorjahren oder wenigstens für Wien einzuführen, abgelehnt. Um dem in allen Bevölkerungskreisen Wiens bestehenden Wunsche trotzdem Rechnung zu tragen, hat der Bürgermeister am 12. d. eine Besprechung aller Interessenten veranstaltet, um die Möglichkeit zu überprüfen, den Effekt der Sommerzeit dadurch herbeizuführen, daß Arbeits- und Schulbeginn und Arbeits- und Schulschluß um eine Stunde vorverlegt werden. Diese Besprechung ergab, daß die überwiegende Mehrheit der Interessentenvertreter sich für diesen Vorschlag aussprach. Jedoch wurde gleichzeitig verlangt, daß diese Regelung zwangsweigig, das heißt durch Verordnung, erfolgt, weil nur so die Vorteile der Sommerzeit erreicht und die Schwierigkeiten, insbesondere im Verkehrswesen, vermindert werden können, während, wenn die Verschiebung der Arbeitszeit der Willkür jedes einzelnen überlassen bliebe, ein unmöglicher Zustand sich ergebe.

Da aber weder der Wiener Stadtsenat als Landesregierung noch der Bürgermeister als Landeshauptmann eine gesetzliche Handhabe zur Erlassung einer solchen Verordnung besitzen, muß auch zu dieser Regelung die Bundesregierung die Ermächtigung auf Grund des kriegswirtschaftlichen Ermächtigungsgesetzes erteilen. Der Stadtsenat als Landesregierung hat daher in seiner heutigen Sitzung den Beschluß gefaßt, an die Bundesregierung mit dem Ersuchen heranzutreten, dem Bürgermeister als Landeshauptmann die Ermächtigung zu erteilen, daß er für die Zeit vom 1. Juni bis 15. September 1921 im Verordnungswege die Verlegung der Arbeits- und Schulzeit um eine Stunde verfügen dürfe.

Um den wichtigsten Einwendungen des Bundesministeriums für Verkehrswesen hinsichtlich des Lokalverkehrs zu begegnen, wurde auch mit der Landesregierung für Niederösterreich-Land ein Einvernehmen gesucht, wonach auch diese wenigstens für die Industrieorte in der Nähe von Wien eine Verlegung des Arbeitsbeginnes und Arbeitsschlusses durchführen soll.

Nach den neuesten Pressemeldungen scheint infolge der sich ergebenden praktischen Schwierigkeiten die Einführung der Sommerzeit vorläufig keine Aussicht auf Verwirklichung zu haben.

— **Verkehrsnachrichten.** Von Mittwoch, dem 25. Mai, an fahren die infolge der notwendig gewordenen Verkehrseinschränkungen nur dreimal wöchentlich verkehrenden Tagesschnellzüge Wien-Westbahnhof—Innsbruck wieder täglich, also auch an Sonntagen (Abfahrt von Wien-Westbahnhof 8 Uhr früh, Ankunft in Wien-Westbahnhof 9 Uhr 10 Minuten abends). — Auf den Eisenbahnlinien in Südtirol ist der Verkehr nach Erfüllung der Lohnforderungen der Eisenbahner durch die Regierung wieder aufgenommen worden. — Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß infolge Beendigung des Ausstandes auf den italienischen Bahnen der direkte Schnell- und Personenzugsverkehr nach und von Italien, und zwar sowohl über Laibach-Adelsberg wie auch über Villach-Tarvis und Innichen und über den Brenner wieder möglich ist.

— **Der Pfingstverkehr auf den Eisenbahnen.** In den letzten Tagen sind in verschiedenen Blättern Aufsätze erschienen, in denen der Verwaltung der österreichischen Bundesbahnen der Vorwurf gemacht wurde, sie habe es bei den Verfügungen über die Abwicklung des Pfingstverkehrs einerseits an der nötigen Voraussicht, andererseits an der Folgerichtigkeit in der Durchführung ihrer Verfügungen fehlen lassen. Es wurde darauf hingewiesen, daß vor den Pfingstfeiertagen mehrere eindringliche Warnungen vor Pfingstreisen und Ausflügen mit der Eisenbahn erschienen seien, daß aber nachträglich doch, um den Riesensturm der Reiselustigen bewältigen zu können, Bedarfszüge eingeleitet worden seien. Dadurch sei ein Teil des Publikums getäuscht worden, der auf Grund der Warnungen des Bundesministeriums seine beabsichtigte Pfingstreise wieder aufgegeben habe. Andererseits hätten sich die Bahnen durch die angekündigte Verkehrseinstellung, die sie nachher nicht hätten aufrechterhalten können, um eine reichliche Einnahme gebracht. Hierzu bemerkt die „Staatskorr.“, daß durch das Ausbleiben der oberschlesischen Kohle für die nächste Zeit, was den Eisenbahnbetrieb betrifft, eine derart trostlose Kohlenlage geschaffen worden ist, daß es selbstverständliche Pflicht einer vorsorgenden Verwaltung ist, im Interesse der Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen Lebens und der Lebensmittelversorgung der Bevölkerung den Kohlenverbrauch auf das unumgänglich notwendige Mindestmaß einzuschränken. Hierbei steht es wohl außer allem Zweifel, daß auch bei vollkommen richtiger und gerechter Einschätzung des gesundheitlichen und sonstigen Wertes von Erholungs- und Ausflugsreisen zugegeben werden muß, daß diese Interessen gegenüber der Notwendigkeit der Verhinderung eines vollständigen Stillstandes des gesamten Eisenbahnbetriebes zurücktreten müssen. Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat sich deshalb mit seinen Warnungen an die Einsicht und das Verständnis der Bevölkerung gewendet, in der Voraussetzung, daß der größte Teil der Reiselustigen es über sich bringen werde, seinen Pfingstausflug dem allgemeinen Wohle zu opfern. Diese Opferwilligkeit war allerdings nicht in dem Maße vorhanden, wie sie dem Ernst der Lage angemessen gewesen wäre, wenn auch sicher zugegeben werden muß, daß ohne die seitens der Bundesbahnverwaltung ergangenen Warnungen der Andrang der Fernreisenden noch größer gewesen wäre. Wenn die Eisenbahnverwaltung im engeren Nahverkehre der Großstadt an den beiden Pfingstfeiertagen für einen etwas lebhafteren Verkehr vorgesorgt hat, so geschah dies deshalb, weil der Kohlenverbrauch bei den über ganz kurze Strecken verkehrenden Lokalzügen geringfügiger ist, weil der Nahverkehr mit einer verhältnismäßig viel geringeren Kohlenmenge bewältigt werden kann als der Fernverkehr und weil endlich die Bahnverwaltung dem Publikum durch die Ermöglichung von Ausflügen in der nächsten Nähe Wiens doch einen kleinen Ersatz für den Verzicht auf eine größere Pfingstreise bieten wollte.

— **Wagenumlauf-Ausschuß.** Die bisherige Bezeichnung „Wien-Zentral-Wagendirigierung“ des Telegraphenbureaus im ehemaligen Kriegsministerium wird in: „Wien-Wagenumlauf-Ausschuß (Ofex)“ abgeändert. Das Rufzeichen „k. k.“ für diese Telegraphenstation bleibt weiterhin aufrecht.

— **Kommerzieller Verband der österreichischen Eisenbahnen.** Dieser Verband, dessen Aufgabe es ist, die Tarife, Teil I (enthaltend die reglementarischen Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr, und die allgemeinen Tarifbestimmungen für diese Verkehre einschließlich der Güterklassifikation) fortzubilden, hat unlängst im Tariferstellungs- und Abrechnungsbüro der österreichischen Bundesbahnen seine gründende Versammlung abgehalten. Nach den Satzungen des Verbandes werden die Verbandsangelegenheiten durch den Transportausschuß und den Tarifausschuß bearbeitet. Angelegenheiten, die den Wir-

ungskreis beider Ausschüsse betreffen, werden in gemeinsamen itzungen dieser beiden Ausschüsse beraten. Ausschußbeschlüsse, die mit dem Gutachten der zu den Beratungen heranzuziehenden Vertretung der Bahnbenutzer oder mit dem Beschlusse eines anderen mit der Angelegenheit befaßten Ausschusses nicht übereinstimmen, gehören vor die, alle Mitglieder des Verbandes vereinigende Verbandsversammlung. In der gründendeen Versammlung wurden die österreichischen Bundesbahnen zur geschäftsführenden Verwaltung des Verbandes und des Transportausschusses, die Südbahn zur geschäftsführenden Verwaltung des Tarifausschusses gewählt. Die Geschäftsführung wird im Transportausschusse durch die Bundesbahndirektion Wien-West und im Tarifausschusse durch die österreichische Betriebsdirektion der Südbahn besorgt, an welche Stellen demnach Eingaben in den zum Wirkungskreis des Verbandes gehörigen Angelegenheiten zu richten sind und zwar an die erste Stelle Eingaben in Transportangelegenheiten und an die zweite Stelle solche in Tarifangelegenheiten. Die Verbandsgeschäfte und den Vorsitz in der Verbandsversammlung führt namens der österreichischen Bundesbahnen das Tariferstellungs- und Abrechnungsbüro im Bundesministerium für Verkehrswesen. Die Vertretung der Bahnbenutzer wird nach Schaffung des Beirates des Bundesministeriums für Verkehrswesen aus dessen Mitte gewählt werden. Da jedoch der kommerzielle Verband seine Tätigkeit bereits früher aufnehmen wird, so haben die Verbandsverwaltungen Schritte eingeleitet, daß Vertreter der Bahnbenutzer einstweilen aus der Mitte des seinerzeit aus Interessentenkreisen gebildeten „Komitees für tarifarische und reglementarische Angelegenheiten“ entsendet werden.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Verwaltungsrat der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in seiner letzten Sitzung die von der Generaldirektion vorgelegte Rechnung für das Geschäftsjahr 1920 genehmigt. Auf Grund dieser Rechnung ergibt sich nach Abzug der Abschlagsdividende von 105 österreichischen Kronen für jede ganze Aktie und einschließlich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre von 3,081,212 K der Saldo des Gewinn- und Verlustkontos mit 37,731,512 K gegen 12,957,801 K im Vorjahre. Nach Abrechnung der Restdividende von 75 K für jede ganze Aktie sowie der statutenmäßigen Tantieme des Verwaltungsrates verbleiben 31,843,943 K zur Verfügung der Generalversammlung. Der Verwaltungsrat wird der Generalversammlung vorschlagen, die Superdividende mit 350 K für jede ganze Aktie festzusetzen, ferner im Sinne des tschechoslowakischen Gesetzes vom 25. Februar 1920 von dem an die Aktionäre zu verteilenden Reinertrage des Bergbaues einen 10prozentigen Anteil mit 1,719,762 K zur Widmung für gemeinnützige Zwecke der beim Bergbaue Beschäftigten bereit zu halten und den Rest von .045,244 K auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesamtdividende für 1920 (4prozentige Dividende von 180 K und Superdividende von 350 K) wird sohin 530 K (gegen 242.50 K im Vorjahre) betragen. Der Verwaltungsrat hat mit Rücksicht darauf, daß die Rechnung des Jahres 1921 in tschechoslowakischer Währung zu führen sein wird, beschlossen, von einer Abschlagszahlung zum 1. Juli d. J. auf die Dividende des laufenden Jahres abzusehen. Der am 1. Juli d. J. fällige Abschnitt wird daher mit 425 K (Restdividende 75 K, Superdividende 350 K) für eine ganze Aktie eingelöst werden. Der am 1. Juli d. J. fällige Abschnitt der ganzen Genußaktie wird mit 350 K eingelöst werden. Die Abschlagszahlungen auf die Einlösungsrenten wurden seitens der tschechoslowakischen Republik wie im Vorjahre in österreichischen Kronen bezahlt; die Anzahlung seitens der polnischen Republik wurde in polnischen Mark geleistet. Eine wesentliche Veränderung in der Höhe der Abschlagszahlungen ist gegenüber dem Vorjahre nicht eingetreten. Bezüglich der Höhe des ausgewiesenen Erträgnisses ist der Umstand von wesentlicher Bedeutung, daß die in tschechischer Währung erzielten Erträgnisse des Montanbesitzes zu dem gegenüber dem Vorjahr wesentlich höheren Kurs des Bilanztages ausgewiesen werden.

— **Mißbräuchliche Betätigung des Notsignales.** Durch Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen wurde folgende Ergänzung des Eisenbahnbetriebsreglements verfügt.

„Reisende, die ohne dringende Notwendigkeit das am Eisenbahnwagen angebrachte Notsignal betätigen, können, unbeschadet der Anwendung des allgemeinen Strafgesetzes und der besonderen Polizeistrafverordnungen, zum sofortigen Erlage von 1000 Kronen zugunsten der Eisenbahn verhalten werden.“

Die bisher durch die Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. Februar 1882, R.-G.-Bl. Nr. 14, festgesetzte Verpflichtung zur Zahlung eines Geldbetrages an die Eisenbahn im Falle der mißbräuchlichen Betätigung des Notsignales wird nunmehr durch das Eisenbahnbetriebsreglement ausgesprochen.

Unter Notsignal ist jede in Eisenbahnwagen angebrachte, zum Anhalten der Eisenbahnzüge im Falle äußerster Notwendigkeit, so insbesondere bei Gefahr für die Sicherheit der Reisenden oder des Zuges dienende Vorrichtung ohne Unterschied der technischen Bauart zu verstehen.

Die mißbräuchliche Betätigung des Notsignales hat für den betreffenden Reisenden zweierlei, von einander unabhängige Folgen, und zwar einerseits die Verpflichtung zur Zahlung der Vertragsstrafe des § 23, Absatz (2) EBR. und anderseits die Straffälligkeit wegen Übertretung des § 93 der Eisenbahnbetriebsordnung oder wegen eines etwa vorliegenden weitergehenden strafgerichtlich zu verfolgenden Deliktes.

Der nach § 23 Absatz (2) EBR. der Eisenbahn zu entrichtende Betrag von 1000 Kronen stellt sich als Privatbuße für den der Eisenbahn durch die ungerechtfertigte Betätigung des Notsignales erwachsenen Schaden dar. Der rein privatrechtliche Anspruch auf Zahlung dieser Buße kann gegenüber dem die Zahlung verweigernden Reisenden nur im ordentlichen Rechtswege und nicht im Wege der politischen Behörden geltend gemacht werden. Die Mitwirkung der politischen Behörde beschränkt sich hierbei auf die Feststellung der Identität des Nationales und der Adresse des betreffenden Reisenden. Die Festsetzung der Vertragstrafe in einem ziffernmäßig bestimmten Betrage verfolgt den Zweck, die Eisenbahn von dem umständlichen Nachweis des im einzelnen Falle entstandenen Schadens zu befreien. Die Zahlung dieses Betrages schließt jedoch den Anspruch auf den übersteigenden Schadenersatz nicht aus. (Art. 284 H.-G.-Bl.)

Die Strafverfolgung des Reisenden geschieht unabhängig davon, ob er die Vertragsstrafe an die Eisenbahn entrichtet oder nicht, durch die politische Behörde oder durch die Staatsanwaltschaft. Ob außer der Abforderung der Vertragsstrafe von 1000 K. im einzelnen Falle auch noch eine Strafanzeige an die öffentliche Anklagebehörde oder an die politische Behörde erstattet werden soll, ist nach der Beschaffenheit des betreffenden Falles, insbesondere nach der hierbei zutage getretenen Absicht des Täters zu beurteilen.

Hierzu wird bemerkt, daß nicht bloß absichtliches, sondern auch fahrlässiges Handeln die Strafbarkeit zu begründen geeignet ist.

— **Ausschuß des Nationalrates für Verkehrswesen.** In der letzten Sitzung des Ausschusses für Verkehrswesen wurden die Anträge der Abgeodneten Weiser und Genossen auf eheste Fertigstellung des Linzer Hauptbahnhofes, und der Abgeordneten Lenz und Genossen, betreffend die eheste Ausgestaltung der Personenhaltestelle Gmünd Stadt zu einem Kopfbahnhof zum Beschluß erhoben.

— **Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Wien (29. Mai bis 2. Juni 1921).** Von Straßenbahn- und Kleinbahnunternehmungen war der Kongreß beschickt durch Vertreter aus Deutschland, Dänemark, Holland, Norwegen, Schweden, Südslawien, der Schweiz, der Tschechoslowakei und Ungarn. An dem Kongresse nahmen teil: als Vertreter der Regierung Vizekanzler Breisky, die Bundesminister Dr. Pesta und Heinl, Vizebürgermeister Emmerling als Vertreter der Stadt Wien sowie Vertreter der Regierungen von Holland, Schweden und Ungarn. Präsident Spängler begrüßte die Erschienenen und sprach allen Stellen, die die Abhaltung des Kongresses ermöglicht haben, den herzlichsten Dank aus. An diese Begrüßung schlossen sich die Ansprachen der Vertreter der Regierung, der Gemeinde Wien und einzelner Körperschaften. Sodann wurde in die sachlichen Erörterungen eingetreten.

Präsident Dr. Exner (Wien) besprach die Beziehungen zwischen dem Verkehrs- und dem Versuchswesen und betonte die Wichtigkeit des technischen Forschungs- und Versuchswesens für die konstruktive Entwicklung und Betriebssicherheit der Bahnen aller Art. Direktor van Putten (Amsterdam) behandelte die technischen Schwierigkeiten für die Straßenbahnen in Amsterdam, die in der ständigen Gefahr von Deichbrüchen schweben. Prof. Dr. Helm (Berlin) besprach an der Hand von Lichtbildern die Entwicklung des Kleinbahnwesens in Deutschland. Direktor Norregaard (Kopenhagen) erläuterte hierauf die Geschichte und Entwicklung der Kopenhagener Straßenbahn und Direktor Hultmann (Malmö) berichtete über einmännige Bedienung von großen Straßenbahnwagen. Nachmittags unternahmen die Kongreßteilnehmer eine Besichtigung der Oberbauwerkstätte Meidling und des Betriebsbahnhofes Favoriten der städtischen Straßenbahnen, wo die neuesten Fahrbetriebsmittel für den Personen- und Lastenverkehr und die Schienenbeförderungsmittel vorgeführt wurden.

Die Beratungen des zweiten Verhandlungstages wurden durch einen Vortrag des Direktors Ing. Barth (Christiania) über das Straßenbahn- und Lokalbahnnetz in Christiania und Vororten (Aker) eröffnet. Direktor Falkenberg (Christiania) berichtete über die Verhältnisse der Straßenbahnen in Christiania, worauf Oberingenieur Tramm (Berlin) über die psychotechnische Eignungsprüfung des Personals berichtete. Generaldirektor a. D. Lehmann (Köln) erörterte die allgemeinen

Richtlinien für den Zusammenschluß von Verkehrsunternehmungen in deutschen Großstädten und Ingenieur van Nes (Wien) sprach über bedienungslose Umformerstationen für elektrische Bahnen und Quecksilbergleichrichter, worauf die Verhandlungen abgebrochen wurden.

Am nächsten Verhandlungstag hielt Direktor Dr.-Ing. Mattersdorf (Hamburg) einen eingehenden, von einer Reihe von Lichtbildern begleiteten Vortrag über Normung und Wartung. Direktor Ing. Tobias (Budapest) besprach die Verwendung von Kugel- und Rollenlagern im Straßenbahn- und Kleinbahnbetrieb, und Direktor Albert (Krefeld) berichtete über Rollenlager für Straßenbahnwagen. Direktor Baurat Loercher (Stuttgart) hielt einen Vortrag über die Erfahrungen bei der Verwendung von Kugel- und Rollenlagern im Straßenbahnbetrieb. Baurat Ing. Stohr (Wien) brachte statistisches Material und Allgemeines über Gleichstrom-Hochspannungsmaschinen. Direktor Ing. Hausmann (Gablonz) besprach in längeren Ausführungen die Beziehungen zwischen Fahrzeug und Gleise bei Straßenbahnen und Inspektor Ing. Findeis (Wien) die gleislosen Bahnen mit elektrischer Oberleitung. Am Schlusse dankte der Vorsitzende Direktor Spängler allen Teilnehmern für ihr Erscheinen und den Vortragenden für ihre Mühewaltung und sprach den Behörden, Körperschaften und Unternehmungen für das dem Kongresse bekundete Entgegenkommen den Dank aus. Ebenso dankte er den Beamten des Kongreßbüros für ihre Arbeit. Nach Schluß der Verhandlungen fand die Hauptversammlung des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins statt, in der der Wahlvorschlag für die Wahlen der Landesvertreter in den Vorstand des Vereins beraten wurde. Der Vertreter der ungarischen Regierung überbrachte die Einladung der ungarischen Regierung, den nächsten Kongreß im Jahre 1923 in Budapest abzuhalten. Diese Einladung wurde von der Versammlung unter stürmischem Beifall zur Kenntnis genommen. Generaldirektor Wussow dankte Direktor Spängler für die treffliche Vorbereitung der Kongreßtagung und für die geschickte Leitung der Beratungen, worauf der Kongreß geschlossen wurde.

— **Wiener Lokomotivfabrik.** In der unter Vorsitz des Präsidenten Alexander Weiner abgehaltenen 50. Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabriksgesellschaft wurde der Rechnungsabschluß für das Geschäftsjahr 1920, welcher einen Reingewinn von 29 958 558 K. ausweist, mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt und die Ausschüttung einer Dividende von 300 K beschlossen.

— **Kleinwirtschaftsausstellung.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen wird in der Zeit vom 3. bis 5. September in Linz eine Kleinwirtschaftsausstellung des österreichischen Eisenbahnpersonals veranstalten. Zur Ausstellung gelangen Erzeugnisse der Kleingartenwirtschaft und der Kleintierzucht, Pläne und Objekte, welche auf das Siedlungswesen Bezug haben, Geräte für Kleingärtner und Kleintierzüchter und Hausgeräte. Die Ausstellung soll die auf die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage des Eisenbahnpersonals abzielenden Einrichtungen, welche sich die Bediensteten mit Unterstützung der Verwaltung geschaffen haben, vor Augen führen.

— **Bevorstehende Verkehrsverbesserungen.** Die „Staatskorrespondenz" teilt mit: Die österreichische Bundesbahnverwaltung hat in den letzten Tagen, allerdings mit schweren geldlichen Opfern, größere Mengen für den Schnell- und Personenzugsdienst geeigneter Kohle angekauft. Außerdem haben die tschechische, die französische und die italienische Regierung für die sie mitberührenden Verkehre Steinkohlenmengen an Österreich verkauft. Die eigenen, durch die nun schon drei Wochen andauernde Verkehrseinschränkung geschonten Steinkohlenvorräte sind zwar so gering geworden, daß an eine Verstärkung des Personenverkehrs mit ihrer Hilfe allein nicht zu denken wäre. Das Verkehrsministerium hofft aber, daß die ausländische Steinkohle so bald zulaufen wird, daß wenigstens die Zwischenzeit mit den kleinen Vorräten überbrückt werden kann. Um daher nach mehrwöchiger, tief einschneidender Verkehrseinschränkung möglichst bald eine Erleichterung zu bieten, hat sich das Verkehrsministerium entschlossen, schon in den nächsten Tagen mit der Verstärkung des Personenverkehrs zu beginnen. Die Züge, die nach und nach wieder eingeführt werden, sowie der Tag, von dem an sie laufen werden, werden besonders kundgemacht. Dabei setzt die Eisenbahnverwaltung voraus, daß die von den fremden Regierungen versprochenen und von Österreich angekauften Steinkohlenmengen zur erwarteten Zeit einzulaufen beginnen. Nur unter dieser Voraussetzung ist eine ununterbrochene Führung eines erweiterten Verkehrs möglich. Treten Störungen des Kohleneinlaufs ein, so müßte möglicherweise eine entsprechende Anzahl von Zügen auf kürzere Zeit wieder eingestellt werden. Das Verkehrsministerium wird sich bemühen, solche Einstellungen möglichst lange vorher kundzumachen. Die Reisenden werden aber guttun, in den nächsten Tagen vor jeder Reise di öffentlichen Blätter aufmerksam daraufhin durchzusehen, o nicht Zugabsagen verlautbart sind.

Außerdem wird durch das österreichische Bundes ministerium für Verkehrswesen verlautbart: Der Bundes bahnverwaltung ist es gelungen, wenigstens erhöht Braunkohlenlieferungen als teilweisen Ersatz für de Ausfall der oberschlesischen Kohle sicherzustellen. Mi Rücksicht auf diesen Umstand ist es nunmehr möglich ge worden, auf den österreichischen Eisenbahnverwaltungen im I landverkehre und im Verkehre nach dem Auslande folgend Güter zur Beförderung wieder zuzulassen: Lebensmittel, San tätsmaterial, Brenn- und Beleuchtungsmaterial, Tabak un Tabakfabrikate, Emballagen für zugelassene Güter, Futtermitte landwirtschaftliche Bedarfsartikel, Umzugsgut, Zeitungsdruck papier und Rohmaterialien zu seiner Erzeugung, Säuren un Preßgase, Schmiermaterialien, Sensen- und Sichelstahl, Bau materialien, Grubenholz, Materialien zum Hochofenbetrieb so wie Schieß- und Sprengmittel für Bergbaubetriebe.

Der Verkehr aus dem Auslande nach Österreich sowie de Durchzugsverkehr durch Österreich wird freigegeben, soweit e sich nicht um große Massentransporte handelt, die über die be sonders stark belasteten Übergangsstationen Passau, Simbac oder Salzburg zu befördern sind. Für solche Transporte ist ei vorheriges Einvernehmen mit der Bundesbahnverwaltung er forderlich. Im übrigen wird bemerkt, daß der Streik in Italie bendet ist, und nunmehr der Güterverkehr dorthin im vo bezeichneten Rahmen wieder aufgenommen wird.

— **Personalnachrichten.** Der nautische Direktor der Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft Karl Viktor Suppan ist im Alte von 61 Jahren gestorben. Suppan, der seit 1877 im Dienste de genannten Unternehmens stand, galt als erster Fachmann i allen mit der Binnenschiffahrt zusammenhängenden Fragen un war auch der Verfasser eines Handbuches über Wasserstraße und Binnenschiffahrt sowie anderer fachlicher Schriften.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Buschtiehrader Bahn.** Die Buschtiehrader Bahn steht, wi gemeldet wurde, mit der tschechischen Regierung wegen der Zu weisung des Kriegszuschlages in Verhandlung. Dieser beträg 15 % zu allen Tarifen, und die Regierung hat sich vorbehalten die durch den Krieg verursachten außerordentlichen Auslage des Bahnnetzes den Gesellschaften allenfalls aus dem Zuschlag zu vergüten. Die Buschtiehrader Bahn hat nun die Forderun erhoben, daß ihr der Kriegszuschlag zugewiesen werden solle weil sonst die Betriebsrechnung des Jahres 1920 mit einem Ver lust schließen und die Verteilung einer Dividende unmöglich sein würde. Die tschechische Regierung scheint geneigt zu sein, der Buschtiehrader Bahn einigermaßen entgegenzukommen Es wird aber der Plan erwogen, daß die Gesellschaft der Regie rung den Kriegszuschlag in der Form von Prioritätsobligatione oder Aktien „refundieren" solle, während der Buschtiehrade Bahn den Standpunkt vertritt, daß ihr der Kriegszuschlag zu Deckung des Verlustes unentgeltlich überwiesen werden müsse

---

Ungarn.

— **Neuerliche Erhöhung des Zollaufgeldes.** Nach einer Ver ordnung des Finanzministers wurde eine Neuregelung der Zoll aufgelder vorgenommen, die zum größten Teil deren Erhöhung bedeutet. Anlaß hierzu bot der Umstand, daß die nach dem Zoll tarifgesetze auf Gold lautenden Zollsätze bisher nicht die Höhe erreicht haben, die dem jeweiligen Goldkurs entspricht. Mi Rücksicht auf den Handel wurden nämlich die Aufgelder, wenn die Zölle nicht in Gold bezahlt wurden, so berechnet, daß di wichtigeren Bedarfsartikel in Wirklichkeit nur mit einem mehr oder minder großen Teil des gesetzlichen Zolles belastet wur den. Die schwere Lage, in die unsere industrielle Erzeugung infolge des Preissturzes im Ausland und der Verschärfung de ausländischen Konkurrenz durch die Besserung unserer Valuta geraten ist, zwingt jetzt die Regierung, die hinsichtlich der Be zahlung der Zollsätze bisher angewandten Normen einer Nach prüfung zu unterziehen. Unsere Industrie, die teils wegen de Besserung unserer Valuta, teils aber wegen der Abschließungs bestrebungen unseres Landes nicht zur Geltung kommen kann muß wenigstens in dem Maße in Schutz genommen werden, da die Erhebung der gesetzlichen Zölle der jeweiligen Höhe des Goldkurses entspricht. Mit Rücksicht auf diese Umstände mußt die Regelung des Zolltarifs vorgenommen werden, dessen Grund satz es ist, daß in dem Falle, daß Zoll nicht mit Gold bezahlt wird, ein Aufgeld zu entrichten ist, das annähernd dem jewei

gen Goldkurse entspricht. Die Höhe dieses Aufgeldes wird von eit zu Zeit im Verordnungswege veröffentlicht werden. Laut erordnung des Finanzministers beträgt derzeit das zu berechnende Aufgeld im allgemeinen 3400 %. Solche Waren jedoch, e wichtige Grund- oder Hilfsstoffe unserer Produktion bilden, rner solche Gegenstände des öffentlichen Bedarfes, die im ande überhaupt nicht oder nicht in genügendem Maße erzeugt erden, sollen auch in Zukunft nicht den vollen Betrag des esetzlichen Geldzolles zu tragen haben. Nach der neuen Verordnung werden zwei Listen der Zollsätze aufgestellt. Waren, e in die erste dieser Listen gehören, unterliegen einem Aufelde von 1100 %, hingegen die in die zweite Liste gehörenden 'aren einem solchen von 1900 %.

— **Die Preise der Frachtbriefformulare.** Nach einer Verordung des Handelsministers werden die Preise der Frachtbriefrmulare in folgender Weise geregelt: für den internationalen lgut- und Frachtverkehr — samt Frachtbriefduplikat — pro ück 2 K, für den Inlandverkehr 1 K.

— **Neue Ausgabe des Lokaltarifs der Györ-Sopron-Ebenfurter d der Fertövidéker Lokalbahn.** Mit Wirksamkeit vom 1. April J. ist auf den oben benannten Linien ein neuer Lokaltarif schienen, der erhöhte Tarifsätze enthält.

— **Aufhebung der Ausfuhrgebühren.** Zur Förderung der garischen Ausfuhr, die durch die Besserung der ungarischen aluta bedroht ist, hat die ungarische Regierung beschlossen, e Ausfuhrgebühren sowohl für Rohprodukte, wie auch für rtig- und Halbfabrikate mit sofortiger Wirksamkeit aufzuben.

— **Die Bahnunternehmungs-A.-G.** beabsichtigt den Verkehr vischen der Hauptstadt und der Umgebung auszugestalten. n plant unter anderem die Elektrisierung der Schwabenberger hnradbahn durchzuführen. Von der Hauptstation der Zahnlbahn soll eine elektrische Bahn bis zum Johannisberg führen, d eine Zweiglinie würde mit dem Orte Budakesz verbunden.

— **Eisenbahnverhandlungen zwischen Ungarn und Rumänien.** e kürzlich abgebrochenen Verhandlungen zwischen den Vertern der rumänischen und ungarischen Eisenbahnen in Arad d wieder aufgenommen worden. Diesmal ist ein befriedigender oschluß zu gewärtigen.

— **Freigabe des Kartoffelverkehrs.** Laut einer Verordnung s Ministeriums bilden, vom 11. Mai angefangen, die Kartoffeln s dem Jahre 1920 Gegenstand des freien Verkehrs.

— **Personalnachrichten.** Direktorstellvertreter Romauld edanich, Leiter des Bauinspektorats der Budapester Bahnfe, wurde zum Mitgliede des zur Erledigung der Angelegeniten des Budapester Handels- und Industriehafens gegründeten isschusses ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Stockholmer Bahnhoffrage.** Wenn es kürzlich den ischein erweckte, als ob die seit vielen Jahren spielende ockholmer Bahnhoffrage endlich ihrer Lösung entgegenhen würde (siehe diese Ztg. S. 291 d. J.), so haben sich uerdings die Aussichten in dieser Sache, in der scheinbar ir viele mitreden zu müssen glauben und auch tatsächlich treden, wieder sehr verschlechtert*). So wie die Verhandigen in der Bahnhoffrage sich entwickelt haben, ist es schon zt klar, daß eine endgültige Lösung der Stockholmer Bahnfverhältnisse neuerdings auf die lange Bank geschoben ist. i dieser Tatsache und in Rücksicht auf den bekannten Umınd, daß die jetzigen Bahnhofeinrichtungen es ganz einfach möglich machen, bei lebhafterem Verkehre den Güterverkehr besorgen, ohne sowohl für die Eisenbahn wie auch für Reisenden Unannehmlichkeiten zu verursachen, hat die senbahndirektion dem Vernehmen nach die Möglichkeit in wägung gezogen, einige vorläufige Erweiterungen zunde zu bringen, die geeignet sind, den dringendsten Berf für eine längere Zeit im voraus zu befriedigen. Die senbahndirektion beabsichtigt also, natürlich unter der Voraussetzung, daß die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage dies zuläßt, an den nächsten Reichstag mit dem Antrag auf Gewährung der Mittel für gewisse Erweiterungsarbeiten heranzutreten. Nach dem schon entworfenen Plane würden diese Erweiterungen im wesentlichen die folgenden sein: Da alle einig zu sein scheinen, daß die neue Güterstation nach Norrtull verlegt werden muß, sollen hier die Arbeiten eingeleitet und in dem Umfange ausgeführt werden, den die Verhältnisse als nötig ausweisen. Früher war ein Vorschlag zur Erweiterung der jetzigen Güterstation bei Norra station aufgestellt worden, und der Reichstag von 1913 bewilligte auch Mittel hierfür. Auf Grund der darnach entstandenen umfangreichen Erörterung der Bahnhoffrage im großen ganzen blieb dieser Plan jedoch unausgeführt, weshalb die bewilligten Mittel immer noch vorhanden sind. Nachdem man bei Norrtull die neue vorläufige Güterstation fertiggebracht hat, würde der jetzige Stückgutverkehr bei Norra station dorthin verlegt werden. Dafür würden nach Norra Station die Eilgutabfertigungen und Magazine verlegt werden, die jetzt in den beiden Flügeln des Hauptbahnhofes untergebracht sind. Der Raum, der auf diese Weise verfügbar wird, würde zur Verbesserung der Abwickelung des Personenverkehrs verwendet werden. Die jetzige Ostverkehrsstation würde so nach den jetzigen Eilgutlokalen im nördlichen Flügel verlegt werden und für Stationseinrichtungen für von Norden kommende Fernzüge Platz schaffen. Entsprechende Anordnungen für Personenfernverkehr vom Süden würden an ihrer jetzigen Stelle beibehalten werden, jedoch unter Ausdehnung auf den Raum, der jetzt im südlichen Flügel für den Eilgutverkehr belegt ist. Der abgehende Personenzugverkehr würde nach wie vor vom mittleren Teil der Station aufgenommen werden, jedoch mit einigen Neuerungen und Umbauten. Was die sonach in großen Zügen dargestellten Umbauten kosten würden, ist noch nicht ausgerechnet. So viel ist sicher, daß es sich um verhältnismäßig geringe Kosten handeln wird. Dr. S.

*) Kürzlich hat Oberingenieur Vinberg in Stockholm bei einem ortrage die in dieser nie zur Ruhe kommenden Sache bisher age getretenen, mehr oder weniger durchführbaren Projekte f einer Karte zusammengestellt vorgezeigt. Es ergibt sich fast belustigendes Gewirr von Linien, das auch den in der che Bewanderten überrascht.

— **Kohlenlager der schwedischen Staatsbahnen und Stellungnahme zu einheimischen Kohlengeboten.** Die Höganäs-Billesholms A. B. hat an die Eisenbahndirektion das Ansuchen gestellt, über die für das laufende Jahr erfolgte Bestellung von 65 000 t Kohle hinaus noch weitere 2400 t liefern zu dürfen. Das Ansuchen der Gesellschaft ist veranlaßt durch den geminderten Absatz an schwedischer Kohle für die Industrie im Zusammenhang mit der jetzt bestehenden außerordentlich gedrückten Lage. In ihrer Verlegenheit wollte die Gesellschaft sichere Anhaltspunkte über ihren Absatz erhalten, um Betriebseinstellung und damit Vermehrung der Arbeitslosigkeit zu vermeiden. Die Eisenbahndirektion hat das Anerbieten der Gesellschaft an die Regierung weitergegeben und berichtet, daß sie für ihren Teil das Angebot nicht annehmen könne, da der Preis im Vergleich mit dem der englischen Kohle allzu hoch sei. Als ein weiterer Ablehnungsgrund wurde angeführt, daß sie zurzeit ein über Gebühr großes Lager an ausländischer Steinkohle besitze. Diese Kohle, insbesondere der minderwertigere Teil derselben, müsse jetzt verbraucht werden, um so mehr, als die Beschaffenheit der Kohle unter längerer Lagerung leide. Mit Rücksicht auf die kitzlige Frage der Arbeitslosigkeit glaubte die Direktion jedoch, die Sache dennoch der Regierung vorlegen zu sollen. Dr. S.

— **Personaleinziehungen bei den schwedischen Staatsbahnen.** Wie anderwärts sind auch in Schweden die Staatsbahnen seit dem Weltkriege mit einem Personalüberfluß ausgestattet, der ungemein auf die Wirtschaftsgebarung drückt. Die verantwortliche Staatsbahnleitung hat rechtzeitig ihre warnende Stimme erhoben, aber sie mußte den nach „höheren Gesichtspunkten" erfolgenden Anweisungen der Regierung folgen. Die Staatbahnen sollen kaufmännisch betrieben werden; es genügt dabei nicht, daß Soll und Haben sich abgleichen; der Betrieb muß auch für das hineingesteckte Kapital einen angemessenen Gewinn abwerfen. Die Frage des kaufmännischen Betriebes der Staatsbahnen ist gerade jetzt in aller Munde, wo, wohl nicht ohne Übertreibung, die Schwierigkeiten, mit denen die schwedische Industrie zu kämpfen hat, den hohen Beförderungskosten der Eisenbahnen zugeschrieben werden. Wie einfach sich die Sache von nichtverantwortlicher Seite abtun läßt, zeigt ein Leitartikel in den Dagens Nyheter vom 7. April, in dem geltend gemacht wird, daß die 36 000 Mann Personal, die die Staatsbahnen nach Angabe dieses Blattes beschäftigen, infolge des Rückganges des Verkehres unter den Verkehr vor 1913 auf 26 000 oder die vor 1913 gegebene Zahl heruntergebracht werden könnten. Es könnten sonach 10 000 Personen ausgeschieden und 40 bis 50 Millionen Kronen jährlich erspart werden. Für den oberflächlichen Beobachter klingt das alles recht annehmbar. Aber der Umfang der Staatsbahnen ist seit 1913 nicht gleich geblieben, sondern er hat

sich bis 1921 um 889 km vermehrt, in welchen Betrag auch die dazugekauften Linien mit ihrem Personal eingehen. Ein Unternehmen von dem Umfange der Staatsbahnen kann nicht den Verkehrsabnahmen im gleichen Schritte folgen. Auch eine ganz leergehende Maschine verlangt noch ihren Maschinisten und Heizer.

In einem Bericht an den Verkehrsminister hat die Eisenbahndirektion kürzlich gewisse Zahlenangaben über die Personalverhältnisse jetzt und vor dem Kriege gemacht. In der Zeit zwischen Januar und 15. April 1921 wurden im ganzen 1742 Mann entlassen. Daneben wurden unter der Hand noch auf Grund der Abnahme der Betriebs- und Unterhaltungsarbeiten ungefähr 900 Mann Werkstättenarbeiter anderen Arbeiten für Veränderungen und Neuherstellungen in anderen Staatsbahnbetrieben zugeführt. Der ganze derzeitige Personalstand für Betrieb und Unterhaltung kann daher zu 30 850 Mann angegeben werden. Es sind das 55,2 für das Kilometer bei einer Verkehrslänge von 5581 km. Nach den Angaben vom März 1914 waren damals 27 390 Mann oder 57,5 auf das Kilometer bei einer Verkehrslänge von 4692 km vorhanden. Jedenfalls kommen die Folgen der früheren Personalpolitik der Staatsbahnen jetzt am Personal selbst zur Wirkung. Während des Jahres 1920 wurden aus dem Staatsdienste 668 Mann ausgemustert. Fügt man die Entlassungen dieses Jahres hinzu, so ergeben sich 3410 Mann, die aus den im Betrieb und in der Unterhaltung Angestellten ausgemustert wurden. Dabei sind die Entlassungen vom Jahre 1919 noch gar nicht einbezogen. Es ist klar, daß bei abnehmendem Verkehre eine Einschränkung des Personalstandes erfolgen muß. Schon aus der Natur des Eisenbahnbetriebes als Geschäftsunternehmens folgt, daß er sich dem Wechsel der Konjunktur anpassen muß. Aber man kann sich doch nicht ganz von dem Gefühl freimachen, daß der Umfang, in dem jetzt die Personaleinziehungen stattfinden müssen, zum Teil eine Folge der übermäßigen Stellenschaffungen während der Krisenjahre ist. Schon im März d. J. betrug die Zahl der Arbeitslosen in Schweden gegen 60 000. Sie hat seitdem bedeutend zugenommen. Es kann trotz allem sehr zweifelhaft sein, ob es denn als reiner Gewinn zu betrachten ist, wenn der Staat mit der einen Hand Leute aus seinem Dienste fortstößt und mit der anderen Hand den Hungernden Almosen gibt. Auch die Inhaber sog. höherer Stellen (von der 8. Klasse und darüber) haben unter den Folgen der Depression schon sehr zu leiden gehabt. Die landläufige Auffassung, daß diese höheren Stelleninhaber ein dankbares Feld für Personaleinziehungen bilden könnten, ist von der Eisenbahndirektion unter Darlegung von Zahlenangaben über das Verhältnis zwischen den höheren und niederen Stellen widerlegt worden. Es geht aus diesen Angaben hervor, daß von der Zahl des Stations- und Zugpersonals der Verkehrsabteilung die der höheren Stellen im Jahr 1900 noch 14,7 % der ganzen etatmäßigen Stellenzahl ausmachte, während diese Zahl jetzt auf 7,5 % zurückgegangen ist. Rechnet man das nicht etatmäßige Personal hinzu, so waren 1913 noch 9,3 % des Personals sog. Bedienstete höheren Grades, während es jetzt nur noch 7 % sind. Aus diesen Darlegungen, die wir auszugsweise der Svensk Trafiktidning entnehmen, geht jedenfalls das eine hervor, daß sich die schwedischen Staatseisenbahnen in ihren durch die Zeitverhältnisse verlangten Personaleinziehungen der Grenze des Möglichen nähern. Dr. S.

— **Genossenschaftsbestrebungen des schwedischen Eisenbahnpersonals.** Für die im Februar 1920 gebildete Schuhfabrikvereinigung der schwedischen Eisenbahner liegt nunmehr der Geschäftsbericht für das erste Vereinsjahr vor. Die Mitgliederzahl, die am Anfang 19 000 war, ist jetzt auf 34 500 gestiegen mit einem gezeichneten Kapital von 723 000 Kr., von welchem 565 835 einbezahlt sind. Die Schuhfabrikation, die auf Grund verspäteter Maschinenlieferungen erst im Januar 1921 begonnen werden konnte, umfaßt jetzt 150 Paar Schuhe täglich und hat bisher 5800 Paar Schuhe zu einem Werte von 175 000 Kr. geliefert. In der Fabrik sind 92 Personen, darunter 20 Minderjährige beschäftigt. Die Vereinigung hat auf Wunsch ihrer Mitglieder auch eine Anzahl anderer Bekleidungsgegenstände angeschafft und zum Verkauf vorgehalten, woraus sich ein Gewinn von 70 000 Kr. im Jahre ergab.

Unter dem Namen Fervia haben die Eisenbahner innerhalb verschiedener Bedienstetenklassen in Malmö eine genossenschaftliche Vereinigung gegründet mit der Aufgabe, den Eisenbahnern Schwedens so gut wie alles, was sie brauchen, zu beschaffen an Zeug, Unterkleidern, Strümpfen usw. Erstklassige Verbindungen mit Fabriken aller Art sind angeknüpft, und die Eröffnung im größeren Maßstabe ist schon für den Herbst vorgesehen. Die Vereinigung soll sich nach und nach auf ganz Schweden ausdehnen und Vertreter auf allen größeren Stationen erhalten. Dr. S.

— **Verstaatlichung der Seetalbahn.** Der schweizerische Bu[ndes]rat hat der Seetalbahngesellschaft zum 1. Januar 1922 d[en] Rückkauf durch den Bund angekündigt. Die 54,2 km lan[ge] Eisenbahn liegt in den Kantonen Luzern und Aargau und st[ellt] eine Verbindung zweier Hauptstrecken her, nämlich in Wilde[gg] der Linie Olten—Zürich und in Emmenbrücke der Linien Olten Luzern und Bern—Lagnau—Luzern. In den Jahren 1909 u[nd] 1910 wurde die Seetalbahn für den elektrischen Betrieb ein[ge]richtet. Die Kraft wird als Dreiphasen-Wechselstrom vom aa[r]gauischen Elektrizitätswerk bezogen und in Einphasenwechse[l]strom mit 5500 Volt Spannung und 25 Perioden umgeform[t]. Mehr als die Hälfte der Strecken haben keinen eigenen Bah[n]körper, so daß der Betrieb straßenbahnmäßig geführt wird. D[er] Verkehr der Seetalbahn hat sich trotz der Kriegsverhältnis[se] ständig gehoben, dementsprechend auch die Betriebsüberschü[sse] und der Reingewinn. Für den Bund würde die Eingliederun[g] dieser Nebenbahn in das Netz der S.B.B. bei geringen Aufwe[n]dungen an Betriebskosten große Vorteile bringen, weil ein T[eil] des Verkehrs durch das Seetal geleitet werden könnte. Für d[en] Rückkauf ist der Erlaß eines besonderen Bundesgesetzes erfo[r]derlich, weil die Seetalbahn trotz ihrer örtlichen Bedeutun[g] nicht zu den Bahnen gehört, die „wegen ihrer volkswirtschaf[t]lichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Ei[d]genossenschaft dienen", der Bundesrat befaßt sich daher zu[r] zeit mit der Vorbereitung eines Rückkaufsgesetzes. Die Ve[r]handlungen mit der Seetalbahn-Gesellschaft über die Fes[t]setzung des Rückkaufspreises haben noch zu keiner Einigun[g] geführt. Nötigenfalls hat der Richter über Streitpunkte zu en[t]scheiden. In den maßgebenden Konzessionsbedingungen ist d[ie] Bestimmung enthalten, daß bei einem Rückkauf bis zum 1. Ja[]nuar 1925 die Entschädigung den 25 fachen Betrag des durc[h]schnittlichen Reinertrages der 10 letzten Kalenderjahre b[e]trägt. Die Reinerträge sind von 1909 bis 1918 auf das 15 fach[e] gestiegen; der durchschnittliche Reinertrag dieser Zeitspann[e] beträgt jährlich 191 634 Franken.

— **Der spanisch-schweizerische Eisenbahnverkehr.** Seit meh[r] als einem Jahre ist die Durchfuhr schweizerischer Güter, di[e] für Spanien bestimmt sind, durch Frankreich unterbunden, u[nd] die französischen Bahnen verweigern die Annahme solch[er] Güter und begründeten das Vorgehen mit der Behauptung, da[ß] die Grenzbahnhöfe infolge einer mangelhaften Wagengestellun[g] durch die spanischen Eisenbahnen überfüllt seien. In de[r] letzten Zeit soll sich nun, wie die „Schw. Verk.-Korr." mitteil[t,] die Lage in den Grenzbahnhöfen etwas gebessert haben, wa[s] auch daraus hervorgeht, daß die französischen Exporteure an[]gewiesen wurden, nunmehr ihre Güter wieder auf dem Land[]wege nach Spanien zu befördern. Hingegen haben die fran[]zösischen Bahnen ihre Stellungnahme noch nicht geändert un[d] lassen die schweizerische Durchfuhr nach Spanien noch nich[t] über ihre Bahnlinien zu, obwohl schweizerischerseits Schritt[e] in dieser Richtung getan worden sind; aber man vermutet, da[ß] Frankreich damit die spanische Weinausfuhr nach der Schwei[z] beeinträchtigen will, die seit einiger Zeit dem französische[n] Weinhandel starken Wettbewerb bereitet.

— **Verstaatlichung der spanischen Eisenbahnen.** In der span[i]schen Kammer hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Mitt[e] Mai einen Gesetzentwurf angekündigt, der den Staat zur Über[]nahme des Eisenbahnbetriebes ermächtigen soll. Solange er de[n] Zeitpunkt hierfür nicht als gekommen erachtet — die Entsche[i]dung hierüber scheint ihm überlassen zu sein —, soll er mit de[n] bestehenden Gesellschaften eine Betriebsgemeinschaft bilden. Bei der Verstaatlichung soll der Staat alle Aktien erwerben un[d] alle Hypotheken und sonstigen Schulden übernehmen. Di[e] Aktien der Eisenbahngesellschaften sollen mit dem Durch[]schnittswert der letzten 10 Jahre berechnet werden. Die Tarif[e] sollen unter Mitwirkung eines Beirats von Staat und Ge[]sellschaften bei der Betriebsgemeinschaft so festgesetzt werden, daß die Betriebskosten gedeckt werden, doch soll der Staat auc[h] berechtigt sein, niedrigere Tarife einzuführen; er muß abe[r] dann den Fehlbetrag der Eisenbahngesellschaften decken. Di[e] Eisenbahngesellschaften sollen anscheinend auch dann noch de[n] Betrieb weiterführen, nachdem sie bereits als verstaatlich[t] gelten. Die Reineinnahmen werden zwischen Staat und Gesell[]schaften geteilt. Die Angestellten sollen an den Betriebsüber[]schüssen beteiligt werden. Alle Betriebsmittel sollen in Spanie[n] beschafft werden.

— **Freie Fahrt für die englischen Parlamentsmitglieder.** Di[e] Mitglieder des englischen Parlaments sollen das Recht zu unent[]geltlicher Benutzung der Eisenbahnen erhalten, jedoch nur fü[r] die Reise zwischen London und ihrem Wahlkreis un[d] zwischen London und ihrem Wohnort, nicht aber zwische[n] letzterem und ihrem Wahlkreis. Die Frage, wie di[e] Eisenbahngesellschaften für die ihnen hierdurch auferlegte[n] Leistungen entschädigt werden sollen, hat erst einige Schwie[]rigkeiten bereitet, die man jetzt dadurch beseitigt hat, daß ma[n]

an die Abgeordneten Hefte mit Gutscheinen ausgibt, die nach Ausfüllung und mit Unterschrift versehen am Fahrkartenschalter gegen Fahrkarten eingetauscht werden. Die Gutscheine müssen dann vom Staate eingelöst werden. Welche Kosten dadurch entstehen werden, läßt sich nach einer Mitteilung, die die Regierung im Unterhause gemacht hat, nicht übersehen. Außerdem wird erwogen, die Abgeordneten von der Einkommensteuer zu befreien; ausgenommen sollen nur die Beamten unter ihnen in bezug auf ihr Diensteinkommen sein.

— **Der Pfingstverkehr auf den englischen Eisenbahnen** hatte dieses Jahr sehr unter dem Ausstand in den Kohlenbergwerken zu leiden, der überhaupt zu beträchtlichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs zwingt. Ein verstärkter Zugverkehr konnte daher nicht eingerichtet werden. Überdies bereitet der Kraftwagen neuerdings im Ausflugverkehr den englischen Eisenbahnen einen Wettbewerb, der ihnen stellenweise sehr lästig wird. Die meisten Eisenbahngesellschaften berichten infolgedessen über einen Rückgang ihrer Einnahmen aus dem Pfingstverkehr, obgleich dieser doch immerhin so stark war, daß die geringe Zahl der verkehrenden Züge ihn nicht überall zu bewältigen vermochte. Im Londoner Vorortverkehr wurden sie allerdings zum Teil nicht voll ausgenutzt, weil viele Londoner aus Furcht, daß der Verkehr ungenügend und die Verkehrsmittel überfüllt sein würden, von Ausflügen abgesehen hatten. Mit dem Pfingstverkehr setzt sonst die Hochflut des Sommers im Personalverkehr ein, und der englische Bericht über das Reisen in den Pfingstfeiertagen macht daher mit Rücksicht auf diesen ungünstigen Auftakt einen etwas niedergeschlagenen Eindruck.

— **Von russischen Bahnen.** Nach wie vor laufen die Nachrichten sehr spärlich ein, und was ans Tageslicht kommt, ist, wie stets bisher, höchst unerfreulich. Vor allem scheinen die für die Aufstellung der Heizmaterialverteilungspläne maßgebenden Sowjetorgane einander in den Haaren zu liegen, so daß in dieser für das Land so wichtigen Frage keine Einigung besteht. In Nr. 46 der „Ekonomitscheskaja Schisn" gibt eine rätselhaft nur mit Anfangsbuchstaben bezeichnete Sowjetstelle — solche Bezeichnungen scheinen ein besonderes Steckenpferd der Sowjetregierung zu sein — bekannt, daß der eingehende Plan der Heizmaterialversorgung für 1921 nicht fertiggestellt werden konnte, weil der Hauptverbraucher, das Volkskommissariat der Verkehrsanstalten, erst in der zweiten Februarhälfte mit Angaben herausrückte, die sich aber widersprachen. Das Kommissariat antwortete auf diesen Vorwurf und schob seinerseits die Schuld auf das „Glawtop", auch wieder eine rätselhafte Abkürzung für eine offenbar mit Heizmaterial befaßte Sowjetstelle. Aus der Polemik geht soviel hervor, daß in der wichtigsten Frage der Sowjetwirtschaft, der des Heizmaterials für die Eisenbahnen, die Eisenbahnaufsichtsbehörde erst Mitte Februar sich Zeit nahm, eine Erklärung abzugeben, daß aber die Heizmaterialaufsichtsbehörde völlig versagte.

In Nr. 51 der gleichen Zeitung ist ein Aufsatz von Suew enthalten, wonach das Plenum des „Zektran" (wieder eine solche Abkürzung) auf Grund von Berichten des „Glawtop" und des Verkehrskommissariats eine Entschließung annahm, wonach diese beiden Organe in eines zusammengeworfen werden und als Allheilmittel zur Rettung aus der Heizmaterialkrisis ein „neues, ganz außerordentliches Heizmaterialorgan schuf, bei dem alle Entscheidungen zusammengefaßt werden". Das Organ heißt anscheinend „Tschrestop". Suew behauptet, dieses Organ sei ganz überflüssig. Es sei in anderer Form schon vorhanden, das neue sei also zwecklos und hätte keine Beschäftigung. Also immer neue Organe, Umgruppierungen alter, Ernennungen usw., aber es geht nichts vorwärts. Seine eigene Anschauung von der Krisis faßt Suew in den zwei Punkten zusammen: erstens: Anarchie in der Heizmaterialverteilung, und zweitens: Anarchie in den Heizmaterialtransporten. Als dritter Punkt, den Suew vergessen zu haben scheint, kommt offenbar der Kohlenmangel und die Anarchie in der Kohlengewinnung hinzu. Der Kommunismus warf dem Bürgertum Anarchismus des Wirtschaftslebens vor. An seine Stelle setzte er eine konzentrierte Organisation, eine Unzahl von Hauptstellen, Zentren, Kollegien, Kommissionen, alle beschäftigt mit der Regelung der Volkswirtschaft; immer neue Organe werden geschaffen zur Ergänzung oder zum Ersatz der alten unter der Vorspiegelung immer weiterer Vervollkommnung. Das Ergebnis ist Anarchie und wieder Anarchie. Nach der gleichen Nummer der „Ek. Schisn" ist jetzt eine neue Ober- oder Überkommission geschaffen worden; eine Generalkommission für Erstellung eines einzigen „Generalstaatswirtschaftsplanes". Damit kann die Sache wieder von vorn gehen.

In der Frage der Heizmaterialberaubungen auf den Eisenbahnen teilt das Volkskommissariat der Verkehrsanstalten amtlich die Gründe mit („Ek. Schisn" Nr. 55), warum es über die geraubten Heizmaterialien keine Rechnung stellen kann. Kohle und Holz werden bis zur Verladung weder gewogen noch gemessen; Holz wird häufig unmittelbar aus den Fuhrwerken verladen, und der Empfang wird nur nach Abzählung der Fuhren oder nach den beladenen Eisenbahnwagen bestätigt; die Belastung ist aber weder vollständig, noch auch gleichmäßig, da das Verladen nicht durch gelernte Lader geschieht, sondern durch Arbeitssoldaten oder Arbeiter, die aus den Dörfern auf Grund der Arbeitspflicht ausgehoben sind; dazu hat das Gesetz verschiedene Ausmaße und Gewichte". Ebenso kann das entladene Heizmaterial „fast nie in Stapel geordnet werden, weil die Lokomotiven immer schon darauf warten". Diese bekommen die Kohle unmittelbar aus dem Wagen und das Holz von den Haufen, die in den Gleiszwischenräumen aufgeworfen sind. „Die Beschaffenheit des Heizmaterials ist verschieden und häufig sehr geringwertig". Man kann seine eBschaffenheit und seinen Verbrauch nicht überprüfen. Die Unmöglichkeit, es zu wiegen und zu messen, ergibt sich z. B. daraus, „daß die Heizmaterialvorräte in allen Lagerhäusern der Moskauer Stationen am 25. Februar nicht einmal für den laufenden Tag reichten; die Südbahnen und die sibirischen Bahnen leben von Stundenvorräten. Unter solchen Umständen messen oder wiegen zu wollen, hieße den Verkehr einstellen". Zum Schluß gibt das Volkskomimssariat der Verkehrsanstalten auf die Frage, wohin das Heizmaterial eigentlich komme, die Antwort, daß man da „keine Frage stellen sollte, wo die Antwort dem Fragenden selbst wohlbekannt ist".

Über die Verhältnisse in den Kohlengruben Sowjetrußlands bringt „Ek. Schisn" Nr. 55 Angaben, und zwar aus dem Donezbecken. Darnach wurden 1920 gewonnen 191,5 Millionen Pud Steinkohle und 81,9 Millionen Pud Anthrazit. Seit dem Jahre 1894 ist keine so geringe Ausbeute vorgekommen. Größtbetrag war 1732 Millionen Pud im Jahre 1916. Mehr noch als die Ausbeute der Kohlengruben selbst nahm die Lieferung an die Eisenbahnen ab. Sie betrug nur 9,7 % des Jahres 1916. Im Jahre 1920 waren im Mittel 115 705 Arbeiter beschäftigt, 1916 dagegen 235 000. Während die Anzahl der Arbeiter ungefähr auf die Hälfte herabging, verringerte sich die Kohlenausbeute um das 6,5fache.

Nach „Ek. Schisn" sind die Leistungen der größten Petersburger Fabriken für das Transportwesen im Januar und Februar infolge Feierns sehr zurückgegangen. Die Putilowwerke stellten im Januar 102 Wagen wieder her statt der üblichen 225, die Nordwestwerkstätten lieferten im Januar überhaupt keine Lokomotiven, im Januar stellten sie 157, im Februar 200 Wagen her statt 250.

Aus Nr. 77 der „Ek. Schisn" ergibt sich folgendes über die Lage des Transportwesens in Sowjetrußland. Im Februar waren 11 081 oder 58,6 % reparaturbedürftige Lokomotiven da und 7360 lauffähige, davon 5577 für Güterzüge brauchbare. Die Lage hat sich danach im Februar sehr verschlechtert. Auch der Stand des Wagenparkes und der Arbeiter ist im Februar sehr zurückgegangen. Auch in der Versorgung der Eisenbahnen mit Heizmaterial ist nach diesen amtlichen Mitteilungen eine Verschlechterung eingetreten. Nach Nachrichten des Wolfbüros aus Reval vom 29. April hat die Sowjetregierung in Ergänzung eines neuen Transportplanes 21 Eisenbahnwerkstätten militarisiert. Nach „Ek. Schisn" Nr. 60 arbeitete die Charkower Lokomotivfabrik im Januar 10 Tage nicht. Einige Werkstätten der Jekaterinenbahn hatten den Betrieb völlig eingestellt. Auf der Moskau-Kiew-Woroneschbahn war die Leistung auf 25 % eingeschränkt. Auf der Murman- und Ssysran-Wjasmabahn ruhten die Arbeiten in den Werkstätten. Die Arbeiter wurden mit Freimachung der Strecke von Schneewehen beschäftigt.

Nach der gleichen „Ek. Schisn" Nr. 60 sind von der Flotte des Marienkanalsystems, abgesehen von der Dampferflotte, 20 % gut, 29 % genügend und 51 % ganz gebrechlich. Die Ausbesserung ist außerordentlich erschwert durch Mangel an Facharbeitern und Baustoffen. Von der aus 888 Schiffen bestehenden Dampferflotte kann zur Schiffahrtseröffnung nur mit 165 Schiffen gerechnet werden, weitere 371 zum 1. Juli, der Rest erst zum 1. September.

Nach Nachrichten aus Rostow gab es auf der Wladikawkasbahn im Februar einen kurzen Streik. Die Werkstätten wurden danach geschlossen und die Arbeiter nach Norden, besonders nach Iwanowo-Wosnessenck und Petersburg überführt. Allein die Zerrüttung der Beförderungsverhältnisse erlaubte die Durchführung dieser Maßnahme in größerem Umfange nicht. Von Rostow gehen die Züge nach Moskau zweimal wöchentlich, nach Jekaterinodar und Noworossisk einmal wöchentlich, wobei man bei Tichoriezkaja umsteigen muß, weil eine Kosakenabteilung eine Brücke zerstört hat und diese nicht wiederhergestellt werden konnte. Auf der Wladikawkasbahn soll es im ganzen noch 16 lauffähige Lokomotiven geben. Alle anderen stehen kalt, sind beschädigt, Teile fehlen usw. Der Baustoffmangel macht sich auf den Eisenbahnen besonders stark fühlbar. Sie haben keine Heizrohre, und eine große Anzahl Maschinen steht deshalb monatelang im Schuppen. — Die Sowjetregierung hat beim deutschen Lokomotivbauverband 600 Lokomotiven mit den

nötigen Ersatzteilen bestellt. Lieferungstermin noch nicht bestimmt. Preis vorderhand Geheimnis. Bezahlung je ein Drittel bei der Bestellung, der Kesselprobe und der Ablieferung.

Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Nach Mitteilungen der „Times" besteht der Plan, für die italienische wirtschaftliche Interessenzone eine Bahnverbindung mit Adalia zu schaffen, und zwar so, daß Adalia Anschluß an die Bagdadbahn bei Konia oder Afion Kara Hissar bekommt. Auf diese Weise werde Adalia und nicht mehr Konstantinopel der Ausfuhrhafen sein. Höchstens werde der Opiumexport weiterhin noch über Konstantinopel gehen. Nach französischen Bahnbauplänen soll Mersina zum Exporthafen ausgebaut werden und zu diesem Zweck Anschluß an die Bagdadbahn erhalten. Dieser Hafen werde zweifellos eine gewisse Bedeutung erlangen, da die Franzosen außer den reichen Kupferbergwerken von Arghana die gesamte wirtschaftliche Ausbeutung Ciliciens in die Hand bekommen haben. Auf diese Weise wird der Ausfuhrhafen Konstantinopel nur die Provinzen am Schwarzen Meer und das Land zwischen Erzerum und Eski Schehir als wirtschaftliches Hinterland behalten; dieses Gebiet besitzt jedoch im ganzen nicht viel mehr als fünf Millionen Einwohner und hat unter dem Kriege ganz besonders gelitten.

Allgemeines.

— **Elektrische Diesel-Motorwagen für Eisenbahnen.** Auf der Strecke zwischen Stockholm und Västeras wurde, wie „Glasers Annalen" einer schwedischen Quelle entnehmen, während eines Streikes der Eisenbahner in Schweden Dieselelektrische Wagen gebraucht. Der Elektromotor war von den Almämra Svensk Elektriska Co., der Diesel-Motor von Atlas und Diesel Co. hergestellt. In dem Wagen ist ein gut ausbalanzierter Dieselmotor direkt mit einer Dynamo gekuppelt. Die Quelle gibt nähere Einzelheiten der vier verschiedenen Wagenbauarten: Nr. 1 Personenwagen mit Maschinenraum, Gepäck- und Postraum führt 3. Klasse für 41 Personen, Waschraum und 2. Klasse für 10 Personen mit Führerkabine. Wagen Nr 2 ist ähnlich, jedoch für eine schmalere Spurweite gebaut; er führt 3. Klasse für 38 und 2. Klasse für 8 Reisende. Wagen Nr. 3 hat an einem Ende Gepäckraum, in der Mitte den Maschinenraum und das Postabteil am anderen Ende. Wagen 4 ist ähnlich, jedoch nur für eine schmalere Spurweite. Nachstehend einige Hauptabmessungen.

Wagen		1	2	3	4
Spurweite	mm	1 435	891	1 435	891
Pferdekräfte des Motors . .		75	75	120	120
Gesamtlänge	mm	16 000	15 250	14 000	10 850
Größte Breite	mm	3 150	2 600	3 150	1 600
Dienstgewicht mit Brennstoff und Kühlwasser . .	kg	2 930	2 640	3 285	2 760

Die Motoren werden mit Wasser gekühlt. Im Winter werden die Wagen von dem Kühlwasser geheizt.

Rechtspflege.

— **Siebenfache Preissteigerung kein Grund zum Rücktritt vom Vertrage wegen veränderter Verhältnisse.** Im November 1915 verkaufte die Aktiengesellschaft für Bahnbau und Bahnbetrieb in Frankfurt a. M. der Elektrizitätsgesellschaft vorm. W. Lahmeyer & Cie. eine elektrische Lokomotive für 21 000 ℳ. Gleichzeitig verpflichtete sich die Käuferin, die die Lokomotive für die Mülheimer Kleinbahnen-Aktiengesellschaft in Köln nötig brauchte, der Verkäuferin spätestens 9 Monate nach Friedensschluß eine Lokomotive von genau gleicher Anordnung zum Preise von 17 500 ℳ zu liefern. In dieses Vertragsverhältnis ist später die Mülheimer Kleinbahnen-Aktiengesellschaft, die die Lokomotive erhalten hat, eingetreten. Im Juni 1919 erklärte die Elektrizitätsgesellschaft, daß das Abkommen im Hinblick auf die Umgestaltung der Verhältnisse für sie nicht mehr verbindlich sei, und daß sie die Maschine nicht liefern könne, weil die Preise solcher Maschinen um das Siebenfache gestiegen seien. Darauf hat die Aktiengesellschaft für Bahnbau gegen die Elektrizitäts-Aktiengesellschaft und die Mülheimer Kleinbahnen Klage auf Lieferung gemäß des Abkommens vom November 1915 erhoben. — Landgericht und Oberlandesgericht Frankfurt a. M. haben der Klage entsprochen. Das Reichsgericht hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts gebilligt. Aus den Entscheidungsgründen dieses Urteils ist folgendes erwähnenswert: „Die Beklagten verweigern die Erfüllung des Ende 1915 geschlossenen, 9 Monate nach Friedensschluß auszuführenden Vertrags auf Lieferung einer elektrischen Lokomotive deshalb, weil zufolge der seit Kriegsende und seit der Revolution eingetretenen Umgestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse die Preise für eine vertragsmäßige Lokomotive sich bis Juni 1919 um das Siebenfache und bis zur Jetztzeit auf das Zwanzigfache gesteigert hätten und deshalb den Beklagten nach den Grundsätzen von Treu und Glauben die Lieferung nicht mehr zugemutet werden könne. Diesen Einwand hat das Berufungsgericht gemäß den Umständen des vorliegenden Falles mit Recht zurückgewiesen. In dem Vertrage hat sich einerseits die Klägerin verpflichtet, den Beklagten eine ihr gehörige Lokomotive, deren Selbstkostenpreis sich auf 17 500 ℳ stellte, käuflich um 21 000 ℳ zu überlassen, andererseits haben die Beklagten die Verpflichtung übernommen, der Klägerin 9 Monate nach Friedensschluß eine vollständig gleiche Lokomotive gegen Zahlung von 17 500 ℳ zu liefern. Hiernach wurden nicht, wie die Revision meint, zwei rechtlich durchaus selbständige Kaufverträge geschlossen, vielmehr handelt es sich um einen einheitlichen Vertrag mit wirtschaftlich und rechtlich zusammengehörigen und voneinander abhängigen, gegenseitigen Verpflichtungen. Beweggrund für den auf Anregung der Beklagten erfolgten Abschluß des Vertrags war, daß die beklagte Mülheimer Kleinbahn-Aktiengesellschaft die Lokomotive, die der Klägerin damals in ihrem Betrieb entbehrlich war, für ihr Unternehmen benötigte, da sie von anderer Seite keine Lokomotive erhalten konnte. Insofern hat, wie das Berufungsgericht hervorgehoben hat, die Klägerin den Beklagten beim Vertragsschluß ein Entgegenkommen bewiesen, wenn sie auch gleichzeitig durch die Festsetzung des Ueberlassungspreises, der den Selbstkostenpreis um 20 % überstieg, und durch die Ausbedingung der künftigen Lieferung einer gleichartigen Lokomotive gegen ihren Selbstkostenpreis die eigenen Interessen gewahrt hat. Unter solchen Umständen durfte die Klägerin, wenn sie ihrerseits den Vertrag erfüllte, unbedingt damit rechnen, daß auch die Beklagte für die Erfüllung der ihr obliegenden Gegenleistung Sorge tragen werde, und die Beklagte mußte sich, um so mehr als der Vertragsschluß bereits in das zweite Kriegsjahr fiel und seine Erfüllung von den Kriegsschicksalen beeinflußt werden konnte, darauf einrichten, daß sie zur Erfüllung ihrer Gegenleistung imstande sein werde. Im Juni 1919, als die Beklagten erstmals die Erfüllung verweigerten, waren nach ihrer Angabe die Preise auf das Siebenfache gestiegen. Diese Preissteigerung befreite sie nicht von ihren Verpflichtungen. Wollten sie die Gefahr der nach den Kriegsverhältnissen möglichen Preiserhöhung nicht tragen, so mußten sie sich im Vertrage sichern, wie dies die Klägerin ihrerseits durch Ausbedingung ihrer Befreiung von der Abnahme gegen Leistung einer Entschädigung getan hat. Haben aber die Beklagten zu Unrecht damals die Erfüllung verweigert und es unterlassen, die Erfüllung zu einer Zeit vorzunehmen, wo sie noch mit verhältnismäßig nicht zu großen Opfern möglich war, so haben sie die Gefahr, die in der Möglichkeit weiterer Preissteigerung lag, auf sich genommen und müssen diese Folgen auf sich laden. Dem Erfüllungsverlangen der Klägerin stehen die Grundsätze von Treu und Glauben nicht entgegen. Hiernach war die Revision als unbegründet zurückzuweisen." (Aktenzeichen: III. 403/20. — 8. 3. 21.)

K.M.-L.

— **Das Ausstellen eines neuen Frachtbriefes zwecks Weiterbeförderung des Gutes als Annahme im Sinne des § 438 HGB. (§ 97 E. V. O.)** Nach § 438 HGB. sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtverkehr erloschen, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen ist. Ob eine Fracht auch dann als angenommen gilt, wenn sie von dem Adressaten tatsächlich nicht in Empfang genommen wird, sondern auf der Bahn verbleibt und nach Ausstellung eines neuen Frachtbriefes an einen anderen Adressaten weiter versandt wird, ist eine Streitfrage, die das Reichsgericht in Übereinstimmung mit dem Oberlandesgericht Hamburg auf Grund des nachstehend mitgeteilten Sachverhalts bejaht hat.

Durch Frachtbrief vom 22. November 1917 ließ die Firma W., Aktiengesellschaft in Schkeuditz, einen Wagen Putzölersatz in einem ihrer Kesselwagen durch die Bahn an die Firma I. in Hamburg befördern. Der Wagen kam am 30. November 1917 in Hamburg an. Nachdem die Adressatin benachrichtigt worden war, löste sie den Frachtbrief Schkeuditz-Hamburg unter Zahlung der entstandenen Kosten ein und stellte als Absenderin einen neuen Frachtbrief an ihre Abnehmerin in Wandsbek als Adressatin aus. Auf Grund dieses für den 1. Dezember ausgestellten Frachtbriefes ging der Wagen nach Einholung der Erlaubnis des Kriegsamtes Altona am 4. Dezember nach Wandsbek ab, wo er am 8. Dezember eintraf. Hier wurde bahnamtlich festgestellt, daß er

statt 15 460 kg nur noch 2290 kg Putzölersatz enthielt. Die Firma I., die dieses Gewicht von 15 460 kg auch in dem Frachtbriefe Hamburg-Wandsbek angeführt hatte, erhob Klage gegen den preußischen Eisenbahnfiskus auf Schadensersatz von 17 780 *M*.

Das Landgericht Hamburg erkannte nach dem Klageantrage, das hanseatische Oberlandesgericht wies die Klage als unbegründet ab. Nunmehr hat das Reichsgericht die Klageabweisung bestätigt und in seinen Entscheidungsgründen hierzu folgendes ausgeführt: „Das Oberlandesgericht hat die Klage im Hinblick auf § 438 HGB. (§ 97 E.V.O.) abgewiesen, weil die Klägerin den an sie adressierten Frachtbrief durch Zahlung von Fracht und sonstigen Kosten eingelöst und durch Ausstellungen des neuen Frachtbriefes über das Gut verfügt hatte. Darin erblickt das Oberlandesgericht ohne Rechtsirrtum eine An- bzw. Abnahme des Gutes in Hamburg. Allerdings würde die bloße Vereinbarung, das Gut an eine andere Adresse zu befördern, noch nicht als Annahme (Abnahme) oder Ablieferung betrachtet werden können. So liegt aber die Sache nicht. Nachdem die Klägerin durch Zahlung der Fracht und Einlösung des Frachtbriefes Schkeuditz-Hamburg die Möglichkeit erlangt hatte, über das Frachtgut als Empfängerin frei zu verfügen, hat sie auch tatsächlich durch Ausstellung eines neuen Frachtbriefes nunmehr als Absenderin darüber verfügt. Darin konnte gemäß § 157 BGB. nur die Annahme von seiten der Klägerin erblickt werden. Das Oberlandesgericht stellt zudem fest, daß es der Klägerin leicht möglich war, schon am Vormittag des 1. Dezember 1917 eine Nachwiegung des Wagens vorzunehmen, und erwägt mit Rücksicht hierauf sowie mit Rücksicht auf die Tatsache, daß Klägerin selbst am Nachmittage des 1. Dezember 1917 den neuen Frachtbrief ausstellte und darin die Gewichtsangabe aufnahm, daß Beklagter auch tatsächlich die Sachlage so auffassen mußte, daß Klägerin abgenommen habe bzw. ihr abgeliefert sei. Davon, daß der Klägerin ein Nachwiegen am 1. Dezember 1917 nicht hätte zugemutet werden können, wie die Revision meint, kann keine Rede sein. Gegebenenfalls hätte Klägerin aber auch in Hinblick auf § 428 Abs. 3 HGB., § 97 Abs. 2 Z. 4 E.VO. binnen einer Woche nach Annahme bezüglich des ersten Transports schriftlich die Untersuchung beantragen können, was nicht geschehen ist. Die am 8. Dezember 1917 in Wandsbek erfolgte bahnamtliche Wiegung ist ohne Antrag erfolgt.“ (I. 385/20. — 13. 4. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Handausgabe der Reichsverfassung vom 11. August 1919.** Von Dr. F. Poetzsch. 2. Auflage. Berlin 1921. 14½ Bogen. Preis 17 *M*, geb. 20 *M* (keine Teuerungszuschläge).

Der Verfasser hat als Mitglied dees Staatenausschusses die Entstehung der Reichsverfassung unmittelbar miterlebt. Dem verdanken wir in den ersten zwei Bogen des Buches eine anschauliche geschichtliche Einleitung. Jedem Abschnitt der Reichsverfassung gibt der Verfasser einen klaren systematischen Überblick über den hauptsächlichen Inhalt, den einzelnen Artikeln gibt er einige kurze Anmerkungen bei.

Das Buch ist objektiv geschrieben, und was es auszeichnet ist: daß der Verfasser den Geist der Verfassung nicht nur kennt, sondern ihm offenbar auch innerlich nahesteht. Darum wird das Buch an seinem Teil helfen, die lebendigen Kräfte, die die Verfassung zum Ausdruck bringt, zu verbreiten. Das macht die Schrift jedem deutschen Leser wertvoll, vornehmlich aber denen, die in der Staatsverwaltung tätig sind.

Kittel.

— **Luegers Lexikon der gesamten Technik** und ihrer Hilfswissenschaften. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. II. Ergänzungsband, Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt. In Halbleinenband 100 *M*, in Halblederband 140 *M*.

Der Krieg hat Deutschland auf keinem Gebiete, auch auf dem militärischen nur teilweise, gerüstet angetroffen. Die eigentliche Rüstung blieb dem Kriege selbst vorbehalten, der sich als ein unerbittlicher Lehrmeister erwiesen hat. Auf allen Gebieten, dem rein militärischen, dem der Ernährung von Heer und Volk und dem der Erzeugung der Bedürfnisse der eigentlichen Kriegsführung, ist im Kriege Außerordentliches geschaffen worden. Von diesen Leistungen legt der vorliegende Band beredtes Zeugnis ab.

Wie sich der Krieg aus dem Bewegungskrieg zum Stellungskriege auswuchs, erfuhr die Technik der Vernichtungsmaschine und ihre Massenherstellung eine Vervollkommnung, die niemand vorausgeahnt hatte. Die Ausbildung und der Stand der Vernichtungswerkzeuge und ihrer Hilfsmittel zu Lande, zu Wasser und in der Luft, nimmt daher in dem Bande einen erheblichen Raum ein. Besondere Bedeutung gewannen bei dem immer stärker hervortretenden Rohstoffmangel infolge der Absperrung der Zufuhren die Ersatzstoffe. Insbesondere waren es die Chemie und die chemischen Gewerbe, die sich hervortaten. Die Salpeterindustrie wurde zur Schaffung von Sprengmitteln und Düngestoffen auf völlig neue Grundlage gestellt. Für Isoliermittel und Gummi mußten Ersatzstoffe gefunden werden. Infolge der minderwertiger gewordenen Brennstoffe mußte deren Verwertung Änderungen unterzogen werden, die sich namentlich in der Feuerungstechnik geltend machten. Zur Deckung des Bedarfs an Fetten und Ölen mußten mehr und mehr heimische Quellen herangezogen werden, ebenso für die Herstellung von Fasern und Gespinsten. Ersatzbaustoffe mußten zur Herstellung von Wohnbauten gefunden werden. In allen Zweigen des Beförderungswesens sind bedeutende Fortschritte und Vervollkommnungen erzielt worden, sowohl im Verkehr der Eisenbahnen, der Motorfahrzeuge als auch in der Schiffahrt und im Luftverkehr. Das Gleiche gilt vom Nachrichtenverkehr, der Telegraphie, Telephonie u. a. Der Maschinenbau schritt mächtig vorwärts, und mit ihm hielten wiederum Schritt die Elektrotechnik und das Meß- und Sicherungswesen in allen ihren Formen. Der zu behandelnde Stoff hat einen solchen Umfang angenommen, daß die Bearbeitung in einem einzigen Bande nur durch ausgiebige Verwendung von Kleindruck ermöglicht werden konnte; trotzdem ist dieser auf einen Umfang von nahezu 700 Seiten angewachsen. Der Text ist durch eine außerordentliche Fülle guter Abbildungen erläutert.

Der vorliegende Band ist seinen Vorgängern in bezug auf die Stoffbehandlung durchaus ebenbürtig. Dem Herausgeber wie seinen Mitarbeitern, zu denen diesmal eine größere Anzahl neuer Fachmänner hinzugetreten ist, gebührt uneingeschränktes Lob. Die Verlagsfirma ist auf beste Ausstattung des Bandes bedacht gewesen.

— **Erdbau.** Von Erwin Link, Regierungsbaumeister. Mit 72 Abbildungen. 2. Auflage. (Sammlung Göschen Nr. 630.) Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Berlin und Leipzig. Preis 2,10 *M* und 100 % Zuschlag.

Das kleine Werk erscheint in zweiter Auflage, die gegen die erste nur unwesentliche Änderungen aufweist. Diese Tatsache zeigt, daß der Inhalt den vielseitigen Ansprüchen der Praxis entspricht. Nach längeren Ausführungen über Bodenuntersuchungen sowohl hinsichtlich der Tragfähigkeit wie der Lösbarkeit werden die Erdarbeiten von Hand und unter Zuhilfenahme von Maschinen behandelt. Der Baggerbetrieb mit den verschiedenen Bauarten ist besonders eingehend gewürdigt. Wenn auch die angegebenen Leistungszahlen unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr volle Gültigkeit haben, so bieten sie doch wenigstens einen ungefähren Anhalt für den, der sich mit der Veranschlagung von Erdarbeiten vertraut machen will. Das gleiche gilt für die Angaben zur Kostenberechnung der Erdarbeiten, die mit großer Sorgfalt für die einzelnen Lösungsarten und Transportmittel zusammengestellt sind. Als ein Hilfsmittel wird das Buch besonders allen denen willkommen sein, die sich die teuren, umfangreichen Werke heute nicht mehr anschaffen können. Dr.-Ing. Busse.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe. Kritische Betrachtungen zur Durchführung sparsamer Wärmewirtschaft von Dipl.-Ing. G. de Grahl, Baurat. Zweite, den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßte und daher vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 224 Textabbildungen und 16 Tafeln. München und Berlin 1921. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geheftet 110 *M*, gebunden 120 *M* (ohne jeden Teuerungzuschlag).

Die Eisenbahnsicherungsanlagen. Ein Lehr- und Nachschlagebuch zum Gebrauch in der Praxis, im Büro und bei der Vorbereitung für den technischen Eisenbahndienst, sowie für den Unterricht und die Übungen an technischen Lehranstalten. Von Karl Becker, techn. Eisenbahn-Obersekretär in Darmstadt. Mit 291 Abbildungen, einer Verschlußtafel und einem Sachregister. Berlin und Wiesbaden. C. W. Kreidels Verlag. 1920. Gebunden 30 *M*.

Die Mitwirkung der Arbeiterschaft an der Leitung der französischen Eisenbahnen. Von Geh. Regierungsrat Wernekke, Zehlendorf. Abdruck aus: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Band 116, Hefte 3 und 4. Verlag von Gustav Fischel, Jena.

Aus Natur- und Geisteswelt. Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen. 612. Bändchen: Photogrammetrie (einfache Stereo- und Luftphotogrammetrie). Von Dr.-Ing. H. Luscher, wissenschaftlichem Mitarbeiter der internationalen Stereographik-Zentrale. Mit 78 Abbildungen im Text und auf 2 Tafeln. — 684. Bändchen. Mechanik I.: Grundbegriffe der Mechanik. Von Prof. Dr. Georg Hamel. Mit 38 Abbildungen im Text. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1921. Jeder Band kart. 2,80 ℳ, gebunden 3,50 ℳ + 100 % Teuerungszuschlag.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 18. Mai 1921 starb in Potsdam im 75. Lebensjahre
der Geheime Baurat
Herr **Friedrich Gutzeit.**

Der Verstorbene ist über 40 Jahre im Staatsdienste und über 7 Jahre als Direktionsmitglied tätig gewesen. Am 1. Oktober 1911 trat er in den Ruhestand. Er hat sich in langjähriger treuer Pflichterfüllung große Verdienste um die Staatseisenbahnverwaltung erworben. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm bei seinen früheren Amtsgenossen und Untergebenen ein dauerndes Gedenken.

Breslau, den 31. Mai 1921. (602)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Direktionsbezirks Breslau.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Ab 1. Juli erhält die Station Wintersdorf auf der Strecke Rastatt-Röschwoog die Bezeichnung Wintersdorf (Baden).

Karlsruhe, 31. Mai 1921. (608)
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr mit Station Krautscheid der Brölthaler Eisenbahn erhöhte Frachtzuschläge in Kraft. Gleichzeitig wird die Sonderbestimmung für die Station Karlsruhe Rbf. über den Versand und Empfang von Glaskisten gestrichen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (601)

Altona, den 30. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. — Tfv. 5. —

In dem am 1. Juni 1921 erscheinenden Nachtrag 15 zu den Heften B II 1—64 sind die Überschriften der beiden ersten Abschnitte durch „Gültig vom 1. Juni 1921" zu ergänzen.

Die Erhöhungen sind bereits durch Bekanntmachung im Deutschen Reichsanzeiger vom 6. und 20. April 1921 veröffentlicht worden. (598)

Berlin, den 31. Mai 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 1, und Binnen-Tiertarif, Teil II, für die vollspurigen Linien.

Mit sofortiger Wirkung werden die Gebührensätze für Sonderzüge auf 100 ℳ für das Tarifkilometer und 2400 ℳ im ganzen und die Bahnbewachungsgebühr auf 16 ℳ für das Tarifkilometer erhöht. Die alsbaldige Einführung dieser Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Aufhebung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (603)

Dresden, am 1. Juni 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 wird die Station Großalmerode Ost in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 31. Mai 1921. 605)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tfv. 5, Heft C II.
Wechselverkehr deutscher Bahnen untereinander, Tfv. 200, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1921 ist die Königsberg-Cranzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif 5 für Steine usw. zum Wegebau usw. beigetreten.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (607)

Berlin, den 3. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden die Stationen Wickede (Ruhr) und Neheim-Hüsten als Sammellagerstationen in den Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken aufgenommen.

Elberfeld, den 26. Mai 1921. (609)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Wirkung wird der im Abschnitt A, Punkt 8 des Tarifs bezifferte Barvorschuß in Übereinstimmung mit der Ausführungsbestimmung III zu § 72 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung in 30 Mark oder 35 Kronen geändert. Ferner wird am 6. Juni 1921 die Station Kotteritz in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen und mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 im Abschnitt F unter II, 1 b) die Bahnhofsfracht für Ortsgut von 16 ℳ auf 40 ℳ erhöht. Die Einführung der letztgenannten Tarifmaßnahme mit verkürzter Frist gründet sich auf die vorübergehende Aufhebung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (600)

Dresden, am 1. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Reichseisenbahnen, mecklenburgisches Netz.

Am 8. Juni d. J. wird (vgl. die vorläufige Bekanntmachung vom 23. März d. J.) nach Inbetriebnahme der Anschlußgleise in Bramow der Bahnhof Rostock Ulmenstraße für den Güterverkehr geschlossen. (606)

Schwerin, den 3. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden neben der Fracht und von dieser getrennt berechnet im Verkehr mit den Stationen des Saargebiets durch diese Stationen Zuschlagsfrachten erhoben, über deren Höhe die bezeichneten Stationen Auskunft erteilen. (596)

Altona, den 27. Mai 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 wird die Mindestfracht für Sonderzüge auf 100 ℳ für das Tarifkilometer und den Zug und 2400 ℳ im ganzen und die Bahnbewachungsgebühr auf 16 ℳ für das Tarifkilometer erhöht. (599)

Stuttgart, den 31. Mai 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen.

Auf 1. Juni 1921 erscheint ein Neudruck, der, abgesehen von einer veränderten Fassung der Positionen „Kollodiumwolle und Schießbaumwolle in Flockenform" im Art. 15 der Tarifvorschriften lediglich eine Zusammenfassung der Ausgabe vom 1. Januar 1917 nebst Nachträgen I—IV enthält. Verkaufspreis 7,50 Franken. (604)

Karlsruhe, den 31. Mai 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Baden, Sachsen-Württemberg, Tarifhefte 9 und 11 B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Dienstbeschränkungszeichen bei einer Anzahl badischer Stationen ergänzt bzw. gestrichen und bei den württembergischen Stationen Breitenholz und Leinfelden geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarifanzeiger der vormalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. (610)

Dresden, am 4. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. erscheint der Nachtrag 4 zum Binnen-Personentarif, enthaltend Erhöhungen der Beförderungspreise. Nähere Auskunft wird durch unsere Bahnhöfe erteilt.

Neustrelitz, 27. Mai 1921. (597)
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 24. | Berlin, den 16. Juni 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Neuzeitliche Schulung des Lokomotivführers.*)

Von Dr. Hans A. Martens.

Die noch heute bei den ehemaligen Preußischen Staatsbahnen vorgeschriebene „handwerksmäßige Vorbildung" des Lokomotivführers, bestehend in dem Erlernen des Schlosser- der Schmiede-Handwerks mit mindestens einjähriger Beschäftigung als Geselle in einer Eisenbahn-Hauptwerkstatt als Vorbedingung für die Einstellung in den Lokomotivfahrdienst, ist nur zu verstehen aus der geschichtlichen Entwicklung des Lokomotivführerberufes.

Bemerkenswert ist aus den ersten Eisenbahnjahren das Urteil des englischen Ingenieurs Isambart Brunel, des Erbauers der großen Westbahn, über die von dem Lokomotivführer zu fordernden Kenntnisse und Eigenschaften: „Kein Maschinenführer braucht lesen zu können, ja ich ziehe bei sonst gleichen Eigenschaften jenen vor, der nicht lesen kann, da er weniger zur Zerstreuung geneigt ist. Der Maschinenführer soll ein einsichtsvoller, rechtschaffener, nüchterner und solider Mannn von guter Körperbeschaffenheit und gegen das Wetter abgehärtet sein, er muß genau seinen Dienstanweisungen folgen, darf nicht nachlässig oder sorglos sein. Er muß etwas von der Maschinerie, aber nicht viel verstehen, er muß die Teile seiner Lokomotive kennen und einigermaßen ein Arbeitsmann sein, obwohl die feineren Arbeiter selten einen guten Lokomotivführer abgeben. Ein Maschinenführer bedarf nur einer so niedrigen Stufe von Kenntnis, daß ich es kaum Kenntnis nennen kann. Ein Handwerker lernt so viel in zwei bis drei Wochen." Aus diesen Worten spricht der Betriebstechniker, der die Unterhaltung und Pflege der Lokomotive gar nicht berücksichtigt. Das ist um so erstaunlicher, als die damaligen Lokomotivführer zumeist die Monteure waren, die die Lokomotive zusammenbauten und ausbesserten. Im Februar 1850 wurde in Berlin von der Versammlung Deutscher Eisenbahntechniker in den Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands jener Abschnitt festgelegt, der heute noch fast in demselben Wortlaut gilt: „Die Führung der Lokomotive darf nur solchen Führern übertragen werden, welche wenigstens ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstatt gearbeitet haben und nach mindestens einjähriger Lehrzeit durch eine von dem Maschinentechniker unter Leitung des technischen Betriebsvorstehers abzuhaltende Prüfung und durch Probefahrten ihre Befähigung nachgewiesen haben. Die Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotive soweit vertraut sein, um dieselbe erforderlichenfalls still- oder zurückstellen zu können." Der Wortlaut in den Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist bekannt und unterscheidet sich sachlich kaum von dieser ersten Regelung.

Diese amtliche Anschauung auf den Deutschen Eisenbahnen zeigt ihren Einfluß auf die weitere Entwicklung des Lokomotivführerberufs. In einer Mitte der 50er Jahre entworfenen Dienstanordnung heißt es: „Die Lokomotivführer, Lehrlinge und Heizer sind während der Zeit, wo ihre Maschinen ganz oder teilweise außer aktivem Dienst stehen, zur täglichen Teilnahme an allen Werkstättenarbeiten, welche die möglichst vollkommene Instandhaltung der Zugkraft begründen, verpflichtet und haben sich zu den für sie festgesetzten Stunden pünktlich und ohne Ausnahme in der Maschinenwerkstätte einzufinden und die ihnen vom Maschinenmeister oder dessen Stellvertreter angewiesenen Arbeiten auszuführen. Namentlich haben die Lokomotivführer mit Hilfe der ihnen zugeteilten Lehrlinge und Heizer die Umtauschung, Reparatur und Regulierung der ihnen speziell anvertrauten Maschinen und ihre vollständige Instandhaltung zum nächstbevorstehenden Fahrdienste vorzunehmen."

Kretschmer, der Obermaschinenmeister der Berlin-Stettiner Eisenbahn, gibt in einem in den 70er Jahren erschienenen Buche „Der Lokomotivführer und die Lokomotive" dem Gedanken

*) Vgl. hierzu „Ausbildung von Anwärtern . . .", S. 466 d. Ztg.

Ausdruck, daß in einer dem Lokomotivfahrdienst vorausgehenden Schlosserarbeit ein Erziehungsmittel zum sorgsamen Lokomotivführer liege, was zweifellos, ideal gedacht, nicht unberechtigt ist. Er betont die Notwendigkeit einer allgemeinen Bildung für den Lokomotivführer, „damit der Führer die Naturkräfte begreift, die ihn umgeben" und „weil das Publikum doch mit einer gewissen Besorgnis auf diese Gattung Eisenbahnbeamten sieht, weil es gerade ihnen soviel anvertrauen muß" und damit der Diienst nicht nach dem zwingenden Muß, sondern nach der Ueberzeugung ausgeübt wird.

Ende der 70er Jahre schreibt Emil Kilp, Oberinspektor der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn in einem Buch „Der praktische Maschinendienst im Eisenbahnwesen": „Die Bahn muß sich ihren Stand der Lokomotivführer samt etwa 10% Nachwuchs aus dem eigenen Personale heranbilden und erhalten. Sie entnimmt aus den Montierungsabteilungen der größeren Werkstätten die intelligentesten Arbeiter, die nicht immer die handlich geschickten zu sein brauchen, im Alter von 20 bis 30 Jahren stehend, und gibt sie als Lehrlinge auf die Maschine."

In der Kindheit des Eisenbahnwesens gehörte auch die Beobachtung des Zustandes der Bahnstrecke zu den Dienstpflichten des Führers, über deren mangelhaften Zustand er Meldung zu erstatten hatte. Ueberreste sind davon bis in die heutige Zeit erhalten.

Im Wandel der Zeiten hat sich der Lokomotivfahrdienst nicht unwesentlich verändert, unverkennbar beeinflußt von der im Fabrikbetriebe weit ausgebildeten Arbeitsteilung: Es gehört lange der Geschichte an, daß der Lokomotivführer größere Ausbesserungen an der ihm zugeteilten Lokomotive vornimmt, und selbst zu kleineren Ausbesserungen bleibt ihm und seinem Heizer infolge der gespannten Diensteinteilung keinerlei Zeit mehr. Nach amerikanischem Vorbild sind die Lokomotiven mehrfach oder wild besetzt, und damit ist vollends der letzte Rest an Interesse geschwunden. Der Lokomotivführer kann für die ständig ruhelose Lokomotive nicht mehr in dem Maße Interesse aufbringen, wie es ihn an seine Lokomotive in besserer, vergangener Zeit einfacher Besetzung fesselte. Nicht zu vergessen das mit Recht stark entwickelte Standesbewußtsein des Lokomotivführers als mittleren Beamten in einem Dienst, den schon der obengenannte Inspektor Kilp als einen „der wichtigsten des exekutiven Bahndienstes" bezeichnet, und der nun das einst so mühsam erlernte Schlosserhandwerk als wenig standesgemäß ansieht.

Denn zwei Beamtengruppen vereinigt die dienstliche Tätigkeit des Lokomotivführers in seiner Person: die des Maschinisten und die des Eisenbahnbetriebsbeamten. Je tüchtiger ein Lokomotivführer als Maschinist ist, um so mehr wird er es verstehen, die Leistungsfähigkeit unter all den wechselnden Verhältnissen der Zuggattung und -stärke sowie der Strecke voll auszunützen; je mehr er alle Eigenschaften eines umsichtigen, entschlossenen Betriebsbeamten hat, um so größer ist sein Anteil an der Betriebssicherheit. Der Maschinist in ihm wartet und pflegt die Lokomotive vor dem Zuge und überwacht den Heizer in seiner Tätigkeit, die erforderliche Dampfspannung zu halten. Dabei soll er auch, wie Kilp sagt, „praktische Gebrechen der Lokomotive sofort beim Auftreten erkennen, schwieriger zu unterscheidende Mängel wahrnehmen und bestimmbar unterscheiden". Als Betriebsbeamter muß der Lokomotivführer seinen Dienst auf dem Bahnhof und auf der Strecke betriebssicher ausüben. Gefahrfreies Rangieren und fahrplanmäßige unfallfreie Beförderung der Züge sind der Kernpunkt des Lokomotivfahrdienstes. Hierzu gehören mit selbstverständlicher Voraussetzung der seelischen Eigenschaften, wie Umsicht, Manneszucht, Mut und Entschlossenheit, und der körperlichen Eigenschaften, Rüstigkeit, volles Seh- und Hörvermögen, die geschickte Handhabung von Regler, Steuerung und Bremse sowie die sorgfältige Beobachtung der Strecke und Beachtung aller Signale.

Es ist ganz sicher, daß der Schwerpunkt der Ausbildung zum Lokomotivführer auf die Dienstleistung auf der Lokomotive zu legen ist. Und der Kernpunkt unserer Erörterung liegt darin, zu untersuchen, ob die derzeitige volle Erlernung des Schlosser-, Schmiede-, Kesselschmiede- oder Kupferschmiede-Handwerks, wie nachgewiesen geschichtlich überliefert und in früheren Jahren notwendig, noch heute notwendig ist und ihren Zweck erfüllt. Diese Frage ist mit Nein zu beantworten. Um so mehr, als die nicht mehr zeitgemäße Vorbildung des Lokomotivführer-Anwärters eine Reihe großer werkbetrieblicher und wirtschaftlicher Nachteile mit sich bringt und auch vom Standpunkt der neueren Berufs- und Eignungsforschung nicht mehr zu halten ist.

Die alten Praktiker des Lokomotivfahrdienstes, wie Kosak, Kretschmer, Kilp und andere, hatten schon damals richtig erkannt, daß zum Lokomotivführer andere Eigenschaften gehören als zum Schlosser. Die intelligentesten Schlosser, heißt es bei Kilp, die nicht immer die handlich geschicktesten zu sein brauchen, gibt man als Lehrlinge auf die Maschine. Die Psychotechnik stellt für den Schlosser und den Lokomotivführer ganz verschiedene Bedingungen auf, und nicht immer werden sich alle erforderlichen Eigenschaften für beide Berufe in einem schulentlassenen Jüngling vereinigen. Es besteht auch kein Zweifel, daß der Übertritt aus der Schlossertätigkeit einer Hauptwerkstätte in den Lokomotivführerdienst als ein völliger Wechsel des Berufs anzusehen ist; im neuen Beruf mögen Kenntnisse des verlassenen verwertet werden können, die mühsam erworbene Handgeschicklichkeit und oft vorhandene Kunstfertigkeit finden keine Möglichkeit zur Betätigung mehr. Nicht selten habe ich den Verlust hochwertiger Schlosser, deren Kunst der Schlosserzunft alle Ehre machte, für das Werk, aus dem sie ausscheiden, schmerzlich bedauert. Dieser Berufswechsel bedeutet aber einen wirtschaftlichen Verlust: Mühe und Geldaufwendung für die vierjährige Lehrlingszeit sind für das erziehende Werk und für den Schlossergesellen umsonst vertan. Die weitere, vorgeschriebene Beschäftigung als Geselle in einem Eisenbahnwerk oder in einer diesem gleich zu achtenden größeren Betriebswerkstätte kann bei der heutigen sehr weitgehenden Arbeitsteilung in den Werken dem Zweck, die Lokomotiven von Grund aus kennen zu lernen, kaum noch mit Erfolg dienen. Bei der Vielteiligkeit der Lokomotive und der großen Anzahl der Lokomotivgattungen ist es ein unmögliches Unterfangen, bei bezahlter Mitarbeit auch nur nennenswerte Kenntnisse vom Bau der Lokomotive zu gewinnen; denn auf lange Erklärungen können sich weder Meister, noch Vormann, noch die Mitarbeiter einlassen. Uebrigens sehen die Handwerker, die bereits zum Lokomotivfahrdienst vorgemerkt sind oder ihn erstreben, ihre Ausbildungszeit in den Eisenbahnwerken zumeist nur als Zeit an, die „abgesessen" werden muß, um die Vorschriften zu erfüllen, und selbst die Lehrjungen, die zum Lokomotivfahrdienst hinstreben, äußern etwa die gleichen Ansichten. Ein Interesse für die werkgerechte Arbeit fehlt. Jeder fühlt sich als „Ausbilder" und nicht als Werkschlosser.

Das führt uns zu den Schädigungen, die der Werkbetrieb (und noch mehr die Betriebswerkstätte) durch die „Durchläufer" erfährt. Zumeist eingereiht in die Zusammenbautrupps (in den Sondertrupps kann man Durchläufer überhaupt nicht gebrauchen) bringen sie den Bestand der zum Fahrdienst zugelassenen Handwerker um jede Ruhe. Der ständige Wechsel wirkt störend auf die Güte und Schnelligkeit der Fertigung und verhindert die Bildung einer Stammbelegschaft mit allen ihren Vorzügen, wie genaue Kenntnis der Arbeiten, Gewandtheit im Handwerk und Anhänglichkeit an das Werk. Da die ärztliche Prüfung auf körperliche Tauglichkeit die Tauglichen für den Lokomotivfahrdienst aussondert, so bleiben die untauglichen (Herzkranke, Bruchleidende, Farbenblinde, Kurzsichtige und Schwerhörige) in den Werken zurück. Der Vomhundertsatz der Durchläufer ist groß, eine Statistik, bezogen auf die Trupps in den Zusammenbauhallen, läßt den vielbeklagten Übelstand auch zahlenmäßig erkennen.

Das Mißverhältnis der Zeit für die handwerksmäßige Vorbil-

dung und der Ausbildungszeit auf der Lokomotive bis zur ersten förmlichen Prüfung, scheint noch gar nicht aufgefallen zu sein: 4 Lehrjahre und einige Gesellenjahre im Handwerk, denen ein bis zwei Jahre Ausbildungszeit auf der Lokomotive vor der Prüfung zum Lokomotivführer gegenüberstehen. Eine sechsmonatige Tätigkeit als Heizer auf der Lokomotive ist viel zu kurz, um nach ihr die förmliche Prüfung zum Heizer abzulegen. Auch die Gesamtzeit im Heizerdienst von 24 Monaten vor der Lokomotivführerprüfung reicht bei weitem nicht aus, um aus einem Neuling einen diensttüchtigen Führer zu machen. Dies allein muß zur Kritik der gegenwärtigen Vorschriften anregen.

Die Zusammenfassung der Betrachtungen ergibt:

1. Die vollhandwerksmäßige Vorbildung kann den angestrebten Zweck heute nicht mehr erreichen.

2. Sie bedeutet einen wirtschaftlichen Verlust, gesehen vom Wechsel des Berufs beim Uebergang vom Schlosser zum Lokomotivführer.

3. Der Eisenbahn-Werkbetrieb wird durch die in ihm zeitweise tätigen Lokomotivführer-Anwärter erheblich geschädigt.

4. Die Psychotechnik kann die heute geltenden Vorschriften der Lokomotivführervorbildung nicht gutheißen.

5. Für die geschichtlich überlieferte Vorbildung liegt heute keine sachliche Begründung mehr vor.

Ist die Notwendigkeit einer Neuregelung der Lokomotivführer-Anwärter ohne vollhandwerksmäßige Vorbildung somit erkannt, so kann ihre Richtlinien aufzustellen nicht schwierig sein. Die vollhandwerksmäßige Vorbildung zu verlassen, bedeutet auch durchaus nichts Ungewöhnliches. Sehen doch viele ausländische Eisenbahnen von dieser Vorstufe seit Jahrzehnten ohne Schaden ab, und hat uns der Krieg gelehrt, mit manchem Vorurteil oder mit mancher unhaltbaren Ueberlieferung schnell und gründlich genug aufzuräumen. Daß die Führer der elektrischen Triebwagen sowie der elektrischen Vorort- und Hauptbahnen auch keine vollhandwerksmäßige Vorbildung haben, sei nebenher erwähnt.

Um die Grundlage für ein größeres Maß an Allgemeinbildung und Urteilsvermögen zu schaffen, wie sie von einem mittleren Beamten in so wichtiger Dienststellung erwartet werden muß, ist der Schulbesuch über das 14. Lebensjahr hinaus um zwei Jahre zu verlängern. Die bessere Entwicklung zu eigenem Denken wird nun dem Verständnis für den Fachunterricht für Lokomotivführer, ohne den heute eine sorgfältige Schulung nicht mehr denkbar ist, zugute kommen. Auch vom Standpunkt der psychotechnischen Berufsforschung ist der Eintritt in den Beruf unmittelbar nach der Schulentlassung nur zu begrüßen. Der Jüngling steuert zielbewußt auf den Lokomotivführerberuf los, anstatt wie bisher bei den jahrelangen Umwegen unsicher zu sein, ob er auch wirklich später zum Lokomotivfahrdienst tauglich befunden werden wird. Hier die Entscheidung in wenigen Stunden, nachdem der feste Entschluß einmal gefaßt worden ist.

Die Annahme des Lokomotivführer-P r a k t i k a n t e n erfolgt selbstverständlich durch das Eisenbahn-Maschinenamt, und vom ersten Tage an beginnt nun nach neuen Grundsätzen die Ausbildung in allen Zweigen des Lokomotivdienstes. In den für den Maschinenbetriebsdienst arbeitenden Büros wird der junge Anwärter alles kennen zu lernen haben, was seinen persönlichen Dienst angeht: den Personalkommandierdienst, die Dienstplan-Aufstellung, die Bearbeitung der Schädenmeldungen usw., um einen Begriff von der Bedeutung seines Dienstes und von der Schwierigkeit der Erfüllung persönlicher Wünsche z. B. nach Dienstplanänderungen, Austausch von Zügen in einem Dienstplan usw. zu bekommen. In allen für die Unterhaltung der Dienstlokomotiven arbeitenden Sondertrupps wie Schmierdochtpfleger, Schlackenzieher, Anbrenner, Aböler, Auswascher, Kolbenschieberringreiniger usw. wird er praktisch mitarbeiten, um die Wichtigkeit dieser Arbeiten zu erkennen und ihre Ausführung selbst beurteilen zu lernen. Für die Hilfeleistung bei den in den Betriebswerkstätten auszuführenden Ausbesserungsarbeiten an Lokomotiven ist die schlossermäßige Handhabung der gebräuchlichsten Werkzeuge für Metallbearbeitung zu erlernen; ob in einer Hauptwerkstatt oder in einer Betriebswerkstatt, ist an sich gleichgültig. Die Hauptsache bleibt, daß der Praktikant als keine vollgültige Arbeitskraft in den Stellen gewertet wird, durch die ihn der Vorbildungsgang hindurchführt. Nun lernt der Praktikant spielend die unterwegs immer wiederkehrenden Gebrechen der Lokomotive kennen, unterstützt durch den parallel mit der praktischen Tätigkeit gehenden Fachunterricht. Die Lokomotivgattungen werden ihm im täglichen Umgang vertraut. Ein Kursus in einer Hauptwerkstatt bietet Möglichkeit zum Kennenlernen der Lokomotive im Innern, des Kessels und der abgebauten Einzelteile.

Inzwischen hat der Unterricht die Grundlage des Betriebsdienstes erläutert und durch Besichtigungen auf dem Bahnhof gefestigt, auch sind Uebungen an einer angeheizten Lokomotive in der Bedienung des Kessels mit Erfolg angestellt, so daß nun der Praktikant als Heizer in den Lokomotivfahrdienst, zunächst in den leichten Verschiebedienst, eingestellt werden kann. Nun entwickelt sich die Schulung in bisher üblicher Weise weiter, wobei zu beachten ist, daß nur ausgewählte Lokomotivführer als Lehrführer die Erziehung des Anwärters zum Lokomotivführer leiten. Nicht jeder hat die Gabe, mag er noch so beruflich tüchtig sein, zu lehren. Auf Lehrtalent kommt es aber bei dem Führerlehrer an: Berufliche Tüchtigkeit und Lehrbegabung müssen in ihm vereinigt sein. Denn weder schulmäßiger Unterricht noch „Selbststudium“ können die Kunst, die Lokomotive zu führen, übermitteln. N u r a u f d e r L o k o m o t i v e s e l b s t, u n t e r g e s c h i c k t e r A n l e i t u n g, w e n n m a n s e l b s t R e g l e r, S t e u e r u n g u n d B r e m s h a n d g r i f f i n H ä n d e n h a t, w i r d m a n e i n t ü c h t i g e r M e i s t e r. Deswegen ist das ganze Schwergewicht der Ausbildung auf den Dienst auf der Lokomotive zu legen.

Man muß immer das e i n e Ziel bei der Vor- und Ausbildung im Auge haben: die Kunst, die Lokomotive zu führen. Das Können gilt bei diesem kühnen Beruf viel mehr als das Wissen. Auf der Lokomotive werden sich Schwerfällige, Unentschlossene, Unaufmerksame recht schnell von den mit wahrer Führerbegabung ausgestatteten Anwärtern sondern lassen. Ungeeignete rechtzeitig zu erkennen und in andere Dienste ihrer Veranlagung entsprechend zu überführen, wenn sie nicht ganz auf den Eisenbahndienst verzichten wollen, wird Pflicht der Eisenbahnen sein. Nur so werden neuzeitliche Vorbildung und Auslese dem Lokomotivführerberuf einen Nachwuchs zuführen, aus dem sich erstklassige Lokomotivführer, fachlich und moralisch tüchtig, entwickeln lassen werden.

Auch andere Fragen als die besondere Erziehungsfrage tauchen auf. Z. B.: Wo nimmt der Maschinenbetriebsdienst das Hilfspersonal für den Lokomotivfahrdienst her bei Spitzenleistungen, wie sie Sonntagsverkehr in den Großstädten, Ferien- und Festtagsverkehr bringen? Da die Eisenbahnwerke in erster Linie auf ungestörter Fortgang ihrer Fertigung halten müssen, so wird man von dem bisherigen Verfahren, das Hilfspersonal den Werkstätten zu entnehmen, loskommen und sich nach anderer Hilfe umsehen müssen.

Alles Neue stößt auf Widerstand. Auch die hier gewiesenen neuen Bahnen der Lokomotivführererziehung werden ihn finden. Die Kritik muß einsetzen. Bedenken aller Art werden auftauchen. Sie mit Worten am Beratungstische zu zerstreuen, hält die positive Weiterarbeit auf. Vorbilder hat das Ausland. „Probieren geht über Studieren!“ Das mag der Leitstern sein, der über dieser Arbeit zur wirtschaftlichen Fortentwicklung unseres heimatlichen Eisenbahnwesens leuchtet.

Billigere Eisenbahntarife!

Von **Karl Liebscher.**

Mehr noch als im Deutschen Reiche erhebt sich in der tschecho-slowakischen Republik dieser laute Ruf. In erster Reihe natürlich in den Kreisen der Großindustrie und des Großhandels. Billigere Tarife seien die geeignetsten Mittel zur Niederlegung des vielstöckigen Preissturmes aller Lebensmittel, Bau- und Verbrauchsstoffe, scharfen Spitzhauen vergleichbar, deren Handhabung dieses jammervolle Wahrzeichen des Weltkrieges zum Verschwinden bringen kann. — Die Beweisführung ist eine sehr einfache: Die hohen Tarife sind zum Großteil die Ursache der enormen Preissteuerung aller Waren. Diese Preissteuerung zwingt wie überall auch bei den Eisenbahnen zur Zahlung hoher Gehälter und Löhne, die, den Kreis wiederum schließend, verteuernd auf die Erzeugung aller Waren einwirkt. Irgendwo müsse der Ring gebrochen werden, und da sei der Anfang zum Preisabbau nirgends so natürlich gegeben, wie bei den Eisenbahntarifen.

Es möge an dieser Stelle einem lange Jahre im Eisenbahndienste stehenden Beamten gestattet sein, auf einige bedeutsame Tatsachen in diesem hitzigen Streite um billigere Tarife hinzuweisen. Dem Stande einer großen, gut geleiteten Privatbahn der tschecho-slowakischen Republik angehörend und über die nötigen Erfahrungen und Kenntnisse verfügend, will der Verfasser in den folgenden Ausführungen einmal vom Stande der Arbeitnehmer, des Heeres treu ihre Pflicht erfüllender Eisenbahner, zeigen, wie noch völlig unzeitgemäß die heutige Forderung nach billigen Eisenbahntarifen ist. Denn nur ein Unternehmen, das seinen Bediensteten die zum Lebenshalt unbedingt notwendigen Gehälter und Löhne zu zahlen vermag, kann von den Angestellten große nutzbringende Arbeitsleistungen fordern, und wiederum werden die Eisenbahnbediensteten, nur wenn sie den schweren Sorgen um ein kümmerliches Dasein ledig sind, freudig und zielbewußt jene Dienstespflichten erfüllen können, die das Unternehmen sowie der Staat und seine übrigen Bürger von ihnen zu verlangen berechtigt sind.

Daß die Eisenbahnen der tschecho-slowakischen Republik, Staatsbahn und Privatbahnen, ebenso wie jene des deutschen Reiches, gegenwärtig mit großen Betriebsverlusten arbeitende Unternehmungen darstellen, ficht die meisten Rufer nach billigeren Eisenbahntarifen nicht weiter an. Sie übergehen die feststehende Tatsache, daß namentlich die Großindustrie immer noch reichlich verdient, trotz Jammerns und Klagens über schlechten Geschäftsgang und hohe Steuerbelastungen. Die Dividenden, welche die großen Aktiengesellschaften des deutschen Reiches wie auch der tschecho-slowakischen Republik für das Jahr 1920 bei sehr reichlichen Abschreibungen und Rücklagen auszuschütten vermochten, sind die schlagendsten Beweise wirtschaftlicher Lebenskraft — trotz hoher Eisenbahntarife. So haben, um nur ein Beispiel anzuführen, die großen Bergbau-Gesellschaften des nordwestböhmischen Braunkohlenbeckens während des Krieges und auch seitdem alljährlich recht ansehnliche Dividenden zur Verteilung bringen können, das größte dieser Unternehmungen alle die Jahre hindurch nie unter 20 %, während ihre Frachtführer, in diesem Falle die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, mit einem dividendenlosen Jahre und solchen, die nur eine Dividende von 3 bis 4 % ergaben, vorlieb nehmen mußte. — Da beide Arten von wirtschaftlichen Unternehmungen, Kohlenbergbau und Eisenbahnbetrieb, für den Staat von gleicher Wichtigkeit sind — der kleine Eisenbahner behauptet sogar mit einiger Übertreibung: ohne Kohle müßte die eine Hälfte der Menschheit erfrieren, ohne Eisenbahn die andere Hälfte verhungern —, ist kein Grund vorhanden, gerade die Eisenbahnen als kaufmännische Unternehmungen an den Bettelstab zu bringen, zum Schaden des Staates, seiner Steuerträger und der an das Unternehmen geketteten Bediensteten.

Nun sind sich die Herolde des Abbaues der Eisenbahntarife wohl bewußt, daß, solange die Volkswirtschaft noch die schweren Folgen des Weltkrieges zu tragen hat, Tarifherabsetzungen unfehlbar weitere große Einnahmeausfälle der Eisenbahnen zur Folge haben müßten, weshalb sie als kluge und menschenfreundliche Leute ihren Forderungen Ratschläge hinzufügen, in welcher Weise die Eisenbahnunternehmungen vorzugehen hätten, um sich vor noch größeren wirtschaftlichen Verlusten zu bewahren. Vor allem müsse eine Verringerung der Personalausgaben Platz greifen, die teils durch eine Verringerung der Kopfzahl der Bediensteten, teils durch ein Senken der Diensteinkommen zu erreichen sei. Was nun die Verringerung der Bediensteten betrifft, so ist dieser durch die gesetzliche Einführung des Achtstundentages eine feste Schranke gezogen. Das Abstoßen alter, treu gedienter, geistig und körperlich noch nicht aufgebrauchter Angestellter kann aber solange wirtschaftlich und menschlich nicht gutgeheißen werden, solange nicht eine entsprechende Festsetzung ihrer Ruhebezüge erfolgt ist. — Diese betragen — ein späteres Beispiel soll es beweisen — selbst nach 35jähriger Dienstzeit kaum die Hälfte ihrer gegenwärtigen Dienstbezüge, in manchen Fällen sogar noch weniger als diese. Was aber den Abbau der unterschiedlichen Teuerungszulagen betrifft, soll gezeigt werden, daß die Gesamtbezüge der aktiven Bediensteten hinter den gegenwärtig obwaltenden Teuerungsverhältnissen weit zurückstehen, nachdem es gerade die Eisenbahnangestellten waren, denen unter Hinweis auf die schwere Not des im Kriege befindlichen Staates die Gewährung von Teuerungszulagen am spätesten zugebilligt worden ist.

Bei einer der großen Privatbahnen der tschecho-slowakischen Republik, der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, betrug der Gesamtaufwand für die persönlichen Bezüge und zwar für Gehälter, Löhne, sämtliche Nebenbezüge ohne Ausnahmen (auch Dienstkleider und Remunerationen) sowie für alle Teuerungszulagen und Fürsorgeaufwendungen soweit sie den Bediensteten bar in die Hand gezahlt wurden oder ihren Lebensunterhalt verbilligten (Versorgung mit billigerer Kohle, Personalküchen, Tragung der Einkommensteuer, Übernahme der Pensionsfondseinzahlungen u. a.):

In den Jahren		Die Steigerung gegenüber dem Jahre 1913 in Hundertteilen
1913	10 157 158 K	
1914	10 300 565 „	+ $1\frac{1}{2}$
1915	10 405 072 „	+ $2\frac{1}{2}$
1916	11 363 902 „	+ 12
1917	15 895 207 „	+ 57
1918	22 662 426 „	+ 124
1919	39 588 933 „	+ 290
1920	90 276 058 „	+ 789

Werden von diesen Bezügen die entfallenden Abzüge gekürzt, um die sich das Diensteinkommen verringerte, die von den Bediensteten jedoch in den letzten drei Jahren nicht mehr aus Eigenem zu tragen waren, da sie als Fürsorgeaufwendungen vom Unternehmer entrichtet wurden, so kommen hierfür im Jahre 1913 42 454 K. an Einkommensteuer und 442 495 K. an Pensionseinzahlungen, zusammen 484 949 K. in Betracht. — Im Jahre 1920 ergaben sich an Einkommensteuer 255 000 K., an Pensionsfondseinzahlungen 2 396 000 K. und als Abgabe für den Brot- und Mehlbezug 777 000 K., zusammen 3 428 000 K. Es stehen dann den um diese Beträge verringerten persönlichen Bezügen von 9 672 209 K. im Jahre 1913 77 175 849 K. im Jahre 1920 gegenüber, was einer Steigerung um rund 800 % gleichkommt. Wohlgemerkt, einer durchschnittlichen Steigerung, die in erster Reihe die gleiche Kopfzahl an Bediensteten in den Jahren 1913 und 1920 voraussetzt. — Da jedoch infolge der Festsetzung des 8-Stundentages und anderweitiger Diensterleichterungen die Anzahl der Bediensteten im Jahre 1920 um 1 532 = + 31 % größer ist als jene des Jahres 1913 und auf einen Bediensteten im Jahre 1920 (77 175 849 K. aufgeteilt auf 6492 Bedienstete) ein durchschnittliches Diensteinkommen von 11 888 K. entfällt, ergäbe sich für die gleiche Kopfzahl wie im Jahre 1913, die damals nur 4960 betrug, im Jahre 1920 ein Gesamtdiensteinkommen von nur 58 964 480 K., was gegenüber dem Gesamteinkommen im Jahre 1913 von 9 672 209 K. nur eine Steigerung um 49 292 271 K. = + 510 % bedeutet.

Wie sich die durchschnittliche Steigerung des Diensteinkommens der verschiedenen Gruppen ausdrückt, sei an nebenstehendem Beispiel gezeigt. Vorausgeschickt möge werden, daß sich laut der statistischen Tabellen des tschecho-slowakischen Ernährungsministeriums der Lebensaufwand in dieser Republik im Jahre 1920 gegen das Jahr 1914 um 1 274,47% verteuert hat.

Im Jahre 1913 waren die Bezüge des Beamten der V. Dienstklasse (Oberbahnrat, Oberinspektor) um 8772 K. = + 632 % höher als jene eines Dieners der Gruppe C (Bahnwärter); vom 1. November 1920 an um 19 251 K. = + 131 %. — Bei Übertritt in den Ruhestand ergäben sich für diesen auf Grund seiner 40jährigen Dienstzeit zur Pensionierung reifen Oberbahnrat Ruhegenüsse (Pensionen samt allen Teuerungszulagen) von zusammen 18 428 K., d. s. nur 54 % seiner heutigen Dienstbezüge. — Gegenüber der erwähnten amtlichen Indexzahl von 1274,47 %, gleich rund dem 14fachen des Friedensaufwandes, bleibt die Steigerung der Bezüge des Bahnwärters von 960 % noch um 315 zurück. — Er bezieht sonach nur rund ¾ jenes Diensteinkommens, das ihm auf Grund der amtlichen

Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bezog ein Bahnwärter oder Weichensteller der Gruppe C mit 4 Dienstjahren, verheiratet, mit 2 Kindern jährlich:

Im Jahre 1913 an Diensteinkommen		Er bezieht ab 1. 11. 1920 an Diensteinkommen	
Gehalt	1 000 K	Gehalt	2 508 K
Wohnungsgeld I. Ortsklasse	340 „	Ortszulage I. Ortsklasse	1 128 „
Kohlengeld	48 „	Monatliche Teuerungszulage	1 776 „
		Monatliche Zuschüsse	3 840 „
		Vorübergehende Zulage	540 „
		Vorübergehende Geldaushilfe	840 „
		Monatliche Notaushilfe	4 080 „
Zusammen	1388 K	Zusammen	14 712 K

Die Steigerung 1913—1920 beträgt somit 13 324 K = + 960 % (gegen die Durchschnittssteigerung von + 510 %).

Ein Beamter der Dienstklasse V (Oberbahnrat, Oberinspektor) mit 40 Dienstjahren, verheiratet, mit erwachsenen Kindern:

Bezog im Jahre 1913 an Diensteinkommen		Er bezieht seit 1. 11. 1920 an Diensteinkommen	
Gehalt	7 200 K	Gehalt	10 308 K
Wohnungsgeld I. Ortsklasse	2 160 „	Ortszulage, I. Ortsklasse	3 600 „
Jubiläumspersonalzulage	200 „	Monatliche Teuerungszulage	3 096 „
Weihnachtszulage	600 „	Monatliche Zuschüsse	7 080 „
		Vorübergehende Zulage	540 „
		Vorübergehende Geldaushilfe	1 200 „
		Monatliche Notaushilfe	7 080 „
		Jubiläumspersonalzulage	200 „
		Weihnachtszulage	859 „
Zusammen	10 160 K	Zusammen	33 963 K

Die Steigerung 1913—1920 beträgt somit 23 803 K = + 234 % (gegen die Durchschnittssteigerung von + 510 %).

Indexzahl zukommen sollte. — Der Oberbahnrat, dessen Diensteinkommen eine Steigerung um nur 234 % erfahren hat, erleidet gegen die Indexzahl einen Ausfall von sage und schreibe 1040; sein Diensteinkommen beträgt somit ¼ desjenigen, das ihm bei Berücksichtigung der Indexzahl zukommen sollte.

Die folgenden Angaben sollen zeigen, wieviel von den Kosten eines Wagenachskilometers, der gebräuchlichsten Maßeinheit im Eisenbahnbetriebsdienste, auf die in der vorstehenden Diensteinkommentabelle nachgewiesenen persönlichen Ausgaben zuzüglich jener Materialkosten entfallen, die als Bau- und Verbrauchsstoffe den Vorräten des Hauptlagers entnommen wurden und aus den monatlichen Materialrechnungen genau und leicht zu erfassen sind. Überflüssig, zu betonen, daß diese sachlichen Ausgaben nur einen Teil, und zwar den kleineren der gesamten sachlichen Ausgaben bedeuten, von denen der andere Teil, ohne das Materialkonto zu belasten, sofort den einzelnen Betriebskapiteln zugebucht wird. — Daß die Steigerung dieser sachlichen Ausgaben keine geringere sein dürfte als die nachstehend ausgewiesene Steigerung der auf Materialkonto ausgegebenen Bau- und Verbrauchsstoffe, wird wohl nicht bestritten werden. Die Gesamtwagenachskilometerleistung betrug im Jahre 1913 120 099 191. Auf ein Wagenachskilometer entfielen an persönlichen Ausgaben und den vorerwähnten Materialkosten 0,10 K., hiervon allein auf die persönlichen Ausgaben 0,08 K., auf die Materialien 0,02 K. Im Jahre 1920 dagegen bei 87 779 808 geleisteten Gesamtwagenachskilometern auf ein Wagenachskilometer zusammen 1,34 K., hiervon auf die persönlichen Ausgaben 1,03 K., auf die Materialien 0,31 K. Die Steigerung der Kosten der persönlichen Auslagen und der im Materialkonto verrechneten Bau- und Verbrauchsstoffe betrug daher im Jahre 1920 gegen 1913 + 1,24 K. = + 1240 %; die Steigerung der persönlichen Ausgaben allein + 0,95 K. = + 1188 % und die der Bau- und Verbrauchsstoffe + 0,29 K. = + 1450 %. — Damit erscheint auch festgestellt, daß der Anteil der persönlichen Ausgaben an den Kosten eines Wagenachskilometers von 80 % im Jahre 1913 auf 77 % im Jahre 1920 gesunken ist, während der Kostenanteil der vorerwähnten Bau- und Verbrauchsstoffe sich von 20 % im Jahre 1913 auf 23 % im Jahre 1920 erhöht hat.

Ganz ungeheuerlich ist die Steigerung des Kostenaufwandes für die Kohle, einmal infolge ihrer Preissteigerung ab Schacht sowie der hohen staatlichen Kohlenabgabegebühr, zum anderen infolge ihrer schlechten Beschaffenheit durch Beimischung toten Gesteins, woraus sich trotz geringerer Betriebsleistungen ein großer Mehrbedarf ergibt. Im Jahre 1913 betrug der Kostenaufwand der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für 168 900 t Kohle bei 120 099 191 geleisteten Wagenachskilometern 868 610 K.; im Jahre 1920 wurden 208 915 t Kohle benötigt, wofür 19 560 417 K. aufzuwenden waren. Dabei wurden in diesem Jahre nur 87 779 808 Wagenachskilometer geleistet. Während somit die Wagenachskilometerleistung gegen das Jahr 1913 um 32 319 383 = —27 % fiel, stieg der Kohleverbrauch um 40 015 t = + 20 % und die Kosten um 18 691 807 K. = + 2152 %. Vornehmlich die schlechte Beschaffenheit der Kohle hatte zur Folge, daß im Jahre 1913 auf ein Wagenachskilometer eine Kohlenmenge von 1,4 kg entfiel, während im Jahre 1920 auf die gleiche Leistungseinheit 2,4 kg entfielen, was einer Steigerung um 71 % gleichkommt.

Zum Schlusse noch die Frage: Wie stellt sich wohl ein Vergleich der Steigerung der tschecho-slowakischen Eisenbahntarife und der Preisentwicklung einiger sehr wichtiger Bedarfsstoffe, der vielleicht beweisen könnte, daß ein Abbau der Eisenbahntarife tatsächlich das naheliegendste und gerechteste Mittel sei, eine fast augenblickliche Senkung der allgemeinen Teuerung herbeizuführen? In der tschecho-slowakischen Republik beträgt die Preissteigerung gegenüber den Preisen des Jahres 1913 bei:

Fleisch	1 300 %	Eisenblech	2 400 %
Koks	1 340 „	Leder	2 900 „
Fett	1 800 „	Zylinderöl	3 560 „
Zement	1 900 „	Firniß	3 700 „
Kohle	2 100 „	Vulkanöl	5 580 „
Schienen	2 150 „	Holz (weich)	11 660 „

Dieser Preiskletterei steht eine Steigerung der Eisenbahntarife der tschecho-slowakischen Staatsbahnen und Privatbahnen gegenüber, welche beträgt:

bei den Personentarifen	340 %
„ „ Gütertarifen	784 „
„ „ Kohlentarifen	810 „

Klingt da die kühne Behauptung, die hohen Eisenbahntarife seien das Karnickel, das angefangen, sie trügen die ganze Schuld an den teueren Preisen aller Bedarfsstoffe, nicht wie blutiger Hohn?

Schließlich sei noch bemerkt, daß es dem Verfasser des Aufsatzes darum zu tun war, nachzuweisen, daß das gegenwärtige Diensteinkommen der Bediensteten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, das mit jenen der tschecho-slowakischen Staatsbahnen übereinstimmt, noch keineswegs der herrschenden Teuerung angepaßt ist und erst ein sehr kräftiger Abbau der Warenpreise, die im Verhältnis zu der Steigerung der persönlichen Bezüge wesentlich höher gestiegen sind, erfolgt sein muß, ehe ihre gegenwärtigen Bezüge einschließlich Teuerungszulagen diesem im Sinken begriffenen Lebensaufwand als angepaßt bezeichnet werden können. Alles Drängen vielvermögender Großindustrieller und Großhändler und die umfangreichen Denkschriften von Handelskammern und sonstigen Organisationen dieser Wirtschaftskreise um Tarifermäßigungen, als deren Gegenstück der Abbau des gegenwärtigen Diensteinkommens der Bediensteten der tschecho-slowakischen Staatsbahnen und der Privatbahnen gedacht ist, müssen mit der gleichen Entschiedenheit zurückgewiesen werden wie alles andere, was noch unzeitgemäß ist und dem allgemeinen Staatswohle entgegensteht.

Ueber die Ausgestaltung der Verschiebebahnhöfe.

Der Aufsatz „Über die Ausgestaltung der Verschiebebahnhöfe“ in Nr. 79 d. Ztg., Jahrg. 1920, veranlaßt mich zu einigen Bemerkungen aus meiner Erfahrung.

I. Nach Ansicht des Verfassers eignet sich zur Bezeichnung der Stelle, an der die Züge in den Einfahrgleisen zum Halten kommen sollen, am besten das Signal 36 b. Es hat den Vorteil, daß es keines Anschlusses an das Stellwerk bedarf. Dadurch fällt aber auch die Möglichkeit fort, dem Lokomotivführer durch Beseitigung des Haltesignals den Auftrag zum Vorfahren aus dem Gleise zu geben. Überall, wo das Ende der Einfahrgleise zu weit vom Stellwerk entfernt ist, um dem Lokomotivführer den Auftrag zum Vorfahren vom Stellwerk aus mündlich oder durch Signal 31 sicher zu geben, muß also ein Beamter an der Spitze des Zuges sein, der den

Auftrag zum Vorfahren gibt. Außerdem genügt auch Signal 36 b mit Rücksicht auf die große Unfallgefahr bei Einfahrt von Zügen in die auf den Ablaufberg mündenden Einfahrgleise nicht als deckendes Signal im Sinne des § 77 (4) der Fahrdienstvorschriften. Signal 36 b hat laut Ausführungsbestimmung 99 des Signalbuchs die Bedeutung einer Merktafel und dient zur „Kennzeichnung der Stelle, an der auf einer Haltestation die Züge halten sollen". Es ist hierbei auf § 52 (1) der Fahrdienstvorschriften verwiesen worden, worin angeordnet ist: „Auf einer Haltestation soll der Zug an der vorgeschriebenen oder durch Haltetafel oder dgl. gekennzeichneten Stelle halten. Keinesfalls darf er über das Ausfahrsignal, das Signal 6 b oder über das Merkzeichen der Ausfahrweiche hinausfahren." Hier ist freilich auch das Signal 14 nicht erwähnt, über das auch nicht hinausgefahren werden darf. Aber daß die Haltetafel, die nach dem vorhergehenden Satze die Stelle bezeichnen kann, an der der Zug halten soll, dann bei den streng zu beachtenden Haltesignalen nicht genannt wird, gibt dem Beamten, dem ein durch Überfahren des Signals 36 b herbeigeführter Unfall zur Last gelegt wird, berechtigten Anlaß zu dem Einwand, daß das Signal kein bindendes Haltesignal sei. Es ist dafür auch nicht genügend in die Augen fallend mit seinen schmalen weißen Flächen, und Fahrdienstvorschriften und Signalbuch rechnen es augenscheinlich aus diesem Grunde absichtlich nicht zu den Haltesignalen. Die Lokomotivführer bevorzugen namentlich für die Nacht das Signal 6 b mit seinem in die Augen fallenden roten Licht.

II. Eine Beeinträchtigung der Leistungen der Ablaufanlagen mit einer geringen Zahl von Einfahrgleisen durch das Zettelverfahren tritt bei umsichtiger Arbeit nicht ein. Eine Verzögerung in der Abrangierung durch Warten auf die Fertigstellung des Ablaufzettels tritt bei richtiger Arbeitsverteilung nur ein, wenn nur 1 abzurangierender Zug vorhanden ist. Ist das oft der Fall, so ist der Zugverkehr eben so schwach, daß die kleine Verzögerung ohne Bedeutung ist, und die Rangierlokomotive wird bei solchem Betriebe ohnedies durch andere Rangierarbeiten ausgenutzt sein. Ist der Zugverkehr aber stark, so sind in der Regel mindestens vier Einfahrgleise vorhanden, und dann werden auch bei sehr regelmäßigem Zugverkehr höchstens zwei- oder dreimal am Tage alle Einfahrgleise frei sein.

Die Ausfertigung eines Ablaufzettels dauert durchschnittlich 12 Minuten. Mindestens die gleiche Zeit ist nötig für die Untersuchung des Zuges auf den Zustand der Wagen, Achslager, der Ladungen und Wagensiegel, Vergleichen der Wagen mit den Begleitpapieren und Prüfung der Bezettelungen. Wenn aber auf diese namentlich in der jetzigen unsicheren Zeit wichtigen Prüfungen verzichtet werden soll, so beansprucht doch das Abfahren der Zuglokomotive und das Ansetzen der Rangierlokomotive durchschnittlich mindestens vier Minuten, so daß auf die Ausfertigung des Ablaufzettels höchstens weitere acht Minuten gewartet werden muß. Der Rangiermeister kann und muß die Arbeit so einteilen, daß diese — wie schon erwähnt — nur selten auftretende Pause im Ablaufbetrieb durch andere mit diesem Betrieb verbundene Arbeiten wie Zusammenschieben in den Gruppengleisen, Richtigstellen falsch gelaufener Wagen, Behandlung des Eckverkehrs usw. nutzbringend ausgefüllt wird.

Aber auch, wenn wirklich ein- oder zweimal im Tage einige Minuten auf die Fertigstellung des Ablaufzettels gewartet werden muß, ist dieser geringe Zeitverlust infolge der mit dem Zettelverfahren verbundenen Vorteile nach Abrangierung einiger Züge eingeholt. Aus dem Ablaufzettel ersieht der Rangierleiter mit einem Blick die Zusammensetzung des Zuges nach Rangiergruppen und kann vor Beginn des Ablaufgeschäftes schnell und sicher über den Platz in den Gruppengleisen, zu besetzende Bremsen, die Verteilung der Hemmschuhleger auf die Gruppengleise je nach ihrer Beanspruchung, vorsichtig oder eilig zu behandelnde Wagen usw. verfügen. Wenn der Rangierleiter die Zusammensetzung des Zuges vor der Abrangierung nicht kennt, so ergeben sich bei Besetzung der Bremsen ablaufender größerer Abteilungen, Behandlung von Vorsichtwagen, zweifelhafter Bezettelung, unerwartetem Zulauf einer größeren Zahl Wagen für eine Gruppe u. dgl. nicht selten kleine Störungen; es müssen oft Wagen abgelenkt werden oder vorläufig in ein Sammelgleis laufen, um später richtig gestellt zu werden. Die hierdurch sich ergebenden Aufenthalte sind größer als die sich durch etwaiges Warten auf Anfertigung des Ablaufzettels in den oben behandelten selteneren Ausnahmefällen ergebenden kurzen Arbeitspausen; wozu noch kommt, daß, wie aus dem Gesagten hervorgeht, mit dem Ablaufzettel auch betriebssicherer gearbeitet wird als ohne vorherige Kenntnis der Zusammensetzung des abzurangierenden Zuges[1]).

[1]) Die Vorzüge des Zettelverfahrens sind im übrigen nicht bestritten. D. Schriftl.

III. Durch Herstellung eines brauchbaren Wagenantriebes für schlecht laufende Wagen, nahe am Brechpunkte des Ablaufberges, würde die Anlage eines zweiten, höheren Brechpunktes zur Überwindung der durch Gegenwind, Frost, Schnee und Reif entstehenden Hemmungen bei den Anlagen entbehrlich, bei denen nur eine geringe Zahl leerer oder nur leicht beladener Wagen ablaufen. Dadurch würde der Ablaufberg bedeutend leistungsfähiger gemacht; denn zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen niedrigem und hohem Brechpunkt wird das Ende der Einfahrgleise so weit vom Brechpunkt entfernt, daß für die Heranschiebung jedes Zuges an den Brechpunkt durchschnittlich drei Minuten verloren gehen, was bei vollem Betrieb mit einer Rangierlokomotive einen Zeitverlust von etwa zwei Stunden im Tage ausmacht.

IV. Die Ausfahrgruppe. Alle Betriebsbeamten, mit denen ich die Frage besprochen habe, stimmen mit mir darin überein, daß grundsätzlich alle Züge aus den Gruppengleisen abfahren sollen. Um Störungen im Ablaufgeschäft durch Warten auf Räumung der Gruppengleise zu verhüten, müssen die Gleise Platz für eineinhalb Zuglängen bieten. Die besondere Ausfahrgruppe dürfte nur benutzt werden, wenn bei Stockungen die Züge nicht pünktlich abgefahren werden können. Sie muß zwar möglichst unmittelbar an den Bahnhof anschließen, aber außerhalb des Bahnhofes als vom Bahnhofe unabhängiger Blockabschnitt angeordnet sein, so daß sie außerhalb der Fahrdienstleitung des Bahnhofes liegt. Die Anordnung der Ausfahrgruppe innerhalb des Bahnhofes und ihre regelmäßige Benutzung für alle abfahrenden Züge bringt viele empfindliche Nachteile:

1. Der Bahnhof wird ungebührlich lang und unübersichtlich. Dadurch wird die Aufsicht sehr erschwert. Wenn die Fahrdienstleitung auf die beiden Bahnhofsenden verteilt ist, so liegen diese so weit von einander entfernt, daß es dem Dienststellenvorsteher wegen der weiten Entfernungen nicht möglich ist, sie gehörig zu überwachen. Durch die weiten Wege geht für die Zuglokomotive und die Zugbegleitpersonale viel Zeit nutzlos verloren.

2. Das Vorbringen aller Züge in die Ausfahrgruppe erfordert für jeden Zug 30 Minuten Rangierarbeit und damit erhebliche Kosten.

3. Die Zugabfertigung muß an der Ausfahrgruppe liegen; sie wird also durchschnittlich 1 Kilometer vom Dienstraum des Aufsichtsbeamten entfernt liegen, der die Züge fertigstellt; es ist diesem daher nicht möglich, die Begleitpapiere zu den in seinem Bezirk behandelten Wagen durchzusehen, zweifelhafte Bezettelungen nach den Frachtbriefen zu prüfen, das Vorhandensein eiliger Wagen aus den Begleitpapieren festzustellen, den Zu- und Ablauf der Wagen nach der Zahl der vorhandenen Frachtbriefe und dem auf den Frachtbriefen vermerkten Eingang zu überwachen u. dgl.

4. Der Wagenumlauf wird um mindestens zwei Stunden verzögert, je nach Lage des Fahrplans, Bildung von Nahgüterzügen usw. sogar um drei bis vier Stunden.

5. Die Übernahme des Zuges durch das Zugbegleitpersonal geschieht weitab vom Aufsichtsbeamten; Zweifel und Rückfragen können nur durch Fernsprecher aufgeklärt werden. Eine einwandfreie Aufklärung würde in vielen Fällen nur durch persönliches Eingreifen der Aufsichtsbeamten möglich sein; das würde aber wegen der Entfernung zu viel Zeit erfordern. Ebenso verzögert sich das Aussetzen laufunfähiger oder aus sonstigen Gründen beanstandeter Wagen dadurch, daß die Rangierlokomotive meist erst durch Fernsprecher herbeigerufen werden muß. Täglich entstehen aus diesen Gründen Zugverspätungen.

Ich will noch zwei in dem oben erwähnten Aufsatze nicht behandelte, für die Anlage von Rangierbahnhöfen wichtige Punkte besprechen:

V. Ich habe in drei neueren, großen Rangierbahnhöfen Gleisbremsen vorgefunden, die infolge ihrer Lage unmittelbar hinter der ersten Verteilungsweiche dicht unter dem Brechpunkte unbrauchbar sind. Sie bieten infolge ihrer Lage zwischen den obersten, nahe hinter einander liegenden Weichen Bremswege von nur 13,5 bis 19 m Länge. Da die Hemmschuhe wegen des schnellen Laufes der Wagen so nahe am Brechpunkt vor jeder Benutzung geschmiert werden müssen, so genügt dieser Bremsweg eben, um die Schmierung abzuschleifen; die Bremswirkung bleibt aus. Dazu kommt, daß die Hauptaufgabe der Gleisbremse, nur die sehr schnell laufenden Wagen vorzubremsen, durch ihre Lage nahe am Brechpunkt im starken Gefälle unmöglich wird; denn der Gleisbremser muß den Hemmschuh auflegen, wenn die Wagen eben den Brechpunkt überschritten haben, ehe er unterscheiden kann, ob sie schnell oder langsam laufen. Es wird bisweilen ein aus diesem Grunde fälschlich vorgebremster, schlecht laufender Wagen in der Gleisbremse auf

dem Hemmschuh stehen bleiben, ehe dieser den Schlitz erreicht hat. Nachfolgende Wagen abzulenken ist wegen der Lage unmittelbar hinter der ersten Weiche nicht möglich; sie werden auf den stehengebliebenen Wagen auflaufen und einen Unfall herbeiführen, der Kosten verursacht und den Ablaufbetrieb auf einige Stunden stillegt. Bestehen Bedenken, zu gestatten, daß die Flügelschienen der Herzstücke an den Ablaufbergen als Gleisbremsen benutzt werden? Tatsächlich werden sie vielfach dazu benutzt. Vielleicht könnte die stumpfe Ecke der Flügelschiene um einige Millimeter abgeflacht werden.

VII. Die Stellwerke an den Ablaufbergen müssen so angeordnet sein, daß der Weichensteller die beim Ablauf zu stellenden Weichen alle in gleicher Richtung sieht, d. h. das Stellwerk muß oberhalb der Weichen liegen. Die Lage des Stellwerks innerhalb des Weichenbezirks erfordert bei großer Zahl der Gruppengleise in der Regel mehr Personal als bei richtiger Lage des Stellwerks. Wo die Gleis- und Weichenlage die Stellung des Stellwerks an der Spitze der schiefen Ebene verbietet, ist es daher vorteilhafter, statt eines Stellwerks zwei kleinere zu bauen. S., Oberbahnhofsvorsteher.

* * *

Zu den vorstehenden Ausführungen teilt Herr Geheimer Baurat Heinrich, Verfasser des Aufsatzes in Nr. 79/1920 d. Ztg., der Schriftleitung das folgende mit:

Zu Punkt I. Bei der Feststellung des Signals für die Bezeichnung des Haltpunkts der Züge am Ablaufberg muß man, meines Erachtens, davon ausgehen, daß sämtliche Züge mit der Einfahrt auf den Ablaufberg ihre Fahrt beendet haben, und daß die Lokomotiven abspannen müssen; sonst kann der Zug nicht zerlegt werden. Alle Lokomotivführer und das gesamte Zugpersonal wissen das; sie wissen auch, daß sie damit zu rechnen haben, daß wenn sie zu weit fahren, sie im allgemeinen einem gerade laufenden Zug in die Flanke fahren. Meines Erachtens ist angesichts dieser Verhältnisse ein „zwingendes" Haltesignal überhaupt nicht nötig. Es genügt die möglichst deutliche Kennzeichnung dieses gefährlichen Punktes. Die Ausbildung des Signals 36 a muß selbstverständlich so sein, daß es nicht übersehen werden kann. Eine solche Ausgestaltung ist aber sehr wohl möglich.

In den angeführten Tatsachen liegt wohl die beste Sicherung gegen die von Herrn Oberbahnhofsvorsteher S. angenommenen Unfälle (die meines Wissens bei Einfahrt auf Ablaufberge nie vorgekommen sind), nicht in einem zwingenden Haltesignal. Vor der zu häufigen Anwendung des roten Lichts, da wo es nicht nötig ist, möchte ich warnen; die vielen roten Lichter stumpfen ab und machen die Personale, für die sie nicht bestimmt sind, unsicher.

Zu Punkt II. Auf Bahnhöfen mit sehr wenig Einfahrgleisen sind meist auch die übrigen Gleisanlagen beschränkt, so daß eine feststehende Benutzung der Richtungsgleise sich vielfach nicht durchführen läßt. Auf stark belasteten Strecken liegen ferner die schnellfahrenden Züge für den Personenverkehr meist bündelweise zusammengedrängt, zwischen denen die Güterzüge, ebenfalls in Bündeln zusammengedrängt, auf die Rangierbahnhöfe anfallen. So wechseln Pausen im Ablaufbetrieb mit Zeiten der höchsten Beanspruchung der Ablaufberge. Dazu kommt, daß nicht nur von der Strecke einfahrende Züge, sondern auch häufig Übergabezüge, Eckverkehrsabteilungen usw. zur Abrangierung kommen, bei denen eine technische Untersuchung oder eine Prüfung der Papiere nicht wie bei einfahrenden Zügen erforderlich ist. Solche Abteilungen können also unmittelbar nach dem Hochziehen ablaufen. In der Nähe großer Städte bringt zudem ein Teil der Züge häufig eilige Wagen (mit Vieh, Markthallengut usw.) mit, die unverzüglich abgelassen werden müssen, um mit bereits fertiggestellten Zügen weiterzugehen. In den angeführten Fällen kommt es meist auf die Ausnutzung jeder Minute an. Es ist wohl zuzugeben, daß sich das Zettelverfahren durch Einstellung einer großen Zahl von Zettelschreibern auch bei den angeführten Verhältnissen noch durchführen läßt, aber man darf doch auch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit nicht außer acht lassen. Wegen der großen Vorteile, die das Rangieren mit Rangierzetteln im allgemeinen bietet, ist seit Jahren auf die ehemals preußischen Direktionen eingewirkt worden, wenn irgend angängig, das Zettelverfahren zur Anwendung zu bringen. Die Hälfte der Direktionen hat sich aber in dem von mir vertretenen Sinne ausgesprochen.

Zu Punkt III. Wegen des Wagenantriebs wird auf Nr. 10 des Jahrgangs 1921 dieser Zeitung verwiesen.

Zu Punkt IV. Ich glaube, Herr Oberbahnhofsvorsteher S. denkt zu sehr an die Verhältnisse seines Bahnhofs, wenn er als Regel empfiehlt, daß alle Züge grundsätzlich aus den Richtungsgleisen abfahren sollen. Dieser Grundsatz, wörtlich angewendet, würde ebenso zu Schwierigkeiten führen, wie der, daß alle Züge aus der Ausfahrgruppe abfahren sollen. Das Richtige liegt etwa in der Mitte, und ich glaube, die Form, die ich in dem Aufsatz angewendet habe, wird auf die meisten in der Praxis vorkommenden Fälle zutreffen. Auf Einzelheiten der Ausführungen zu Punkt IV glaube ich nicht eingehen zu müssen. Heinrich.

Der Neuaufbau unserer Dienstbehelfe.

Vom Bahnverwalter **Hermann**, Lindau i. Bodensee.

Der Tisch des Stationsvorstehers, des kleinen wie des großen, ist heute mit neuen Dienstvorschriften, Ergänzungen, Berichtigungen und Nachträgen täglich so reichlich gedeckt, daß man oft kaum begreifen kann, wie er die Arbeit überhaupt noch bewältigen kann. Er soll ja nicht nur die zahllosen Berichtigungen durchführen, sondern deren Inhalt auch dem Gedächtnis einverleiben, den Vollzug anordnen und überwachen. Das wird in Zukunft noch schlimmer, wenn die Verreichlichung erst einmal wirklich durchgeführt ist. Es wird eine ganze Reihe neuer Dienstbehelfe in vielleicht sehr veränderter Fassung erscheinen. Da möge denn ein Vorschlag gestattet sein, auf welche Weise die Lern- und Denkarbeit der zahlreichen Vollzugstellen erleichtert werden könnte. Denn jede Anordnung hat nur dann einen Wert, wenn ihre Durchführung auch gewährleistet ist. Das ist aber nur der Fall, wenn die äußeren Dienststellen einen großen Teil der Vorschriften im Kopfe behalten und den anderen zum mindesten in den Behelfen zu finden vermögen. Das ist heute auch ganz fleißigen und tüchtigen Beamten unmöglich, weil vor allem der erste und wichtigste Behelf fehlt, nämlich der, aus dem man ersehen kann, was es überhaupt für Dienstbehelfe gibt.

Früher gab es wenigstens in Bayern solche, und zwar sehr zweckmäßige (Registraturordnung, Drucksachenverzeichnis, Inhaltsübersicht der Eisenbahnverkehrs-Ministerialblätter); seit dem Kriege sind sie nicht mehr auf dem Laufenden. Außerdem können wir unsere Amtsblätter und sonstigen Vorschriften kaum lesen, weil wir die zahlreichen Abkürzungen nicht übersetzen können. Und wo ist ein solches Abkürzungsverzeichnis, das auf dem Laufenden wäre? Gediegene Kenntnisse sind in unserem vielverzweigten Eisenbahndienst eine so wichtige Grundlage für Ordnung und vor allem auch für die Wirtschaftlichkeit, daß die Verwaltung selbst den nötigsten Unterbau hierfür liefern sollte. Sie kann das weder Vereinen, noch Fachzeitschriften und Kalendern, am allerwenigsten dem einzelnen Beamten überlassen. Wenn also schon aufgebaut wird, so ist ganz unten anzufangen mit einem Verzeichnis aller Dienstbehelfe nebst einer Unterabteilung für Tarife und einem Anhang mit den Abkürzungen. In dieses Verzeichnis, das vielleicht V. a. D. genannt werden könnte, müßte alles hinein, was an Dienstbehelfen jeder Art vom Reichsverkehrsministerium, vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem deutschen Eisenbahnverkehrsverband, den Zweigstellen und Direktionen herausgegeben wird. Da es für den allgemeinen Gebrauch viel zu umfangreich würde, so könnte man den Dienststellen Auszüge liefern, die nur das für sie zu wissen Notwendige enthielten. Eine einheitliche Oberleitung in bezug auf die Herausgabe ist schon deshalb nötig, damit nicht von verschiedenen Stellen gleichzeitig Neuausgaben erfolgen. Wenn allzuviel neue Behelfe auf einmal erscheinen, so können sie bis zu dem bestimmten Tage unmöglich ruhig verarbeitet werden. Die Beamten werden zur Oberflächlichkeit gezwungen; Behelfe wie Abfertigungs- oder Beförderungsvorschriften u. dgl. später noch einmal gründlich durchzustudieren, ist heute wohl niemandem möglich. Zusatz- und Ausführungsbestimmungen von Verwaltungsstellen werden auch nach der Verreichlichung notwendig sein; sie sollten grundsätzlich in den Hauptbehelf eingearbeitet werden, wie dies Bayern bei den Allg. Abfertigungs-, den Güterbeförderungs- und den Güterwagenvorschriften getan hat. Nur auf diese Weise wird gewährleistet, daß Abweichungen oder Ergänzungen die nötige Beachtung finden, während Hinweise auf Amtsblätter oder gar Einzelverfügungen, die man vormerken und dann den Akten entnehmen muß, wirkungslos bleiben. Außer diesen Zusatz-, Einführungs- oder Ausführungsbestimmungen

großer Verwaltungskörper sind aber noch von Direktionen, Ämtern oder Inspektionen Anordnungen zu treffen. Um diese jederzeit zu Rate ziehen zu können, müßten sie unbedingt im gleichen Format wie der Dienstbehelf selbst ausgegeben werden, in dem sie einzulegen sind. Das angedeutete Verfahren bedeutet auch eine sicher dringend nötige Verringerung der Zahl der Dienstbehelfe.

Viele Behelfe enthielten bisher keinen Verteilungsplan. Ein solcher ist aber sehr wünschenswert, damit man weiß, wer die Vorschrift bekommen hat. Der Verteilungsplan muß klar und jedenfalls so aufgestellt sein, daß allen Vollzugsbeamten das zur Pflichterfüllung notwendige Handwerkszeug zur Verfügung steht. Eine recht mißliche Sache ist es, den Leuten Vorschriften, die sie jahrelang mit vielem Fleiß ergänzt und berichtigt haben, wieder abnehmen zu müssen, wie das in der letzten Zeit öfters vorgekommen ist. Neuauflagen sollten also schon so reichlich bemessen werden, daß die Zuteilung dem wirklichen Bedarf entsprechend erfolgen und jedenfalls auch aufrechterhalten werden kann. Eine gerechte und gleichzeitig sparsame Verteilung ist zweifellos recht schwierig. Besonders strebsamen Leuten sollte es deshalb möglich sein, Dienstbehelfe zu angemessenen Preisen zu kaufen, wie auch amtliche Blätter gegen Entgelt bezogen werden können.

Den Eingang der Dienstbehelfe zu überwachen, ist nur möglich, wenn diese vor ihrem Erscheinen angekündigt worden sind; dies sollte lückenlos durchgeführt werden, und zwar auch hinsichtlich der Nachträge und Deckblätter, weil Dienstbehelfe, die nicht vollkommen auf dem Laufenden sind, keinen Wert haben. Die sicherste Gewähr dafür, daß Berichtigungen auch wirklich durchgeführt werden, bildet wohl nur die Ausgabe von Deckblättern. Ist dies wirklich nicht möglich, so sollte das betreffende Ausschreiben doch mindestens den genauen Wortlaut der Änderungen enthalten. Die bloße Vormerkung einer neuen Verfügung bei einem oder gar mehreren Paragraphen wird selten Beachtung finden.

Und nun zu der überaus wichtigen Einteilung des Inhaltes einer Vorschrift. Sie muß das sofortige Auffinden einer gesuchten Stelle ermöglichen. Noch so hohe Ziffern findet man sicherlich viel leichter als beispielsweise einen Satz, den man unter § 6 Cl. II Zf. 1b Abs. 6 zu suchen hat. Daher sollte man grundsätzlich in allen Behelfen eine durchlaufende Bezifferung durchführen, wie man dies in militärischen Vorschriften von jeher getan hat. Irgend welche Ausführungsbestimmungen oder dergleichen erhalten die Nummer der Stelle, zu der sie gehören, mit irgendeinem Unterscheidungszeichen (a, b, c oder I, II, III). Die einmal festgesetzten Ziffern müssen natürlich ein für allemal bleiben, neu eingefügte erhalten zur alten Ziffer ein Unterscheidungszeichen, gestrichene Ziffern fallen einfach aus. Das jetzige Verfahren, sobald eine Ziffer gestrichen wird, die Nummern aller folgenden um 1 zu kürzen, macht sehr viel Arbeit und ist eine Quelle von Irrtümern. Diese fortlaufende Bezifferung hindert keineswegs, größere Unterabschnitte einer Vorschrift, sei es mit Buchstaben oder römischen Zahlen, zu bezeichnen; stets aber müssen alle Ziffern eines Buches fortlaufen. Der altmodische Paragraph kann wohl ruhig verschwinden. Schließlich möchte ich noch einige langer Erfahrung entsprungene Vorschläge machen:

1. Jede Seite muß oben links oder rechts sämtliche Ziffern ersehen lassen, welche auf ihr zu finden sind.

2. Alle seitlichen Vermerke über Anlagen, Muster, Anhänge u. dgl. sollen stets auch die betreffende Seitenzahl angeben.

3. Jede größere Vorschrift muß außer einem sachlichen Inhaltsverzeichnis auch ein solches nach der Buchstabenfolge enthalten; letzteres kann auch für mehrere Dienstbehelfe zusammengefaßt werden.

Endlich darf ich noch den Wunsch aussprechen, daß bei aller Papiernot und der unerhörten Teuerung der Farbstoffe doch stets gutes, haltbares Papier verwendet und ein deutlicher Druck vorgeschrieben wird. So manches Vervielfältigungsverfahren nimmt das wertvolle Augenlicht der Beamten in schädlichster Weise in Anspruch.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ausbildung von Anwärtern für den Betriebsdienst in den Eisenbahnwerkstätten*).** Der Reichsverkehrsminister hat unterm 13. Mai 1921 an die Eisenbahndirektionen der Zweigstelle Preußen folgenden Erlaß gerichtet: Die Ausbildung zum Schaffner, Rangierführer, Wagenaufseher, Lokomotivführer usw. sieht vor, daß die Anwärter eine bestimmte Zeit in einer Hauptwerkstätte zu beschäftigen sind. Nach den vorliegenden Erfahrungen leidet jedoch durch die Zuweisung der Anwärter die Ruhe in der Belegschaft der Werkstätte sehr; in ganz besonderem Maße trifft dies für die Richthallen zu, in denen die „Durchläufer", das sind die für die Überführung in den Lokomotivfahrdienst vorgemerkten Schlosser, vorzugsweise untergebracht werden. Es sind z. B. Hauptwerkstätten angetroffen worden, in denen die Zahl der Durchläufer mehr als 60 % der für den Fahrdienst zugelassenen Handwerker beträgt. Dieser ständige Wechsel wirkt nicht nur auf die Güte und Schnelligkeit der Fertigung äußerst störend, sondern macht auch die Schaffung dieser Stammbelegschaft mit allen ihren Vorzügen, wie geeignete Kenntnis der Arbeit, Gewandtheit in der Schlosserkunst und Anhänglichkeit an das Werk, in den Richthallen zur Unmöglichkeit.

Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Richthallentrupps jetzt infolge der sehr weitgehenden Arbeitsteilung außer dem Abbau vielfach nur noch lediglich die Lokomotiven aus den Teilen, die von den Sondergruppen fertiggestellt worden sind, zusammenbauen. Es ist dem Anwärter, der einer solchen Gruppe zugeteilt ist, daher nicht möglich, die Einzelteile auf diese Weise genau kennen zu lernen. Die in Angriff genommene Umgestaltung unseres ganzen Werkstättenwesens, nach der den einzelnen Werken nur noch bestimmte Lokomotivgattungen zugeteilt werden sollen und die als letztes Ziel den Austauschbau vorsieht, bietet erst recht für solche Ausbildung der Anwärter wenig Raum.

Gelegentlich der letzten Sitzung des Werkstättenausschusses des Sachverständigenbeirates im Reichsverkehrsministerium, in der diese Angelegenheit unter anderem beraten worden ist, ist deshalb angeregt worden, nachzuprüfen:

1. welche Bediensteten in den Eisenbahnhauptwerkstätten für den Betrieb unbedingt auszubilden sind,
2. wie die Zeiten für die Ausbildung einzurichten sind, daß die Leistungen der Eisenbahnwerkstätten nicht ungünstig beeinflußt werden,
3. ob die Einrichtung von besonderen Ausbildungskursen neben dem Werkbetrieb für zweckmäßig und wirtschaftlich gehalten wird,
4. wie diese Ausbildungskurse zweckmäßig einzurichten sind und welche Kosten schätzungsweise hierdurch entstehen.

Die Eisenbahndirektionen werden dementsprechend beauftragt, die Angelegenheit eingehend zu prüfen und bis zum 20. Juli d. J. zu den vier Punkten ausführlich zu berichten.

*) Vgl. hierzu den Aufsatz auf S. 459 dieses Heftes.

— **Sonderprüfung der Eisenbahnsekretäre (bisherige Assistenten).** Im Nachtragshaushalt für 1920 sind für Sekretäre (frühere Assistenten) Stellen der Besoldungsgruppe VII vorgesehen, in die die Beamten nach Bestehen einer Sonderprüfung überführt werden. Für die Sonderprüfung, die von den Sekretären (früheren Assistenten) zur Erlangung der Aufrückungsstelle abzulegen ist, sind nunmehr Grundsätze aufgestellt worden. Durch die Prüfung sind die Kenntnisse nachzuweisen, die zur Erfüllung der Aufgaben dieser Beamten in Dienstposten der Gruppe VII erforderlich sind. Von den Beamten soll jedoch nicht das volle Maß an Kenntnissen erfordert werden, das bisher für die Obersekretärprüfung, Fachprüfung I. Klasse, oder eine gleichwertige Prüfung verlangt wurde. Andererseits ist durch die Prüfung festzustellen, daß die Dienstkenntnisse des Beamten über die bisher von Beamten der Assistentenklasse allgemein geforderten Kenntnisse hinausgehen. Die Prüfung muß eine ernsthafte sein und den Nachweis der geforderten Kenntnisse gewährleisten. Sie umfaßt einen schriftlichen und einen mündlichen Teil. Die schriftliche Prüfung besteht aus zwei Aufgaben, von denen die eine dem engeren Bereich der Tagesdienstgeschäfte des Beamten angehören soll und die andere nach Wahl der Verwaltung entweder dem Gebiete der allgemeinen Verwaltungseinrichtungen oder des Kassen-, Buchungs- und Rechnungswesens. Die schriftlichen Aufgaben sind nicht mit besonderen Schwierigkeiten auszustatten und so zu gestalten, daß ihre Lösung auch im alltäglichen Dienstbetriebe erwartet werden kann. In der mündlichen Prüfung ist ein hinreichendes Urteilsvermögen und ein richtiges Verständnis für den Zweck und Zusammenhang der Einrichtungen der eigenen Verwaltung nachzuweisen. Insbesondere hat sie sich zu erstrecken auf die allgemeine Behördenorganisation mit Einschluß der Beamtenverhältnisse, auf die Sonderaufgaben der prüfenden Verwaltung in den Dienststellen der Besoldungsgruppe VII, auf die Geschäfte des Kassen- und Rechnungswesens des betreffenden Verwaltungszweiges. Die Prüfung darf

nur einmal wiederholt werden. In diesem Falle hat der Beamte binnen dreier Monate nach der ersten Prüfung eine Zulassung zur Wiederholung zu beantragen.

— **Notstandstarife für Monats- und Wochenkarten.** Amtlich wird folgendes bekanntgegeben:

Die zum 1. Juli d. J. im allgemeinen Verkehr in Kraft getretene Tariferhöhung, die für Monatskarten eine Berechnung nach 20 Teilfahrten, die Wochenkarten eine solche nach zehn Dreißigsteln des Monatskartenpreises vorsieht, bleibt an sich bestehen. Mit Rücksicht aber auf die schwierige Lage des Arbeitsmarktes, die insbesondere die auf die Benutzung von Monats- und Wochenkarten angewiesene Bevölkerung trifft, hat der Reichsverkehrsminister die Einführung folgender Notstandstarife angeordnet:

Die Monatskarten werden derart berechnet, daß ihnen nicht 20, sondern 16 Einzelfahrten im Monat zugrunde gelegt werden, so daß bei einer Benutzung zur Fahrt zwischen Wohnplatz und Arbeitsstätte an acht Tagen die übrigen Fahrten im Monat frei sind. Die Wochenkarten werden nicht zu zehn Dreißigsteln, sondern zu sieben Achtundzwanzigsteln des Monatskartenpreises berechnet. Hier fährt also der Inhaber bereits nach Benutzung an zwei Tagen der Woche während des übrigen Teiles der Woche frei; auch Kurzarbeiter können daher mit Vorteil von ihnen Gebrauch machen.

Diese Tarifherabsetzungen, die nicht über die Dauer der zurzeit bestehenden Wirtschaftslage hinaus gelten sollen, werden mit größtmöglichster Beschleunigung durchgeführt werden. Mit Rücksicht auf die hierbei zu überwindenden technischen Schwierigkeiten werden aber die neuen Tarife nicht vor dem 1. September eingeführt werden können.

Zum gleichen Zeitpunkte werden die auf anderen Grundsätzen aufgebauten Zeitkarten des Berliner und Hamburger Vorortverkehrs, die am 1. Juli d. J. in Kraft treten, in dem gleichen Verhältnis ermäßigt werden, wie dies bei den Monats- und Wochenkarten des Fernverkehrs geschieht.

— **Die deutschen Eisenbahnen im Mai.** Der Güterverkehr im Monat Mai, so schreibt die „D. Allg. Ztg.", stand unter dem Einfluß der Sanktionen und der polnischen Aufstände in Oberschlesien. Während der Verkehr im Westen, wenn auch unter gewissen Einschränkungen, flüssig blieb, war es nicht möglich, mit einem großen Teil des Direktionsbezirks Kattowitz Verkehrsverbindungen aufrechtzuerhalten. Verladungen vom oberschlesischen Kohlengebiet aus erfolgten nur an den ersten beiden Werktagen des Monats Mai und nur in ganz geringem Umfange. Vom 6. Mai ab ist jede Meldung über Verladungen in Oberschlesien ausgeblieben. Im übrigen konnte die Eisenbahn im abgelaufenen Monat überall den Anforderungen des Verkehrs gerecht werden.

Im Ruhrgebiet sind die Verladungen zurückgegangen; die zur Verladung bereitstehenden leeren Wagen überschritten den täglichen Bedarf bei weitem. Im April 1920 betrug die höchste Gestellungszahl eines Tages 22 738, im Mai wurde dagegen nur die Höchstzahl von 20 643 erreicht. Infolge der günstigeren Wasserstraßenverhältnisse stiegen auch die Kipperleistungen in den Ruhrhäfen, und zwar von 23 000 t auf täglich etwa 31 000 t. An einem Tage wurden sogar 34 640 t umgeschlagen. Die Kohlenversorgung Süddeutschlands auf dem Wasserwege hat sich infolge der günstigeren Umschlagleistungen weiter langsam gebessert, sie ist dagegen auf dem Bahnwege, den geringeren Verladungen und dem Ausfall in Oberschlesien entsprechend, bedeutend ungünstiger geworden.

Die Wagenanforderungen zur Verladung von Kohlen in den mitteldeutschen und sächsischen Kohlengebieten haben sich vermindert. Ausfälle in der Wagengestellung sind nirgends eingetreten.

Die Wagengestellung für Kohle, Koks und Briketts in der Zeit vom 1. bis 15. Mai 1921, die 11 Werktage und 4 Sonn- und Feiertage umfaßte, gestaltete sich in (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

Es wurden gestellt:

		Im ganzen	davon werktags	durchschn. pro Werktag
I.	1921	300 453	279 833	25 438
	1920	379 047	360 265	30 043
	1914	640 886	628 970	48 382
II.	1921	145 051	144 961	13 178
	1920	139 857	137 963	11 498
	1914	126 080	126 080	9 700

Die vorstehenden Angaben beziehen sich auf Einheiten zu je 10 t. Für Oberschlesien waren immer noch keine Angaben zu erlangen. Einen Rückgang in der Wagengestellung gegen das Vorjahr weisen bei den Steinkohlen Ruhrgebiet und Hannover auf; bei den Braunkohlen die Bezirke Erfurt, Hannover, Osten und München.

Der Versand von künstlichen Düngemitteln, besonders an Kali und stickstoffhaltigen Düngemitteln ist weiter zurückgegangen. Im Apri betrug die tägliche Wagengestellung noch etwa 1400 Wagen, im Mai wird voraussichtlich nur die Zahl von etwa 1250 Wagen erreicht werden, während im Mai des Vorjahres täglich über 1900 Wagen gestellt wurden. Zur Beförderung von Kartoffeln wurden bedeutend geringere Anforderungen an den Wagenpark gestellt. Der tägliche Versand ist bis auf etwa 500 Wagen zurückgegangen. Für Brotgetreide und Mehl sind die Anforderungen ungefähr die gleichen wie im Vormonat geblieben.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Nach einer Meldung vom 10. d. M. blieb der Güterverkehr in vergangener Woche weiter gering. Die Anforderung an Leerwagen für Brennstoffe ward um 462 Wagen im arbeitstäglichen Durchschnitt geringer als in der Vorwoche. Leerwagen sind reichlich vorhanden. Für Kohlen, Koks und Briketts waren in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt 19 674 Wagen angefordert und gestellt. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die durchschnittliche Gestellung 20 153 Wagen.

Die Zunahme des Verkehrs auf dem Rhein hat den Erwartungen bislang nicht entsprochen. Kahnraum und Schleppkraft sind bei weichenden Sätzen reichlich vorhanden. In den letzten Tagen haben die Zufuhren zu den Duisburg-Ruhrorter Häfen eine Steigerung erfahren. Gekippt wurde in der Berichtswoche 32 946 To. (29 537). Der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle betrug 21 676 To. (21 644).

— **Feriensonderzüge.** Nach einer Entscheidung des Reichsverkehrsministeriums sollen Feriensonderzüge (vgl. Nr. 23, Seite 449 d. Ztg.) in solchem Umfange gefahren werden, wie es die verfügbaren Betriebsmittel und Kohlenbestände gestatten. Sie führen teils 2. und 3. Klasse, teils nur 3. Klasse, keine Schlaf- und Speisewagen und werden schnellzugmäßig befördert. Es ist jetzt eine Liste der in Aussicht genommenen Züge durch die Presse veröffentlicht worden. Die meisten gehen von Berlin aus, es sind aber auch Feriensonderzüge von Rheinland-Westfalen nach Süddeutschland, der Nordsee, nach Thüringen und Berlin in Aussicht genommen, ferner von Hamburg (Bremen) nach Süddeutschland, dem Harz und Thüringen; von Sachsen nach Süddeutschland, der Nord- und Ostsee; von Schlesien nach Süddeutschland, dem Riesengebirge und der Ostsee; von Frankfurt (Main) und von Magdeburg nach Süddeutschland und der Nordsee und von der Pfalz nach München. Die Abfahrt von Berlin wird für die meisten Züge zwischen dem 8. und 12. Juli stattfinden, also etwa bei Beginn der Schulferien; weitere Züge sind aber auch für Mitte Juli und Mitte August vorgesehen. Die von Berlin ausgehenden Ferienzüge gehen zum Teil nach Süddeutschland (Basel, Konstanz, Friedrichshafen, München), nach der Nordsee (Wyck, Amrum, Westerland, Norddeich, Emden), nach der Ostsee (Kolberg, Misdroy, Karlshagen-Trassenheide, Saßnitz, Warnemünde, Stettin), nach dem Sauerland (Hagen i. W.), nach dem Harz (Goslar, Thale, Quedlinburg, Seesen, Altenau), nach Thüringen (Eisenach), nach dem Erzgebirge (Schandau, Oberwiesenthal) und nach dem Riesengebirge (Hirschberg, Oberschreiberhau, Krummhübel, Schmiedeberg). Es ist zulässig, sich von vornherein für die Rückfahrt im Sonderzuge Plätze zu sichern, die dieselbe Ermäßigung genießen wie bei der Hinfahrt. Die Einlegung weiterer Züge ist vorbehalten worden.

— **Verkehr mit Ostpreußen auf dem Seewege** (Swinemünde-Pillau). Die Verhandlungen, die zwischen dem Reich und den beteiligten Reedereien (Hamburg-Amerika-Linie und Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft Bräunlich) über die Aufrechterhaltung des täglichen Schnelldampferdienstes zwischen Swinemünde und Pillau neuerdings gepflogen wurden, haben zu einer Verlängerung des bisherigen Vertrages bis zum nächsten Herbst geführt, so daß also der Fortbestand dieser wichtigen, vom polnischen Korridor unabhängigen innerdeutschen Seepersonenverbindung mit Ostpreußen gesichert ist. Die Fahrten werden nach wie vor täglich in jeder Richtung ausgeführt werden, und die anschließenden Eilzüge Berlin-Swinemünde und Pillau-Königsberg sind durch den Sommerfahrplan festgelegt. Eine besondere Bedeutung erhält die Verbindung noch dadurch, daß mit den am 1. Juni allgemein eingetretenen Tarifänderungen auch für sie ein neuer Durchgangstarif nach allen wichtigen Stationen geschaffen ist, der sich zum Teil bedeutend billiger als der für den Landweg gültige stellt.

— **Expreßgutverkehr nach Danzig.** Wie die Eisenbahndirektion Berlin der Handelskammer zu Berlin mitteilt, soll der Expreßgutverkehr von und nach Danzig über Schneidemühl-Konitz abgewickelt werden. Zur Vermeidung des Aufenthalts an der Grenze sollen die Expreßgüter schon vor der Aufgabe zollamtlich behandelt werden. Die Annahme erfolgt daher nur noch auf Bahnhof Friedrichstraße, wo Gelegenheit zur Zollabfertigung vorhanden ist.

— **Dampferverbindung Kiel-Korsör.** Die Dampferverbindung zwischen Kiel und Korsör ist zum 1. Juni d. J. wieder aufgenommen worden. Die Annahme von Gütern aller Art nach Dänemark über diesen Weg mit durchgehendem internationalem Frachtbrief ist indessen nicht zulässig. Sollen Güter trotzdem über diesen Weg befördert werden, so sind sie zur Weiterbeförderung mit deutschem Frachtbrief an die Reederei Sartory und Berger in Kiel oder an eine andere Vermittlungsadresse (z. B. Spediteur) in Kiel aufzugeben.

— **Eisenbahnbeiräte.** Im Reichsverkehrsministerium ist, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, der Entwurf einer Verordnung über die Bildung von Beiräten für die Eisenbahnen aufgestellt worden. Der Entwurf wird voraussichtlich am 11. Juni zwischen Vertretern des Reichsverkehrsministeriums und der einzelnen Länder beraten werden. Diese Beratung bietet Gelegenheit, noch begründete Wünsche auf Abänderung des Entwurfes zu stellen. Um diese Wünsche kennen zu lernen, ist für Preußen der Minister für Handel und Gewerbe, der nach Auflösung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten auch die preußischen Belange in Eisenbahnangelegenheiten wahrzunehmen hat, mit den Spitzen der wirtschaftlichen Verbände für Handel und Industrie bereits in Verbindung getreten und hat ihnen den Entwurf zur gutachtlichen Äußerung übersandt, was nur im Benehmen mit den ihnen angehörigen Organen (Handelskammern, Gewerbekammern usw.) geschehen kann.

— **Lieferfristen im Eisenbahnverkehr.** Nach Beginn des Krieges wurden alle Lieferfristen der Eisenbahnverkehrsordnung bis auf weiteres außer Kraft gesetzt. Dieser heute noch bestehende Zustand wird von der Verkehrs- und Handelswelt sehr unangenehm empfunden, und ihr Drängen nach Wiedererrichtung fester Lieferfristen ist begreiflich. Wenn auch im allgemeinen der Güterverkehr jetzt wieder mit einer gewissen Pünktlichkeit bedient wird, so treten noch immer von Zeit zu Zeit Betriebsstockungen in einzelnen Bezirken auf. Erinnert sei an die völlige Verstopfung der westlichen Eisenbahndirektionsbezirke mit Errichtung der neuen Rhein-Zollinie durch die Entente und letzthin an die völlige Unterbrechung des Verkehrs mit Oberschlesien durch die polnischen Umtriebe. Es wird nun, wie der „Deutsche" meldet, erwogen, feste Lieferfristen zunächst etwa in der Weise wiedereinzuführen, daß die früheren Beförderungsfristen für Tiere und Güter verdoppelt werden. Die Frist für Ablieferung von Gepäck- und Expreßgut soll derart verlängert werden, daß es — falls es unterwegs auf einen anderen Zug übergeht — nicht schon mit dem anschließenden, sondern erst mit dem nächstfolgenden freigegebenen Personenzuge weiterbefördert zu werden braucht.

Voraussetzung für diese Änderung ist noch die Anpassung verschiedener Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung an die zurzeit unter der Wirkung der achtstündigen Arbeitszeit usw. völlig veränderten Beförderungs- und Arbeitsverhältnisse auf den Eisenbahnen.

Wenn auch die Tarifänderungen erst nach dieser erfolgreichen Änderung der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung in Frage kommen, zu der noch die ständige Tarifkommission zu hören ist, so ist doch die Frage der Wiedereinführung fester Lieferfristen einen erheblichen Schritt vorwärts gebracht worden.

— **Der Mißbrauch der Notbremse vor dem Strafgericht.** Von den Strafverfolgungsbehörden wird als Mißstand empfunden, daß die mißbräuchliche Benutzung der Notbremse gemäß § 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nur mit Geldstrafe bis zu 100 ℳ bestraft werden kann. Diese lange vor dem Eintritt der Geldentwertung erlassene Strafdrohung reichte früher aus, beim Mißbrauch der Einrichtung auf eine empfindliche Geldstrafe zu erkennen. Zurzeit ist die Strafdrohung vollständig ungenügend. Die Eisenbahnen haben aber ein lebhaftes Interesse daran, daß die Notbremse nur in Notfällen, d. h. nur dann benutzt wird, wenn eine Gefahr für die Sicherheit der Reisenden oder des Zuges eintritt. Es muß daher die Beseitigung des zurzeit bestehenden unbefriedigenden Zustandes gefordert werden. Ein Schöffengericht hat sich in den Urteilsgründen zu dieser Frage dahin geäußert, eine Geldstrafe von 100 ℳ sei keine genügende Sühne, und es sei bedauerlich, daß das Gesetz keine Möglichkeit biete, auf eine viel höhere Strafe zu erkennen.

Es hat in der Praxis nicht an Versuchen gefehlt, eine strengere Bestrafung des Mißbrauchs der Notbremse durch Heranziehung anderer Strafgesetze zu erreichen. Diese Versuche sind aber regelmäßig ohne Erfolg geblieben, denn der Mißbrauch der Notbremse kann als g r o b e r U n f u g — die Strafdrohung bis zu 150 ℳ Geldstrafe ist übrigens ebenso unzureichend — nicht bestraft werden, da es an dem Erfordernis der Unmittelbarkeit des Angriffs gegen die öffentliche Ordnung fehlt. Wegen des Zerreißens der Plombenschnur oder des Plombendrahtes beim Ziehen des Griffes der Notbremse kann eine Verurteilung wegen S a c h b e s c h ä d i g u n g nicht erfolgen, denn das Abreißen der Schnur oder des Drahtes tritt vollständig zurück. Der Reisende hat meistens keine Vorstellung davon, daß er beim Ziehen der Notbremse eine Plombenschnur oder einen Plombendraht zerreißt, und soweit er das Bewußtsein hiervon hat, wird ihm das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit nicht nachzuweisen sein. Eine E i s e n b a h n t r a n s p o r t g e f ä h r d u n g kann deshalb regelmäßig nicht angenommen werden, weil eine Gefährdung des Transportes nicht festgestellt werden kann, und soweit dies ausnahmsweise der Fall ist, fehlt es regelmäßig am Nachweis des Bewußtseins der Gefährdung. Das beim Mißbrauch der Notbremse bestehende Recht des A u s s c h l u s s e s d e s R e i s e n d e n v o n d e r W e i t e r f a h r t wegen Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Ordnung auf Grund des § 11 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung hat rein zivilrechtlichen Charakter, es kommt deshalb hier nicht in Betracht.

Kommt man hiernach zum Ergebnis, daß die Bestimmung des Mißbrauchs der Notbremse für die Regel n u r auf Grund der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung möglich ist, so muß die Forderung aufgestellt werden, daß eine angemessene Strafe verhängt werden kann. Am zweckmäßigsten wäre eine Erhöhung der Strafdrohung von 100 ℳ auf 1000 ℳ. Damit würde jedoch die Verfehlung den Charakter einer Übertretung im Sinne des § 51 des Strafgesetzbuches verlieren und zu einem Vergehen werden. Bei der Dringlichkeit der Frage kann bis zur Neuregelung des Strafrechts nicht gewartet werden, es empfiehlt sich daher, in § 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung neben der Geldstrafe von 100 ℳ w a h l w e i s e e i n e H a f t s t r a f e b i s z u 6 W o c h e n anzudrohen.

Regierungsrat Dr. jur. S e y b o l d.

— **Württembergische Eisenbahngesellschaft zu Stuttgart.** Die infolge der wirtschaftlichen Lage bedingten Erhöhungen der Personentarife brachten einen beträchtlichen Verkehrsrückgang, der zum Teil dauernd geblieben ist, so daß weitere umfangreiche Personentariferhöhungen nicht mehr durchgeführt werden können. Auf den Bahnen wurden im Berichtsjahr 3,10 Millionen Personen (i. V. 3,60 Millionen) befördert. Die Einnahmen hieraus betrugen 1,92 (i. V. 0,95) Millionen Mark. Der Güterverkehr zeigt mit 0,33 gegen 0,31 Millionen Tonnen des Vorjahres keine nennenswerte Änderung. Die Preissteigerung der Frachten zeigt sich aus den Einnahmen von 2,57 gegen 0,9 Millionen Mark des Vorjahres. Die Gesamtausgaben beliefen sich auf 3,96 (i. V. 1,44) Millionen Mark, wovon ein Überschuß von 686 134 (i. V. 512 418) ℳ verbleibt. Von dem Gewinn in Höhe von 205 883 ℳ werden 4½ % Dividende verteilt.

— **Eine Neuerung in der Ausgabe von Monatskarten** soll auf der Wannseebahn versuchsweise zur Durchführung gelangen. In zahlreichen Fällen ist, wie dies durch die Fahrkartenkontrollen in den Zügen der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in letzter Zeit vielfach festgestellt worden ist, versucht worden, die Monatskarten auf andere Personen, als den auf der Karte als Inhaber bezeichneten Reisenden zu übertragen. Da die Karten jedoch nicht übertragbar sind, so ist die auf diese Weise versuchte Fahrgeldhinterziehung ein Betrug, gegen den sich die Eisenbahnverwaltung nunmehr durch Abwehrmaßnahmen zu schützen sucht. Es soll daher, und zwar versuchsweise schon vom 1. August ab, auf der Wannseebahn das Lichtbild des Karteninhabers fest mit der Monatskarte durch einen Blechrahmen verbunden werden, so daß die Monatskarten auf dieser Strecke nur noch in Verbindung mit dem Lichtbild des Inhabers gültig sein werden. Das Lichtbild, welches die Größe von 4,4 : 7,0 cm haben soll, wird bei der Lösung der Fahrkarten für den Monat August durch Ösen mit der Monatskarte auf einem Rahmen befestigt, der von der Eisenbahnverwaltung für den Preis von 1,50 ℳ geliefert wird. Bei der Rückgabe des unbeschädigten Rahmens wird der volle Preis (1,50) vergütet. Die Neuerung soll zunächst auf Schülermonatskarten noch keine Anwendung finden. Dagegen wird sie für sämtliche übrigen Monatskarten gelten, die von folgenden Stationen aus gelöst werden: Berlin Wannseebahnhof, Groß-Görschenstraße, Friedenau, Steglitz, Botanischer Garten, Groß-Lichterfelde-West, Zehlendorf-Mitte, Zehlendorf-West, Schlachtensee, Nikolassee und Wannsee. Diese Maßnahme, die sich ausschließlich gegen die mißbräuchliche Benutzung der Monatskarten wendet, soll, wenn sie sich bewährt, allgemein zur Einführung kommen, dann werden im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr die Monatskarten nicht mehr die Namensunterschrift, sondern das Lichtbild des Inhabers tragen.

— **Aufbewahrung von Fahrrädern.** Mit der Tariferhöhung am 1. Juli, die für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr in Aussicht genommen ist, werden auch die Gebühren für die Dauerkarten zur Aufbewahrung der Fahrräder auf den Bahnhöfen erhöht. An Inhaber von Monats- und Wochenkarten, die zur Fahrt von der Wohnung nach dem Bahnhof regelmäßig ein Fahrrad benutzen, werden die für den gleichen Zeitabschnitt

geltenden Zeitkarten für die Fahrradaufbewahrung erhöht, und zwar für den Monat von 12 auf 15 *M* und für die Woche von 3 auf 5 *M*. Die übrigen Bestimmungen, auch die hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahn bei Diebstahl oder Beschädigung bleiben unverändert.

— **Der sechsgleisige Ausbau der Strecke Stralau-Rummelsburg-Treptow**, mit dem eine Verbreiterung der Spreebrücke zwischen diesen beiden Bahnhöfen verbunden ist, hat in der letzten Zeit gute Fortschritte gemacht. Schon vor einiger Zeit konnten die Konstruktionsteile der Verbreiterung der großen Eisenbahnbrücke über die Spree zwischen dem Rummelsburger See und dem städtischen Osthafen eingebaut werden, und jetzt sind die Arbeiten so weit fortgeschritten, daß bereits die ersten Bauzüge über das fünfte Gleis über die Spree gefahren werden können. Die letzten Arbeiten am sechsten Gleise sind jetzt im Gange, hieran werden sich noch die Verlegungen von Gleisen schließen, die voraussichtlich noch im Laufe des Sommers beendet sein dürften. — Mit der Vollendung dieses Ausbaues wird es möglich, den Vorortverkehr nach Grünau, völlig unabhängig von dem Verkehr auf dem Ringe durchzuführen, wodurch die Pünktlichkeit im Zugverkehr beider Strecken, des Verkehrs nach und von Grünau sowie auch auf der Ringbahn, in beiden Richtungen erheblich gebessert werden kann.

— **Die Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen** hält ihre diesjährige Hauptversammlung am 20. bis 22. Juni in München im Rahmen der „Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft in Bayern" ab. Am 20. und 21. Juni finden Vorträge und eine Besichtigung der Ausstellung statt. Am 22. Juni wird der Walchensee besucht werden. Außer den Mitgliedern der Gesellschaft können auch andere Persönlichkeiten, bei denen Interesse an den Veranstaltungen vorausgesetzt werden darf, Einladungen erhalten; sie sind anzufordern bei der Geschäftsstelle in Berlin NW. 7, Sommerstr. 4a, oder bei Herrn Professor Dantscher, München, Adelheidstr. 11.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium — Eisenbahnabteilungen — sind ernannt: Der Regierungsrat Angelkort, die Eisenbahndirektoren Bosch, Menert, Trampedach und Crusius zu Oberregierungsräten, der Direktionsrat Lindermayer und der Regierungsbaurat Leibbrand zu Oberregierungsbauräten sowie der Rechnungsrat Mahlo zum Regierungsrat.

Österreich

— **Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Die am 9. Juni abgehaltene Sitzung der Administration der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat über die Rechnungsabschlüsse der Jahre 1918, 1919 und 1920 Beschluß gefaßt. Für das Jahr 1918 ergibt sich ein Verlust von 417 963 K., beziehungsweise nach Heranziehung des Gewinnvortrages vom Jahre 1917 in der Höhe von 1 485 021 K. ein Gewinn von 1 067 057 K. Für das Jahr 1919 ergibt sich ein Verlust von 19 383 156 K., beziehungsweise nach statutarischer Heranziehung der Rücklagen mit 12 545 551 K. und des oben ausgewiesenen Gewinnvortrages von 1 067 057 K. ein Verlust von 5 770 547 K. Für das Jahr 1920 ergibt sich eine Deckung dieses Verlustes sowie nach Abzug der Wertabschreibungen im Betrage von 22 652 924 K., der Dotierung des Schiffeassekuranzfonds mit 10 500 000 K., des Warentransportassekuranzfonds mit 5 Mill. K., des Haftpflichtversicherungsfonds mit 2 Mill. K., einer außerordentlichen Zuwendung an die Altpensionisten von 6 Mill. K., einer Überweisung an das Pensionsfondssanierungskonto A mit 16 Mill. K., einer Dotierung des Schiffeerneuerungsfonds mit 25 Mill. K. — diese sämtlich tantiemenfrei — ein Reingewinn von 28 061 917 K. Hiernach wurde beschlossen, der für den 30. d. M. einberufenen Generalversammlung vorzuschlagen, für die Jahre 1918 und 1919 eine Dividende nicht zur Verteilung zu bringen und sohin die am 1. Juni 1919 ud 1. Juni 1920 fällig gewesenen Coupons nicht einzulösen, dagegen für das Jahr 1920 von dem oben ausgewiesenen Reingewinne von 28 061 917 K. nach statutenmäßiger Dotierung des Reservefonds mit 4 593 883 K., ferner nach Ausscheidung der auf die Administration entfallenden Tantieme von 918 776 K. eine Dividende von 210 K. für jede Aktie, das ist 20 370 000 K., sowie für die Genußscheinbesitzer für jeden Rentenanteil 14.70 K., das ist 367 500 K., zur Verteilung zu bringen und den sonach verbleibenden Restbetrag von 1 811 757 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Zur Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen.** Bevor der in der Werkstätte St. Pölten eben fertiggestellte elektrische Zug auf seine Bestimmungsstrecke Salzburg-Golling abging, haben 240 Teilnehmer an dem in Wien abgehaltenen Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß im Anschluß an ihre Maria-Zeller Fahrt mit diesem Zuge die Fahrt von St. Pölten nach Melk zurückgelegt, die sehr zufriedenstellend verlief. Ein dritter und vierter Speichertriebwagenzug ist im Bau.

— **Verbesserung des Baues von Eisenbahnwagen.** Bei Neubestellung von Eisenbahnwagen wird in Zukunft besondere Rücksicht auf mögliche Kostenersparung in Bau und Verwendung genommen werden müssen. So sollen Kohlenwagen bei gleicher Ladefähigkeit mit einer wesentlich kürzeren Baulänge als bisher ausgeführt werden; die außer der Herabsetzung des Eigengewichtes hierbei noch erzielten Vorteile sind: geringeres Eigengewicht, geringere Anschaffungskosten, widerstandsfähigere Bauart, daher Herabminderung der Instandsetzungskosten, Verkürzung der Zuglängen, daher bessere Ausnützung der Bahnhofsgleise und Vereinfachung des Verschubdienstes. Bei den übrigen offenen Güterwagen ist eine Erhöhung des Ladegewichtes und damit auch eine wesentliche Herabminderung des toten Gewichtes beabsichtigt. Auch bei den anderen Güterwagen soll das Eigengewicht ohne Beeinträchtigung der Widerstandsfähigkeit etwas herabgesetzt werden. Der gleiche Zweck der Verminderung des Eigengewichtes wird mit dem in Aussicht genommenen Bau von Personenwagen mit eisernem Kastengerippe verfolgt, die außerdem noch die Vorteile der größeren Widerstandsfähigkeit, der Herabminderung der Instandhaltungskosten und der Vermeidung des Bezuges von Harthölzern aus dem Auslande aufweisen werden. Zum Zwecke der sparsameren Wirtschaft mit Betriebsstoffen werden Verbesserungen gewisser Wagenbauteile vorgenommen, wie der Achslager zur Herabminderung der Schmierölverluste, der Bremsklötze zur Verlängerung ihrer Gebrauchsdauer.

— **Elektrisierung der Dampftramwaystrecke Mauer-Mödling.** Dieser Tage fand die Probefahrt auf der elektrisierten Dampftrambahnstrecke Mauer-Mödling statt, wozu vom Bürgermeister der Stadt Wien die Behörden, die Vertreter der an der Strecke liegenden Gemeinden und die Wiener Gemeindevertretung eingeladen worden waren. Anschließend an diese Probefahrt wurde sodann in den nächsten Tagen der elektrische Betrieb endgültig aufgenommen.

— **Paß- und Zollprüfung.** Vom 1. Juni an findet die Paß- und Zollprüfung bei den D-Zügen Nr. 3/4 (Wien-Triest-Belgrad) und Nr. 7/8 (Prag-Triest-Belgrad) seitens der südslawischen Paß- und Zollbehörde endgültig während der Fahrt statt, wodurch die bisherigen, durch diese Überprüfung in den Stationen Marburg und Rakek verursachten langen Aufenthalte in Hinkunft entfallen werden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Der Zentraleisenbahnrat.** Der Zentraleisenbahnrat hielt, wie die „Wirtschaft" meldet, am 29. Mai seine erste Sitzung ab, in welcher Eisenbahnminister Dr. Burger in einer längeren Rede die Ziele und die bevorstehende Tätigkeit des Eisenbahnrates kennzeichnete. Ueber das Betriebsmaterial teilte der Minister u. a. mit, daß die Tschechoslowakei heute 3612 Lokomotiven habe, um 650 mehr als beim Umsturz. 194 Lokomotiven seien aus heimischen, 47 aus ausländischen Lokomotivfabriken angekauft worden, 92 Lokomotiven seien aus Frankreich als Beuteanteil gekommen, 215 stammen aus dem gemeinsamen Eigentum der Nachfolgestaaten, zwei habe Deutschland für Hultschin geliefert und sechs weitere aus diesem Titel wurden eben übernommen, der Rest wurde bei der Besetzung der Slowakei und Karpathorußlands erworben. Die Lokomotiven reichen indessen nicht aus, allen Transportforderungen gerecht zu werden. Noch fühlbarer habe sich der Wagenmangel gemacht. Im Jahre 1919 wurden 3 407 869 Wagen aufgefordert und 2 337 262 d. s. 69 Prozent. beigestellt. Erst nach den Schutzmaßnahmen gegen die Zurückhaltung von Wagen im Auslande sei eine Besserung eingetreten. Im Jahre 1920 wurden 5 343 260 Wagen angefordert und 3 226 000 beigestellt. Im Jahre 1921 sei die Lage wesentlich günstiger geworden. Heute habe die Tschechoslowakei 28 300 eigene Wagen und 11 000 weiter aus der ersten Teilzuweisung der Reparationskommission.

Ungarn.

— **Die Verkehrslage der ungarischen Staatsbahnen.** Der Handelsminister äußerte sich in Fachkreisen, daß die Verkehrslage auf den ungarischen Staatsbahnen stets besser wird. — Sobald sich die Kohlenlage günstiger gestaltet, werden sämtliche Personenzüge verkehren und jene Eilzüge, die zurzeit

wöchentlich dreimal verkehren, werden alsdann täglich in Verkehr gestellt. Dies bedeutet schon einen wesentlichen Schritt zur Verbesserung der Verkehrslage. Die Direktion der Staatsbahnen hat in die jüngst ausgearbeitete Fahrordnung viele neue Züge eingestellt. Aus den hauptstädtischen Hauptbahnhöfen gehen jetzt täglich 89 Züge ab und treffen ebenso viele Züge ein. Auf sämtlichen Hauptlinien verkehren zurzeit auch Eilzüge. Es kann bald mit einem der Friedenszeit entsprechenden Personenverkehr gerechnet werden.

— **Verkehrseinstellung auf der Gynlaer Lokalbahn.** Auf sämtlichen Stationen der Gynlaer Lokalbahn wurde der Güterverkehr bis auf weiteres eingestellt.

Südslawisches Gebiet.

— **Ursprungszertifikate bei Sendungen nach Südslawien.** Laut Mitteilung des südslawischen Eisenbahninspektorates in Laibach ist angeordnet, daß alle nach Südslawien bestimmten oder Südslawien transitierenden Sendungen mit beglaubigten Rechnungsabschriften und Ursprungszertifikaten versehen sein müssen. Die Beglaubigung der Rechnungsabschriften und die Ausstellung und Bescheinigung der Ursprungszertifikate hat die zuständige Handels- und Gewerbekammer zu vollziehen. Das Ursprungszertifikat muß enthalten: den Namen des Absenders, den Ursprungsort und den Staat, Beschreibung der Sendung nach den Stücken und nach dem Merkmale, Art der Verpackung, Art und Menge der Ware.

Uebrige europäische Länder.

— **Die französischen Pläne für die elsässische Binnenschiffahrt.** Unter der Überschrift: „Täuschungsversuch in der Berichterstattung" schreibt die Schweizerische Verkehrskorrespondenz: Unter dem Präsidium von Minister Le Trocquer fand dieser Tage auf dem französischen Bautenministerium eine Konferenz statt, zu welcher die Vertreter der Handelskammern von Ostfrankreich, von Elsaß und Lothringen eingeladen waren, und in der die bekannten Projekte für die Herstellung eines elsässischen Rheinseitenkanals besprochen wurden. Die Besprechung wurde wohl unternommen auf Veranlassung der französischen Vertreter in der internationalen Rheinkommission, die in ihrer März-April-Tagung in Straßburg die ganze Frage an eine aus je einem Vertreter der Rheinstaaten zusammengesetzte Spezialkommission gewiesen hat. Während nun die gesamte französische Presse in ihrer Berichterstattung über die Pariser Konferenz nur von einem „Projekt zur hydraulischen Ausnutzung des Rheins" auf der Strecke Straßburg-Basel spricht, hat die Agentur Havas für das Ausland eine besonders abgefaßte Meldung zusammengezimmert, in der die Sache so dargestellt wird, als ob die Vertreter aus Ostfrankreich mit dem Bautenminister die „Erleichterung der Schiffahrt auf der Strecke Straßburg-Basel" besprochen hätten. Durch diese tendenziöse Meldung soll bei den Uneingeweihten im Auslande die Überzeugung eingeimpft werden, als ob Frankreich das elsässische Seitenkanalprojekt ganz nur im Interesse der Schiffahrt ausführen wolle. Es ist aber sattsam bekannt, daß das Projekt eigentlich nichts anderes als das Gegenteil, namentlich die Unterbindung der Rheinschiffahrt, erstrebt. Es sei deshalb hier festgestellt, daß die erwähnte Pariser Konferenz nicht ein neues Projekt zur Verbesserung der Schiffahrt mit dem Ministerium besprochen hat, sondern lediglich das alte, von mehreren Staaten bekämpfte Seitenkanalprojekt. Es hat sich daher auch bereits die schweizerische Depeschenagentur veranlaßt gesehen, wohl auf einen Wink von seiten der zuständigen Behörden, eine Aufklärung in obigem Sinne zu erlassen. Angesichts zahlreicher Auslassungen französischer Zeitungen über die erwähnte Pariser Konferenz, in denen es heißt, daß die Herstellung des „Grand canal d'Alsace" beschlossen sei, sei hier hervorgehoben, daß eine solche Beschlußfassung ohne die vorherige Zustimmung der Internationalen Rheinkommission ganz umöglich ist. Ist doch erst dieser Tage wieder in der Zweiten holländischen Kammer ausdrücklich darauf hingewiesen worden, daß der Verwirklichung der im Friedensvertrag Frankreich eingeräumten Rechte auf Abzapfung des Rheinwassers zur Speisung von Kanälen die Ermächtigung dazu von seiten der Internationalen Rheinkommission vorangehen müsse.

Die Internationale Rheinkommission, bestehend aus vier Vertretern Frankreichs, vier Vertretern Deutschlands, drei Vertretern Hollands und je zwei Vertretern Englands, Belgiens, Italiens und der Schweiz, wozu noch Frankreich in der Person des früheren Bautenministers Claveille den Präsidenten stellt, wird in den Tagen vom 16. bis 18. Juni eine Befahrung der Stromstrecke Straßburg-Basel vornehmen. Am 15. Juni wird die Kommission ihre Studienfahrt in Straßburg beginnen und am ersten Tag nach Alt-Breisach gelangen. Nach der Ankunft in Basel am Nachmittag des 16. Juni wird der Bundesrat die Kommission begrüßen, und am 17. Juni wird eine Besichtigung der Basler Hafenanlagen stattfinden, woran sich eine Dampferfahrt nach Rheinfelden anschließen wird. Am 18. Juni werden die Teilnehmer sodann wieder rheinabwärts nach Straßburg fahren. Die Strecke Straßburg-Basel beträgt 127 km und wird von einem Personendampfer in 13 Stunden bergwärts überwunden, während die Talfahrt in 5 Stunden vor sich geht.

— **Die Zukunft der elsaß-lothringischen Bahnen. — Schiffahrtsfragen.** Die Handelskammer von Metz hat sich mit der Frage befaßt, was mit den elsaß-lothringischen Bahnen nunmehr zu geschehen habe, und hat den Wunsch ausgedrückt, sie möchten unter bestimmten Bedingungen und unter Aufstellung eines besonderen Pflichtenheftes an die französische Ostbahn angegliedert werden, weil die Gesellschaft schon vor dem Frankfurter Frieden 1871 Konzessionärin gewesen sei. Sollte diese Angliederung nicht sofort vor sich gehen können, so sollte vorläufig ein provisorischer Anschluß für die Zeit einer Rechnungsperiode stattfanden.

Man spricht in Straßburg von der Aufnahme eines größeren Anleihens zur Vornahme der Erweiterungsarbeiten in den Häfen von Straßburg und Kehl. Auch die Frage des Anschlusses des elsaß-lothringischen Eisenbahnnetzes beschäftigt die Behörden. Die Frage der Vergrößerung des ständig überlasteten Rhein-Marne-Kanals gehört ebenfalls zu den dringendsten Aufgaben, und man schlägt zur Verbesserung des Verkehrs eine umfangreiche Erweiterung des Hafens von Châlon-sur-Marne, der ungefähr in der Mitte zwischen Paris und Straßburg liegt, vor.

— **Die Lage der englischen Eisenbahnen.** Bei einem Klubessen hat sich der Generaldirektor der London- und Südwestbahn über die Lage der englischen Eisenbahnen ausgesprochen. Er schildert sie zwar als im Augenblick recht ungünstig, sieht aber im Gegensatz zu seinen Kollegen von anderen Gesellschaften, die bei den letzten Jahresversammlungen auch die Aussichten für die Zukunft als wenig erfreulich geschildert haben, der Entwicklung, die die nächste Zeit mit sich bringen wird, mit Zuversicht entgegen. Die Ausgaben der englischen Eisenbahnen sind seit 1913 bis 1920 von 76 000 000 £ auf 225 000 000 £ gestiegen, die Einnahmen dagegen von 120 000 000 £ auf 228 000 000 £. Der Überschuß reicht also bei einem Aktienkapital von 1 250 000 000 £ bei weitem nicht zur Ausschüttung einer irgendwie nennenswerten Dividende aus; an seine Stelle tritt für diesen Zweck der Staatszuschuß. Das Mißverhältnis zwischen Ausgaben und Einnahmen wird hauptsächlich auf die Lohnpolitik der Regierung zurückgeführt. Die Einführung des Achtstundentags hat die Eisenbahngesellschaften zur Einstellung von 76 000 Arbeitern über die frühere Zahl hinaus gezwungen. Dabei darf z. B. ein Signalwärter, der auf einer entlegenen Stellerei stündlich nur etwa fünf Minuten zu tun hat, auch nur acht Stunden arbeiten, und sein Posten muß daher doppelt besetzt sein. Er erhält aber denselben Lohn wie ein Signalwärter im Londoner Vorortverkehr, der ununterbrochen tätig ist und eine viel höhere Verantwortung tragen muß. Vor dem Krieg bezog ein Eisenbahnarbeiter im Durchschnitt einen Wochenlohn von 27 Shilling; im Laufe des Krieges sind bis Anfang 1920 dazu 46 Shilling Teuerungszulagen gekommen. Da aber „gleitende" Lohnsätze vereinbart sind, die sich den Lebensmittelpreisen selbsttätig anpassen, ist die Teuerungszulage bereits um 4 Shilling verkürzt worden, und der Vortragende erhofft im Verlauf des nächsten Jahres eine weitere Kürzung um 1 £. Hierin kann er sich aber auch sehr täuschen. Da Hand in Hand mit der Herabsetzung der Teuerungszulagen auch die Vergütung der Überstunden ermäßigt wird, bedeutet 4 Shilling Verminderung der ersteren einen Rückgang der Ausgaben um 5 Shilling. Der Einfluß dieser Ausgaben auf die Betriebsrechnung wird durch die Tatsache beleuchtet, daß jeder Shilling Lohn in der Woche ein und drei Viertel Millionen Pfund in der Jahresrechnung ausmacht. Der Vortragende hofft, daß innerhalb Jahresfrist die englischen Eisenbahnen in der Lage sein werden, aus ihrem Betrieb wieder solche Überschüsse herauszuwirtschaften, daß sie wie früher wirtschaftlich auf eigenen Füßen stehen, also die Staatsbeihilfe entbehren können, die auf Grund Gesetzes vom 15. August d. J. an wegfallen wird. Um den Eisenbahnen zu ermöglichen, ihre Betriebsmittel wieder auf den Stand wie vor dem Kriege zu bringen, wird ihnen die Regierung als eine Art Schlußzahlung noch 60 000 000 £ überweisen. Damit, so hofft der Vortragende, wird die Rechnung der Eisenbahngesellschaften wieder so weit glatt werden, daß ihre Geldwirtschaft von den verderblichen Folgen des Krieges befreit wird. Mit dieser Ansicht steht er aber unter seinen Kollegen ziemlich vereinzelt da.

— **Entlassung überalterter Eisenbahnangestellter in England.** In England sind die Eisenbahnangestellten zurzeit bemüht, ihre Beamtenschaft zu verjüngen. Über den Umfang der hierzu getroffenen Maßnahmen sind sehr übertriebene Gerüchte im Umlauf. Nach Angabe der Eisenbahngesellschaften soll es sich nur darum handeln, daß man zu dem vor dem Krieg befolgten Verfahren zurückkehren und diejenigen Beamten und Angestellten in den Ruhestand versetzen will, die über 65 Jahre alt sind und einen Anspruch auf Ruhegehalt haben. Härten sollen dabei vermieden werden, und die Vorgesetzten der in Frage kommenden Beamten und Angestellten sollen vor der Entscheidung gehört werden. Außerdem sollen dem Rückgang des Verkehrs und der dadurch bedingten Verminderung der Arbeitslast entsprechend eine Anzahl überzähliger Arbeitskräfte entlassen werden.

— **Schwedische Reisebureaus im Auslande.** Die schwedische Eisenbahndirektion beantragte bei der Regierung, aus den Verkehrsmitteln des Jahres bis zu 35 000 Kr. für ein Reisebureau in Neuyork und bis zu 100 000 Kr. für ein solches in London an den Touristenverkehrsverband auszuzahlen unter der Bedingung, daß die Bureaus so bald als möglich geöffnet werden und während des Jahres in Wirksamkeit erhalten werden als vereinigte Reise-, Auskunfts- und Reklamebureaus mit der Aufgabe, den Personenverkehr von Nordamerika und Großbritannien nach Schweden zu fördern. Für besonders wichtig erachtet die Direktion ein schwedisches Reisebureau in London. Neben Nordamerika und vielleicht den Niederlanden hofft man in erster Linie von England einen lohnenden Personenverkehr nach Schweden zustande zu bringen. In einem vorteilhaft gelegenen Lokal in der Nähe des Piccadilly Cirkus wird die Eisenbahndirektion mit dem Touristenverkehrsverband zusammen ein Reisebureau einrichten. Außerdem soll dem Vernehmen nach der Touristenverkehrsverband ab 1. April ein Reisebureau in Paris errichten. Dr. S.

— **Von den Bahnen im schwedischen Norrland.** Vom 5. Februar ab ist die Bahnstrecke Gällivare-Ripals in elektrischen Betrieb genommen worden. Es stand in Frage, auf den Strecken Boden-Haparanda und Karungi-Övertorneå Nebenbahnbetrieb einzurichten. Der Vorschlag wurde aber wieder fallen gelassen, weil die Ersparnisse, die hierdurch erzielt worden wären, nicht so bedeutend gewesen wären, daß sie die für die Allgemeinheit eintretende Verschlechterung der Verhältnisse aufgewogen hätten.

Im Reg.-Bezirk Norrbotten befürchtet man ein Notjahr mit der Folgeerscheinung einer großen Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit, die sich im ganzen Lande ausbreitet, macht sich besonders fühlbar im großen Sägewerkdistrikt Neder-Kalix und dürfte sich hier wie in den angrenzenden Distrikten in besonders bösartigen Wirkungen geltend machen. Die Holzwarenindustrie ist dort oben allein von Bedeutung, und da sie ihren Betrieb einschränken, ja wahrscheinlich auf unbestimmte Zeit ganz einstellen muß, so werden alle Arbeiter beschäftigungslos. Aber auch das Holzfahren und Flößen wird auf ein Mindestmaß eingeschränkt, und das bedeutet für Tausende längs des Flußtales Arbeits- und Verdienstlosigkeit. Dabei hat sich der Ackerbau hier völlig auf die Bedürfnisse der Sägewerksindustrie eingestellt und wird, wenn die Kaufkraft der Industriearbeiter aufhört, ebenfalls notleiden. Ein Rückschlag auf Handel und Handwerk ist nicht zu vermeiden, und die kommunalen Lasten in Arbeitslosenunterstützung wachsen ins Ungemessene. Ein Ortsausschuß betreibt daher mit besonderer Tatkraft die sofortige Bauinangriffnahme einer Bahn Morjäro-Kalix, die ja doch unter allen Umständen in den nächsten Jahren kommen müsse, als Notstandsarbeit. Man hofft, daß der Bau auch auf den Notstand in angrenzenden Bezirken lindernd einwirken werde und hebt auch die kulturelle und kommerzielle Bedeutung der Bahn hervor. Dr. S.

— **Der schwedische Fahrplan.** Der neue Sommerfahrplan ist am 1. Juni in Kraft getreten. Er bedeutet im großen ganzen einen Rückgang gegenüber den Reisemöglichkeiten und Zuganschlüssen des vorigen Sommers, jedoch mit einigen Abweichungen. So ist z. B. die Zuggeschwindigkeit zum Zwecke der Kohlenersparung etwas heruntergesetzt worden. Für die Strecke Stockholm-Malmö ist vor allem zu bemerken, daß in Bezug auf die Nachtzüge der Inland- und Auslandverkehr ganz voneinander ausgeschieden wurden. Es bringt dies den Vorteil mit sich, daß der Inlandverkehr durch die oft vorkommenden Störungen im Dampffährenverkehr oder durch die Verspätungen der ausländischen Anschlußzüge nicht gestört zu werden braucht. Auf der Linie Stockholm-Göteburg, auf der bisher nur ein Tagespersonenzug ging, wird im Sommer der eingezogene, immer wieder verlangte Tagesschnellzug wiedereingesetzt. Nach Kristiania bestand bisher nur eine unmittelbare Verbindung mittels Nachtzügen. Vom 1. Juni ab wird auch eine Tagesverbindung eingeführt. Laut Schreiben der Eisenbahndirektion an das Handelskollegium wird vom 1. Juni ab wieder eine tägliche unmittelbare Verbindung zwischen Schweden und Hamburg über Saßnitz eingelegt. Abgang von Stockholm 8^{05} abends und von Hamburg 8^{40} früh, Ankunft in Stockholm 9^{11} vormittags und in Hamburg 9^{14} abends am folgenden Tage.

— **Besetzung von Stationen oder Abminderung der Zuggeschwindigkeit beim Durchfahren von Stationen in Schweden.** Nach schwedischen Vorschriften soll die Zuggeschwindgkeit beim Durchfahren von unbewachten Stationen 20 km/St. nicht übersteigen und auf gewissen Stationen mit gefährlich gelegenen Wegübergängen, die nicht bewacht oder deren Schranken nicht geschlossen sind, gar 10 km/St. Um an Personalkosten zu sparen, ist von dieser Vorschrift für kleinere Stationen und Plätze immer mehr Gebrauch gemacht worden. Man hat auf diesem Wege ganz wesentliche Einschränkungen der Personalkosten erzielt. Es sind indes Zweifel aufgetaucht, inwieweit diese Personalersparnisse nicht wieder durch erhöhten Kohlenverbrauch anläßlich der Einschränkung der Geschwindigkeit wettgemacht würden, insbesondere bei manchen Steigungsverhältnissen in der Umgebung einzelner Stationen, wobei durch das Abbremsen der Züge, Nichtausnutzung lebendiger Kraft zum Anlauf von Steigungen usw. Kohle verbraucht wird. Zur Beantwortung dieser wichtigen Frage hat man nun besondere Probefahrten angestellt auf der Strecke Krylbo-Mjölby, in deren Betrieb die bemerkte Frage an verschiedenen Stellen auftrat. Die Versuchsfahrten fanden unter gleichen Witterungsverhältnissen statt, wobei die Stationen einmal besetzt, das andere Mal unbewacht waren. Lokomotive und Personal war immer gleich. Einrichtungen für genaue Prüfung der Kohlenabgabe und des Kohlenverbrauchs bestanden. Man hat so für jede einzelne der in Frage stehenden Stationen einen genauen Kostenvergleich angestellt, wobei der zur Zeit der Probefahrten gültige Kohleneinheitspreis von 170 Kr. für die Tonne zugrunde gelegt wurde. Die Berechnungen wurden aber auch auf andere Kohlenpreise ausgedehnt, um so mehr, als die Preise bald danach fielen. Man hat so für jede einzelne Station ganz bestimmte Vergleichsberechnungen gemacht, die dazu führten, daß man es für einzelne Stationen wirtschaftlich vorteilhafter fand, wieder auf Personalbesetzung zurückzugreifen.

Dabei ist aber auch der Gedanke erörtert worden, ob die Vorschrift der Geschwindigkeitsabminderung nicht überhaupt aufgelassen werden sollte, da die Stationsweichen verriegelt und die Kurbelvorrichtungen mit Hängeschloß gesichert sind, woneben man ja noch Kontrollschlösser an den Weichen anordnen könnte. Es bestände also gar keine Gefahr für die Zugsicherheit. Sodann kommt die Frage, inwieweit auf Wegübergänge Rücksicht zu nehmen ist. In immer größerem Umfange werden in Schweden Läutewerke an den Wegübergängen, auch an solchen mit ganz lebhaftem Verkehre, angebracht, und es dürfen diese dann mit bis zu 90 km Geschwindigkeit befahren werden. Man könnte da wohl von Geschwindigkeitsabminderungen in Stationen absehen, wenn Läutewerke so angebracht würden, daß sie bei Nacht durch Einschaltung von der Station in Tätigkeit gesetzt würden. Eine solche Einrichtung besteht schon in Åsbro. Wenn man aber die bestehenden Bestimmungen beibehalten wollte, sollte man von Fall zu Fall feststellen, ob Personalbesetzung oder Geschwindigkeitsminderung wirtschaftlicher ist. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Gemeinschaftsbetrieb der kanadischen Eisenbahnen.** Unter den etwa 64 400 km Eisenbahnen Kanadas sind etwa 37 %, die aus den Betriebsüberschüssen ihr Anlagekapital verzinsen und ihre sonstigen festen Ausgaben decken können; 54% werden mit Verlustbetrieben und bei 9% reichen die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben und für den Schuldendienst der bevorzugten Anlagewerte, nicht aber des gewöhnlichen Aktienkapitals aus. Zu den wirtschaftlich starken Eisenbahnen gehört die Kanadische Pazifik-Eisenbahn mit ihren etwa 22 500 km, zu den wirtschaftlich schwachen das etwa 27 400 km lange, neu geschaffene Staatseisenbahnnetz. Der Leiter der Pazifik-Eisenbahn hat nun der Regierung vorgeschlagen, daß seine Gesellschaft den Betrieb der Staatseisenbahnen mitübernehmen solle. Dabei müßten die Nebenbetriebe der Eisenbahngesellschaft, ihre Schiffahrt, die Verwertung ihres reichen Grundbesitzes usw., vom Eisenbahnbetrieb getrennt werden. Nach dem Betriebsergebnis des Jahres 1920, das für die gesamten Eisenbahnen Kanadas, soweit sie in den Händen des Staates und der Pazifik-Eisenbahn vereinigt sind, mit 342 283 000 Dollar in den Einnahmen und 345 973 000 Dollar in den Ausgaben abschließt, würde sich zwar bei Gemeinschaftsbetrieb immer noch ein Fehlbetrag ergeben, der durch die Verzinsung der Vorzugs-

werte auf 51 190 000 Dollar gebracht werden würde; zieht man auch noch die Verzinsung des sonstigen Anlagekapitals in Betracht, so wird der Fehlbetrag auf etwa 80 000 000 Dollar erhöht. Mit dem Ausbau des kanadischen Eisenbahnnetzes und der dadurch verursachten Erhöhung des Anlagekapitals und mithin der aufzubringenden Zinsen wird diese Last noch steigen. Bei den jetzigen Verhältnissen würde also auch der Gemeinschaftsbetrieb keine Überschüsse bringen, aber die reichliche Ausstattung der Pazifik-Eisenbahn mit Betriebsmitteln, ihre gut angelegten und ausgestatteten Bahnhöfe würden den Staatsbahnen zugute kommen, und dann erwartet man von der gemeinsamen Leitung erhebliche Ersparnisse an Verwaltungskosten, sowie im Betrieb und in der Unterhaltung von Strecken, die jetzt, die gleichen Endpunkte auf verschiedenen Wegen verbindend, miteinander im Wettbewerb stehen. — Die Betriebszahl der kanadischen Eisenbahnen ist im Jahre 1920 ungefähr 101 %, die der Pazifik-Eisenbahn ungefähr 85 % gewesen. Wenn der allgemeine Durchschnitt auf den Stand der letzteren gebracht werden könnte, würde dies eine Ersparnis von 56 000 000 Dollar bedeuten, wobei aber immer noch ein Fehlbetrag von 24 000 000 Dollar bleiben würde. Man hält es für möglich, ihn noch weiter herabzusetzen. Dazu bedürfte es einer Steigerung des Verkehrs, die wiederum von der Einwanderung abhängt, also als sicher bevorstehend angenommen werden kann. Die Pazifik-Eisenbahn nimmt augenscheinlich den Standpunkt ein, daß sie ihre bessere wirtschaftliche Lage gegenüber den Staatseisenbahnen ihrer besseren Leitung verdankt; sie darf aber nicht übersehen, daß der Grund auch darin liegt, daß die verkehrsreicheren Strecken zu ihrem Netz gehören und daß eine noch so gute Leitung aus verkehrsschwachen Strecken keine hohen Ergebnisse herauswirtschaften kann.

— **Arbeitslöhne und Beamtengehälter bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Nach einer Statistik, die Railway Age veröffentlicht, haben die Gehälter und Löhne, die die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1920 bezahlt haben, den Betrag von 3,7 Milliarden Dollar erreicht; davon entfielen auf Gehälter der Beamten 92,5 Millionen. Die Statistik erstreckt sich über die letzten fünf Jahre und enthält für 1917 Angaben über die Bezüge derjenigen Beamten, deren Gehalt 20 000 Dollar und mehr betrug. Ihre Zahl belief sich auf 200; an Gehalt wurden ihnen 6,6 Millionen ausgezahlt. Nur 29 leitende Beamte mit zusammen 1,9 Millionen Gehalt bezogen mehr als 50 000 Dollar. Die hohen Gehälter, die von gewisser Seite so heftig angegriffen werden, spielen also im Gesamthaushalt der amerikanischen Eisenbahnen eine ganz untergeordnete Rolle. Ihre Herabsetzung würde auf die wirtschaftlichen Betriebsergebnisse keinen merkbaren Einfluß haben. Dagegen verursacht eine Änderung der Arbeiterlöhne einen sehr merklichen Ausschlag nach der einen oder der anderen Seite, weil sich die hier in Frage kommenden Beträge mit einem sehr großen, der Kopfzahl des Riesenheeres von Eisenbahnarbeitern — im Jahre 1920 2 054 160 Mann — entsprechenden Vordersatz vervielfältigen. Wollte man die oben genannten Zahlen mit deutschen Verhältnissen vergleichen, so darf man nicht vergessen, daß die Begriffe Beamte und Arbeiter hier und dort ganz verschieden sind. Der Lokomotivführer, der doch bei uns ein Beamter ist, zählt z. B. dort noch zur Arbeiterklasse. Im Jahre 1920 haben die Löhne, die die amerikanischen Eisenbahnen gezahlt haben, bei einer Zunahme der Kopfzahl um 127 094 884 148 739 Dollar mehr als im Vorjahre ausgemacht; auf den Kopf kam ein Durchschnittslohn von 1822 Dollar gegen 1483 Dollar im Vorjahre. Vom 1. Juli an sollen nach den neuesten Nachrichten bei 104 Eisenbahngesellschaften die Löhne um 12% im Durchschnitt herabgesetzt werden. Das bedeutet eine Verminderung der Ausgaben um 400 000 000 Dollar. Hiervon werden ungelernte und Werkstättenarbeiter, Aufseher, Lokomotiv- und Zugführer, Bahnhofsvorsteher und Bürokräfte betroffen. Diese Angestellten und Arbeiter gehören 31 verschiedenen Gewerkschaften an, und da diese sicher die Herabsetzung der Löhne nicht ohne weiteres hinnehmen werden, können sehr wohl starke Beunruhigungen die Folge der neuen Lohnregelung sein.

Rechtspflege.

— **Abwägung zwischen Betriebsgefahr und eigenem Verschulden beim Überfahren eines sinnlos Betrunkenen.** Der 19jährige Sohn der Klägerin hatte sich am 12. März 1916 kurz vor Mitternacht in völlig trunkenem Zustande auf das Gleis der Straßenbahn in der Frankenstraße in Recklinghausen niedergelegt. Hier ist er von einem Motorwagen der Straßenbahn, die dort von der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft betrieben wird, überfahren worden und an den Folgen des Unfalls 14 Tage darauf gestorben. Auf die Schadensersatzklage der Mutter war nunmehr zu entscheiden, ob der Unfall lediglich auf einem Verschulden des Verunglückten beruht, wenn dieser infolge von Trunkenheit und Übermüdung sich auf den Schienen einer Straßenbahn niedergelegt hat.

Das Landgericht Essen hat die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht Hamm hat den Anspruch der Mutter zu einem Drittel dem Grunde nach für gerechtfertigt anerkannt. Diese Entscheidung ist vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen gebilligt worden: „Der Sohn der Klägerin hatte am Tage des Unfalls von morgens 6 Uhr bis nachmittags 3 Uhr bei der Firma K. in Essen als Verputzer gearbeitet und den Nachmittag bis tief in die Nacht hinein in vier Wirtschaften und auf der Straße zugebracht. Als gegen Mitternacht in der Frankenstraße zu Recklinghausen die Straßenbahn gefahren kam, lag er, ohne sich zu rühren, auf der Straße. Das Wetter war nebelig und die Schutzscheibe vor dem Standplatz des Wagenführers war teilweise beschlagen. Daher wurde das Hindernis in der Fahrbahn erst so spät bemerkt, daß der in rascher Fahrt befindliche Wagen bei der Abschüssigkeit der Straße nicht mehr rechtzeitig halten konnte. Der Verunglückte wurde von dem Schutzgitter des Motorwagens erfaßt und einige Meter weit mitgeschleift, bis der Wagen zum Stehen kam. Bei seiner Vernehmung vermochte er sich nicht zu erinnern, wie er in diese Lage gekommen war. Auf Grund dieses Sachverhalts hat das Berufungsgericht das Vorliegen höherer Gewalt verneint. Es hat außerdem erhöhte Betriebsgefahr, aber kein Verschulden des Wagenführers oder der beklagten Gesellschaft angenommen und den Unfall auf diese erhöhte Betriebsgefahr und überwiegend auf das eigene Verschulden des Verletzten zurückgeführt, der sich „offenbar in betrunkenem Zustande und infolge von Übermüdung auf den Schienen niedergelegt habe." Eigenes Verschulden des Verletzten ist nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes von dem Betriebsunternehmer zu beweisen. Unaufgeklärtheit des Vorgangs geht im allgemeinen zu seinen Lasten. Aber die Beklagte ist ihrer Aufklärungspflicht nachgekommen. Sie hat dargetan, daß der Verletzte nach neunstündiger körperlicher Arbeit sechs bis sieben Stunden in verschiedenen Wirtschaften und auf der Straße war, Bier getrunken hat und kurz vor Mitternacht im Gleise der Straßenbahn liegend angetroffen worden ist. Niemand behauptet, daß er durch einen verbrecherischen Anschlag dorthin geschleppt worden sei. Das Berufungsgericht erklärt sich deshalb für überzeugt, daß er sich durch eigene Handlung in diese gefährliche Lage gebracht habe. Das war schuldhaft, wenn er es infolge selbstverschuldeter Angetrunkenheit getan hat, noch viel mehr, wenn es bei klarem Bewußtsein geschehen wäre. Spricht so der äußere Sachverhalt erkennbar für ein Verschulden des Verunglückten, so trifft die Beweislast die Klägerin, wenn sie einen außergewöhnlichen Umstand von ursächlicher Bedeutung behaupten wollte, für den ihr Sohn nicht verantwortlich zu machen sei. Ein solcher Umstand wäre es, wenn der Verunglückte infolge eines nicht auf Alkoholgenuß zurückzuführenden Schwächeanfalls zu Boden gestürzt und bewußtlos liegen geblieben wäre. Aber dafür sind, wie das Berufungsgericht annimmt, keine Anhaltspunkte zutage getreten. Dagegen ist die Schlußfolgerung des angefochtenen Urteils, daß sich der Verunglückte aus Angetrunkenheit und aus Übermüdung niedergelegt habe, mit seinem Verhalten während der letzten 18 Stunden vor dem Unfall vereinbar. Aus dem Umstand allein, daß er nach einer Bemerkung des ihm zu Hilfe gekommenen Arztes nach Alkohol gerochen haben soll, läßt sich natürlich nicht schließen, daß er betrunken gewesen sei. Das war auch dem Vorderrichter bekannt. Immerhin stand diese Bemerkung des Arztes der Annahme einer Beeinflussung der geistigen und körperlichen Fähigkeiten des Verletzten durch den genossenen Alkohol nicht entgegen, und mehr will auch die von der Revision beanstandete Stelle der Urteilsbegründung ersichtlich nicht zum Ausdruck bringen. Wenn keiner der Zeugen, die an diesem Abend mit dem Sohne der Klägerin verkehrten, Anzeichen einer erkennbaren Trunkenheit bei ihm wahrgenommen hat, kann der Alkoholgenuß im Zusammenhalt mit der körperlichen Ermüdung auch erst etwas später zur vollen Wirkung gelangt sein; denn in der letzten Stunde vor dem Unglück hat keiner der Zeugen den Verletzten gesehen. Mag es nun subjektiv nur ein geringes Verschulden gewesen sein, wenn der sonst nüchterne Verletzte an diesem Abend die für den Verkehr auf der Straße erforderliche Sicherheit und Selbstbeherrschung nicht bewahrt hat, so war objektiv die Gefährlichkeit der von ihm in diesem Zustand vorgenommenen Handlung um so größer. Die Revision war daher als unbegründet zurückzuweisen. (VI. 436/20. — 28. 2. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Technischer Selbstunterricht für das deutsche Volk.** (Vgl. Nr. 12 und 19 des lfd. Jahrganges dieser Zeitung.) In dem jetzt erschienenen 3. Brief wird die Mathematik mit der Regeldetri, dem dekadischen Zahlensystem und dem technischen kaufmän-

nischen Rechnen, ferner die Geometrie mit den ebenen Gebilden im Raum und Körpern zu Ende geführt. Als Abschluß der Geometrie wird eine gedrängte Übersicht über die Grundzüge der sogenannten analytischen Geometrie der Ebene und des Raumes beigegeben. Die Chemie wird mit den Metallen und den Kohlenstoffverbindungen fortgesetzt und mit einer Übersicht über die mit einfachen Mitteln ausführbaren analytischen Übungen abgeschlossen. Ein Lebensbild Otto v. Guerickes bildet den Schluß des 3. Briefes.

Mit dem vorliegenden letzten Briefe der Vorstufe findet der erste und schwierigste Teil seinen Abschluß. In dem nun folgenden 1. Fachbande wird das Studium einiger grundlegender Fächer der Technik selbst behandelt werden.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Bericht über die Tätigkeit des Materialprüfungsamtes zu Berlin-Dahlem im Berichtsjahre 1919. Sonderabdruck aus den Mitteilungen aus dem Materialprüfungsamt. 1920. Heft 4 und 5.

Mitropa, Kursbuch der Schlafwagen- und Speisewagen führenden Schnellzüge in Deutschland und Holland. Winter 1921. Preis 2 ℳ.

Jahresbericht der Handelskammer zu Berlin für 1920. Bericht über das Wirtschaftsjahr 1920 und die Wirksamkeit der Handelskammer im Jahre 1920.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektion Elberfeld. Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Niederseßmar und Derschlag gelegene Haltepunkt Rebbelroth aufgehoben.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Ab 1. Juli 1921 erhält die Station Wintersdorf auf der Strecke Rastatt-Böschwoog die Bezeichnung Wintersdorf (Baden).

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Der an der Linie Schwarzenberg-Zwickau gelegene Bahnhof Neuwelt erhält mit Wirkung vom 1. Juli 1921 die Bezeichnung „Schwarzenberg-Neuwelt“.

Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke.

Eisenbahndirektion Halle. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ist der Militärbahnhof Jüterbog aus dem Bezirk der E. D. Berlin in den Bezirk der E. D. Halle (Saale) übergegangen und die Grenze zwischen den beiden Verwaltungen auf der Strecke Jüterbog-Zossen in Teilpunkt 69,134 festgesetzt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 155 vom 6. Juni 1921 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Neugestaltung des V. W. Ü.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Niederseßmar und Derschlag gelegene Haltepunkt Rebbelroth aufgehoben. (619)

Elberfeld, den 6. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.
Wiedereröffnung der Station Freyenstein.

Die Station Freyenstein wird ab . Juni von den Post- und Lokalschiffen wieder angelaufen. (612)

Wien, am 6. Juni 1921.

2. Betriebsüberlassungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ist der Militärbahnhof Jüterbog aus dem Bezirk der E.-D. Berlin in den Bezirk der E.-D. Halle (Saale) übergegangen und die Grenze zwischen den beiden Verwaltungen auf der Strecke Jüterbog-Zossen in Teilpunkt 69,134 festgesetzt worden.

Halle (Saale), im Juni 1921. (622)
Eisenbahndirektion.

3. Fahrpläne.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eilschiffverkehr Linz-Wien.

Mit erster Bergfahrt am 8. Juni und erster Talfahrt am 9. Juni wird der Eilschiffverkehr auf der Strecke Wien-Linz laut Sommerfahrplan diesjährig wieder aufgenommen.

Vorerst finden wöchentlich drei Fahrten in jeder Richtung statt und zwar:

von Wien nach Linz jeden Montag, Mittwoch und Sonnabend
Abfahrt von Wien Praterkai . 7,00,
Ankunft in Linz 23,00,

von Linz nach Wien jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag
Abfahrt von Linz 10,30,
Ankunft in Wien Praterkai . 18,00.

Durch das jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag 4,30 von Passau zu Tal gehende Lokalschiff, das anschließende Eilschiff und das jeden Montag, Mittwoch und Freitag von Wien und Beograd abgehende Expreßschiff ist eine direkte Verbindung von Passau bis Beograd mit dreitägiger Reisedauer hergestellt.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei der Direktion in Wien, bei den beteiligten Stationen sowie den Reisebüros erhältlich. (611)

Wien, am 6. Juni 1921.

4. Güterverkehr.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1921 werden die bayerischen Stationen Rothkreuz-St. 250 kg, F. W., OR; Ermengerst „OR“; Küenach „OR“; Buchenberg „OR“; Schwarzerd „OR“; Hellengerst „OR“; Moos (Allgäu) „St bed, F. W., OR“; Weitnau, Sibratshofen „OR“; sämtlich nur für den Ortsverkehr sowie die Stationen Mannheim-Käfertal Nb-Bes, OR, Sm, Zu 53= und Seckenheim Nb-OR, Sm, Zu 53= der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn (Oberrheinische Eisenbahngesellschaft) in den Tarif aufgenommen. Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (629)

Hannover, den 66. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 ab werden die für den Verkehr mit den Bahnhöfen der Westfälischen Landeseisenbahn bestehenden Bestimmungen für die Erhebung von Frachtzuschlägen geändert.

Näheres enthält der am 15 Juni 1921 erscheinende Nachtrag 6. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (627)

Berlin, den 11. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden die Gebühren für Sonderzüge sowie die im Abschnitt D des Tarifs aufgeführten Bahnhofsfrachten und sonstigen Gebühren vom 15. Juli 1921 ab erhöht. (630)

Sommerfeld, den 13. Juni 1921.
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Reichseisenbahnen, sächsisches Netz, Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2 (Entfernungszeiger).

Am 1. Juli 1921 wird der Binnen-Gütertarif für die vollspurigen sächsischen Linien, Teil II, Heft 2 (Entfernungszeiger) v. 1. Febr. 1905 nebst Nachträgen I—XV aufgehoben und durch einen Neudruck ersetzt. Der neue Tarif kann vom 25. Juni an zum Preise von 11 ℳ durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dersden-Neust. oder durch die Vermittelung unserer Stationen bezogen werden. (628)

Dresden, am 12. Juni 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhang 4 (Stationstarif) und Anhang 5. — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Sonderbestimmung für Karlsruhe Rbf. unter b) 3 über den Versand und Empfang von Glaskisten aufgehoben, da sie infolge geänderter Fassung des § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B vom 1. Dezember 1920) keine Berechtigung mehr hat.

Näheres enthält die am 13. Juni 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Juni 1921. (621)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5, Heft C II. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Tfv. 200, Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Zum 15. Juni 1921 werden die Nachträge 2 ausgegeben. Sie enthalten neben bereits bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen zwei neue Ausnahmetarife, und zwar für frische und gefrorene Seefische einschließlich frischer (grüner) Heringe und Breitlinge, Seemuscheln, frische (ausgenommene Austern) und Krabben (Garneelen, Granat), frisch oder nur abgekocht einerseits und für Heringe und Breitlinge, frische (grüne) oder gesalzene anderseits.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (620)

Berlin, den 10. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 13. Juni 1921 ab wird der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Neuhaldensleber Eisenbahn für Kohlen bei Frachtberechnung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 6 zu erhebende Frachtzuschlag von 64 Pf. für 100 kg erhöht auf 72 Pf. Näheres enthält die am 13. 6. 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (626)

Berlin, den 9. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden, der Regelung im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, entsprechend, die Mindestgebühr für Sonderzüge und die Bahnbewachungsgebühr erhöht. Ferner wird die Station Flettmar in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch - Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (615)

Dresden, am 8. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1921 werden die Stationen Eltze (Kr. Peine) und Plockhorst in den Tarif einbezogen. Außerdem treten für die Stationen Bröckel (Kr. Celle), Nienhagen (Kr. Celle), Uetze (Hannover) und Wathlingen Entfernungsänderungen ein. Die Entfernung Gera (Reuß) Hbf.-Bannewitz wird in 168 km abgeändert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (617)

Berlin, den 3. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehre Saarbahnen/Deutsche Reichseisenbahnen. — Deutsche Wechseltarife.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden beim Ausnahmetarif 8 — frische Seefische — im Wechselverkehre Saarbahnen/Deutsche Reichseisenbahnen auf den Saarbahnen neben der tarifmäßigen Fracht besondere Zuschläge erhoben. — Näheres enthält die am 16. 6. 21 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (624)

Berlin, den 11. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Vom 13. Juni 1921 ab wird im Verkehr mit den Bahnhöfen der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster für r e g e l m ä ß i g e Milchsendungen k e i n Frachtzuschlag mehr erhoben.

Näheres enthält die am 13. Juni 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Juni 1921. (625)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II. Bayrisch-Sächsischer Tiertarif, Teil II. Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif, Teil II.

Am 15. Juni 1921 werden in Übereinstimmung mit dem deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, das Begleiterfahrgeld und die Zuschläge zur Deckung der tschechoslowakischen Fahrkartensteuer — im Sächsisch - Südwestdeutschen Tiertarif, Teil II, auch die Mindestfrachten für Sonderzüge — erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 11. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Bedingungen für Ermäßigung der Gebühren für die Aufbewahrung von Fahrrädern der Inhaber von Zeitkarten.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. an werden die ermäßigten Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder der Inhaber von Monats- und Wochenkarten erhöht und zwar der Preis

der Monatskarte für Fahrradaufbewahrung von 12 *M* auf 15 *M*,
der Wochenkarte für Fahrradaufbewahrung von 3 *M* auf 4 *M*.

Berlin, den 9. Juni 1921. (618)
Eisenbahndirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. (Bes. Ausf.-Best. II 2 A zu § 12 E.V.O.)

Auf der Wannseebahn treten im Monatskartenverkehr am 1. August 1921 folgende Änderungen ein:

1. Bei Lösung der für Monat August d. J. gültigen Monatskarte ist das Lichtbild des Benutzungsberechtigten vorzulegen. Das Lichtbild muß 44,5 × 70 mm groß sein. Die Unterschrift auf der Monatskarte entfällt.
2. Monatskarte und Lichtbild werden eisenbahnseitig durch Ösen auf einem Blechrahmen befestigt, der am Fahrkartenschalter zum Preise von 1,50 Mark verkauft wird. Bei Rückgabe des unbeschädigten Blechrahmens wird der dafür bezahlte Betrag zurückgezahlt.
3. Die Neuerung findet auf S c h ü l e r monatskarten keine Anwendung; sie gilt für alle übrigen Monatskarten, die auf den Bahnhöfen Berlin Wannseebf., Großgörschenstraße, Friedenau, Steglitz, Botanischer Garten, Groß Lichterfelde West, Zehlendorf Mitte, Zehlendorf West, Schlachtensee, Nikolassee und Wannsee gelöst werden.

Nähere Auskunft über die Einzelheiten des neuen Verfahrens erteilen die Fahrkartenausgaben der beteiligten Bahnhöfe vom 15. Juli d. J. an. (616)

Berlin, den 1. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

P e r s o n e n v e r k e h r. — Ä n d e r u n g d e r G e b ü h r e n a u f d e r S t r e c k e P a s s a u - L i n z - W i e n.

Mit Gültigkeit vom 8. Juni 1921 bis auf weiteres treten im Eilschiff-, Postschiff- und Lokalschiffverkehre auf den Strecken P a s s a u - L i n z - W i e n g e ä n d e r t e F a h r - u n d G e p ä c k b e f ö r d e r u n g s p r e i s e s o w i e g e ä n d e r t e K a b i n e n - u n d B e t t g e b ü h r e n in Kraft.

Näheres ist aus den an den Stationen zum Aushang gebrachten Gebührentabellen zu entnehmen oder bei der gesellschaftl. Direktion in Wien, den beteiligten Stationen und den Reisebüros zu erfragen. (613)

Wien, am 6. Juni 1921.

---

6. Verkauf von Altmaterial.

In der Werkstatt Schwerin (Meckl.) stehen zwei Stück 2/3-gekuppelte Personenzuglokomotiven, ein Stück 3/3-gekuppelte Güterzuglokomotiven und ein Stück 2/2-gekuppelte Tenderlokomotiven, sämtlich lauffähig, die beiden letztgenannten auch betriebsfähig und noch für Kleinbahnen usw. verwendbar, zum Verkauf. Verdingungsunterlagen bei unserer Kanzlei gegen postfreie Einsendung von 8 *M* (in bar) erhältlich. Angebote verschlossen mit Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" postfrei an die Unterzeichnete bis 5. Juli 1921, vorm. 10 Uhr, einsenden; Eröffnung der Angebote um 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, 1 Treppe. (614)

Schwerin, im Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 25. Berlin, den 23. Juni 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nebst einigen Vorläufern.[1])

Seit Jahrzehnten ist der Verfasser, wie auch seine Veröffentlichungen zeigen, fast ausschließlich auf verkehrswirtschaftlichem Gebiete tätig. Wenn er sich diesmal mit einer scheinbar rein technischen Angelegenheit beschäftigt, so bezweckt er doch auch damit nichts anderes als eine wirtschaftliche Förderung des Verkehrswesens, indem er Mittel und Wege aufzeigt, die in hohem Maße geeignet sind, die Leistungsfähigkeit insbesondere der Stadtschnellbahnen nicht unwesentlich zu erhöhen. Bereits in einer Vorveröffentlichung, den „Vorstudien zur Einführung des selbsttätigen Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn"[2]), stellte der Verfasser in Aussicht, dieses System, das die Hochbahngesellschaft auf seinen Vorschlag und unter seiner Mitwirkung zur Einführung brachte — des ersten dieser Art in Deutschland —, auch einem weiteren Kreise von Lesern nahezubringen und eingehend zu erläutern. Die vorliegende Arbeit ist als eine Fortsetzung jener im Jahre 1914 erschienenen Vorstudien anzusehen, deren Fertigstellung durch den Krieg eine starke Verzögerung erlitten hat. Aber auch mit den jetzt vorliegenden beiden Bänden ist die Gesamtarbeit noch nicht abgeschlossen. In einem dritten Heft soll zu gelegener Zeit noch über eine Reihe von Änderungen und Verbesserungen, die das Signalsystem in Berlin seit seiner ersten Einführung im Jahre 1913 erfahren hat, sowie über die damit im Betriebe gemachten Erfahrungen berichtet werden. Eingehende Studien und jahrelange Versuche haben hier, wie der Verfasser im Vorwort berichtet, zu wesentlichen Erfolgen geführt. Heute kann gesagt werden, daß das selbsttätige Signalsystem für die freie Strecke bereits soweit vereinfacht worden ist, daß weitere Vereinfachungen nur noch schwer möglich erscheinen.

Es ist ein völlig neues Feld, das der Verfasser für deutsche Verhältnisse betreten hat. Neu ist auch die Art der Darstellung; sie findet selbst im Auslande, das schon seit Jahrzehnten für Stadtschnellbahnen — auch für andere Bahnen[3]) — das selbsttätige Signalsystem zur Anwendung bringt, schwerlich ihresgleichen. Das Eisenbahnsicherungswesen gilt vielfach als ein

[1]) Das unter diesem Titel herausgegebene, vom Geh. Baurat Dr.-Ing. G. Kemmann verfaßte Buch ist eine überarbeitete Zusammenfassung einer größeren Anzahl über die Kriegs- und nachfolgende Friedenszeit verteilter Aufsätze, die in der — Ende 1920 leider eingegangenen — Zeitschrift für Kleinbahnen erschienen sind. Dem Buche sind 15, zum großen Teil in Mehrfarbendruck ausgeführte Tafeln und 188 Textabbildungen beigefügt. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 150 ℳ.

[2]) Berlin, Julius Springer.

[3]) Es ist von Interesse, das im Jahre 1911 in den Vereinigten Staaten von Amerika nicht weniger als 20 000 km zweigleisige und 10 000 km eingleisige Bahnen mit selbsttätigen Signalen ausgerüstet waren.

Buch mit sieben Siegln; es ist für den Nichtfachmann ein noli me tangere, ein Feld, in das einzudringen, wenige gelüstet. Woran liegt dies? Wohl in allererster Linie an der Unzulänglichkeit der Darstellung, die sich fast ausschließlich an Fachleute wendet und zu vieles als selbstverständlich voraussetzt, was dem Nichtfachmann durchaus nicht selbstverständlich ist. Es ist viel zu wenig bedacht worden, daß gerade ein Gebiet von so einschneidender Bedeutung, wie das Eisenbahnsicherungswesen, dessen Aufgaben beim Erfinder ein ganz ungewöhnlich hohes Maß von Scharfsinn und Findigkeit voraussetzen, auch den Nichtfachleuten soweit wie irgend möglich zum Verständnis gebracht werden sollte. Wenn vielfach von „Wundern der Technik" berichtet wird, so gehört das Eisenbahnsicherungswesen sicherlich nicht in letzter Linie dazu.

Wenn nun in dem vorliegenden Buche das Bestreben gemeinverständlicher technischer Darstellung besonders starken Ausdruck gefunden hat und, wie gesagt werden darf, mit vollkommenem Erfolge durchgeführt ist, so war für diesen Zweck bei der Neuheit des Stoffes, wie der Verfasser hervorhebt, die Einführung neuer Grundbegriffe unvermeidlich. Ferner mußten für eine Anzahl von Einrichtungen und Bestandteilen, die in Deutschland mit dem selbsttätigen Signalsystem neu auftraten, neue Bezeichnungen gefunden werden, von denen ein Teil schon in den Vorstudien Verwendung gefunden hat. Es ist zu erinnern an die Unterscheidung zwischen Gleis- und Streckenabschnitt und den Begriff der Schutzstrecke, deren Bedeutung in den vom Verfasser in die Betrachtungsweise neu eingeführten „Strecken- und Steuerplänen" klarer hervortritt. Ferner ist zu erinnern an die Benennungen der Fahrsperre — engl. train-stop —, der Nachrücksignale — inner home signals der Engländer —, zu denen jetzt Bezeichnungen für An- und Abrück(gleis)abschnitte, Umleithebel (im Stellwerk), An-, Abrück-, Sperrelais, Fahrschautafel u. a. hinzugetreten sind. Da sich eine Anzahl dieser neuen Ausdrücke auch bereits in der Fachpresse eingebürgert hat, so darf mit dem Verfasser angenommen werden, daß sie im allgemeinen glücklich gewählt sind.

Außer dem auf der Berliner Hochbahn verwendeten System sind vorweg noch einige auf Londoner und Neuyorker Schnellbahnen zur Anwendung gekommene Ausführungen in den Kreis der Betrachtungen einbezogen und so ausführlich beschrieben, wie dies der Zusammenhang rätlich erscheinen ließ. Es möge hinzugefügt werden, daß die Darlegungen auch über diese ausländischen Beispiele an Ausführlichkeit und Gemeinverständlichkeit alles, was darüber bisher veröffentlicht worden ist, bei weitem übertreffen. Was die Signalanlage der Berliner Hochbahn anbelangt, so darf schon jetzt erwähnt werden, daß bei ihr weitergehendere Ansprüche zu erfüllen waren, als bei den englischen und amerikanischen Signaleinrichtungen. Diese Forderungen sind restlos erfüllt, ja bei der Eigenartigkeit des neuen Systems noch übertroffen worden. Bei der Darstellung der Berliner Signalanlage ist der Sicherungsweise in den Stellbezirken und den damit verbundenen Neuerungen besondere Sorgfalt gewidmet.

Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Mitteilungen ist es zweckmäßig, einige allgemeine Bemerkungen voraufzuschicken. Zunächst ist zu erwähnen, daß sich beim selbsttätigen Signalsystem eine von der früheren Vorschrift abweichende Regel über die Grundstellung der Signale folgerichtig herausgebildet hat, die besagt, daß im rein selbsttätigen Streckenbetriebe sämtliche Signale in der Grundstellung Fahrt frei statt Halt zeigen. Die Grundstellung Fahrt frei bietet ferner den Vorteil, daß sich besser erkennen läßt, ob die Signale richtig arbeiten. Im halbselbsttätigen Betriebe, also in Stellbezirken, in denen die Signale zwar auch durch den Zug selbst auf Halt gestellt, aber vom Wärter in die gezogene Stellung gebracht werden, ist dagegen Halt die Grundstellung. Weiterhin ist, um die im Buche behandelten verschiedenen Ausführungsfälle grundsätzlich auseinander zu halten, darauf hinzuweisen, daß sich neben der Form der zweistelligen Signale, die nur Fahrt frei und Halt anzeigen, im Auslande noch die Form der dreistelligen Signale eingebürgert hat, die außer diesen beiden Anzeigen auch noch das Achtung- oder Vorsichtgebot vermitteln. Auf offener Strecke werden diese Signale in den Vereinigten Staaten vielfach mit einem Flügel gegeben, der in wagerechter Stellung Halt, in halbaufwärts gerichteter Achtung, in ganz aufwärts zeigender Frei weg anzeigt[4]). In der Weiterentwicklung des Vorsignalgedankens hat sich auch die doppelflügelige Signalform zur dreistelligen Anzeige herausgebildet, die beispielsweise auf der Neuyorker Untergrundbahn Verwendung gefunden hat. Die drei Anzeigen ergeben sich hier aus Zusammenstellungen wagerechter und halbaufwärts gerichteter Flügelstellungen. Bei Anwendung von Lichtsignalen wird die Vorsichtanzeige durch gelbes Licht, die Fahrt frei und Haltanzeige in üblicher Weise durch grünes und rotes Licht gegeben.

Die in dem Buche dargestellten drei verschiedenen Signalausführungen haben die Verwendung von Gleisströmen gemeinsam, über deren Wirkungsweise das Erforderliche schon in den Vorstudien mitgeteilt worden ist. Im einzelnen weisen sie bemerkenswerte Unterschiede auf, die mit der Bahnstromführung in den Fahrschienensträngen in Zusammenhang stehen. Bei den in dem Buche besprochenen Signalanlagen handelt es sich um Bahnen, die mit Gleichstrom betrieben werden. Es sind alle drei Fälle mit Beispielen belegt, daß

1. beide Fahrschienenstränge bahnstromfrei sind, also ausschließlich für den Signalbetrieb zur Verfügung stehen oder
2. nur der eine Schienenstrang bahnstromfrei, der andere vom Bahnrückstrom besetzt ist, so daß der Gleisstrom einen stromfreien und einen stromführenden Schienenstrang benutzen muß, oder daß endlich
3. beide Fahrschienenstränge an der Rückleitung des Bahnstromes teilnehmen, so daß sich Bahn- und Signalstrom in beiden Fahrschienen überdecken müssen.

Im ersten Falle, in dem für die Fortbewegung der Züge besondere Zu- und Rückleitungen (dritte und vierte Schiene) einzubauen sind, können die Gleisstromkreise sowohl mit Gleichstrom als auch mit Wechselstrom gespeist werden. Dasselbe gilt für den zweiten Fall, während im dritten Falle, in dem die Zuleitung des Bahnstromes mit der dritten Schiene, die Rückleitung durch die beiden Fahrschienen erfolgt, für die Gleisstromkreise nur Wechselstrom verwendet werden kann. Bei Wechselstrombahnen ist für den zum Signalbetrieb verwendeten Wechselstrom eine Periodenzahl zu wählen, die von der des Bahnstroms wesentlich verschieden ist.

Die Stadtschnellbahnen haben im selbsttätigen und halbselbsttätigen Signalbetriebe für den Antrieb der Weichen, Signale und Fahrsperren im allgemeinen Druckluft verwendet. Auch die in dem Buche behandelten ausländischen Beispiele — Neuyork und London — zeigen diese Antriebweise, während die Berliner Hoch- und Untergrundbahn sich zum elektrischen Antriebe bekannt hat. Wie der Verfasser ausführt, hat sich der Druckluftbetrieb auch auf langen Außenstrecken und unter den schwierigsten Verhältnissen, selbst bei Kältegraden bis zu 30° C — wie in Boston — durchaus bewährt. Harold H. Brown, einer der ersten Fachleute auf dem Gebiete des selbsttätigen Signalwesens, spricht sich für den Druckluftantrieb aus. Von Brown, dessen Name mit der Entwicklungsgeschichte des selbsttätigen Signalwesens für alle Zeit auf das engste verknüpft ist, und von dem u. a. auch die von Kemmann beschriebenen Londoner Signalanlagen herrühren, ist übrigens auch die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hochbahn entworfen und im wesentlichen mit durchgeführt worden.

Um nun zum eigentlichen Thema des Kemmannschen Buches überzugehen, so ist die Besprechung der selbsttätigen Signalanlagen der Londoner und Neuyorker Schnellbahnen wie auch der Berliner Hochbahn, die die drei Hauptteile des Buches dar-

[4]) Die gleiche Dreistelligkeit hat hierzulande u. a. Roudolf bei seinen Verschubsignalen angewendet.

tellen, nach vollkommen einheitlichen Gesichtspunkten durchgeführt. In einem Vorabschnitt ist für jeden dieser Fälle kurz ie Betriebsweise der Bahnen erörtert. Dann folgen eingehenere Darlegungen über die Sicherung der Züge auf der freien trecke, die an ausführlichen Schaltzeichnungen erläutert sind; etztere sind dem Buche als Tafeln beigefügt. Diesen allgemeinen Ausführungen schließt sich eine Beschreibung der Bauweise der einzelnen Teile der Signalanlage an. Ebenso ist bezüglich er Sicherungsweise der Züge in den Stellbezirken verfahren, it dem Unterschiede jedoch, daß diese bei den ausländischen Beispielen nur in ihren Grundzügen behandelt ist, bei der Berliner Hochbahn dagegen wieder eine sehr ausführliche Beleuchtung gefunden hat. Auch hier sind wieder die sämtlichen Bauteile bis in alle Einzelheiten beschrieben und in ihrer Arbeitsweise erläutert. Die Darstellung erstreckt sich auch uf die Anordnung und Sicherung der Weichen selbst. Die Hauptabschnitte schließen mit einer Reihe von Ausführungsbeispielen, die die Anwendungsweise des zuvor nach allen Gesichtspunkten durchgearbeiteten Stoffes belegen.

Das ganze ist durch eine Fülle von bildlichen Darstellungen rläutert. Dem Buche sind nicht weniger als 188 Textabbildungen und 15 zum Teil farbig ausgeführte Tafeln beigegeben, die um weitaus größten Teile — die Tafeln sämtlich — für die Zwecke des Buches neu entworfen wurden. Auch die schaubildlichen Darstellungen sind zum großen Teil, soweit sie die Berliner Hochbahn betreffen, fast sämtlich für die Zwecke des Buches besonders aufgenommen. Für die Auswahl und Durchführung der Abbildungen war der Gedanke maßgebend, zunächst n Skelettskizzen die Arbeitsweise der Einrichtungen bis ins inzelne klarzulegen, dann geometrische und endlich schaubildliche Darstellungen folgen zu lassen; die Schaltpläne sind derart ereinfacht, daß auch dem Laien das Spiel der Ströme völlig lar werden muß.

Auf die Hauptabschnitte im einzelnen übergehend, ist zu berichten, daß in London die großen Schnellbahnnetze der Distriktbahn und der Metropolitanbahn sowie fast die sämtlichen Röhrenbahnen durchgehends mit dem selbsttätigen Signalystem ausgerüstet sind und vorwiegend mit Druckluftantrieben rbeiten. Diese Antriebe sind in dem Buche an einer größeren ahl von Textbildern und einer Tafeldarstellung eingehend erläutert. Von Harold H. Brown, dem Schöpfer der Signalanlagen er Distriktbahn und der Röhrenbahnen, rührt auch eine Reihe on Einrichtungen her, die zur Erleichterung der Verkehrsabfertigung dienen, darunter die als Zugankündiger zu bezeichnenden Einrichtungen — englisch: train-describers —, die in den Nummern 76 und 77 des Jahrganges 1908 dieser Zeitung von Lemmann eingehend beschrieben worden sind. Die Fahrschaufel, auf der der Stellwerkwärter oberhalb des Stellpultes den Zuglauf und das Spiel der Signale in dem Stellwerkabschnitt erfolgen kann — sie ist auch auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn eingeführt —, ist ebenfalls eine Erfindung Browns.

Die Anordnung der Signale ist dem Leser erläutert an Hand on Lageplänen des südlichen Endabschnittes der Hampstead-Röhrenbahn, einiger Abschnitte der Distriktbahn, darunter eines zweigleisigen Abschnittes des Innenringes, der in der Zeit des Blutverkehrs von mehr als 40 — bis zu 8 Wagen starken — Zügen stündlich in einer Richtung befahren wird, sowie des viergleisigen Verzweigungsbahnhofes Earls Court, in dem in den Zeiten stärksten Verkehrs 45 Züge in einer Richtung abgefertigt werden — Leistungen, die nur durch die Einführung des selbsttätigen Signalsystems möglich geworden sind.

Während die Londoner Schnellbahnen überwiegend mit zweistelligen Signalen ausgerüstet und nur auf den dichtest befahrenen Innenstrecken mit dreistelligen Signalen durchsetzt sind, erfolgt die Sicherung der Eilzugstrecke des sog. Neuyorker Unterweges durchweg mit dreistelligen Doppelsignalen. Im Tunnel werden die Signale durch Doppellichter gegeben, und zwar das Haltsignal durch oberes rotes und unteres gelbes Licht, das Achtungsignal durch oberes grünes und unteres gelbes Licht, das Signal Frei weg durch zwei grüne Lichter; auf offenen Strecken treten an die Stelle der Doppellichter Vereinigungen zweier Flügel; beide Flügel in Haltstellung (wagerecht) oder in Fahrstellung (halbaufwärts) zeigen die Signale Halt oder Frei weg an; beim Achtungsignal ist der obere Flügel halbaufwärts, der untere wagerecht gestellt. Zur Erreichung kürzesten Zugabstandes ist man zur Anwendung von Vollschutzstrecken übergegangen, d. h. eine Streckeneinteilung gewählt, bei der die Gleisabschnitte den Schutzstrecken gleich gemacht sind, so daß die Signale unmittelbar an den Trennstellen der Gleisabschnitte stehen. Die Anordnung ist durch Schaltbilder und Beschreibungen aller zur Signalanlage gehörenden Einzelteile eingehend klargestellt. Eine Besonderheit sind die Nachrücksignale, die auch in London in ausgiebigem Maße Verwendung gefunden, jedoch in Neuyork eine eigene Ausbildung erfahren haben; sie sind hier mit Zeitmessern ausgerüstet, nach denen der Zugfahrer die Einfahrt in die Stationen genau zu verlangsamen hat. Die Meinungen über diese Einrichtung, zu der sich die Londoner Bahnen nicht haben entschließen können, gehen auseinander. Zur Sicherheit der Reisenden sind noch einige besondere Vorkehrungen getroffen. Hierher gehört der sogenannte Notschalter, durch den ein Zug vom Bahnsteig aus vor der Einfahrt durch plötzliches Entgegenhalten eines Gefahrsignals mit Fahrsperre zum Stehen gebracht werden kann, eine Einrichtung, die ähnlich auch auf der Berliner Hochbahn mit Erfolg getroffen ist. Eine andere Einrichtung macht es unmöglich, daß Züge in einen durch Strom überlasteten Abschnitt hineingelangen können.

Die Beschreibung der Einzelteile zeigt, daß die Ausbildung der Drucklufteinrichtungen der Neuyorker Untergrundbahn den örtlichen Verhältnissen in besonderer Weise angepaßt ist. Die Antriebweise einer Weiche ist eingehend erläutert. Die auf der Neuyorker Untergrundbahn verwendeten Relais sind als Wirbelstromrelais gebaut.

Erheblich mehr als zwei Drittel des Buchinhalts sind der Sicherungsanlage der Berliner Hochbahn gewidmet. Diese mußte gegenüber den im Auslande üblichen Anlagen entsprechend den hierzulande maßgebend gewordenen, weitgehenden Sicherheitsanforderungen, mit Zutaten versehen werden, die diese Anforderungen erfüllen. Dadurch treten die Vorteile der selbsttätigen Sicherungsweise in um so volleres Licht. Die selbsttätige Zugsicherung der Hochbahn ist nach den Entwürfen Browns unter seiner Oberleitung und unter Zulieferung eines großen Teils der für die Signalanlage wesentlichen Teile hergestellt. Einstweilen sind ausgeführt die Strecken vom Nordring durch die innere Stadt über das Gleisdreieck bis zur Station Wittenbergplatz und von hier bis zum Bahnendpunkt in Dahlem sowie vom Wittenbergplatz bis zur Haltestelle Uhlandstraße und zum Bahnhof Zoologischer Garten. Die Bahnfortsetzung nach Stadion und Wilhelmplatz wird zurzeit von der Hochbahn mit dem gleichen selsttätigen System ausgerüstet, dessen Einrichtungen von der Firma Siemens & Halske geliefert werden. Auf der Oststrecke ist die Ausrüstung vom Gleisdreieck bis Möckernbrücke durchgeführt.

Es ist daran zu erinnern, daß die Berliner Hochbahn mit Gleichstrom arbeitet, der von einer dritten Schiene abgenommen und durch die Fahrschienen zur Stromquelle zurückgeleitet wird; für die Gleisströme ist Wechselstrom verwendet. Dies hat dazu geführt, die beiden Schienenstränge eines Gleises durch Drosselstöße in Gleisabschnitte aufzuteilen, die voneinander elektrisch getrennt sind, und hinter denen im Schutzstreckenabstand die von den Gleisabschnitten gesteuerten Signale stehen. Grundregel ist, daß einem Zuge die Einfahrt in einen Streckenabschnitt — Abschnitt zwischen zwei Signalen im Gegensatz zum Gleisabschnitt, der durch zwei Trennstellen des Gleises begrenzt wird — durch das Deckungssignal erst freigegeben werden darf, wenn der Vorzug den Gleisabschnitt, von dem dieses Signal gesteuert wird, vollständig geräumt hat. Ferner ist die Überprüfung jedes Hauptsignals durch einen besonderen Stromkreis gefordert, der auf das rückwärtige Haupt-

signal derart einwirkt, daß es erst dann in die gezogene Stellung gelangen kann, nachdem das erstere die Haltanzeige vollzogen hat. Und weiter ist die Überwachung noch dadurch verschärft, daß nicht nur das Signal selbst, sondern auch die dazugehörige Fahrsperre die Haltlage eingenommen haben muß, ehe das rückwärtige Signal die Fahrstellung einnehmen kann. Diese Art der Signalüberwachung ist durch ein Relais sichergestellt, das nur durch zwei Stromkreise zugleich — Gleisstrom und Prüfstrom — zum Ansprechen gebracht werden kann.

Zur Erläuterung möge aus den umfangreichen Tafeldarstellungen des Buches, auf denen die Streckenschaltungen für Flügel- und Lichtsignale erläutert sind, die Schaltweise eines Lichtsignals vorgeführt werden, die, von Brown in geradezu genialer Weise durchgebildet, auch auf der Berliner Hochbahn durchweg angewendet worden ist. Als besonderer Vorzug ist anzusehen, daß bei dieser Schaltung die Zahl der beweglichen Teile mit ihren Fehlerquellen auf das denkbar geringste Maß eingeschränkt ist. Die nachstehende Darstellung folgt dem Kemmannschen Buche.

Gemäß Abb. 1 zeigt der Schaltplan vier Stromkreise, nämlich

1. den Gleisstromkreis 1—1, der den Anker des zum Gleisabschnitt G a gehörenden Relais A a speist;

2. den Signalstromkreis 2—0 mit dem in üblicher Weise nebeneinander geschalteten Signal S a mit Fahrsperre F a, der durch Schließung des Kontaktes I a des Relais A a hergestellt wird;

3. den Überwachungs- oder Prüfstromkreis 3—0 für die Haltlage des Signals S b mit Fahrsperre F b, der das Feld des Relais A a erst mit Strom beschickt, wenn Signal S b und Fahrsperre F b die Haltlage eingenommen und damit die Kontakte s b und f b geschlossen haben;

4. einen Hilfsstromkreis 4—0 mit besonderem Kontakt II a, der sich mit dem Prüfstrom 3—0 an der Speisung des Relaisfeldes A a beteiligt und dem Zweck dient, den Schluß der Kontakte und damit die Speisung des Relaisfeldes A a aufrechtzuerhalten, wenn auch der Stromkreis 3—0 wieder geöffnet wird.

Während der Gleisstromkreis durch eine Sekundärwicklung des an das Signalhauptkabel angeschlossenen Transformators mit Wechselstrom von etwa 6 Volt Klemmenspannung beschick wird, arbeiten die übrigen Stromkreise mit Wechselströmen v 110 und von 16 Volt, die von dem Gleis- und Signalstromtran formator mit Sekundärwicklungen abgenommen werden; letzte sind durch eine Zwischenklemme unterteilt. Die Fahrsperr und die Lampen des Signals Fahrt frei (grün geblendet) b finden sich in Zweigen des 110-Volt-Stromkreises 2—0; zu vg auch Abb. 2. Hinter die Lampen ist eine Spule geschalte Die rot geblendeten Lampen werden von dem 16-Volt-Stro 2 a—0 gespeist, in den auch die Ankerwicklung des sog nannten Signalrelais C eingeschaltet ist, während sich di Feldwicklung dieses Relais dauernd unter Strom von 110 Vo Spannung befindet. Im Stromkreis 2 a—0 der roten Lampe befindet sich ein dünner Eisendraht e, dessen Wide stand so bemessen ist, daß er normalerweise etwa die Hälft der Spannung des Stromkreises aufnimmt, so daß für di Lampen nur noch ungefähr 8 Volt übrigbleiben. Bei diese Spannung brennt die vordere der rot geblendeten Lampen mi vollem Licht, während die hintere erst bei einer Spannung vo 14 Volt ordnungsmäßig aufleuchtet. Neben die roten Lampe ist eine Spule r geschaltet, die nur einen sehr geringen Ohn schen Widerstand besitzt. Die Spulen g und r sind in entgegen gesetzten Richtungen auf einen ringförmig geschlossenen Eisen kern gewickelt, wie er in Abb. 2 dargestellt ist.

Abb. 1. Streckenschaltung für Lichtsignale.

Fährt nun ein Zug in den Gleisabschnitt G — Abb. 1 — ein so öffnet das Relais A dieses Abschnittes seinen Kontakt – Abb. 2 —; der Stromkreis 2—0 des Signals S wird unterbrochen die grünen Lampen erlöschen und die Fahrsperre F nimmt di Haltlage ein. Der Wechselstrom 2 a—0 verzweigt sich über die ro geblendeten Signallampen und die Wicklung r, in deren Eisen kern ein Kraftlinienwechselfeld erzeugt wird. Dieses ruft i der Wicklung einen induktiven oder scheinbaren Widerstan hervor, der sich ihrem Ohmschen Widerstand zugesellt. Wäh rend letzterer sehr klein ist, erreicht der Scheinwiderstan einen so hohen Wert, daß die Stromstärke in der Wicklung au einen sehr geringfügigen Bruchteil des Gesamtstromes in den Kreise 2 a—0 abgedrosselt wird, der praktisch vernachlässig werden kann. Fast der gesamte Strom nimmt also seinen We über die Lampen, von denen die vordere voll aufleuchtet.

Hat der Zug den Gleisabschnitt G geräumt, so kommen die Kontakte des Relais A wieder zum Anzug. Der 110-Volt-Stromkreis 2—0 wird dadurch über das grün geblendete Lampenpaar und die Fahrsperre geschlossen, wie es in Abb. 2 durch stark gestrichelte Linien angegeben ist. Die grünen Lampen leuchten auf, und die Fahrsperre nimmt die Fahrstellung ein. Im Eisenkern der Wicklung g erzeugt nun der Glühlampenstrom ein Kraftlinienfeld, dessen Polarität derjenigen des in dem Eisenkern durch die 8-Volt-Spule r erzeugten Wechselfeldes entgegengesetzt ist, letzteres daher fast vollständig aufhebt, den Kern also unmagnetisch macht. Dadurch vermindert sich der Scheinwiderstand in der Spule r soweit, daß der Strom des Kreises 2a—0 vollständig von den rot geblendeten Signallampen auf die Spule abgelenkt wird. Durch die Widerstandsverminderung in der Spule r erfährt aber gleichzeitig der Strom im Kreise 2a—0 eine Verstärkung, die sofort in dem dünnen Eisenwiderstand e eine größere Erwärmung hervorruft. Dadurch wird der Widerstand des Eisendrahtes derart vergrößert, daß von der Gesamtspannung des Stromkreises 2a—0 nicht mehr der normale Betrag von 8 Volt, sondern ein viel höherer Anteil von etwa 15 Volt abgedrosselt wird. In den beiden Zweigen des Stromkreises 2a—0 herrscht also nur noch eine Spannung von etwa 1 Volt, bei der die roten Lampen nicht mehr leuchten.

Diese kurzen Angaben müssen hier genügen; wegen der weiteren Einzelheiten der Einrichtung und ihrer Wirkungsweise muß auf das Buch selbst verwiesen werden. In ihm ist übrigens auch auf einen Vortrag des Oberingenieurs Bothe von der Hochbahngesellschaft aufmerksam gemacht, in dem dieser im Verein für Eisenbahnkunde jene Einrichtung ebenfalls schon eingehender besprochen hat. Nur sei noch bemerkt, daß das in den Abbildungen mit C bezeichnete Signalrelais bei den neueren Ausführungen durch einen kleinen Transformator ersetzt ist, der in den Signallaternen untergebracht wird.

Nachdem die wesentlichen Arbeitsvorgänge vom Beginn bis zum Schluß des Betriebes in einem kurzen Abschnitte nochmals zusammenfassend betrachtet sind, folgen weiterhin eingehendere Ausführungen über die Zugsicherung in den Stationsabschnitten der freien Strecke, über den Einfluß der Stationsaufenthalte auf die Zugfolge, der unter Zugrundelegung von Betrachtungen Browns über diese Frage auch mit Hilfe von Fahrschaulinien untersucht ist. Eingehender ist der Einfluß und die Anordnung der Nachrücksignale beleuchtet. An Hand von Fahrschaulinien ist gezeigt, daß sich unter gewöhnlichen Rechnungsannahmen die Zugwechselzeit für eine Station durch ein Nachrücksignal um 9 Sekunden, durch ein zweites noch um 3 Sekunden verkürzen läßt. Die Einführung eines dritten Nachrücksignals kommt praktisch nicht mehr in Betracht. Bei Anwendung von Nachrücksignalen lassen sich nach diesen Untersuchungen unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Stationsaufenthaltes von 25 Sekunden bei Lichtsignalen stündlich 46 Achtwagenzüge über ein Gleis führen; in London angestellte Untersuchungen ergaben sogar eine Zahl von 54 Zügen. Leistungen bis zu 44 Zügen in den Zeiten starken Verkehrs sind daselbst im praktischen Betriebe bereits erreicht worden.

Abb. 2. Schaltung der Lichtsignale bei Grünlicht und Rotlicht.

Die Steuerung der Ein- und Ausfahrsignale und der Nachrücksignale wie die Zugabfertigung überhaupt sind in einem besonderen Abschnitt an Tafelabbildungen erschöpfend erläutert. Das Spiel der Signalströme auf einer von Zügen besetzten, teils unterirdisch, teils offen angelegten und zum Teil mit Nachrücksignalen ausgerüsteten Gleisstrecke ist auf einer Tafel an einem farbigen Schaltplan übersichtlich klargestellt.

Alle in den Streckenschaltungen vorkommenden Einzelteile sind im Anschluß hieran eingehend beschrieben. Zunächst der Transformator mit den in den Gleisstromkreis eingeschalteten Widerständen, die aus einem Stoff von hohem positiven Temperaturkoeffizienten bestehen, d. h. einem Stoff, der seinen Widerstand bei vermehrtem Stromdurchgang infolge steigender Erwärmung stark erhöht. Eingehendere Behandlung hat der Drosselstoß erfahren. Es folgen Beschreibungen des bisher bei der Hochbahn verwendeten Relais, das als Galvanometerrelais gebaut ist, sowie der Antriebe für die Flügelsignale und der Fahrsperren. Die Hochbahn hat Wechselstromantriebe von den Bauarten Siemens & Halske und Westinghouse verwendet, deren Arbeitsweise an übersichtlichen Skelett- und Ausführungszeichnungen eingehend erläutert ist. Wir erfahren aber, daß

Wechselstromantriebe den Gleichstromantrieben hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit nachstehen, so daß für die Folge die Verwendung von Gleichstromantrieben in Aussicht genommen ist. Weiterhin ist das so überaus sinnreiche Lichtsignal in seinen Einzelheiten eingehend behandelt und im Zusammenhang damit kurz auch das Bahnsteigsignal erläutert.

Eine ausführlichere Betrachtung ist dem von den Fahrsperren betätigten Bremsauslöser gewidmet. Er hat bei der Hochbahngesellschaft aus besonderen Gründen seinen Platz oberhalb des Fahrerstandes rechts auf dem Dache des ersten Wagens im Zuge erhalten. Die Vorrichtung hat eine Reihe von Aufgaben zu erfüllen. Trifft ein vorwärtsfahrender Zug auf die Fahrsperre, so legt diese den Umschlaghebel des Bremsauslösers aus der Grundstellung nach rückwärts um; dadurch wird der Triebstrom abgestellt und die Zugbremse in Tätigkeit gesetzt. In besonderen Fällen — z. B. bei Signalstörungen — muß ein Zug die in der Haltlage befindlichen Fahrsperren ungehindert durchfahren können. In solchen Fällen hat der Zugbegleiter durch Festhalten der wirksamen Teile mit dem Vierkantschlüssel zu verhindern, daß die Bremsauslösevorrichtung von der Bewegung des Anschlaghebels betätigt wird. Bei Rückwärtsbewegungen des Zuges, wie sie bei Verschiebebewegungen erforderlich werden, findet ein Auslösen der Bremse nicht statt; der Bremshebel legt sich in solchen Fällen nach vorwärts um und kehrt selbsttätig in die Grundstellung zurück. Die Auslösevorrichtung kann ferner durch Ziehen an einem besonderen Griff für Notbremsungen benutzt werden. Um volle Freizügigkeit in der Verwendung der Triebwagen zu gewährleisten, ist der gesamte Triebwagenpark oberhalb jedes Fahrerstandes mit Bremsauslösern auszurüsten. Da der Bremsauslöser jedoch nur an der Spitze des Zuges in Tätigkeit treten darf, ist es notwendig, die sämtlichen übrigen im Zuge befindlichen Bremsauslösevorrichtungen stillzulegen, wodurch gleichzeitig der Steuerstrom der zugehörigen Fahrschalter abgestellt wird. Wie diese Aufgaben erfüllt werden, ist vom Verfasser eingehend auseinandergesetzt.

In einem Schlußabschnitt ist nochmals die Anordnung und das Spiel der sämtlichen Apparate auf einer besetzten Gleisstrecke im Tunnel im Zusammenhange erläutert.

(Schluß folgt.)

Die Beleuchtung der D- und Personenzüge in Tunneln.

Von Regierungs- und Baurat **Wickmann**, Erfurt.

Die zur Personenbeförderung benutzten Wagen sind in Tunneln zu beleuchten, zu deren Durchfahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden (B. O. § 60 (4)), oder bei deren Durchfahrung eine länger als eine Minute dauernde vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt (F. V. § 39 (4)).

Beleuchtet man nun nach der Vorschrift der B. O. die Wagen in den Personenzügen nur, wenn die Durchfahrung eines Tunnels länger als zwei Minuten dauert, dann kommt die Anordnung in der F. V. nicht zur Anwendung, wie meine Ausführungen zeigen werden.

Bei der Durchfahrung eines Tunnels kann man beobachten, daß beim Einfahren in den Tunnel für den Übergang aus der vollen Helligkeit zur vollständigen Verfinsterung 5 bis 15 Sekunden und nach Aufhören der vollständigen Verfinsterung bis zur vollen Helligkeit beim Ausfahren aus dem Tunnel wieder 5 bis 15 Sekunden vergehen, daß also in gewissen Fällen die vollständige Verfinsterung fast solange dauert, wie die Durchfahrung des Tunnels. Diese Zeitspanne für den Übergang von Helligkeit zur vollständigen Verfinsterung und umgekehrt ist abhängig von der Tageshelligkeit, von dem Stand der Sonne, von der Geschwindigkeit des Zuges, von örtlichen und anderen Verhältnissen. Das Gleis kann vor und in dem Tunnel in einer geraden oder in einer Krümmung liegen, auch die Rauchentwicklung der Lokomotive hat einen Einfluß auf die Belichtungsverhältnisse.

Es kommt noch hinzu, daß das menschliche Auge bei dem plötzlichen Übergang aus Helligkeit in Halbdunkel getäuscht wird. Halbdunkel wird als völlige Dunkelheit empfunden, nach einiger Zeit würde sich das Auge an das Halbdunkel gewöhnt haben und noch Gegenstände wahrnehmen können. Bei der Geschwindigkeit des Zuges kommt aber das menschliche Auge gar nicht dazu, sich an das Halbdunkel zu gewöhnen, weil der Zug sehr bald in vollständige Finsternis eintaucht. Man mache zum Beweis den Versuch, in einem erleuchteten Raum das Licht plötzlich zu löschen und zugleich das Zifferblatt einer Leuchtuhr zu betrachten. Es dauert dann 1 bis 2 Minuten, bis man auf der Uhr kleine Lichtpünktchen wahrnimmt und 3 bis 4 Minuten, bis die volle Wirkung der Leuchtmasse auf dem Zifferblatt für das Auge zur Geltung kommt.

Die Züge werden nun unter Beachtung der F. V. beleuchtet, wenn die Durchfahrung eines Tunnels 70—90 Sekunden dauert, wobei 60 Sekunden für die vollständige Verfinsterung zu rechnen sind und 10 bis 30 Sekunden für die Übergangszeiträume, wie vorher dargelegt wurde. Die Beleuchtung erfolgt dann unter Beachtung der Vorschrift im § 39 (4) der F. V., weil die vollständige Verfinsterung eine Minute dauert. Die Durchfahrt durch den Tunnel dauert dabei bis zu 1½ Minute, während nach der B. O. bis zu einer Dauer von zwei Minuten eine Beleuchtung nicht erforderlich wäre.

Die Bestimmung im § 60 der B. O. kommt also praktisch gar nicht zur Anwendung. Ich glaube nun annehmen zu dürfen, daß die Bestimmung der B. O. das gleiche Ziel haben sollte wie die Bestimmung der F. V. Eine Übereinstimmung wäre vorhanden, wenn bei zwei Minuten Durchfahrt eine Minute auf die vollständige Verfinsterung und eine Minute auf die Übergangszeiträume von hell zu dunkel und umgekehrt entfielen, praktisch jedoch besteht der Unterschied in den beiden Vorschriften. Um eine Übereinstimmung zu erzielen, wäre nur nötig, der Bestimmung in den F. V. eine eindeutige Fassung zu geben, wie sie die B. O. bereits besitzt. Man brauchte nun mit Rücksicht auf die Sicherheit der Reisenden nicht so weit zu gehen und anzuordnen, daß die Wagen dann zu beleuchten sind, wenn die Durchfahrt länger als zwei Minuten dauert, man brauchte dem § 39 (4) der F. V. nur die Fassung zu geben, daß die Wagen beleuchtet werden müssen, wenn die Durchfahrt länger als 1½ Minute dauert. Es würde dann schon die Beleuchtung bei den Zügen in Fortfall kommen können, die zur Durchfahrung eines Tunnels bis zu 1½ Minute gebrauchen, und bei denen die vollständige Verfinsterung 1 bis fast 1½ Minute dauert.

Es ist ohne weiteres erkennbar, welche Brennstoffmenge erspart würde, wenn eine Beleuchtung der Wagen nur stattfände bei einer länger als 1½ Minuten dauernden Durchfahrt durch einen Tunnel. Könnte in einem Direktionsbezirk die Beleuchtung in zwei Tunneln unterbleiben, die je von 10 Zügen befahren werden, und würden für jeden Zug 5 ℳ für Brennstoff und Löhne in Ansatz gebracht, dann würden in einem Jahr 365 . 5 . 10 . 2 = 36 500 ℳ erspart werden können. Rechnet man mit denselben Verhältnissen in nur 10 Direktionsbezirken, dann wäre die Ersparnis schon mehr als ein Drittel Million Mark. Es würde sich also schon der Mühe lohnen, die Beleuchtungsfrage der Züge bei der Durchfahrt durch einen Tunnel eingehend zu untersuchen.

Im § 39 (4) der F. V. ist nun weiter bestimmt, daß D-Zugwagen in Tunneln zu beleuchten sind, wenn überhaupt nur eine vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt. Bei den D-Zügen ist man wohl mit Rücksicht auf die Sicherheit der Reisenden so weit gegangen und, meines Erachtens, ohne triftigen Grund. Die Sicherheit für die Reisenden ist doch gerade in einem D-Zugwagen größer, weil er mit Durchgang versehen ist. Wohl mit zur Erhöhung der Sicherheit werden deshalb doch auch Personenwagen mit Abteilen heute so gebaut, daß die Abteile miteinander in Verbindung stehen. Während nun aber Personenzüge mit Abteilwagen, ohne daß eine Verbindung zwischen den einzelnen Abteilen besteht, bei einer Verfinsterungsdauer bis zu einer Minute durch einen Tunnel vollständig dunkel laufen, müssen D-Züge in demselben Falle beleuchtet werden. Gerade das Vorhandensein des Durchgangs dürfte doch in den D-Zugwagen mehr Sicherheit gegen einen Überfall bieten, als die Abgeschlossenheit in dem Einzelabteil eines Personenwagens.

Es kommt nun noch hinzu, daß in der Nacht, wie man beobachten kann, die Reisenden in dem D-Zugwagen die Abteile verdunkeln, so daß schließlich sämtliche Abteile eines Wagens vollständig finster sind. Kein Reisender denkt dann beim Durchfahren eines Tunnels an eine Minderung der Sicherheit, und am Tage dagegen werden sämtliche Abteile beleuchtet. Man könnte fast glauben, daß D-Wagen bei der Durchfahrung eines Tunnels deshalb beleuchtet würden, um den Reisenden die Bequemlichkeit zu bieten, seine Lektüre nicht unterbrechen zu müssen.

Wenn man aber starr an der Vorschrift festhalten wollte, die D-Züge im Tunnel zu beleuchten, sobald nach den F. V. überhaupt eine vollständige Verfinsterung eintritt, dann würde man wohl die Abteile selbst unbeleuchtet lassen können. Es würde für die Sicherheit der Reisenden genügen, nur einen Teil der Lampen im Durchgang zu brennen. Der § 39 (4) der F. V. sagt ja auch nicht bestimmt, wie weit die Beleuchtung der Wagen in einem D-Zug gehen soll. Tatsächlich werden aber heute, selbst bei der Durchführung eines verhältnismäßig kurzen Tunnels, außer den Durchgängen sämtliche Abteile des D-Zuges beleuchtet. Es ist ohne weiteres zu erkennen, daß die Ersparnis an Brennstoff bei einer Beschränkung oder gar vollen Beseitigung der Beleuchtung der D-Züge in den Fällen, in denen es bei den Personenzügen geschieht, eine weitere recht beträchtliche Kostenersparnis im Gefolge haben würde.

Die heutige Art der Beleuchtung der D-Züge bei der Durchfahrung eines Tunnels ist ein Luxus, der, meines Erachtens, bei Deutschlands Verarmung beschränkt werden kann. Es stände ja nichts im Wege, für Speisewagen die Beleuchtung beizubehalten und die Direktionen zu ermächtigen, im Bedarfsfalle besondere Anordnungen zu treffen. Mein Vorschlag geht deshalb dahin, den § 39 (4) der F. V. der Bestimmung im § 60 (1) der B. O. anzupassen und ihm folgende Fassung zu geben:

„Die Wagen der Personenzüge und D-Züge sind in Tunneln zu beleuchten, wenn die Durchfahrung länger als 1½ Minute dauert, für Speisewagen und in besonderen Fällen können die Direktionen Ausnahmen zulassen."

Eine Ersparnis würde dann, obwohl man zur Sicherheit weitergegangen wäre als in der B. O., auf jeden Fall herauskommen. Für die Sicherheit der Reisenden wäre dabei noch ausreichend gesorgt.

Verbesserungen bei der Güterannahme.

Im folgenden wird gezeigt, wie bei der Annahme von Eil- und Frachtgut die heute allgemein übliche Arbeitsmethode mindestens bei großen Güterämtern verbessert werden kann. Will heute ein Versender ein Frachtstück bei einem großen Güteramte aufgeben, so bringt er das Gut zum Annahmebeamten bei der Wage und den Frachtbrief zur Vorprüfung an den Vorprüfer. Nach Feststellung der ordnungsmäßigen Ausfüllung des Frachtbriefes und etwaiger Ergänzung mangelhafter Angaben wird der Frachtbrief vom Versender zur Wage gebracht und vom Annahmebeamten das festgestellte Frachtgewicht eingetragen. Der Annahmebeamte prüft gleichzeitig die Verpackung und Signierung des Frachtstückes und ist genötigt, häufig die Signierung vorschriftsmäßig selbst auszuführen. Das Gut verbleibt nun auf dem Güterboden und wird vom Frachtbrief getrennt, den der Versender zu beliebiger Zeit (entweder sofort oder auch nach Tagen) an den Güterversandschalter bringt. Der Schalterbeamte muß bei Frankierung den Frachtbrief vor den Augen des Versenders tarifieren, durch Abstempelung den Frachtvertrag förmlich abschließen und, wenn es kein Kontoinhaber ist, vom Versender den Geldbetrag einziehen. In dieser heute wohl allgemeinen Übung sind drei Nachteile enthalten:

1. Die zeitweilige Trennung von Frachtbrief und Frachtgut. Bei saumseligem Verhalten des Auflieferers, welcher nur selten der Versender selbst und meist ein Angestellter sein wird, wird der Güterboden durch Gut belastet, das bei jedem Bodensturz nach den Vorschriften für überzähliges Gut behandelt werden muß. Von dem Augenblick der Anlieferung an der Wage an sollten Frachtstück und Frachtgut in Verwahrung der Eisenbahnverwaltung bleiben.

2. Die Signierung der Frachtgüter ist keine einheitliche. Die Feststellung der Versandstation und des Versandtages ist schwierig, wenn sich während der Reise der Frachtbrief vom Frachtgut trennt und das Gut als überzählig auf irgendeiner Station festgestellt wird.

3. Das wichtige Tarifieren muß vor den Augen der oft ungeduldig drängenden Versender von dem Schalterbeamten ausgeführt werden, der außerdem das verantwortungsvolle Geschäft eines Kassierers hat. Beide Tätigkeiten sollten so getrennt werden, daß das Tarifieren in einem ruhigen Raume fern von dem Publikum von einem besonderen Beamten vorgenommen und der fertig berechnete Frachtbrief dem Schalterbeamten nur zur Einziehung der Gelder und zur Abstempelung an den Schalter gebracht wird.

Diese drei Nachteile werden vermieden, wenn man bei den großen Güterämtern folgendes Verfahren einführt: Nach vollzogener Vorprüfung des Frachtbriefes wiegt der Annahmebeamte das Gut, trägt das Gewicht in den Frachtbrief ein und signiert jedes Frachtstück mit einem Zettel, dessen zweite Fertigung auf den Frachtbrief geklebt, und dessen drittes Fertigung dem Versender ausgehändigt wird. Der Zettel enthält den Namen der Station, die Nummer des Annahmebeamten oder der Wage und den Tag. Der Frachtbrief verbleibt beim Annahmebeamten und wird von einem Eisenbahnbediensteten in regelmäßigem Rundgange zu dem Tarifbeamten gebracht, der in ruhiger Arbeitsstube den Frachtbrief tarifiert und den zu erhebenden Geldbetrag einträgt. Von hier gelangt der Frachtbrief wieder durch einen Eisenbahnbediensteten zu dem Schalterbeamten. Der Versender hat sich inzwischen außen herum an den Versandschalter begeben und wartet, bis der Schalterbeamte die Nummer, die auf dem Signierzettel steht, ausruft. Alsdann bezahlt er den Frachtbetrag, der Schalterbeamte stempelt den Frachtbrief ab, und der Frachtbrief wandert zum Eintrag in das Versandbuch.

Die Vorteile einer einheitlichen Signierung eines großen Teiles der Frachtgüter sind einleuchtend, und die Entlastung des Schalterbeamten ist ganz erheblich, da er nur noch die Tätigkeit eines Kassierers ausüben und nicht mehr unter den Augen einer oft vielköpfigen Menge eine Arbeit verrichten muß, zu deren richtiger Erledigung äußere Ruhe eigentlich unerläßlich ist. Schwierigkeiten technischer Art werden bei der Durchführung dieses Vorschlages wohl kaum auftreten, da es sich nicht um die Neueinführung ungewohnter, sondern um die planmäßige Anordnung und Teilung altgewohnter Vorgänge handelt. Es ist wahrscheinlich, daß dadurch die Selbstkosten vermindert werden: durch Entlastung der Güterböden, Verringerung der überzähligen und fehlenden Güter, Besetzung der Güterschalter mit unteren Beamten u. dgl. Eine Kostenverminderung tritt sicher ein, wenn man sich gleichzeitig dazu entschließt, das heute dreifache Berechnen des Frachtbetrages auf ein zweifaches zu ermäßigen, also auf eine Frachtberechnung vor der Übergabe an den Versandstation-Güterschalter und auf eine Frachtnachprüfung beim Eintrag ins Empfangbuch der Empfangsstation.

Mannheim, im April 1921. Dr. G a b e r, Regierungsbaurat.

Unzulässigkeit der Bildung und des Nebeneinanderwirkens mehrerer Schiedsgerichte zur Entscheidung über verschiedene Ansprüche aus ein und demselben Vertragsverhältnis.

Nach Absatz 1 des im § 29 bzw. 20 der allgemeinen Vertragsbedingungen[1]) enthaltenen Schiedsvertrages ist über alle streitigen Rechtsansprüche aus dem zugehörigen Lieferungs- oder Werkvertrage unter Ausschluß des Rechtsweges durch ein Schiedsgericht zu entscheiden. Ist nun nach dem Wortlaut und Sinne dieser Vereinbarung beim Vorliegen verschiedener — ihrer Entstehung nach zeitlich zusammenfallender oder getrennter — Streitigkeiten aus ein und demselben Vertragsverhältnis nur e i n Schiedsgericht zur Entscheidung über a l l e Streitfragen berufen, oder ist die gleichzeitige oder aufeinanderfolgende Bildung und das Nebeneinanderwirken mehrerer Schiedsgerichte über je verschiedene Streitfragen zulässig und bei Abfassung des Schiedsvertrages beabsichtigt gewesen? Diese Frage von grundsätzlicher Bedeutung haben Landgericht und Oberlandesgericht in K. in einem Beschlußverfahren in Sachen des Baugeschäfts G. in N. gegen den Eisenbahnfiskus entschieden.

Die Unternehmerin beabsichtigte ihre aus einem Werkvertrage über einen Bahnbau hergeleiteten Rechtsansprüche, die sie ihrer Natur nach in a) rein technische, b) rechtliche Streitfragen trennte, bei zwei verschiedenen Schiedsgerichten anzubringen, und zu diesem Zwecke zu a) ein vorwiegend mit Technikern, zu b) ein mit Juristen besetztes Schiedsgericht

[1]) Anlage zum Erlaß des ehemaligen preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. 3. 1912 — V. D. 3792. III. 595. C. —, abgedruckt im Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 13 für 1912, Seite 75 ff.

bilden zu lassen. Das Baugeschäft verlangte daher von dem Eisenbahnfiskus, der damals bereits einen juristisch vorgebildeten Schiedsrichter bestellt hatte, die Ernennung eines zweiten, technisch vorgebildeten Schiedsrichters für das zur Entscheidung über die technischen Streitfragen zu bildende Schiedsgericht, während der vom Fiskus bereits bestellte Schiedsrichter als Beisitzer für das andere, die rechtlichen Fragen zu behandelnde Schiedsgericht gelten sollte. Der Eisenbahnfiskus lehnte die Ernennung eines zweiten Schiedsrichters unter Berufung auf den Schiedsvertrag (Abs. 1 des § 29 bzw. 20 der allgemeinen Vertragsbedingungen), wonach zur Entscheidung über alle streitigen Rechtsansprüche nur ein Schiedsgericht berufen sein könne, ab.

Der darauf von der Unternehmerin beim ordentlichen Gericht auf Grund des § 1029 ZPO. gestellte Antrag auf Ernennung eines Schiedsrichters ist von beiden Instanzen als unbegründet zurückgewiesen worden, wobei Landgericht und Oberlandesgericht übereinstimmend der Auffassung des Eisenbahnfiskus von der Unzulässigkeit der Bildung und des Nebeneinanderwirkens mehrerer Schiedsgerichte beigetreten sind (Beschlüsse des Landgerichts II. Z. K. in Königsberg (Pr.) vom 23. 10. 1919 und 31. 5. 1920. Aktenz.: 3 As 53/19 und Beschluß des Oberlandesgerichts IV. Z. S. in Königsberg (Pr.) vom 4. 11. 1920 — 3. W. 344/20 —).

Aus der Urteilsbegründung des Oberlandesgerichts wird nachstehendes im Wortlaut wiedergegeben:

„..... Die Antragstellerin steht auf dem Standpunkt, schon die Bestimmungen des § 29 der Allgemeinen Vertragsbedingungen seien dahin auszulegen, daß grundsätzlich für jeden neu entstehenden Streitpunkt ein besonderes Schiedsgericht zu bilden sei. ..... Der Antragsgegner dagegen ist der Ansicht, daß nach dem Wortlaut und Sinn des § 29 ein Schiedsgericht über sämtliche Streitigkeiten der Parteien zu entscheiden habe, das einmal gebildete Schiedsgericht also ohne weiteres für alle auch später entstandenen Streitigkeiten zuständig sei. Der letzteren Ansicht, der sich auch das Landgericht angeschlosen hat, muß wenigstens für den vorliegenden Fall beigetreten werden, wo die Schiedsrichter für den einen Standpunkt schon ernannt, der Obmann aber noch gar nicht ernannt und das Schiedsgericht noch nicht zusammengetreten ist. Entscheidend ist allein, welche Absicht mit dem § 29 der Allgemeinen Vertragsbedingungen von den Vertragschließenden verbunden ist, da allein die Parteivereinbarungen über die schiedsrichterliche Entscheidung maßgebend sind. Die Bestimmungen der Zivilprozeßordnung über das schiedsrichterliche Verfahren enthalten nichts wesentliches darüber, überlassen die Regelung dieser Frage vielmehr lediglich dem Schiedsvertrag der Parteien. Schon der Wortlaut des § 29 „Über alle streitigen Rechtsansprüche wird durch ein Schiedsgericht entschieden ....“ in Verbindung mit den folgenden Bestimmungen über die Bildung des Schiedsgerichts spricht dafür, daß dasselbe Schiedsgericht sämtliche Streitigkeiten der Parteien entscheiden soll. Allerdings lautete der § 29, worauf die Antragstellerin hinweist, früher anders, nämlich dahin „Streitigkeiten ... sind zunächst der vertragschließenden Behörde zur Entscheidung vorzulegen. Die Entscheidung ..... gilt als anerkannt, falls der Unternehmer nicht anzeigt, daß er auf schiedsrichterliche Entscheidung über die Streitigkeiten antrage“, und es ist richtig, daß in dem die neue Fassung einführenden Runderlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 12. April 1912[2]), der eine Begründung und Erläuterung der Änderungen gibt, dieser Änderung nicht gedacht ist. Das war aber auch nicht notwendig, wenn der Minister darin eine sachliche Änderung nicht erblickte, vielmehr auch schon in der früheren Fassung von derselben Auffassung ausgegangen war, daß nur ein Schiedsgericht in Frage komme. Dafür aber, daß dieses die Absicht war, sprechen innere Gründe, die auch jetzt als entscheidend in Betracht kommen. Es ist von der größten Wichtigkeit und zweckmäßig, daß im Schiedsgerichtsverfahren alle aus ein und demselben Vertragsverhältnis entstehenden Streitigkeiten der Parteien nach einheitlichen Grundsätzen von denselben Richtern entschieden werden. Mögen die einzelnen Streitigkeiten auch an sich verschieden sein, so werden doch stets auch gewisse grundsätzliche Fragen und Verhältnisse in Betracht kommen, die für alle Streitigkeiten von Bedeutung sind. Es würde deshalb zu den größten Unzuträglichkeiten führen, wenn diese in den verschiedenen Streitigkeiten verschieden entscheiden würden, und so in das Verhältnis der Parteien eine völlige Rechtsunsicherheit getragen würde. Deshalb ist, falls nicht besondere Umstände entgegenstehen — die hier nicht vorliegen —, ohne weiteres anzunehmen, daß die Parteien bei Abschluß eines Schiedsvertrages hinsichtlich der Streitigkeiten aus einem Vertragsverhältnis die Entscheidung in allen Fällen durch dasselbe Schiedsgericht vereinbaren wollen, ganz besonders für den Fall, daß vor dem Zusammentritt des Schiedsgerichts mehrere Streitigkeiten entstehen. Es wäre in solchem Falle für die Parteien ja auch sehr umständlich, gesondert ihre Interessen vor mehreren Schiedsgerichten gleichzeitig wahrzunehmen.

Daraus, daß im ordentlichen Gerichtsverfahren kein Zwang besteht, mehrere Streitigkeiten aus demselben Rechtsverhältnis vor dasselbe Gericht zu bringen, läßt sich für das schiedsrichterliche Verfahren, das im wesentlichen der Parteivereinbarung unterliegt, nichts folgern. Die Parteien haben es ja auch im ordentlichen Verfahren in der Hand, bei Übereinstimmung dasselbe Gericht anzugeben, wenn es auch nach den Zuständigkeitsbestimmungen der Zivilprozeßordnung nicht schon an sich für alle Streitigkeiten zuständig sein sollte. Außerdem aber ist bei dem ordentlichen Gericht, das aus gelehrten Richtern besteht und nach den Vorschriften der Gesetze entscheidet, eine ganz andere Garantie für eine im wesentlichen einheitliche Rechtsprechung geboten als bei dem Schiedsgericht, dessen Richter besonderen Anforderungen nicht zu entsprechen brauchen, und bei deren Entscheidung das freie Ermessen eine maßgebende Rolle spielt, ganz abgesehen davon, daß in allen größeren Sachen durch die Möglichkeit der Anrufung des Reichsgerichts die Sicherheit für eine einheitliche Rechtsprechung hinsichtlich der Rechtsauslegung im ordentlichen Verfahren geboten ist, während das Urteil des Schiedsgerichts einer materiellen Nachprüfung überhaupt nicht unterliegt. Für den hier allein in Betracht kommenden Fall, daß mehrere Streitigkeiten vor dem Zusammentritt des Schiedsgerichts entstehen, muß daher als Wille der Vertragschließenden dem § 29 entnommen werden, daß dasselbe Schiedsgericht gewiß über alle diese Streitigkeiten zu entscheiden hat, und daß für die Bildung besonderer Schiedsgerichte kein Raum ist, falls das nicht in einzelnen Fällen besonders vereinbart ist.“

Barth.

[2]) Siehe Zentralblatt der Bauverwaltung für 1912 S. 261/64. — Der Wortlaut dieses Runderlasses ist genau derselbe, wie der im Erlaß vom 22. 3. 1912 — Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 75 ff.

Einführung der doppelten Buchhaltung bei den österreichischen Bundesbahnen.

Im Interesse einer klaren Erfassung des Vermögens und seiner Veränderung sowie der wirtschaftlichen Erfolge oder Mißerfolge der großen Wirtschaftsbetriebe des Bundes hat die österreichische Regierung in Aussicht genommen, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1922 angefangen die Verrechnung bei allen Betrieben und Monopolen des Bundes nach dem System der kaufmännischen doppelten Buchhaltung (Doppik) einzurichten. Es sind dies die Verwaltungen der Tabak-, Salz- und Süßstoffmonopole, der Staatslotterien, der Forsten und Domänen des Bundes und des Religionsfonds, der Montanbetriebe, die Bundesbahnen, die Bodensee-Schiffahrt, die Post (einschl. ihres Kraftfahrbetriebes), der Telegraph, Fernsprecher und die Rohrpost, die Postsparkassa, Staatsdruckerei, das Münzwesen, der Wirtschaftsbetrieb des Hofärars, die Staatstheater, die Industriewerke des Bundes und das Schieß- und Sprengmittelmonopol. Bei Zweigen der reinen Hoheitsverwaltung bleibt nach wie vor die Kameralistik in Geltung. Die Vorarbeiten für diese Neueinführung sind bereits im vollsten Gange; bei der Unmenge hierbei auftauchender grundlegender Fragen, die einer vorherigen Lösung bedürfen, bei der Notwendigkeit einer umfassenden Neubearbeitung der gesamten Vorschriften für den Rechnungs- und finanziellen Dienst sowie einer Neuauflage der meisten Bücher und Rechnungsvordrucke, deren technische Herstellung unter den heutigen Verhältnissen allein schon mehrere Monate erfordert, dürfte jedoch bei den österreichischen Bundesbahnen als dem bei weitem größten und umfangreichsten Wirtschaftsbetriebe frühestens erst für den 1. Januar 1923 mit dem Inkrafttreten der Doppik gerechnet werden können. Indem es einer späteren Gelegenheit vorbehalten wird, Einzelheiten der in Ausarbeitung begriffenen Verrechnungsänderung zur Sprache zu bringen, soll vorerst über die Verrechnung bei den österreichischen Bundesbahnen ein kürzerer historischer Rückblick gegeben werden.

Als mit der Erwerbung der vormaligen Kaiserin Elisabethbahn zu Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts

er letzte Abschnitt der Eisenbahnverstaatlichungen ihren nfang nahm, bestimmten die Grundsätze für die Organiation des Staatseisenbahnbetriebes vom 26. Februar 1882 in 22, daß die Buchaltung bis auf weiteres nach der bisher i den zugehörigen Eisenbahnen eingeführten Methode der oppelten Buchführung zu arbeiten, jedoch die Gebarungsnsweise und den Rechnungsabschluß in der durch das Staatsechnungswesen bedingten (kameralistischen) Form aufzuellen habe. Durch die im Jahre 1886 eingebrachte Beckungsvorlage für den Gebarungsabgang der Jahre 1881 is 1885 (Gesetz vom 5. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 69), wurde ie Aufmerksamkeit des Abgeordnetenhauses auf die Art er bei den Staatsbahnen bis dahin bestandenen Verrechnung elenkt und stellte der Handelsminister Marquis Bacquehem elegentlich der parlamentarischen Behandlung dieses Getzes in der Herenhaussitzung vom 28. Mai 1887 den Überang auf das kameralistische Rechnungssystem im Interesse öglichster Übereinstimmung der Gebarungs- und Verrechungsnormen für den Staatseisenbahnbetrieb mit jenen der brigen Staatsdienstzweige in Aussicht, der sodann mit 1. Juli 889 erfolgte.

Doch ist seither der Ruf nach Anwendung der kaufmännichen doppelten Buchführung bei den österreichischen Staatsahnen nie verstummt. Bereits gelegentlich der Verstaatchung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1906 urde erwogen, das daselbst bestehende doppische Verrechungssystem auf die Staatsbahnen zu übertragen. Gelegentch der Verhandlungen über die Verstaatlichung der Staatssenbahngesellschaft, der Österreichischen Nordwestbahn und er Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Parlament, wie n Staatseisenbahnrat wurde neuerdings die Einführung der oppelten Buchhaltung bei den österreichischen Staatsbahnen erlangt, zumal auch die damalige wirtschaftliche Depression 1907—1909), wie es in Zeiten wirtschaftlichen Niederganges nmer zu sein pflegte, die Frage der Rentabilität der Staatsahnen und den Wunsch nach kaufmännischen Vermögensnd Erfolgsnachweisungen hierfür in den Vordergrund rückte. ierüber fanden auch im Schoße der beteiligten Zentralstellen ingehende Beratungen statt, wie auch die Öffentlichkeit sich ebhaft dafür interessierte. Die Frage der Einführung der aufmännischen Buchführung war auch ein besonderer Prorammpunkt der im Jahre 1910 und 1911 durchgeführten Enquete n Staatseisenbahnrate über die Reorganisation der Staatsisenbahnverwaltung, woselbst die Mehrzahl der Teilnehmer rarm für die Doppik eintrat. Nahezu gleichzeitig erwog auch ie preußische Staatseisenbahnverwaltung die Frage der Einihrung dieses Rechnungssystems. In eingehender Weise nahm inisterialdirektor Offenberg zur Frage „Soll die preußische taatseisenbahnverwaltung die kaufmännische Buchführung inführen“ in dieser Zeitung (Nr. 17 vom 27. Februar 1909, eite 269) Stellung, indem er insbesondere ein Muster einer uch bei kameralistischer Buchung möglichen Vermögensilanz wie Gewinn- und Verlustrechnung beifügte. Auch die n Jahre 1910 vom preußischen Minister der öffentlichen Areiten eingesetzte Studienkommission zur Prüfung der Frage, nwieweit die wirtschaftlichen Einrichtungen privater Werke der auch anderer Staats- und Reichsbetriebe für den Betrieb er preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft geeignet ercheinen, beschäftigte sich mit dem Gegenstande; sie gelangte abei zur Einsicht, „daß die kaufmännische doppelte Buchihrung für den Staatseisenbahnbetrieb nicht in Frage kommen ann, zumal das kameralistische Verfahren, wie die vom inisterialdirektor Offenberg aufgestellten Gewinn- und Verustrechnungen sowie Vermögensbilanzen der preußischen taatsbahnen zeigen, eine ausreichende Unterlage zur Festtzung des Vermögens und der Rentabilität für Rechnung und tat darbietet“ (siehe Nr. 59 vom 2. August 1911, Seite 950 ieser Zeitung). Zu einem ähnlichen Ergebnis waren in den nterministeriellen Verhandlungen vom 25. und 26. November 909 über die Einführung der Doppik bei den österreichischen taatsbahnen auch die österreichischen Zentralstellen gelangt, ndem die überwiegende Anzahl der Beratungsteilnehmer der nschauung Ausdruck verlieh, „daß ein Bedürfnis, das kameralistische Verrechnungssystem zu verlassen, nicht vorliege, und daß es sich schon vom Gesichtspunkte der Einheitlichkeit der Staatsrechnung nicht empfehle, bloß für den Eisenbahnbetrieb eine auf wesentlich verschiedenen Grundsätzen beruhende Verrechnung einzuführen“. Zugleich wurde jedoch, um den Haupteinwand gegen die Kameralistik abzuschwächen, beschlossen, die kameralistische Verrechnung durch Vermögens- und Erfolgsnachweisungen noch doppischem Muster auszugestalten.

In diesem Sinne enthält der jeweilige Verwaltungsbericht der österreichischen Staatsbahnen seit 1909 Vermögensbilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen in doppischer Form, denen jedoch die Bedeutung einer im Sinne des Handelsgesetzbuches verfaßten Bilanz naturgemäß nicht zukommt. Sie unterliegen, wie überhaupt der Verwaltungsbericht, auch nicht der verfassungsmäßigen Kontrolle, wie sie für die Staatsrechnung vorgeschrieben ist. Der vom Rechnungshofe allein geprüfte und dem Parlamente als Grundlage bei der Erteilung des Absolutoriums dienende Zentralrechnungsabschluß gibt weder über die wirtschaftlichen Ergebnisse noch über die Vermögenslage der Staatsbahnen Aufschluß. Die Verwaltungsberichte enthalten außerdem auch eine eingehende Nachweisung des Schuldendienstes und des statistischen Anlagekapitals der österreichischen Staatsbahnen, ferner eine Ertragsrechnung, die alle auf den Betriebsüberschuß der Staatsbahnen wirkenden Ausgaben oder Einnahmen des Staatshaushaltes, ohne Rücksicht auf deren Vorkommen in einem bestimmten Etat berücksichtigt und damit ein ziemlich annäherndes Bild des tatsächlichen Betriebserfolges der Staatsbahnen gewährt und schließlich auf dieser Grundlage eine Berechnung der Verzinsung des Anlagewertes dieser Bahnen. Eine ähnliche präsumptive Ertragsrechnung war auch den jeweiligen Staatsvoranschlägen als Beilage angeschlossen, ist jedoch im Kriege in Wegfall gekommen.

Der während des Krieges eingetretene Niedergang des Eisenbahnbetriebes und das immer fühlbarer gewordene Mißverhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ließ jedoch der Ertragsrechnung der österreichischen Staatsbahnen wieder erneuerte Aufmerksamkeit zuwenden, und es erscheinen derartige Ertragsrechnungen im Voranschlage wieder. Allgemeiner und reger wurde zugleich der Wunsch, die Wirtschaftsführung und die Erfolge des Bundesbetriebes sowie das in den bundesstaatlichen Bahnen enthaltene Vermögen klar zu sehen.

Aus diesem Gesichtspunkte will auch das neuerdings aufgetretene Bemühen nach Einführung der Doppik bei den österreichischen Bundesbetrieben, insbesondere bei den Bundesbahnen, verstanden sein, nachdem gerade dies ein besonderer Vorzug der kaufmännischen doppelten Buchführung ist, eine im Rechnungsystem selbst begründete, ins einzelne gehende Vermögens- und Erfolgsnachweisung zu besitzen. Dieses Bestreben, das nunmehr auch auf eine Reihe während des Krieges staatlich errichteter Wirtschaftsorganisationen mit kaufmännischer Verrechnung hinweisen kann, führte zu der auf Antrag des Nationalrates Dr. Wutte gelegentlich der Budgetverhandlungen 1919/20 gefaßten Entschließung des Finanz- und Budgetausschusses der konstituierenden Nationalversammlung vom 8. Januar 1920 des Inhaltes: „Die Regierung wird aufgefordert, in späteren Staatsvoranschlägen dafür Sorge zu tragen, daß staatliche Wirtschaftsbetriebe nicht lediglich mit ihren Einnahmen und Ausgaben im Staatsvoranschlage erscheinen, sondern daß hinsichtlich der Wirtschaftsbetriebe auch nach kaufmännischen Prinzipien, sonach im Wege des voraussichtlichen Bilanz-, Gewinn- und Verlustkontos der Staatsvoranschlag ergänzt wird. Gleichzeitig wäre der Rechenschaftsbericht mit dem Bilanz- und Gewinn- und Verlustkonto über das verflossene Wirtschaftsjahr dem Hause zu unterbreiten“. Diese Entschließung fand in einem gleichlautenden Beschlusse der Nationalversammlung in der Vollsitzung vom 20. Mai 1920 ihre Bestätigung und bildete für die Regierung zu der eingangs erwähnten Einführung der doppelten Buchführung bei den Monopolen und anderen staatlichen Betrieben die Grundlage.

Dr. Rottleuthner,
Sektionsrat im österr. Bund.-Min. f. Verkehrswesen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verkehrs- und Tariffragen vor dem Verkehrsausschuß.** Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich mit einer Eingabe des Deutschen Kalisyndikats, betreffend Ermäßigung der Düngemitteltarife. Der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums teilte dazu mit, daß die Regierung entschlossen sei, eine Ermäßigung von 20% eintreten zu lassen, was damit begründet wurde, daß der neue Tarif nach Aufhebung der früheren Ausnahmetarife die Düngemittel besonders schwer getroffen habe. Das Reichsverkehrsministerium habe sich, wenngleich auch angesichts der Finanzlage schweren Herzens, zu der bezeichneten Maßnahme entschlossen, weil eine besondere Härte vorliege. In der Aussprache erklärten sich die Arbeitgeber des Handels, der Landwirtschaft und ein Vertreter

Süddeutschlands für die Ermäßigung, weil tatsächlich eine Härte für das Kali vorliege. Von den Arbeitnehmern des Kalibergbaues, der Eisenbahn und der Industrie wurde dagegen geltend gemacht, es bestehe keine Sicherheit dafür, daß die Frachtermäßigung auch wirklich der Landwirtschaft zugute komme. Der Ermäßigung der Frachtsätze für Düngemittel wurde schließlich mit geringer Mehrheit zugestimmt.

Mehere Anträge beschäftigten sich mit dem Personentarif für den Vorort- und Nachbarortsverkehr. Die Regierung erklärte dazu, daß die Frage zurzeit erwogen wird. Die Eingaben wurden ihr daher als Material überwiesen.

Eine Anfrage mehrerer Mitglieder betreffend die den Reisebureaus gewährte Provision beim Verkauf der Fahrkarten wurde von der Regierung dahin beantwortet, daß die vielen bestehenden wilden Reisebureaus keinerlei Vergünstigung erhalten. Solche Vergünstigungen genieße nur das Mitteleuropäische Reisebureau, das als halbamtlich zu betrachten ist, da mehr als die Hälfte seines Betriebskapitals in den Händen der Reichseisenbahnverwaltung, etwa ein weiteres Viertel im Besitz der Eisenbahnverwaltungen von Ungarn und Österreich und nur ein Viertel in Privathand ist. Dieses Bureau, das Fahrkarten an das Publikum ohne jeden Aufschlag abgibt, erhält eine Provision von etwa 3½% beim Verkauf von Fahrkarten, die nur unter besonderen Umständen auf 7% steigen kann und demnach hinter dem in der Anfrage genannten Satz von 10½% stets weit zurückbleibt. Die erzielten Überschüsse werden nur zum Teil als Dividenden verteilt; sehr erhebliche Beträge der Überschüsse fließen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen für Zwecke der Verkehrswerbung zu, und zwar haben die Bahnen Deutschlands für den eben bezeichneten Zweck von dem Mitteleuropäischen Reisebureau im letzten Jahr 1 500 000 *M* erhalten. Übrigens bedeuten die Reisebüros eine Entlastung der amtlichen Fahrkartenausgaben und damit insbesondere eine Ersparnis an Personal.

Eine Eingabe des Zentralverbandes Deutscher Schiffsmakler wandte sich gegen die Gebührenerhöhung im Fernsprechsverkehr und die Beschränkung der Gesprächdauer. Auf Grund von eingehenden Mitteilungen amtlicher Natur, wonach zurzeit eine Abänderung der Gebühren und Verkehrsbestimmungen unmöglich ist, gelangte der Verkehrsausschuß zu dem Beschluß, die Eingabe der Regierung als Material zu überweisen.

Der Ausschuß wird sich in seiner nächsten Sitzung mit einer Reihe von Eingaben betreffend die Neugestaltung der Organisation der Reichseisenbahnverwaltung beschäftigen.

— Ausführung des Nachtragshaushalts für 1920 hinsichtlich der Stellen der Gruppen IX und X (Eisenbahnoberinspektoren oder Eisenbahnoberingenieure und Eisenbahnamtmänner). Das Reichs-Verkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat folgenden Erlaß an alle Eisenbahndirektionen gerichtet: „Durch den Nachtragshaushalt für 1920 sind für die Besoldungsgruppen IX und X einschließlich der vorhandenen Eisenbahninspektoren 4244 Stellen vorgesehen. Über die Zuweisung der Stellen der Gruppe X ergeht besonderer Erlaß. Die Verteilung der Stellen der Gruppe IX hat nach folgenden Grundsätzen zu erfolgen:

I. Die Stellen sind Aufstiegsstellen für die zur Zeit vorhandenen erstklassigen Beamten des gesamten technischen und nichttechnischen Innen- und Außendienstes. Der Verteilung werden daher die vorhandenen erstklassigen Stellen aller Dienstzweige zugrunde gelegt werden. Nach Möglichkeit werden dabei die Beamten der verschiedenen Dienstzweige gleichmäßig bedacht werden.

II. Das Aufrücken nach Gruppe IX gilt als Beförderung; für die Verleihung einer solchen Stelle können daher nicht das Dienstalter des Beamten, sondern allein praktische Bewährung und nachgewiesene Fähigkeit zur Wahrnehmung der schwierigsten Stellen maßgebend sein. Bei der Verteilung der Stellen ist daher vom Stellenprinzip auszugehen, d. h. es sind grundsätzlich nur Beamte zu befördern, die mit der Verwaltung eines schwierigen und bedeutungsvollen Dienstpostens betraut sind und sich dabei bewährt haben. Sollte ausnahmsweise ein Dienstposten, dem die Bedeutung einer Stelle der Gruppe IX anerkannt wird, wegen der zeitigen Schwierigkeiten in der Personaldisposition nicht mit einem geeigneten Beamten besetzt sein, so würde dieser von der Beförderung auszuschließen und alsbald durch einen für die Wahrnehmung dieses Dienstpostens voll geeigneten Beamten zu ersetzen sein. Ich halte es jedoch nicht für angezeigt, Beamte, die seit Jahren einen schwierigen Posten versehen, ohne daß sich Mißstände ergeben haben, nunmehr aus Anlaß der Durchführung des Nachtragshaushaltes die Beförderung zu untersagen. Andererseits würde ich es gleichfalls nicht billigen, daß zur Wahrnehmung schwieriger Dienstposten an sich befähigte Beamte, denen jedoch eine solche Stelle aus persönlichen Gründen nicht übertragen worden ist, oder die etwa die Übernahme eines schwierigen Postens abgelehnt haben, eine Stelle der Gruppe IX erhielten. Sollte es aus ganz besonderen Umständen unumgänglich erscheinen, einem Beamten, dessen Befähigung zur Wahrnehmung einer schwierigen Stelle außer Zweifel steht, dessen entsprechende Verwendung sich aber bisher und auch jetzt nicht sofort durchführen läßt, eine Stelle der Gruppe IX zu verleihen, so würde dies auf seinem jetzigen Dienstposten nur geschehen können, wenn seine anderweite Verwendung bei nächster Gelegenheit in Aussicht genommen werden kann und der Beamte sich hiermit schriftlich einverstanden erklärt hat.

Die Fälle, in denen eine Abweichung vom Stellenprinzip nach der einen oder anderen Richtung notwendig und gerechtfertigt erscheint, werden stets die Ausnahme sein. In allen solchen Fällen würde meine Zustimmung zu dieser Abweichung vorher einzuholen sein.

III. Die Beförderung in eine Stelle der Gruppe IX darf vor Ablauf der Frist für den Rücktritt in den Landesdienst (15. Juli 1921) nur erfolgen, wenn die zu befördernden Beamten schriftlich auf die Geltendmachung des Rücktrittsrechts verzichtet haben. Falls sie diese Verzichterklärung nicht abgeben, ist die Ernennungsverfügung ihnen erst auszuhändigen, nachdem die Frist für die Erklärung des Rücktritts abgelaufen und von ihnen eine Rücktrittserklärung nicht abgegeben worden ist.

IV. Aus Elsaß-Lothringen abgewanderte Beamte erhalten keine der der Zweigstelle Preußen-Hessen zugewiesenen Stellen. Eine etwaige Beförderung dieser Beamten erfolgt besonders.

V. Die Beförderung in Stellen der Gruppen IX und X hat grundsätzlich im regelmäßigen Aufstieg von Gruppe zu Gruppe zu erfolgen. Bei der jetzigen erstmaligen Vergebung der Stellen können beim Vorliegen besonderer Umstände auch solche Beamte berücksichtigt werden, die sich noch in Gruppe VII befinden.

VI. Besondere Entscheidung ergeht noch über die Frage, ob den nach dem 1. April 1920 in den Ruhestand versetzten Beamten, die beim Verbleiben im Amte bestimmt eine Stelle der Gruppe IX erhalten hätten, noch die Bezüge aus dieser Gruppe nachgezahlt, und ob ihre Ruhegehaltsbezüge entsprechend erhöht werden können, sowie ob die Hinterbliebenen der nach dem 1. April 1920 verstorbenen Beamten, die im Lebensfalle bestimmt eine Stelle der Gruppe IX erreicht hätten, Bezüge aus dieser Gruppe nachgezahlt und erhöhte Hinterbliebenenbezüge gewährt werden können.

VII. Sämtliche Beamte, die am 16. März 1920 oder später zu Eisenbahninspektoren befördert sind, rücken als Eisenbahnoberinspektoren in die Gruppe IX ein.

Außer den bereits vorhandenen Eisenbahninspektoren erhalten Stellen der Gruppe IX:

1. die Vorstände der auf Grund der Büroordnung für die Eisenbahndirektionen vorhandenen Büros sowie derjenigen, die durch Erlaß vom 19. November 1920 — IV. 46. 350. 7 — oder durch besondere Erlasse gebildet sind;
2. die ständigen Vertreter dieser Bürovorstände, sofern sie außer mit der Stellvertretung mit der Bearbeitung einer wichtigen Arbeitsrate betraut sind;
3. die Vorsteher von Büroabteilungen im Sinne des § 3 der Büroordnung für die Eisenbahndirektionen, soweit diese Abteilungen vor der Teilung der Büros vorhanden waren;
4. die technischen und nichttechnischen Betriebskontrolleure (einschließlich Oberbaukontrolleure);
5. Sämtliche Rechnungsrevisoren. Es ist künftig darauf Bedacht zu nehmen, die Rechnungsrevisoren aus den tüchtigsten Beamten aller Büros auszuwählen;
6. die Verkehrskontrolleure;
7. die Betriebsingenieure, soweit sie Vertreter von Amtsvorständen sind oder bei einem Amte als Betriebsingenieure beschäftigt werden. Betriebsingenieure, die im technischen Büro einer Eisenbahndirektion in Stellen von technischen Eisenbahnsekretären beschäftigt sind, dürfen nur dann befördert werden, wenn sie eine besonders schwierige Arbeitsrate bearbeiten.
8. der oder die Vertreter der Hauptkassenrendanten sowie der Hauptkassenkassierer und der etwa vorhandene 2. Kassierer;
9. im Rahmen der verfügbaren Stellen bewährte Inhaber von schwierigsten Arbeitsraten 1. Klasse des technischen und nichttechnischen Bürodienstes bei den Eisenbahndirektionen. Soweit für einzelne Arbeitsgebiete bereits Gruppen bestehen, werden in der Regel die Führer der wichtigsten Gruppen die zu befördernden Anwärter sein. Soweit Gruppen nicht bestehen, ist von ihrer Neubildung abzusehen;
10. die 1. Bürobeamten bei großen Ämtern. Als Bewertungsmaßstab für die Größe des Amtes wird in diesem Falle im allgemeinen die Zahl der bei den Ämtern vorhandenen Bürobeamten zu gelten haben;
11. die Leiter der schwierigsten technischen und nichttechnischen Dienststellen des äußeren Dienstes (einschließlich der Magazine); in Ausnahmefällen bei ganz besonders großen Dienststellen die Leiter besonders wichtiger Abteilungen.

Zu Ziffer 9:
Diese Stellen werden den Eisenbahndirektionen für jedes einzelne Büro entsprechend der Wichtigkeit der Raten zugewiesen werden.

Zu Ziffer 10 und 11:
Um eine gleichmäßige Berücksichtigung dieser Stellen auch über die Direktionsbezirke hinaus zu gewährleisten, werden die in Betracht kommenden Stellen auf Grund besonderer Besprechungen mit den Eisenbahndirektionen von mir festgesetzt werden.

VIII. Die Grundsätze für die Verteilung der Stellen auf die verschiedenen Beamtenklassen sind mit der Reichsgewerkschaft und dem Beamtenbeirat beim Reichsverkehrsministerium (Zweigstelle Preußen-Hessen) eingehend besprochen worden. Sie unterliegen daher nicht mehr einer Abänderung oder Verhandlung durch die Eisenbahndirektionen und die bei diesen bestehenden Beamtenvertretungen.

Auch soweit es sich um geborene Inspektoren handelt, oder die Zuteilung der Stellen von hier aus erfolgt, wird im Gegensatz zu dem Verfahren bei der Verteilung der ersten 1700 Eisenbahninspektorenstellen eine Mitwirkung der Beamtenvertretung nicht in Frage kommen; denn es handelt sich diesmal nicht um die Verteilung besonderer Aufstiegsstellen an nur wenige und deshalb besonders herausgehobene Beamte, sondern lediglich um die Vergebung von Stellen auf Grund der neuen Besoldungsordnung, die nach allgemein festgesetzten, auf bestimmte Dienstposten zugeschnittenen Grundsätzen erfolgt.

Bei der Auswahl der Stellen nach Ziffer 9 wird eine Fühlungnahme mit der zuständigen Beamtenvertretung zweckmäßig sich in der Weise empfehlen, daß die Eisenbahndirektionen die von ihr für die Gruppe IX ausgesuchten Stellen der Beamtenvertretung bekannt gibt, um dieser Gelegenheit zu geben, zu der sachlichen Bewertung der Raten Stellung zu nehmen oder — in Ausnahmefällen — gegen die Person eines Anwärters Einwendungen zu erheben, die jedoch im einzelnen begründet werden müssen. Zweifelhafte Fälle werden in mündlicher Erörterung zu klären sein. Die Entscheidung verbleibt der verantwortlichen Eisenbahndirektion.

IX. Die Grundsätze über die Verteilung der Stellen der Gruppe IX für die einzelnen Beamtenklassen werden mit den Personaldezernten der Eisenbahndirektionen in eingehender Weise besprochen werden, um die Gewähr dafür zu schaffen, daß sie in allen Bezirken in der von mir gewünschten Weise gleichmäßig angewendet werden. Sollten sich trotzdem bei der Durchführung des Nachtragshaushaltes noch Zweifel über die Auslegung der Grundsätze ergeben, so stelle ich anheim, an mich zu berichten. Im übrigen werden, namentlich soweit Einzelfälle in Frage kommen, die Entscheidungen der Eisenbahndirektionen als endgültig zu betrachten sein.

X. Der Nachtragshaushalt hat rückwirkende Kraft vom 1. April 1920 ab erhalten. Die durch ihn überwiesenen Stellen sind daher rückwirkend von diesem Tage ab zu verleihen. In erster Linie ist das Dienstalter der nach dem 1. April 1920 beförderten Eisenbahninspektoren auf diesen Tag zurückzudatieren. Sodann erhalten die neu zu befördernden Beamten die noch verfügbaren Stellen vom 1. April 1920 ab; die jüngsten Anwärter rücken in die im Laufe des Haushaltsjahres 1920 freigewordenen Eisenbahninspektorenstellen ein.

XI. Weit öfter als bisher wird es in Zukunft vorkommen, daß Beamte dienstliche Weisungen von einem im Vorgesetztenverhältnis befindlichen Beamten erhalten, der sich in derselben oder in einer niedrigeren Besoldungsgruppe als sie selbst befinden. Ich will deshalb von vornherein keinen Zweifel darüber lassen, daß das dienstliche Verhältnis von Beamten zueinander durch die Einreihung in bestimmte Besoldungsgruppen nicht berührt wird. Maßgebend für Umfang und Richtung der dienstlichen Befugnisse eines Beamten bleibt lediglich seine Dienststellung."

— **Sonntagsrückfahrkarten.** (Vgl. Nr. 22, S. 430 d. Ztg.) Zur Erleichterung des Ausflugverkehrs von Berlin aus beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung ebenso wie auch von anderen Großstädten aus, im Fernverkehr besondere Sonntagsrückfahrkarten zu ermäßigten Preisen auszugeben. Diese Rückfahrkarten, deren Benutzung nur an den Sonn- und Festtagen gestattet sein wird, sollen bereits, wie die „Reichshauptstädtische Correspondenz" schreibt, vom Sonntag, dem 3. Juli ab zur Ausgabe gelangen. Es ist in Aussicht genommen, die Benutzer für die Rückfahrkarten nur bei bestimmten Strecken des Fernverkehrs und Zügen zuzulassen, weil der Sonntagsverkehr auf den Fernstrecken erfahrungsgemäß in Berlin ein sehr starker ist. Die Rückfahrkarten sollen vorläufig nur für die 4. Wagenklasse zur Ausgabe gelangen, wobei auf den Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt eine Fahrpreisermäßigung von 33⅓ % gewährt werden soll. Die Sonderzüge für die Benutzer der Sonntagsrückfahrkarten sind zunächst nur auf folgenden Strecken in Aussicht genommen: Berlin-Freienwalde, Berlin-Fürstenberg, Schlesischer Bahnhof-Tiefensee, Schlesischer Bahnhof—Dahmsdorf-Müncheberg und endlich vom Görlitzer Bahnhof nach Lübbenau bzw. zum Scharmützelsee. Sämtliche Züge, die für den Verkehr mit Sonntagsrückfahrkarten freigegeben sind, führen nur die vierte Wagenklasse und sind für den Verkehr mit gewöhnlichen Fahrkarten gesperrt. Sie werden in besonderen Fahrplänen gefahren, die schon in den nächsten Tagen fertiggestellt sind und veröffentlicht werden sollen. Um jedem Reisenden einen Sitzplatz zu sichern, werden insgesamt nur soviel Fahrkarten verkauft, wie Plätze in den einzelnen Zügen verfügbar sind. Hierdurch wird bei diesen billigen Zügen eine Überfüllung nach Möglichkeit vermieden. Die Fahrpreise für die Hin- und Rückreise werden sich wie folgt gestalten: Auf der Strecke Berlin-Freienwalde kostet die Fahrt nach und von Wasserfall bzw. Eberswalde 8, nach Freienwalde und Falkenberg 12 ℳ, nach Fichtengrund und Nassenheide 6,50 ℳ, nach Löwenberg 8,50 ℳ und nach Fürstenberg 15 ℳ; vom Schlesischen Bahnhof nach Tiefensee 6,50 ℳ, Dahmsdorf-Müncheberg 9,50 ℳ, vom Görlitzer Bahnhof nach Lübben und Lübbenau 16 ℳ, nach Teupitz-Gr. Köris 8 ℳ, nach Storkow 9 ℳ und nach Hubertushöhe 11 ℳ. Der Vorverkauf für diese Sonntagsrückfahrkarten, die bei den Fahrkartenausgaben der betreffenden Ausgangsbahnhöfe in Berlin verkauft werden sollen, wird bereits an den Sonnabenden ermöglicht. Andere Karten, als nach den vorstehend aufgeführten Stationen sollen fürs erste nicht verkauft werden. Die versuchsweise Einführung der Sonntagskarten wird es den Berlinern ermöglichen, ihre Ausflüge, allerdings zunächst in beschränktem Umfange, auch über die Grenzen des Vorortverkehrs hinaus auszudehnen.

— **Ferienverkehr.** Angesichts der bevorstehenden großen Ferien und der damit einsetzenden Hauptreisezeit hat die Eisenbahnverwaltung in diesem Jahre für die Beförderung der Reisenden Vorsichtsmaßnahmen in größerem Umfange vorgesehen. Auf fast allen Strecken ist zur Bewältigung des Reiseverkehrs nach den Bädern und Gebirgen die Beförderung einer ganzen Anzahl von Vor- und Nachzügen zu den fahrplanmäßigen Zügen vorgesehen, die außer den bereits angekündigten Feriensonderzügen zu ermäßigten Fahrpreisen (vgl. Nr. 24, S. 467 d. Ztg.) gefahren werden sollen. Dieser verstärkte Zugverkehr wird auf den meisten Strecken mit dem Tage vor Schulschluß beginnen, d. h. in Berlin mit dem 7. Juli und am 11. bzw. dem 12. Juli enden. Auch für den Beginn der Gerichtsferien sowie deren Schluß ist noch eine Reihe von Zügen für den verstärkten Verkehr vorgesehen, die je nach dem auftretenden Bedarf verkehren werden.

— **Frauen-, Raucher- und Nichtraucherabteile.** Während des Krieges wurden wegen der Zugüberfüllungen in den meisten Zügen besondere Frauenabteile nicht mehr geführt, was von allein reisenden Frauen, besonders in den Nachtzügen, manchmal beklagt wurde. Diesem Mangel ist mit Inkrafttreten des neuen Fahrplans wieder abgeholfen worden. Vom Reichsverkehrsministerium sind, wie wir dem „Deutschen" entnehmen, neue Bestimmungen über Frauenabteile, Raucher- und Nichtraucherabteile erlassen, die am 1. d. M. eingeführt worden sind. Hiernach soll in jedem Zuge je ein Abteil der 2., 3. und 4. Klasse als Frauenabteil bestimmt werden, wenn der Zug wenigstens 7 Abteile der betreffenden Klasse führt. Die Hälfte der Wagen oder Abteilungen 1., 2. und 3. Klasse und ein Drittel der Wagen oder Abteilungen 4. Klasse, ohne Einrechnung der Frauenabteile, soll für Nichtraucher vorgesehen werden. Damit ist die Zahl der Raucherabteile gegen früher vermehrt worden, was den Bedürfnissen entspricht, da durch den Krieg die Zahl der Raucher größer geworden ist. Es sei noch erwähnt, daß auf den Reichseisenbahnen in den Speisewagen mit zwei Speiseräumen außerhalb der gemeinsamen Mahlzeiten nunmehr einheitlich ein Abteil für Raucher freigegeben ist.

— **Direkte Fahrkarten nach Luxemburg und Elsaß-Lothringen.** Zwischen den Reichseisenbahnen und den Bahnen von Elsaß-Lothringen sowie den Wilhelm-Luxemburgbahnen ist ein neuer Tarif in Kraft getreten, der auch die Station „Berlin" in den direkten Reiseverkehr einbezieht. Es ist also nunmehr wieder möglich, direkte Fahrkarten nach allen Stationen der beiden Länder zu lösen und auch das Reisegepäck bis dorthin abfertigen zu lassen, so daß unliebsame Aufenthalte an der Grenze vermieden werden. Die Tarife zerfallen in zwei Teile; der eine Teil enthält die Preise in Mark für die deutschen Strecken bis zur Grenze, der andere die festen Sätze für die elsaß-lothringischen und Luxemburger Strecken in Frankenwährung. Um den wirklichen Fahrpreis in Mark ermitteln zu können, wird eine Umrechnungstabelle benutzt, in der die Kurse Mark/Franken in verschiedener Höhe enthalten sind, von denen die dem Tageskurs jeweils am nächsten kommende zur Umrechnung benutzt wird.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Nach Meldungen vom 16. d. M. wickelte sich der Eisenbahnbetrieb im Ruhrgebiet in der vergangenen Woche bei mäßigem Güterverkehr im allge-

meinen glatt ab. Schwierigkeiten entstanden nur im Ablauf der Kokssendungen in Richtung Ehrang, da von der fremden Verwaltung die Sendungen nicht in dem erforderlichen Maße abgenommen wurden. Die gebesserte Schiffahrt des Rheins macht sich durch Abwanderung von Frachten auf das Wasser etwas bemerkbar. Die Leerwagenbestände sind noch nicht erheblich, obgleich die Anforderungen der Brennstoffe gegenüber der Vorwoche etwas gestiegen sind. Für Kohle, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 20 515 Wagen (berechnet zu je 10 t angefordert und gestellt. Höchstgestellung am 11. Juni 20 821 Wagen. In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 727 Wagen. Die Lagerbestände auf den Zechen beliefen sich am 11. Juni auf 202 198 t. Der Rheinwasserstand hat nach dieser Berichtswoche sich um etwa 10 cm verringert. Am 11. Juni zeigte der Kölner Pegel einen Stand von 1,70 m. Der Verkehr auf dem Rhein ist immer noch ziemlich gering. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug die Arbeit täglich 28 030 t (32 946 Mark), während der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle um ein geringeres, nämlich von 21 676 t auf 23 632 t stieg.

— **Unzulänglichkeit der Anschlußgebühren.** Zu dieser in unserer Zeitung schon wiederholt behandelten Frage schreibt uns der Eisenbahn-Oberinspektor v. Jaworski (Essen): Die Zeche P.-W., Station W., sendet jahraus, jahrein täglich mehrere Wagen Teerpech nach Zeche B., Station G., Entfernung 6 km. Für 15 t werden erhoben 156 ℳ Fracht, 10,70 ℳ Anschlußgebühr. In G. hat Zeche B. keinen Bahnanschluß; er ist vor Jahren beseitigt worden, wohl aber in dem weiteren 5 km entfernten K. Die Reichseisenbahn ist deshalb genötigt, die Wagen täglich mit besonderer Fahrt von G. nach K. umsonst zu fahren, dann erfolgt die Zustellung zum Anschluß für 1,20 ℳ. Am Stichtag, dem 9. Juni, hat die Beförderung nur dieser Teerpechwagen (zwei) eine mit Lokomotivführer und Heizer besetzte Lokomotive besorgt. Abfahrt in G. um 9.32 vm., aus Betriebsrücksichten Stillager auf der Zwischenstation R., Ankunft in K. um 12.16 nm. Für Rangierfahrten sind allgemein je Viertelstunde 50 ℳ Selbstkosten der Eisenbahn errechnet und festgesetzt worden. Hiernach sind im angeführten Falle 500 ℳ Selbstkosten entstanden. Frachtberechnung nach dem Tarif hätte für die Strecke G.-K. (5 km) 156 ℳ ergeben. Erhoben wurden 1,20 ℳ. Zweifellos hat die im Jahre 1891 erfolgte vertragliche Festsetzung der Anschlußgebühr mit dem Betrage von 1,20 ℳ die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung darstellen wollen, ein Betrag, der auch nach vereinbarungsgemäßer Beseitigung der Anschlußstrecke von Anschluß B. nach Bahnhof G. und Umwegszustellung von G. über K. zum Anschluß B. zwar hinter den Selbstkosten zurückblieb, aber doch nicht in einem so unnatürlichen Verhältnis wie heute. Es dürfte hier eine Werterschütterung vorliegen, wie sie Dr. F. Dyhrenfurth in Nr. 22 und 24 der Beilage „Wirtschaft und Recht" der Deutschen Allgemeinen Zeitung beschrieben hat. Es fragt sich nun, wie in diesem Falle das Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung beseitigt werden kann. Vielleicht wissen Juristen eine Abhilfe. Es gibt noch mehr solcher Fälle, in denen vor 30 und 40 Jahren unter den damaligen kleinen Verkehrsverhältnissen abgeschlossene Verträge aller Art auf die heutigen Verhältnisse nicht mehr passen, sondern unablässig blutende Wunden am Wirtschaftskörper der Reichseisenbahnen darstellen.

— **Geheimrat Dr. Otto Sarrazin †.** In Berlin-Friedenau ist kürzlich im 79. Lebensjahre der Wirkliche Geheime Oberbaurat Dr. Otto Sarrazin gestorben.

Dem „Schwäb. Merkur" entnehmen wir über dessen Wirksamkeit folgendes:

Otto Sarrazin wurde am 22. Dezember 1842 in Bocholt in Westfalen geboren. 1871 zum Baumeister ernannt, arbeitete er zunächst zwei Jahre in der Eisenbahnabteilung des preußischen Arbeitsministeriums und wurde dann mit der Leitung einer Bauabteilung beim Bau der Moselbahn in und bei Coblenz betraut. Nach dem schrecklichen Einsturz der Brücke über den Tay behandelte S. in der „Köln. Ztg." dessen Ursache; die mangelhafte wissenschaftliche Berechnung der Pfeileranlage veranlaßte ihn zu der Bemerkung, „der Abg. Reichensperger werde seinen im Abgeordnetenhaus gegebenen Rat, den Schlüssel der Bauakademie in die Spree zu werfen und die Jünger des Bauwesens nach mittelalterlicher Weise in Meisterschulen ohne Staatsprüfung heranzubilden, nun doch wohl nicht aufrecht halten"; hieran schloß sich eine Fehde mit Reichensperger und eine Reihe weiterer Aufsätze, und beides fand viel Beachtung. 1881 wurde S. als Leiter des „Zentralblattes der Bauverwaltung" ins preußische Arbeitsministerium berufen, er übernahm noch die „Zeitschrift für Bauwesen" und zeichnete diese Fachschriften durch die gleiche Klarheit, Reinheit und Schönheit der Sprache aus, durch die seine übrigen Werke sich so zahlreiche Freunde erworben haben: die, deren Gegenstand die deutsche Sprache bildet. Unermüdlich hat Sarrazin die Reinheit und Schönheit der Muttersprache gefördert; alle seine Arbeiten, die ihr gelten, haben viele Leser gefunden, wie die Auflagezahlen zeigen, so das „Verdeutschungs-Wörterbuch", die „Beiträge zur Fremdwortfrage", die „Plaudereien über das Binde-S" und das „Rechtschreibwörterbuch der deutschen Einheitsschreibung". Seit 1900 stand S. an der Spitze der großen Bewegung für die Reinhaltung und Pflege der deutschen Sprache; damals wählte der „Allgemeine deutsche Sprachverein" ihn zum Vorsitzenden. Diese Stellung hat der Verstorbene, der 1913 als Vortragender Rat in den Ruhestand trat, bis zum März d. J. innegehabt. Während des Feldzuges 1870/71, in dem er sich das Eiserne Kreuz erwarb, gehörte er der 3. Feldeisenbahnabteilung an, die im Dezember 1870 bei Wiederherstellung der Eisenbahnlinie Reims-Amiens von den aus dem Norden Frankreichs zum Entsatz von Paris vordringenden Heere Faidherbes in der Stadt Ham bei Nacht plötzlich überfallen und zum Teil gefangen genommen wurde. Sarrazin erhielt 1903 die Silberne Medaille für Verdienste um das Bauwesen, 1911 die Goldene Medaille. 1905 verlieh ihm die Technische Hochschule in Berlin die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber und 1907 ernannte die Universität Gießen bei Gelegenheit ihrer Dreihundertjahrfeier Sarrazin, „den Vorsitzenden des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins, den rastlosen Verfechter deutscher Art in der deutschen Sprache" ehrenhalber zum Doktor der Philosophie.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium — Eisenbahnabteilungen — sind ernannt: die Regierungsräte Niemack und Dr. Fromm sowie die Eisenbahndirektoren Schwabe und Flohr zu Oberregierungsräten, die Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Tecklenburg, Lamp, Wechmann und Klein zu Oberregierungsbauräten.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, ist der Oberregierungsrat Johannes Vogt zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Breslau ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurde der im einstweiligen Ruhestand sich befindende vormalige Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Saargemünd Baurat Ferdinand Reisenegger als Vorstand der Materialieninspektion München planmäßig wieder angestellt. — Vom 1. Oktober d. J. an wird der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Würzburg Friedrich Kieffer auf sein Ansuchen in den dauernden Ruhestand versetzt.

Österreich

— **Betreibung gewerbsmäßigen Schleichhandels durch Verkehrsbedienstete unter Benutzung der Fahrbegünstigungen.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat zu diesen Vorkommnissen in einem an alle Direktionen gerichteten Erlasse Stellung genommen, dem wir folgendes entnehmen: Das Kriegswucheramt der Polizeidirektion in Wien hat unsere Aufmerksamkeit darauf gelenkt, daß von Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonbediensteten (bzw. deren Angehörigen) die ihnen eingeräumten Fahrbegünstigungen vielfach für Zwecke gewerbsmäßigen Schleichhandels mißbraucht werden. Diese Wahrnehmungen haben auch das Bundesministerium für Volksernährung veranlaßt, an uns mit dem Ersuchen heranzutreten, Abwehrmaßnahmen gegen derlei Mißbräuche in Erwägung zu ziehen, die — ohne begründete Ansprüche der Verkehrsangestellten zu schädigen — doch geeignet sind, die hier dringend gebotene Abhilfe zu schaffen. Auch in der Öffentlichkeit wird andauernd darüber Beschwerde geführt, daß die Überfüllung insbesondere der Schnellzüge zum großen Teil darauf zurückzuführen sei, daß diese Züge von im Genusse von Fahrbegünstigungen (Regiekarten) stehenden Verkehrsangestellten benützt werden, die Fahrten zu Schleichhandelszwecken unternehmen.

Wir nehmen dies zum Anlasse, Sie zu beauftragen, die in diesem Belange bereits getroffenen Verfügungen dem gesamten Personale neuerlich und nachdrücklichst in Erinnerung zu bringen und dafür Sorge zu tragen, daß in Zukunft alle Fälle einer derartigen mißbräuchlichen Inanspruchnahme von Fahrbegünstigungen mit allem Nachdrucke und größter Beschleunigung behandelt und durchgeführt werden. So wenig es in unserer Absicht liegt, die lediglich den Bedürfnissen des eigenen Haushaltes des Personales dienenden Fahrten zu behindern, müssen wir andererseits ein besonderes Gewicht darauf legen, daß etwaige Mißbräuche der gekennzeichneten Richtung streng geahndet werden, um solchen das Standesansehen, die Interessen des Personales und die Allgemeinheit gleichermaßen schädigenden Unzuträglichkeiten wirksam zu begegnen. Insbesondere werden künftig sämtliche Fahrbegünstigungen des betreffenden Bediensteten einschließlich der Familienangehörigen dauernd dann zu entziehen sein, wenn die Inanspruch-

me einer Fahrbegünstigung zu Fahrten für Schleichhandels-
ɩcke festgestellt und die betreffende Person von den poli-
hen Behörden (Bezirkshauptmannschaft, Gendarmerie, Poli-
Gemeinde) des gewerbsmäßigen Schleichhandels überwiesen
rde.
iervon ist das Personal in geeigneter Weise und mit dem
fügen in Kenntnis zu setzen, daß in der strengen Vermeidung
Verhütung jeder vorschriftswidrigen Ausnutzung der Fahr-
ünstigungen die beste Sicherung gegen die ständigen Forde-
gen der an den Fahrbegünstigungs-Einrichtungen nicht betei-
en Bevölkerungskreise nach Aufhebung oder wenigstens we-
licher Einschränkung der Fahrbegünstigungen gelegen ist.
Fällen von Fahrbegünstigungsmißbräuchen, die Angestellte
Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens
, deren Angehörige sich zuschulden kommen lassen, werden
bezüglichen Erhebungen von der dem Betreffenden vorge-
ten Post- bzw. Telegraphen-Direktion einvernehmlich mit
r Bundesbahndirektion zu pflegen sein, in deren Bereich die
nstandung erfolgt ist; die Verfügung eines Entzuges der
rbegünstigungen fällt in den Wirkungskreis der betreffenden
t- und Telegraphendirektion, doch wird dieselbe vor der Hin-
gabe das Einvernehmen mit der beteiligten Bundesbahndirek-
pflegen. In strittigen Fällen ist die Entscheidung der
ndesbahndirektion allenfalls dem Bundesministerium für Ver-
rswesen vorbehalten.

- Erweiterung des Wirkungskreises des Elektrisierungsamtes.
ist nachfolgende Dienstanweisung des Bundesministers für
kehrswesens ergangen: „In Abänderung des Punktes 4, im Ab-
nitte II des Erlasses des d. ö. Staatssekretärs für Verkehrs-
en vom 14. Februar 1919, Z. 288/Präs., betreffend die Er-
tung des Elektrisierungsamtes der d. ö. Staatsbahnen wird in
Wirkungskreis des Elektrisierungsamtes der österreichischen
ndesbahnen überwiesen:
ie Behandlung und Erledigung aller technisch- und juri-
ch-administrativen Angelegenheiten — einschließlich der auf-
tsbehördlichen Bewilligungen und Entscheidungen —, die mit
Bau und der Herstellung der der elektrischen Zugförderung
den vom Bunde betriebenen Bahnen dienenden Kraft- und
erwerke, Leitungsanlagen, Hilfs- und Nebenanlagen — nicht
mit deren Inbetriebnahme — zusammenhängen, ausnahm-
der anläßlich der Einführung der elektrischen Zugförderung
rderlichen Stationserweiterungen, der Herstellung der Schup-
für die elektrischen Lokomotiven und der Werkstätten für
elektrischen Betrieb, sowie der Umbauten an bestehenden
nobjekten.
or Fällung der dem Elektrisierungsamte obliegenden auf-
tsbehördlichen Bewilligungen und Entscheidungen hat das
ktrisierungsamt das Einvernehmen mit dem Departement für
htsangelegenheiten und den vom Standpunkte der künftigen
riebführung beteiligten Dienststellen des Bundesministeriums
Verkehrswesen rechtzeitig herzustellen, während in den vor-
ausgenommenen Belangen die zuständigen Dienststellen des
ndesministeriums für Verkehrswesen das fachliche Gutachten
Elektrisierungsamtes einzuholen haben."

- Österreichs nächster Staatsvoranschlag. In einer Presse-
ferenz im Ministerium für Äußeres machte Ministerialrat
Gruber Mitteilungen über den Staatsvoranschlag für das
mende Jahr. Die aus dem Friedensvertrag Österreich er-
hsenden Kosten betragen für das nächste Jahr 4½ Milliarden
nen, die Pensionsverpflichtungen 1926 Millionen Kronen;
die Kriegsinvaliden sind 636 Millionen Kronen, für Über-
gsmaßnahmen 2724, für die Liquidation 2878 Millionen
nen veranschlagt. Die Kosten des Heereswesens werden 3070,
der Außenvertretung 210 Millionen Kronen betragen. Zur
billigung der Lebensmittel sind 20,928 Millionen Kronen vor-
hen. Die Ausgaben für die Monopole belaufen sich auf
illiarden, die für die Bundesbetriebe auf 28,7 Milliarden
nen. Bei den Bundesbahnen beträgt der Ausfall
6) Millionen, bei der Post 353 Millionen Kronen. Der Fehl-
rag in der Verwaltung ist für das kommende Jahr auf
7 Milliarden Kronen zu schätzen. Der Personalaufwand be-
rägt 28 Milliarden Kronen.

**- Tariferhöhung auf der Wiener Stadtbahn und den Wie-
e Verbindungsbahnen.** Amtlich wird gemeldet: Mit Wirksam-
vom 1. Juli 1921 treten auf den obbezeichneten Linien nach-
ende Erhöhungen der Beförderungsgebühren ein: Karten für
zelfahrten von 3 K. auf 6 K., Kinderkarten von 1 K. 50 H.
2 K., Monatskarten von 150 K. auf 250 K., ermäßigte
ckenkarten für Angestellte und Arbeiter von 60 K. auf
2 K. und Schülermonatskarten für einen Monat von 30 K.
50 K. Die vor dem 1. Juli 1921 im voraus gelösten Fahr-
en verlieren mit Ablauf des 30. Juni 1921 ihre Gültigkeit,
den jedoch binnen einer dreimonatigen Frist bei den Fahr-
enschaltern zurückgenommen. Die für die Zeit vom 16. Juni
bis 15. Juli 1921 gelösten Monatskarten, ferner die für die Zeit
vom 1. Juni bis 15. Juni 1921 gelösten Schülerkarten behalten
ihre Gültigkeit ohne Aufzahlung.

— Eine Schwebebahn auf das Höllengebirge. Die Traunseer
Schiffahrtsgesellschaft in Ebensee wendete sich, wie die „Linzer
Tagespost" meldet, an den oberösterreichischen Landesrat mit
der Bitte, das Land Oberösterreich möge sich an der Erbauung
einer Schwebebahn auf das Höllengebirge mit einem Betrage
von rund 15 Millionen Kronen beteiligen. Die Ausführung des
bereits in Nr. 82 S. 892 Jahrg. 1920 d. Ztg. erörterten Planes,
für den schon eingehende Arbeiten vorliegen, soll eine Leipziger
Firma übernehmen. Auf dem Höllengebirge sollen Hotelbauten.
und zwar ein vornehmes Gipfelhotel und ein einfacher gehaltenes
Touristenheim errichtet werden, mit der Seilbahn soll auch die
Soole aus der Saline in Ebensee innerhalb 20 Minuten auf die
Höhe befördert werden, so daß sie dort noch in ihrer natürlichen
Wärme anlangen wird Die Kosten dieser Bahnanlage werden
auf rund 9 Millionen Mark veranschlagt.

— Schnellzugverkehr Wien-Klagenfurt-Villach. Die Betriebs-
direktion der Südbahn teilt mit, daß die Schnellzüge 1101 und
1102, Wien-Klagenfurt-Villach, Wien-Südbahnhof ab 8 Uhr
45 Min., beziehungsweise an 21 Uhr 25 Min., noch bis Ende Juni
außer Verkehr bleiben. Der Zug 1102 wird jeden Montag, Mitt-
woch, Freitag, erstmals am 27. d. M. in Wien ankommen, der Zug
1101 jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, erstmals am
28. d. M. von Wien abgehen. Ihre Weiterführung bis und von
Triest entfällt noch bis auf weiteres.

— Schnellzugverkehr Wien-Budapest-Bukarest. Außer dem
wöchentlich dreimal verkehrenden Orientexpreßzuge verkehrt
vom 16. Juni d. J. ab an den übrigen vier Verkehrstagen ein
Nachtschnellzug D 109 und D 110 Wien Westbahnhof-Budapest-
Bukarest und umgekehrt; der Zug D 109 fährt von Wien West-
bahnhof um 23 Uhr 45 Minuten jeden Montag, Dienstag, Donners-
tag, Sonnabend; er trifft in Budapest Ostbahnhof am folgenden
Tage um 7 Uhr und in Bukarest am Mittwoch, Donnerstag, Sonn-
abend, Montag um 11 Uhr 50 Minuten ein; in der Gegenrichtung
fährt der Zug D 110 von Bukarest um 18 Uhr 25 Minuten jeden
Montag, Mittwoch, Freitag, Sonnabend, von Budapest Ostbahn-
hof am folgenden Tage um 22 Uhr 50 Minuten ab und kommt in
Wien Westbahnhof am Mittwoch, Freitag, Sonntag, Montag um
7 Uhr 7 Minuten an. In Wien Westbahnhof erhalten die Schnell-
züge D 109 und D 110 Anschluß von und nach Westdeutschland,
Belgien, England, Holland, ferner von und nach München sowie
von und nach Salzburg, Innsbruck. Die Züge D 109 und D 110
Wien-Bukarest führen durchlaufende Wagen erster und zweiter
Klasse, Ostende-Bukarest, Amsterdam-Budapest, Wien-Bukarest,
je einen Schlafwagen Wien-Bukarest und Wien-Budapest sowie
einen Speisewagen Budapest-Bukarest.

— Verkehr mit Südslawien. Zwischen der südslawischen und
der österreichischen Regierung ist eine Vereinbarung getroffen
worden, wonach der Eisenbahnverkehr auf der Strecke Marburg-
Spielfeld-Radkersburg und Klagenfurt-Drauburg-Zeltweg am
20. Juni eröffnet wird.

— Die Kohlenversorgung Österreichs. Die geänderte Lage der
Kohlenbewirtschaftung des tschechischen Staates wirkt auf die
Versorgung Österreichs zurück. In der Tschecho-Slowakei steht
man bereits mitten im Abbau der staatlichen Bewirtschaftung
der Brennstoffe. So wurde unter anderem der Industrie der
freie Bezug von mineralischen Brennstoffen für einen bestimmten
Zeitraum (1. August bis 31. Dezember l. J.) ermöglicht. Ausfuhr-
bewilligungen sind für Kohle mit Ausnahme der besten Marken
für jede beliebige Menge erhältlich, und auch Koks aus dem
Ostrauer Revier in jeder Menge zu bekommen. Der Kohlenüber-
fluß in der Tschecho-Slowakei ist bereits so groß, daß böhmische
Braunkohlen und Ostrauer Koks auch in Österreich ohne Bezug-
scheine frei abgegeben werden können. Überdies führt Öster-
reich derzeit neben tschechischen Kohlen Saarkohle, polnische
Kohle, Hollandkohle und auch südslawische Lignitkohle ein. Die
Konkurrenz der tschechischen Kohle wird sich in der nächsten
Zeit in Österreich noch weit stärker als bisher fühlbar machen.
Die tschechische Ausfuhr nach Südslawien ist heute sehr gering,
nach Italien hat die Ausfuhr überhaupt aufgehört, und auch jene
nach Rumänien und Polen ist sehr rückgängig. Für diesen Aus-
fall wird der tschechische Kohlenbergbau Ersatz suchen müssen.
Die Verhältnisse im deutsch-österreichischen Kohlenbergbau
mußten sich unter dem Andrange von Auslandkohle naturgemäß
weiter verschlechtern. Zudem sind infolge der letzten Ausstands-
bewegung von allen Kohlenwerksunternehmungen neuerliche
Lohnzugeständnisse gemacht worden, so daß sich die Gestehungs-
kosten weiter erhöht haben. In einzelnen Kohlengebieten Öster-
reichs sind heute die Schichtverdienste der Hauer 400 bis 600 K.
Gerade die weniger gut situierten Werke haben mitunter die

höchsten Löhne, da in Zeiten der Hochkonjunktur Lohnbewegungen seitens dieser Gewerken meist durch große Zugeständnisse immer rasch zum Stillstande gebracht wurden, um nur jede Störung des Betriebes zu vermeiden. Vielfach glaubte man auch an einen so raschen Rückgang der Kohlenkonjunktur nicht. Die neuen und weniger konkurrenzfähigen Bergbaue sind derzeit schon in einer mißlichen Lage. Eine Kohlenpreiserhöhung ist heute ausgeschlossen, da die österreichischen Grubenpreise schon jetzt über die Preise der gleichwertigen Auslandkohle hinausgehen. Es bliebe daher eigentlich nur die Erhöhung der Leistung. Manche Kohlengrube könnte einen lohnenden Betrieb weiterführen, wenn die Leistung für den Mann einigermaßen gehoben werden könnte. Das Schicksal vieler deutsch-östreichischer Kohlenwerke hängt davon ab, wie bei der Schaffung des notwendigen Übergangszustandes von der staatlichen zur freien Wirtschaft vorgegangen wird. Das Kohlenamt hat zur Erörterung der Frage, betreffend den allfälligen Abbau der staatlichen Brennstoffbewirtschaftung, eine Sitzung für den 27. d. M. einberufen, bei der sowohl die Erzeuger als auch die Verbraucher ihren Standpunkt vertreten werden. Die Stellungnahme der Kohlenwerke ist in dieser Frage keine übereinstimmende, da viele Gruben Österreichs anderen Betrieben angeschlossen sind und nur ein Teil der Werke reine Kohlenzechen darstellen. Die gemischten Betriebe haben ein Interesse daran, daß ihre Förderung in den österreichischen Gruben für eigene Zwecke wieder verfügbar und auch die freie Einfuhr von Auslandkohle nicht weiter behindert wird. Die reinen Kohlenzechen verlangen Schutz gegen die ausländische Konkurrenz. Jedenfalls muß mit Schwierigkeiten junger Bergbaue, die in der Kriegszeit entstanden sind, gerechnet werden.

— **Der Sommerverkehr in Salzburg.** Laut Bekanntmachung der Landesregierung ist der Reiseverkehr im Lande Salzburg an keine Beschränkungen mehr gebunden. Eine Änderung hinsichtlich des Paßwesens tritt nicht ein.

— **Konferenz in Portorose.** Vor wenigen Tagen ist das amtliche Programm der Konferenz in Portorose eingetroffen. Das Programm enthält handelspolitische und verkehrspolitische Angelegenheiten, wobei die wesentlichsten Punkte die folgenden sind: Erleichterungen des Austauschverkehrs in den wichtigsten Produkten, so beim Austausch von Kohle, Koks, Erzen, Petroleum und Kolonialwaren, Erleichterungen des Post- und Telegraphenverkehrs, Beschleunigung der Beförderung von Reisenden und Gütern durch Beseitigung der bestehenden Verbote, ferner die Regelung der Fahrparkangelegenheiten.

— **Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner.** Wie bereits in Nr. 23, S. 452 d. Ztg. berichtet wurde, veranstaltet das Bundesministerium für Verkehrswesen in der Zeit vom 3. bis 5. September in Linz eine Kleinwirtschaftsausstellung des österreichischen Eisenbahnpersonals. Die Ausstellung und die Preiszuerkennung erfolgt nach 10 Gruppen. Ausgestellt werden Bodenerzeugnisse jeder Art, die in eigenem Garten selbst erzeugt sind, und zwar entweder in Sammelausstellungen von Kleingartenanlagen, Streckenleitungen, Bahnhöfen und anderen Dienststellen, oder durch Einzelaussteller. In Frage kommen dabei Gesamtausstellungen aller Gartenerzeugnisse oder Sonderausstellungen von Kraut, Bohnen, Saatkartoffeln oder dergl. Weitere Teile der Ausstellung betreffen die Verwertung der Gartenerzeugnisse, wobei z. B. Obst, Gemüse und Pilze in eingemachtem Zustande ausgestellt werden, ferner selbstverfertigte Geräte und Behelfe, selbstgezogene Kleintiere (Geflügel, Kaninchen, Ziegen und Schafe), Hilfsmittel zur Tierhaltung (selbstgefertigte Ställe, Verschläge usw.) und Tiererzeugnisse, wie Felle, Wolle, Käse. Die übrigen Teile der Ausstellung betreffen die Bienenzucht, Fischzucht, gewerblich hergestellte Bedarfsgegenstände für den Gartenbau und die Kleintierhaltung, Gegenstände für den Unterricht und die Belehrung, und endlich das Siedlungswesen (Siedlungspläne, Modelle für Bauten und dergl., ohne Beteiligung an der Preiszuerkennung).

Der Bundesminister für Verkehrswesen richtet folgenden Aufruf an die Bediensteten der Bundesbahnen:

„Die wirtschaftliche Not der vergangenen Jahre hat weite Kreise der Bevölkerung zur Selbsthilfe in der Erzeugung von Lebensmitteln gedrängt. Die Eisenbahner haben in dieser Richtung frühzeitig eine lebhafte Tätigkeit entfaltet und in verständnisvollem Zusammenarbeiten mit der Bundesbahnverwaltung, welche die Bestrebungen ihres Personals durch Zuweisung von Grund und Boden förderte, vorbildlich gewirkt.

Die erzielten Erfolge sind wert, einer breiten Öffentlichkeit aufgezeigt zu werden.

Ich habe zu diesem Zwecke die Veranstaltung einer Ausstellung angeregt. Sie soll weitesten Kreisen der Bevölkerung in eindringlicher Weise die Erkenntnis vermitteln, daß wir die Gesundung des wirtschaftlichen Lebens nach besten Kräften anstreben und dem Wiederaufbau unserer zertrümmerten Volkswirtschaft wesentliche Kraftquellen eröffnen, wenn wir n[illegible] darangehen, alle landwirtschaftlich brauchbaren und bisher ung[illegible] nützten Bodenflächen der Bewirtschaftung zuzuführen und [illegible] auf solche Weise der Vermehrung unserer heimischen Leben[illegible] mittelerzeugung dienstbar zu machen.

Die Ausstellung, welche in der Turnfesthalle in Linz vo[illegible] 3. bis 5. September veranstaltet werden wird, soll zeigen, daß d[illegible] Eisenbahner diese volkswirtschaftlich bedeutsame Aufgabe d[illegible] Kleingartenwesens und der Kleintierzucht richtig erkannt und [illegible] zielbewußter, jahrelanger Arbeit bedeutende Werte geschaff[illegible] haben. Sie soll den eifrigen Vorkämpfern dieses Wiederaufba[illegible] gedankens auch Gelegenheit geben, die eigenen Leistungen v[illegible] gleichend aneinander abzumessen und neue Anregungen für d[illegible] weitere Entwicklung und Vervollkommnung ihrer Betriebe u[illegible] Arbeitsweisen zu gewinnen.

Die Ausstellung soll aber auch zeigen, daß wir in der Klei[illegible] wirtschaft brauchbare Grundlagen dafür geschaffen haben, eine[illegible] besonders fühlbaren Übel, das uns der Krieg hinterlassen h[illegible] der Wohnungsnot, durch Siedlung der Familien auf dem eigene[illegible] urbar gemachten Boden beizukommen.

Ich rufe alle Eisenbahner, die auf dem Gebiete landwirtscha[illegible] licher Selbsthilfe bereits werktätig arbeiten, auf, dem Unte[illegible] nehmen alle Aufmerksamkeit zu widmen, die besten Früch[illegible] ihrer Tätigkeit zur Schaustellung bereitzuhalten und auf je[illegible] Weise zum Gelingen der Ausstellung beizutragen.“

Ungarn.

— **Wirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen in der Nati[illegible] nalversammlung.** Im Rahmen des in der Nationalversammlu[illegible] jüngst verhandelten Etats des Handelsministeriums wies Bar[illegible] Josef Szterényi darauf hin, daß auch die Landwirte sei[illegible] Forderungen nach freiem wirtschaftlichen Verkehr sich zu eig[illegible] gemacht haben. Er kam sodann auf die Regelung der Ausfu[illegible] bewilligungen zu sprechen. Dann beschäftigte sich der Redn[illegible] insbesondere mit der Frage der Maschinenindustrie, die beso[illegible] ders zu fördern sei. Sodann ergriff Abgeordneter Dr. Theod[illegible] Homonnay das Wort und beschäftigte sich mit der wi[illegible] schaftlichen Lage der Staatsbahnangestellten und trat für ei[illegible] Verbesserung ihrer Lage ein. Schließlich betonte er, daß mit d[illegible] besetzten Gebieten der Verkehr wieder aufgenommen werd[illegible] müßte. Dr. Konrad Weiß sprach über die materielle Lage d[illegible] Staatsbahnangestellten und forderte deren bessere Verpflegu[illegible] Sodann bemängelte Michael Kerekeres das langsame Vo[illegible] rücken der Unterbeamten bei den Staatsbahnen und führte Be[illegible] spiele an, daß einzelne Unterbeamte, die am Weltkriege teilg[illegible] nommen haben und verwundet wurden, noch immer nicht er[illegible] gültig ernannt worden seien.

Handelsminister Hegyeshalmy erklärte, daß im Inlan[illegible] der Verkehr fast aller Güter freigegeben sei. Im Auslandsve[illegible] kehr müsse aber in dieser Hinsicht mit einer gewissen Vorsic[illegible] vorgegangen werden, weil es sich zum Teil um solche War[illegible] handele, die bei den wirtschaftlichen Verhandlungen mit d[illegible] Nachbarstaaten Kompensationswaren bildeten. Hinsichtlich d[illegible] Industrieförderung erklärte der Minister, daß in erster Rei[illegible] jene Industriezweige zu fördern seien, die inländisches Ro[illegible] material aufarbeiteten, ferner müsse die Maschinenindustrie g[illegible] fördert werden. Zur Abwehr der Arbeitslosigkeit — erklär[illegible] der Minister — sei es wichtig, die Industrie mit Bestellungen [illegible] unterstützen, damit die Arbeiter Beschäftigung fänden. Er teil[illegible] mit, daß im Budget für das nächste Jahre allein für die Staat[illegible] eisenbahnen Investitionen von über einer Milliarde geplant seie[illegible] Zur Abwehr der Arbeitslosigkeit sei auch der Ausbau d[illegible] Csepeler Handelshafens geeignet. Der Minister erklärte ferne[illegible] er werde alles aufbieten, um die materielle und moralisch[illegible] Lage der Eisenbahnangestellten zu verbessern; er sei aber m[illegible] dem Finanzminister darüber einig, daß die Lage der Eisenbah[illegible] angestellten am besten durch die Verbesserung der Valuta g[illegible] fördert werde. Hinsichtlich der Eisenbahntarife erklärte d[illegible] Minister, daß diese Frage gleichzeitig mit der Erneuerung d[illegible] Zolltarifes, das ist sechs Monate nach erfolgter Ratifizieru[illegible] des Friedensvertrages, neu geregelt werden solle. Inzwisch[illegible] hätte er nichts dagegen, daß auf Antrag der Interessenten d[illegible] Tarifsätze einzelner Waren, bei denen der Tarifsatz nicht i[illegible] richtigen Verhältnis zu den Preisen stehe, von Fall zu Fa[illegible] herabgesetzt würde.

— **Die öffentlichen Bauten bei den Staatsbahnen.** Die Direk[illegible] tion der ungarischen Staatsbahnen wurde vom Ministerrate e[illegible] mächtigt, zu Lasten des für Hochbauten der Staatsbahnen i[illegible] Budget der Jahre 1921/22 vorgesehenen Kredits 34 210 000 K [illegible] Anspruch zu nehmen. Die geplanten wichtigeren öffentliche[illegible] Bauten sind folgende: Wohnhaus an der Station Bakocza-Godis[illegible] 350 000 K, Kaserne beim Materialdepot der nördlichen Haup[illegible] werkstätte 970 000 K, Erweiterung des Aufnahmegebäudes [illegible]

ör (Raab) 450 000 K, ein weiteres Aufnahmegebäude 1 150 000 ..onen, Kaserne des Zentral-Materialdepots 1 240 000 K, Bau ..es Werkstätten-Materialdepots in Szombathely (Steinamanger) .00 000 K, Bau einer Wohnungskolonie in Salgotarján 4 800 000 ..onen, Bau einer Wohnungskolonie in Szombathely 8 400 000 ..onen, Bau einer Wohnungskolonie auf dem Gebiete der Mis..cer Beetriebsleitung 8 750 000 K, Schulgebäude in Adony..boles 800 000 K. Die Direktion der Staatsbahnen wurde ..ichzeitig angewiesen, die notwendigen Schritte zur Ver..ung dieser Bauarbeiten unverzüglich einzuleiten.

.- **Die Eilzüge der ungarischen Staatsbahnen.** Nach einer ..teilung der Staatsbahndirektion sind die am 1. Juni in Ver..r gesetzten Eilzüge — die D- und Expreßzüge ausgenommen — .n tarifarischen Gesichtspunkte als gewöhnliche Eilzüge anzu..en. Auf diesen Zügen können daher begünstigte Fahrlegiti..tionen und Freikarten unbehindert benutzt werden.

.- **Die Bauarbeiten des Budapester Handelshafens** wurden ..stweilen eingestellt. Von maßgebender Quelle wird uns mit..eilt, daß die Arbeiten im Laufe dieses Sommers wieder ..genommen werden.

.- **Die Kontrolle in Expreßzügen.** Der Minister des Innern . in der Angelegenheit der Kontrolle der mit den Expreß..ren Reisenden eine neue Verordnung erlassen, nach der die ..igatorische Meldung der mit den Expreßzügen Reisenden nicht ..hr wie bisher bei der Oberstadthauptmannschaft, sondern ..ichzeitig mit der Zollrevision in den Bahnhöfen erfolgt. Diese ..rfügung erstreckt sich nicht auf die Ausländer, die ihre ..kunft oder Abreise bei der Oberstadthauptmannschaft anzu..lden haben.

.- **Die öffentlichen Lieferungen.** Der Handelsminister hat an ..ntliche ihm untergeordneten Behörden einen Erlaß gerichtet, ..nach alle größeren öffentlichen Arbeiten auf Grund öffent..ner Ausschreibung zu vergeben sind. In letzterer Zeit hat . Direktion der ungarischen Staatsbahnen einen Wettbewerb ..r Lieferung von Eisen- und Metallwaren, Drahtnägeln und ..hren ausgeschrieben, die sie den heimatlichen Fabriken zu..mmen lassen wird, obwohl aus dem Auslande günstigere ..erten gemacht wurden.

— **Aufteilung der Pécser (Fünfkirchen) Kohlenerzeugung.** ..ch einer Meldung des Ung. Tel.-Korresp.-Büros hat die Pariser ..iedergutmachungskommission entschieden, daß im ersten ..hre und — insofern ein anderweitiger Beschluß nicht gefaßt ..rd — auch in den folgenden fünf Jahren Südslawien 54 %, ..garn aber 46 % der erzeugten Kohlenmenge erhält. Obschon ..h dieser Entscheidung der Wiedergutmachungskommission ..s auf Ungarn entfallende Kontingent noch immer erheblich ..nter dem Aufteilungsverhältnis vor dem Kriege zurückbleibt, ..det dies dennoch einen bedeutenden Schritt vorwärts, da ..garn endlich zu der Erzeugung der im Sinne des Friedensver..ges zu Ungarn gehörenden Kohlengruben gelangen wird.

— **Saarkohle für Ungarn.** Zwischen ungarischen Industriellen ..d einer französischen Gruppe ist ein Vertrag über die Ein..r von Steinkohle aus dem Saargebiet zum Preise von durch..nittlich 80 Frcs. je 100 kg abgeschlossen worden. Für diese ..nfuhr, die vor allem den Interessen der Maschinenfabriken ..d Zuckerfabriken dienen wird, hat sich ein Syndikat ge..bdet.

— **Ein- und Ausfuhrbewilligungen.** Die Regierung hat ange..lnet, daß in Zukunft die Bewilligungen für einzelne pflanz..lhe und tierische landwirtschaftliche Erzeugnisse, deren ..n- und Ausfuhr an eine Bewilligung gebunden ist, im Einver..hmen mit den Ministern des Handels, der Finanzen und der ..lksernährung, erteilt wird.

— **Der Gemüse- und Obstverkehr** ist in Ungarn — mit ..snahme der Beförderungen aus der Hauptstadt an die Grenz..tion — freigegeben worden. Die Ausfuhr ins Ausland bleibt ..r insoweit beschränkt, als es zur Versorgung des Inlandes ..orderlich ist. Die für die Transportzertifikate bei solchen ..aren gültigen Bestimmungen bleiben jedoch auch fernerhin in ..irksamkeit.

— **Freigabe des Getreideverkehrs.** Kürzlich fand im ..nährungsministerium eine entscheidende Konferenz mit den ..rtretern des Mühlengewerbes statt, die zu einem vollständigen ..nvernehmen führte. Das Ergebnis war, daß der Verkehr und ..r Transport des neuen Getreides und Mehles im Inland freige..ben wird; doch verpflichten sich die Mühlen, für die Unver..rgten anderthalb Millionen Meterzentner Weizen zum Preise ..n 600 K der Regierung zur Verfügung zu stellen.

— **Die Versorgung der Eisenbahnangestellten mit Lebensmitteln usw.** Der Ernährungsminister hat die Frist für die Anweisung und Auszahlung der Barvergütungen für nicht ausgefolgte Nahrungsmittel und Kohle zu begünstigten Preisen für die Eisenbahnangestellten bis 31. Juli 1921 verlängert.

Niederlande.

— **Kommissionsbericht über die Mißstände im Eisenbahndienst.** Die vom Minister van Waterstraat im Dezember 1920 ernannte Kommission zur Untersuchung der Zugverspätungen und der anderen Mißstände im Eisenbahnwesen hat ihren Bericht veröffentlicht. Die Kommission gibt erst einen Überblick über die gegenwärtige Eisenbahngemeinschaft und die Neuregelung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals und behandelt dann die Ursachen der Unregelmäßigkeiten. Im besonderen ist der Kommission der Mangel an genügender Mitarbeit zwischen Betriebs-, Maschinen- und Bahnverwaltung aufgefallen. Im allgemeinen geht die Behandlung von Dienstangelegenheiten innerhalb derselben Verwaltung und von solchen, die mehrere Verwaltungen betreffen, nicht ohne Stockungen vonstatten. Auch mangelt es an gegenseitiger Fühlung zwischen dem Personal derselben Verwaltung. Die bei den Eisenbahnen durchgeführte Zentralisation und der damit zusammengehende Mangel an genügender Übertragung von Befugnissen an die verschiedenen Beamten hat in allen Rangklassen eine überwältigende Fülle von Verwaltungsarbeiten zur Folge gehabt, wodurch energische Arbeit nicht gefördert wird.

Eine Besserung im Lokomotivdienst und im Dienst des Lokomotivpersonals würde erreicht werden durch:

1. ausreichende Aussprachen mit den Maschineninspektionsvorständen und zwischen diesen mit den ihnen nachgeordneten Stellen.
2. Trennung des Lokomotivdienstes der Personen- und Güterzüge.
3. Zentrale Behandlungen der Versetzung des Lokomotivpersonals.
4. Einschränkung der Übernachtungen und der Ruhezeiten außerhalb des Standortes.
5. Ausbau der Lokomotivschuppen, damit die Lokomotiven nicht draußen zu übernachten brauchen.
6. Einschränkung der mehrtägigen Abwesenheit der Lokomotiven von ihren Heimatstationen (mit Rücksicht auf die Unterhaltung).
7. Schnellere Bekanntmachung jedes neuen Lokomotivdienstes.
8. Bestimmung, daß so viel wie möglich jedes Lokomotivpersonal seine eigene Lokomotive behält.
9. Nichtzulassung von Lokomotivführern auf ihnen nicht genügend bekannten Strecken oder auf fremden Lokomotiven.

Zur Besserung des Zugdienstes wird empfohlen:

1. Besserung der telegraphischen und telephonischen Verbindungen, damit schnelle Entscheidungen eingeholt werden können.
2. Einschränkung der zur Eilgutbeförderung bestimmten Züge.
3. Auf eingleisigen Strecken soll bei Kreuzungen der erste Zug fahrplanmäßig mindestens drei Minuten vor dem nächsten Zug eintreffen.
4. Dienstliche Angabe der Gleise, auf denen die Züge einlaufen sollen.
5. Herstellung von Umladeschuppen für Stückgut.

Die baldige Verbesserung der Wasserspeisevorrichtungen auf einzelnen Bahnhöfen wird als nötig erachtet.

Es wird empfohlen, auf allen wichtigen Kohlenstationen besonderes Personal mit der Aufsicht über den Empfang, die Lagerung und die Ausgabe der Brennstoffe zu beauftragen. So lange der Unterhaltungszustand der Lokomotiven nicht so ist wie vor dem Kriege, bleibt die Möglichkeit bestehen, daß bei eintretender Verkehrszunahme, ungünstigen Wetterverhältnissen oder anderweitigen Schwierigkeiten die Regelmäßigkeit des Zugdienstes wiederum zu wünschen übrig lassen könnte. Viele im Spätherbst 1920 empfundene Mißstände meint die Kommission der zu weit durchgeführten Zentralisation zuschreiben zu müssen. Zur Besserung wäre das Eisenbahnnetz (3600 km) in zwei oder drei Eisenbahndirektionen zu teilen. Eine glatte Behandlung der Dienstangelegenheiten würde gefördert werden, wenn die Betriebs-, Bahn- und Maschineninspektionen sowie die Inspektionen des Reichsaufsichtsrates soviel wie möglich in demselben Ort vereinigt würden.

Die Eisenbahnverhältnisse haben sich inzwischen schon seit Anfang dieses Jahres sehr bedeutend gebessert. Unregelmäßigkeiten gehören jetzt zu den Ausnahmen. Das Interesse des Publikums für den Bericht der Kommission ist mithin nicht groß. Es ist noch nicht bekannt, zu welchen Maßnahmen der Bericht dem Minister und der Eisenbahndirektionen Anlaß geben wird.

— **Annahme der Neuorganisation durch die Volksvertretung.** Der Gesetzentwurf, betreffend die neuen Verträge mit den Eisenbahngesellschaften wurde im Zweiten Hause der Volksvertretung nach kurzer Beratung angenommen. Es ist wohl zu bedauern, daß bei einer so wichtigen Sache die Ernennung von Vertretern der Personalverbände in den Aufsichtsrat eigentlich die Hauptsache der Beratung bildete. Der Minister hat diese Vertretung abgelehnt, aber versprochen, in den Aufsichtsrat zwei Personen zu ernennen, die mit den Interessen des Personals vertraut sind. Auch wird ein Eisenbahnrat gebildet werden, mit Vertretern des Personals, des Handels, der Landwirtschaft und Industrie.

Uebrige europäische Länder.

— **Ermäßigung der Gütertarife der schwedischen Staatsbahnen.** Einen außerordentlichen Umfang haben innerhalb der letzten Wochen in der schwedischen Fach- und Tagespresse die Erörterungen über die Herabsetzung der Tarife angenommen. Wir haben über die Sache zuletzt in Nr. 17, S. 331 berichtet. Die Eisenbahndirektion machte gegenüber den Forderungen auf Tarifermäßigung insbesondere geltend, daß die Frage, wie eine Herabsetzung der Tarife auf die in Schweden sehr maßgebenden Privatbahnen wirken werde, noch gar nicht erörtert worden sei. Da die Staatsbahntarife auch von den Privatbahnen im Durchgangsverkehr angewendet werden, würde eine Herabsetzung der Staatseisenbahntarife auch für die Privatbahnen Mindereinnahmen aus dem Durchgangsverkehr zur Folge haben und dadurch eine Anzahl von Bahnen in eine wirtschaftliche Notlage versetzen. Die Vereinigung der Privatbahnen hat denn auch mitgeteilt, daß eine Tarifherabsetzung unter den herrschenden Verhältnissen bei den Privatbahnen nicht möglich sei. Deshalb glaubte die Eisenbahndirektion auch die Tariffrage nicht gesondert für die schwedischen Staatsbahnen behandeln zu dürfen. Bei dieser Gelegenheit stellte es der Privatbahnverband auch der Direktion anheim, Erhebungen anzustellen, ob es nicht am Platze und möglich sei, in regelmäßigen Zeitabständen die Tarifsätze den allgemeinen Schwankungen der Preise anzupassen. Die Eisenbahndirektion erkannte diesen Grundsatz als richtig an, bemerkte aber, daß die bisher schon üblichen Berechnungen die Anstellung besonderer Erhebungen entbehrlich machten. Weiter wurde geltend gemacht, daß es unzweifelhaft unbillig wäre, wenn die an Staatsbahnen gelegenen Industrien in den Frachtkosten gegenüber den mit ihnen in Wettbewerb stehenden, an Privatbahnen gelegenen Unternehmungen begünstigt würden. Wenn auch nach den bisherigen Erhebungen der Eisenbahndirektion nicht anzunehmen sei, daß Tarifsenkungen durch erhöhten Verkehr wettgemacht werden könnten, so sei doch die Frage aufzustellen, ob es für den Staat nicht vorteilhafter und billiger sei, die Arbeitslosigkeit durch zeitweise vermindertes Einkommen der Staatsbahnen zu bekämpfen als durch Notstandsarbeiten und Erwerbslosenunterstützung. Der Grundsatz, daß die staatlichen Erwerbsunternehmungen so verwaltet werden müssen, daß sie nicht nur ihre Betriebskosten decken, sondern auch eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals abwerfen, sei unter den gegenwärtigen Verhältnissen einfach undurchführbar, denn eine weitere Tariferhöhung würde nur abschreckend wirken und keine Einnahmevermehrung bringen. Übrigens würde der gegenwärtige Ausnahmefall und das durch ihn bedingte Abweichen von bisherigen Grundsätzen für die Zukunft keineswegs binden. Auch eine unterschiedliche Tariferhöhung der schwedischen und ausländischen Waren sei kaum möglich, so sehr dies für die schwedische Indusrie wünschenswert wäre. Dagegen könnte als Bedingung für den Genuß des außerordentlichen Ausfuhrtarifes, der mit einer Tarifsenkung gleichzeitig wiedereinzuführen sei, die Forderung aufgestellt werden, daß die Waren nur auf schwedischen Schiffen befördert werden dürften. Im übrigen sei der einzig mögliche wie auch der einzig gesunde Weg für eine dauernde Tarifermäßigung der, die Betriebskosten der Staatsbahnen zu senken, und zwar träten hier vor allem die Personalkosten in den Vordergrund. Durch seine Lohnpolitik habe der Staat auch die Löhne der Privatbahnen in die Höhe getrieben, und es seien erst wenige Monate verflossen, seitdem das Land von einem verheerenden Eisenbahnerstreik bedroht gewesen sei auf Grund der an sich nicht unberechtigten Forderung des Privatbahnpersonals, bei gleicher Leistung dieselben Löhne wie die Staatsbahnangehörigen zu erhalten. Es handle sich hier um eine Gesamtüberzahlung des Staatsbahnpersonals von ungefähr 35 Millionen Kronen, die sich jetzt nicht zum mindesten den Industriearbeitern gegenüber geltend mache, deren Arbeitslosigkeit dadurch, daß die Eisenbahnfrachten so hoch gehalten werden müßten, vermehrt werde.

Andererseits macht die Eisenbahndirektion geltend, daß der Einfluß der Eisenbahntarife auf die Preisbildung, vor allem auf die Preise der Lebensmittel, die Herstellungskosten der Industrie und deren Wettbewerbsvermögen sehr überschätzt werde. Besonders auf dem Lebensmittelmarkte könne ein Unterschied den Frachtkosten, oft nur ein oder ein paar Öre auf das Ki gramm, keineswegs eine bemerkenswerte preisbildende Bedeutu für Waren haben, die im Handel weit über eine Krone kost Die ganze Frachterleichterung bei den Staatsbahnen würde 33⅓ % Tarifherabsetzung sich auf etwa 50 Millionen Kronen Jahre belaufen. Wenn man gleichzeitig bedenke, daß in Schwed etwa anderthalb Millionen selbstversorgende Männer und Frau vorhanden sind, die im Jahr wohl nicht für viel weniger a 2000 Millionen Kronen leben können, daß der Wert der schwe schen Ausfuhr — jetzt freilich sehr eingeschränkt — 1920 ung fähr 2¼ Milliarden Kronen betragen habe, so scheine die g nannte Zahl, so groß sie an sich und vor allem gegenüber de Staatsbahnhaushalt sein möge, verhältnismäßig so gering, d sie keine merkbare Wirkung auf Preishöhe und Erzeugung kosten ausüben könne. Es sei daher ernstlich anzuzweifeln, man für die verhältnismäßig geringen Gewinne, die vom allg meinen Gesichtspunkt aus einer durchgehenden Tarifsenkung d Statsbahnen herzuleiten seien, sich wirklich dazu entschließ dürfe, die Wirtschaftlichkeit dieses großen Geschäftsbetriebes opfern. Dabei treffe ja ungefähr nur die Hälfte vom Eise bahnverkehr des Landes auf die Staatsbahnen, und es komme al nur ungefähr die Hälfte der Bevölkerung in den Genuß d Vorteile, die durch die fraglichen allgemeinen Opfer geschaff würden. Die Beibehaltung der jetzigen Höchsttarife bei Nac lässen in einzelnen Bedarfsfällen erachte man daher für a gebracht.

Alle diese Erwägungen haben nun zu dem Vorschlage g führt, die jetzt gültigen Frachtsätze um 20 % herabzusetzen u die Ermäßigung auf alle Arten von Güterverkehr auszudehne Die Regierung behält sich dabei das Recht vor, bei Feststellu der einzelnen Tarife, wo es nötig ist, einen Ausgleich herbeiz führen. Die Tarifsenkung soll am 1. Juli in Kraft treten.

In der Begründung wird hervorgehoben, daß die Eisenbah tarife gegenwärtig für manche Industriezweige eine größere B deutung als früher hätten. Wenn die Eisenbahnfrachten jetzt i gleichen Verhältnis zu den übrigen Erzeugungskosten erle werden sollten wie 1913, so würde z. B. für die Eisenindustrie e Frachtnachlaß von 25 bis 30 % stattfinden müssen. Zwar ha die Eisenbahndirektion sich dahin ausgesprochen, daß aus eise bahnwirtschaftlichen Gesichtspunkten die Voraussetzungen f eine allgemeine Tarifsenkung nicht vorhanden seien, aber d Frage dürfe nicht allein von eisenbahnwirtschaftlichen Gesicht punkten aus beurteilt werden. Die schwedische Industrie mac jetzt eine tiefgehende Krise durch, weshalb es aus volkswir schaftlichen und sozialen Gesichtspunkten nötig sei, daß d Staat ihr Wettbewerbsvermögen zu heben suche. Durch Hera setzung der Eisenbahntarife würde man der Industrie Erleicht rungen und damit Voraussetzungen für einen kommenden e höhten Verkehr schaffen. Die Eisenbahntarife hätten auch eine bedeutend höheren Einfluß auf die Preisbildung als Post- u Fernsprechtarife. Auf Grund der Schwierigkeit, welche ein Au bau teilweiser Frachtnachlässe mit sich bringe und welche kaum zulasse, einen solchen Aufbau genügend gefügig dem B darfe des Erwerbslebens und dessen Schwankungen anzupasse schlägt der Verkehrsminister einen allgemeinen Frachtnachla vor. Der hierdurch veranlaßte Einnahmenausfall für das zweit Halbjahr 1921 würde auf ungefähr 10 Milliarden Kronen oder a die Hälfte der berechneten jährlichen Einnahmen aus den vorg schlagenen Erhöhungen gewisser Industriezölle berechnet. Fü 1922 könne das wirtschaftliche Ergebnis der Staatsbahnen übe haupt noch nicht angegeben werden. Gewichtige Gründe spräche dafür, vorderhand davon auszugehen, daß für dieses Ja kein Überschuß angesetzt werde. Aber da es nicht ausgeschlosse sei, daß für 1922 auch eisenbahnwirtschaftliche Gründe für Tari nachlässe sprächen, so bestehe kein Anlaß, jetzt für 1922 Mitt zum Ersatz des infolge der Frachtnachlässe geminderten Ei kommens zu verlangen. Auch bei den Privatbahnen wäre ei Tarifsenkung wünschenswert, aber da hier ein etwaiger Feh betrag nicht aus Staatsmitteln gedeckt werden könne, so woll die Regierung vorderhand noch nicht einen entsprechende Frachtnachlaß festsetzen, sondern nach weiteren Erhebungen vo Fall zu Fall entscheiden. Wenn die Eisenbahndirektion beton habe, daß die verschiedene Höhe der Tarifsätze bei Staats- un Privatbahnen die auf letztere angewiesene Industrie in ein ungünstige Lage bringe, so bemerke die Regierung hierzu, da es Verschiedenheiten in der Tarifierung, wenn auch nicht in s hohem Maße, immer schon gegeben habe, und daß der jetzt vor geschlagene Tarifierungsunterschied nur vorübergehend sei solle. Es scheine der Regierung vollständig berechtigt, daß di Staatsbahnen vorangingen, auch wenn dies nicht ohne Unter stützung durch den Staat geschehen könne.

Eine recht scharfe Kritik an den schwedischen Tarifverhält nissen übte aus Anlaß dieses Regierungsantrages der bekannt schwedische Volkswirtschaftler Gustav Cassel, der ja auch i Deutschland während des Weltkrieges durch sein bekanntes Gut achten über Deutschlands wirtschaftliche Widerstandskraft sic

einen Namen gemacht hat. Er findet es sehr betrüblich, daß gerade jetzt, während des größten Tiefstandes, ganz außerordentlich hohe Tarife gezahlt werden müßten, die in guten Jahren mehr am Platze gewesen wären. Da hätten solche Frachten bezahlt werden können, und sie würden im übrigen zum größeren Teil vom Ausland bezahlt worden sein. Aber damals habe die Forderung einer Tariferhöhung kein Gehör gefunden. Es könne kein schlagenderes Beispiel gegeben werden, wie langsam das Gehirn des Staates arbeite. Es sei das geradezu ein redender Beweis dafür, daß sich der Staat sowenig wie nur möglich mit Erwerbsgeschäften befassen solle und daß man sich insbesondere jeder weiteren Verstaatlichung von Eisenbahnen widersetzen müsse. Gerade diese private Erwerbstätigkeit sei es, die den Staatseisenbahnbetrieb zwinge, ebenfalls geschäftsmäßig zu verfahren. Die jetzt so unsinnig hohen Eisenbahntarife beruhten auf ungebührlich gesteigerten Selbstkosten. Diese letzteren seien zum großen Teile durch Einflüsse bedingt, über die man nicht Herr sei, wie z. B. die Steigerung der Kohlenpreise. Aber die Kostensteigerung, die man mit gutem Grund als unsinnig bezeichnen könne, habe doch ihre Wurzel in der Art und Weise, wie der Staat seine Eisenbahnen betreibe. Man brauche damit gar nicht die Eisenbahndirektion zu meinen, der Vorwurf richte sich vielmehr in erster Linie an eine andere Adresse. Aber das fehlende Geschick in der Leitung, das in der bekannten Personalverschwendung und in den wenig glücklichen Kohlenkäufen zutage trat, habe doch unbestritten Anteil an der unnötigen Höhe der Kosten. Ein Grundfehler sei, daß sich der Reichstag mit den Löhnen befasse. Die Absicht damit sei wohl ursprünglich gewesen, zu verhindern, daß die Löhne ohne Kontrolle des Reichstages steigen. Aber die Wirkung sei eine ganz andere gewesen. Jetzt treibe der Reichstag die Löhne in die Höhe, ohne überhaupt die Eisenbahndirektion zu fragen, ob die Wirtschaftlichkeit des Betriebes Erhöhungen zulasse und welche Tarifsteigerungen nötig seien, um die erhöhten Löhne zahlen zu können. Daß das schwedische Wirtschaftsleben sich jetzt mit Eisenbahntarifen von geradezu lähmender Höhe abfinden müsse, das habe man vor allem der unglückseligen Einmischung des Reichstages in die Lohnpolitik der Eisenbahnen zu danken. Die allgemeine Tarifsenkung bringe unter gegenwärtigen Verhältnissen Verluste; hierin habe die Eisenbahndirektion recht, wie auch in dem von ihr vorgeschlagenen Weg der Abhilfe: Aufrechterhaltung des Höchsttarifes und Nachlaß von Fall zu Fall, wo dadurch Verkehrsmehrung gewonnen werden kann. Es sei äußerst wichtig, stärkstens zu betonen, daß die jetzt den Eisenbahnen zugedachte Beihilfe nur eine Gelegenheitsmaßnahme sei, die nur bei der jetzigen außerordentlichen Notlage Berechtigung habe. Es sei sehr bedauerlich, wenn solche Unterstützungen auch in gewöhnlichen Zeiten dazu herangezogen würden, um Frachtnachlässen oder Lohnerhöhungen des Eisenbahnpersonals als Grundlage zu dienen. Der Eisenbahnbetrieb müsse die gleiche vernünftige Wirtschaftlichkeit beobachten, wie jeder Verkehrsbetrieb, der sich selbst bezahlt machen muß. Dr. S.

— **Ausbildung der Lehrlinge in den staatlichen Werkstätten Belgiens.** Der seit längerer Zeit in Deutschland in Verwirklichung begriffene Gedanke einer einheitlichen und zweckentsprechenden Ausbildung der Werkstättenlehrlinge scheint nun auch in den staatlichen Werkstätten Belgiens greifbare Gestalt annehmen zu wollen. Die belgische Zeitung „Le Peuple“ bringt hierüber in ihrer Nr. 63 vom 4. III. 1921 einen Aufsatz, dem folgende Einzelheiten entnommen sind:

Die belgische Eisenbahnverwaltung schreitet zurzeit zur Einrichtung regelrechter Lehrlingsschulen, die für die Eisenbahnwerkstätten besonders tüchtige Handwerker ausbilden sollen. Die Aufnahme der Lehrlinge erfolgt nach ihrem Abgang von der Volksschule im Alter von 14 oder 15 Jahren. Sie werden alsdann in den für Lehrlinge bestimmten Sonderabteilungen beschäftigt, die bei sämtlichen staatlichen Haupt- und Betriebswerkstätten eingerichtet sind. Dort erhalten sie einen, sich über drei Lehrjahre erstreckenden theoretischen und praktischen Fachunterricht. Nach dessen Beendigung werden die Lehrlinge, die nunmehr wirkliche Handwerker geworden sind, in die staatlichen Personalgruppen eingereiht. Die Grundsätze, nach denen sich der Schulbetrieb regelt, unterscheiden sich wesentlich von denen der Privatindustrie. Die Sonderabteilungen arbeiten nach einem genau festgelegten Lehrplan. Die Unterweisung der Schüler erfolgt durch Lehrgesellen, d. h. besonders tüchtige, auf ihre Lehraufgabe vorbereitete Handwerker, denen insbesondere der Fachunterricht übertragen ist. Dabei wird berücksichtigt, daß die Schüler nicht gleich nach ihrem Eintritt mit Präzisionsarbeiten beschäftigt und dadurch einer Lehrmethode zugeführt werden, die ihre Fachausbildung sehr häufig ungünstig beeinflußt. Außerdem — und das ist von Wichtigkeit — werden die Lehrlinge vom Beginn ihres Eintritts in die Lehrlingsabteilungen an gut bezahlt, und zwar nach Grundsätzen, die sie je nach ihrer persönlichen Leistungsfähigkeit bis zum Lohn wirklicher Handwerker hinführen, welche Stellung sie ja nach dreijähriger Lehrlingszeit im Alter von etwa 18 Jahren auch erreichen können. Erhöhung der Lehrlingsvergütung tritt alle sechs Monate ein. Lehrlinge, die schon im vorgeschrittenen Alter, z. B. mit 17 Jahren eintreten, erhalten dabei „Zulagen“. Des weiteren werden den Schülern — unabhängig von der festen Vergütung — Sparkassenbücher gegeben. Nach jeder am Ende des Schuljahres stattfindenden Prüfung werden in den Sparkassenbüchern Eintragungen über Summen gefertigt, deren Höhe von dem bei der Prüfung gezeigten Eifer und der Leistungsfähigkeit abhängt. Die Auszahlung dieser Beträge wird indessen von der Vollendung der dreijährigen Lehrlingszeit und einer Probezeit von zwei Jahren als wirklicher Handwerker bei der Staatsverwaltung abhängig gemacht.

Auf diese Weise wird der Lehrling, der inzwischen Handwerker wurde, nach dem fünften Jahre, von seinem Eintritt ab gerechnet, von seinem Sparkassenbuch Nutzen ziehen. Nach Ablauf dieser Zeit wird er im Alter von etwa 19 Jahren ein kleines Kapital von 1000, 600 oder 400 Franken besitzen, je nach der Güte seiner fachlichen Kenntnisse, die er durch die jährlichen Prüfungen nachgewiesen hat.

Wir haben ausgeführt, daß die Schule ihre Kurse auf drei Jahre ausdehnt; es ist noch erforderlich, hinzuzufügen, daß nach dem ersten Eindruck deren Unterricht praktischer und zweckentsprechender sein wird, als derjenige der Schulen, die von den Gemeinden eingerichtet sind. Da der theoretische Unterricht — der nicht verabsäumt wird — in den eigenen Werkstätten der Staatsverwaltung erteilt wird, verspricht er einen tatsächlichen Erfolg. Die praktische Ausbildung besteht in der Anfertigung entsprechender Handarbeiten, die auch sonst in der Werkstätte angefertigt werden. Die Handarbeiten werden besonders vom zweiten Lehrlingsjahre ab betrieben.

Die Staatsverwaltung rechnet damit, in ihren Abteilungen 1000 bis 1500 Schüler beschäftigen zu können. Diese werden verteilt in die großen Werkstätten von Mecheln, Cuesmes, Luttre, Salzinnes, Gentbrügge, wo die Abteilungen einen wirklichen Bestand von 200 bis 300 Lehrlingen zählen. Abteilungen von Bedeutung sind noch in den großen Mittelpunkten wie Brüssel-Nord, Brüssel-Süd, Schaerbeek usw. Die Abteilungen der Betriebswerkstätten werden 10—20 Lehrlinge zählen. Diese Zahlen entsprechen dem tatsächlichen Bedarf an Handwerkern, um auf diese Weise die Unterbringung der Lehrlinge nach abgeschlossener Fachausbildung als Handwerker sicherzustellen.

Diese Einzelheiten zeigen, daß es sich wohl um eine der glücklichsten Neuerungen handelt, die bestimmten Erfolg verspricht. Sie wird begeisterte Aufnahme finden bei den jungen Leuten, die als Lehrlinge in die Staatswerkstätten einzutreten wünschen. Die Staatsverwaltung selbst wird in den Eisenbahnwerkstätten in Zukunft einen Handwerkerstand haben, der als außerordentlich gut fachwissenschaftlich vorgebildet genannt werden muß. Die Maßnahme ist es wert, der Aufmerksamkeit der Handwerkerkreise empfohlen zu werden.

In diesem Sinne berichtet die belgische Zeitung. Ein Vergleich zwischen den belgischen und deutschen Einrichtungen zeigt so auffallende Ähnlichkeiten, daß man fast auf den Gedanken kommen könnte, die deutschen Einrichtungen hätten als Beispiel gedient, oder wenigstens die Gestaltung der Lehrlingsausbildung in der jetzigen Form stark beeinflußt.

Eisenb.-Oberinspektor Eisheuer, Berlin.

— **Zur Neuorganisation der französischen Eisenbahnen.** Nach einer Erklärung des französischen Finanzministers in der Deputiertenkammer am 27. April sollte der Gesetzentwurf über die Neuorganisation der französischen Eisenbahnen demnächst im Senat zur Beratung gelangen. Inzwischen ist über ein Monat vergangen, und der Entwurf ruht immer noch bei der Finanzkommission des Senats, obwohl das Gesetz vor mehr als einem Jahr eingebracht, am 18. Dezember vorigen Jahres von der Kammer angenommen worden war und die Eisenbahnkommission des Senats noch vor Ende desselben Monats ihren Bericht erstattet hatte. Diese fortgesetzte Verzögerung in der Behandlung einer für die französischen Finanzen und die französische Wirtschaft so überaus wichtigen, ja vielfach entscheidenden Frage beunruhigt in hohem Maße die französische Öffentlichkeit, insbesondere die in erster Linie beteiligten Kreise von Handel, Industrie und Landwirtschaft. Deren berufene Interessenvertretungen haben in wiederholten Resolutionen ihrem Wunsche auf baldige Einführung des Gesetzes Ausdruck gegeben. Noch kürzlich hat sich die Versammlung der Präsidenten sämtlicher Handelskammern Frankreichs für schleunige Verabschiedung des Gesetzes ausgesprochen. Nunmehr haben sich, wie der „Temps“ vom 10. Juni berichtet, die beiden mächtigen parlamentarischen Gruppen, le parti républicain démocratique et social und la fédération républicaine, entschlossen, offizielle Schritte beim Ministerpräsidenten Briand zu unternehmen und seine Aufmerksamkeit auf diesen unhaltbaren Zustand und den unvermeidlichen Schaden zu lenken, der dem Lande aus dieser, fast möchte man annehmen systematischen Verzögerung entstehen muß. Briand hat zugesagt, daß er persönlich auf die maßgebende

Senatskommission einwirken werde, um die Regelung der Frage zu beschleunigen. Es ist hiernach zu erwarten, daß die Beratung des Gesetzes nicht mehr lange auf sich warten lassen wird.

— **Die Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen.** In seinem Bericht an die Bundesversammlung vom 7. Juni 1921 spricht sich der Bundesrat über die Durchführung der Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen aus und zeigt auf das der Sache höchst nachteilige Schwanken der öffentlichen Meinung über deren Notwendigkeit hin. Als während des Krieges die Beschaffung der Betriebskohle immer schwieriger und kostspieliger wurde, wurden den Schweizerischen Bundesbahnen die heftigsten Vorwürfe über die Verzögerung der Elektriesierung gemacht. Der Fahrplan hatte fünfmal Einschränkungen erfahren müssen, die Kohlenpreise waren auf das Siebenfache gestiegen. Das im Juli 1918 von der Generaldirektion aufgestellte „Elektrisierungsprogramm" sah einen Zeitraum von 30 Jahren für die Durchführung vor. Es wurde aber dann diese Zeit auf 20 Jahre herabgesetzt. Die öffentliche Meinung verlangte so heftig nach der Beschleunigung des Programms, daß z. B. bei der Beratung eines Bundesgesetzes betreffend die Unterstützung der Privatbahnen vom 2. Oktober 1919 davon gesprochen wurde, die Unterstützungen davon abhängig zu machen, daß dadurch keine wesentliche Verzögerung der Elektrisierung herbeigeführt werde. Jetzt haben sich die Ansichten geändert. Die Kohlenbeschaffung hat sich gebessert, die Geldbeschaffung ist infolge des steigenden Zinsfußes schwieriger und kostspieliger geworden. Es wird daher von einer Unwirtschaftlichkeit der Elektrisierung gesprochen und eine Zurückstellung der weiteren Projekte verlangt.

Der Bundesrat hält demgegenüber an der Auffassung fest, daß die Elektrisierung eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, wenn zu allen Zeiten der schweizerische Bahnbetrieb zu erträglichen Bedingungen gesichert bleiben soll. Der Kohlenbedarf der Schweizerischen Bundesbahnen beträgt je nach Verkehrsumfang 500 000 bis 700 000 t jährlich; die Lieferung und Preisgestaltung hängt von dem guten Willen des Auslandes ab. Die Elektrisierung bewirkt, daß drei Viertel dieser Ausgaben im Lande verbleiben; sie schafft die Möglichkeit einer besseren Fahrplangestaltung und damit auch einer Belebung des Verkehrs und einer Besserung der Einnahmen. Deshalb kommt der Bundesrat mit der Generaldirektion zu dem Schlusse, daß die Elektrisierung nicht eingestellt, sondern etwa nach dem Programm von 1918 nach Maßgabe der jährlichen Voranschläge durchgeführt werden solle. Er beantragt, von diesem Berichte in zustimmendem Sinne Vermerk zu nehmen.

— **Neue Eisenbahnlinie Bern-Aarberg-Biel.** Eine Botschaft des Bundesrats, der in der letzten Zeit mit Konzessionserteilungen angesichts der gespannten Wirtschaftslage recht vorsichtig gewesen ist, beantragt, die Genehmigung zum Bau einer Privatbahnlinie von Bern über Aarberg nach Biel zu erteilen. Diese Konzession ist von einer Gruppe von Unternehmern in Aarberg, die zum Zweck der Kapitalbildung eine Aktiengesellschaft gründen wollen, nachgesucht worden. Bern ist mit Biel bereits durch eine Hauptbahn über Zollikofen-Lyss verbunden, die in Lyss von der Linie Solothurn-Lyss-Kerzers-Payerne-Lausanne gekreuzt wird. Zwischen dieser Linie und der direkten Hauptbahn Bern-Kerzers-Neuenburg ist aber keine Verbindung in südost-nordwestlicher Richtung vorhanden, obwohl dieses Gebiet wohlhabende landwirtschaftliche Landstriche umfaßt, die einer besseren Verkehrsmöglichkeit bedürfen. Die neue Bahn ist als elektrisch zu betreibende Schmalspurbahn (1 m) gedacht. Sie soll im allgemeinen eigenen Bahnkörper bekommen. Sie beginnt am Endpunkt Bremgartenfriedhof der Straßenbahn Bern und benutzt von Nidau aus möglichst bis zum Bahnhof Biel die Gleise der Linie Ins-Biel. Die Gesamtstrecke wird 33,4 km betragen. Die elektrische Kraft soll aus dem Kraftwerk Mühleberg gewonnen werden. Der Kostenvoranschlag ist auf 10 Millionen Franken berechnet worden. Der für den Personen- und Güterverkehr bestimmten Bahn wird wegen der zahlreichen Ortschaften und Ausflugsorte, die sie berührt, eine ausreichende Ertragsfähigkeit beigemessen.

— **Eröffnung der Bahn Toblach-Cadore.** Die „Südtiroler Landeszeitung" meldet, daß am 1. d. M. in aller Stille die Bahn Toblach-Ampezzo-Cadore in einer Länge von 66 km, quer durch die östlichen Dolomiten, eröffnet wurde. Der Bahnbau, der im November 1917 von der österreichischen Heeresleitung begonnen worden war, wurde im Mai 1919 von der italienischen Heeresleitung weitergeführt. Die Bahn hat eine Spurweite von 95 cm und besitzt zahlreiche Kunstbauten, darunter zehn Tunnels und zehn Brücken. Die stärkste Steigung beträgt 35 auf 1000.

— **Kraftwagen in Südtirol.** Bekanntlich hat im Jahre 1914 die österreichische Postverwaltung eine Spezialtype eines Postkraftwagens in der eigenen, für diesen Zwecke erbauten Postautomobilzentrale aus Einzelbestandteilen hergestellt, die von sieben Kraftwagenfabriken bezogen waren. Es war die gleichzeitige Herstellung einer Reihe von 130 Wagen geplant. Die fünf ersten fuhren kurz vor Kriegsausbruch auf eigenen Rädern von Wien nach Bozen und gaben einer beschränkten Zahl von Pfingstausflüglern zu selbst für damalige Verhältnisse sehr billigem Fahrpreis Gelegenheit zu einer Automobilfahrt dorthin. Infolge des Kriegsausbruches kam der große Plan der Eröffnung neuer Kraftwagenverkehre in Südtirol nur zum geringsten Teil zur Ausführung. Im wesentlichsten Teile Südtirols hatte eine italienische Gesellschaft für die Postverwaltung den Betrieb geführt. Mit zwölfsitzigen Wagen wurden bis 23 Personen befördert. Nach bald siebenjähriger Pause, da alle Kraftwagen eingezogen worden waren, wird nun aus Bozen gemeldet, daß dort ein neues Kraftwagenunternehmen „Stat" regelmäßige Ausflüge mit zwölfsitzigen Luxusautomobilen plane, die den herrlichsten Teil des Österreich verlorengegangenen Gebiets wieder dem Fremdenverkehr erschließen soll. Erst während des Krieges erbaute oder für Kraftwagenverkehr verstärkte Straßen werden mit dem Ausgangs- und Endpunkt Bozen dem regelmäßigen Personenverkehr freigegeben. Von Bozen ausgehend sollen über Franzensfeste-Pustertal-St. Lorenzen, durch das Gadertal über Corvara, dem Campolungosattel, Arabba, Pordoijoch-Canazei-Karersee und das Eggental Fahrten gemacht werden. Eine andere Fahrt führt über Meran-Passeier mit Andreas Hofers Wirtshaus am Sand-St. Leonhard-Jaufenpass (2000 m)-Sterzing und Brixen nach Bozen zurück. Endlich werden die Fahrten nach Sulden wieder aufgenommen. Mit Ausflugsfahrten soll der später regelmäßige Verkehr eingeleitet werden. Österreicher werden bei den zurzeit ungünstigen Valutaverhältnissen kaum in der Lage sein, die verlorene Heimat zu besuchen. L. R.

— **Das englische Eisenbahngesetz** (vgl. Nr. 19, S. 375 d. Ztg.). Nach langem Zögern ist endlich das neue englische Eisenbahngesetz Ende Mai vor das Parlament gebracht und mittlerweile in zweimaliger Lesung beraten worden. Nunmehr ist es einem Ausschuß überwiesen worden, und man erwartet, daß dieser geraume Zeit brauchen wird, weil eine große Anzahl von Abänderungsvorschlägen vorliegt. Die meisten Eisenbahngesellschaften haben außerordentliche Versammlungen ihrer Aktionäre einberufen, um zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Ihre Ansichten weichen namentlich auch in bezug auf die Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen von denen der Regierung ab; ebenso erheben sie Bedenken gegen die Regelung der Tariffrage, gegen die weitgehende Staatsaufsicht und gegen die Gewinnbeteiligung des Staates. Wenn das Gesetz, was dazu berufen ist, das Eisenbahnwesen Englands auf eine vollständig veränderte Grundlage zu stellen, in endgültiger Fassung angenommen ist, soll eingehend darüber berichtet werden. Nach dem jetzt gültigen Verkehrsgesetz muß es am 15. August in Kraft treten.

— **Verkehr von Groß-London im Jahre 1919.** Der beratende Ausschuß über den Londoner Verkehr hat dem Verkehrsminister die folgenden Angaben über den Groß-Londoner Verkehr des Jahres 1919 gemacht:

	Personen
Vorortverkehr der Hauptbahnen	468 000 000
Distriktbahn	140 000 000
Andere örtliche Bahnen	253 000 000
Röhrenbahnen	266 000 000
Gesamter Eisenbahnverkehr	1 127 000 000
Kraftomnibusse	861 000 000
Straßenbahnen	1 053 000 000
Gesamter Nahverkehr Groß-Londons	3 041 000 000

Für das Jahr 1920 liegen vollständige Angaben noch nicht vor. Es scheint aber, daß sich in der Verteilung des Verkehrs seit 1919 nichts geändert hat.

Fremde Erdteile.

— **Ausbau der Eisenbahnen im Kongostaat.** Es bestehen umfassende Pläne für Eisenbahn-Neu- und -Ergänzungsbauten im belgischen Kongostaat. So soll die Strecke Matadi-Léopoldsville mit einem Aufwand von 100 Millionen Franken umgebaut werden. Die Katanga-Eisenbahn soll über Bukama hinaus nach Norden verlängert werden; die Kosten hierfür sind zu 80 Millionen veranschlagt. Der erste Teil der Benguella-Eisenbahn auf belgischem Boden, der auch zum Bau in Aussicht genommen ist, soll 20 Millionen kosten. Ferner sind zum Ankauf von Ausrüstungsgegenständen, Verbesserung von Hafenanlagen usw. 33 Millionen ausgeworfen.

— **Zur Regelung der amerikanischen Eisenbahnfrage.** In den Auseinandersetzungen der amerikanischen Regierung mit den Eisenbahngesellschaften hat, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt,

er neue Generaldirektor Davis dem Vorsitzenden des House ppropriations-Committee, Good, vor einiger Zeit seinen Bericht ingereicht. Danach beträgt das Defizit, das der Regierung der ereinigten Staaten aus der Uebernahme von Kontrolle und Beieb der Eisenbahnen während des Krieges erwachsen ist, hätzungsweise 1200 Mill. Dollar. Der frühere Generaldirektor ines hatte das Defizit auf 900 478 756 Doll. geschätzt. Seit iner Aufstellung sind jedoch noch neue Forderungen geltend emacht worden; außerdem soll er nach Ansicht des Herrn Davis ie Aufwendungen für Instandhaltung der Bahnen, Brandschäden, euanschaffungen, Verbesserungen zu niedrig angesetzt haben. Die endgültige Regelung der Angelegenheit macht nach dem ericht deshalb so langsame Fortschritte, weil von den 550 Eisenahngesellschaften bis jetzt nur 149, die eine Streckenlänge von 3,5 % des gesamten Eisenbahnnetzes (ausschließlich der kurzen inien) repräsentieren, ihre Forderungen eingereicht haben. treitigkeiten zwischen dem Fiskus und den Bahngesellschaften, ei denen es sich wegen angeblicher Nichtinstandhaltung des laterials während der Regierungskontrolle um mehrere Hundert illionen Dollar handelt, dürften, nach dem Bericht, dem bersten Bundesgericht zur Entscheidung überwiesen werden.

Rechtspflege.

— **Schadensersatzpflicht bei fahrlässiger Annahme und Verwendung einer infolge Verwechslung zugerollten Sendung.** Die eklagte Firma Glasindustrie „Salviati" in Altenfeld (Thüringen) hatte bei einer Frankfurter Firma einen Wagen Glasscherben zum Einschmelzen bestellt. Durch eine Verwechslung der Güterabfertigungsstelle der Eisenbahn in Dorsten urde der Beklagten anstatt der Glasscherben ein Wagen mit 5900 grünlichen Bordeauxflaschen abgeliefert. Die Flaschen aren in der Dorstener Glashütte hergestellt und für Rechnung ner Harzer Sauerbrunnen-Firma zur Beförderung an die Firma losterbrennerei Mariakron in Oppenheim aufgegeben. Obgleich ie Leute der Beklagten erst verwundert waren, die vorsichtig n Stroh gepackten Flaschen zum Einschmelzen zu erhalten, laubten sie dennoch, daß die Sache ihre Richtigkeit habe und ie Flaschen vielleicht infolge eines „Fabrikationsfehlers" wieder eingeschmolzen werden sollten. Infolgedessen zerschlugen e die neuen Flaschen und schmolzen sie ein. Die geschädigte arzer Sauerbrunnen-Firma trat ihre aus der Verwechslung des isenbahnwagens herrührenden Ansprüche gegen den Eisenbahnskus an diesen ab, nachdem die Eisenbahn ihr den Wert der laschen mit 5923 ℳ ersetzt hatte. Der Eisenbahnfiskus erhob arauf Schadensersatzklage gegen die Glasindustrie „Salviati" it der Begründung, daß die Beklagte in fahrlässiger Weise die ordnungsmäßig verpackten fehlerlosen Flaschen ohne inziehung weiterer Erkundigungen als Glasbruch verwendet abe.

Landgericht Erfurt und Oberlandesgericht Naumurg haben die Beklagte nach dem Klageantrage verurteilt. Die on der Beklagten gegen das oberlandesgerichtliche Erkenntnis ngelegte Revision ist vom Reichsgericht zurückgeiesen worden, und zwar aus folgenden Entscheidungsgründen: „Das Berufungsgericht hat die Schadensersatzpflicht der Beklagten für gegeben erachtet, weil ihr, als sie den Wagen mit grünen Bordeauxflaschen an Stelle eines solchen mit weißen Glasscherben empfing, aus der Versendungsart — die Flaschen waren in einem geschlossenen Wagen und schichtweise in Stroh, einem zu jener Zeit seltenen und teuren Material, verpackt —, die auf eine besondere Bewertung und Sicherung des Gutes schließen ließ und bei Scherbenmaterial geradezu ausgeschlossen war, der auffallende Unterschied zwischen der angekündigten und der von der Eisenbahn ihr ausgelieferten Waren notwendig die Überzeugung aufgehen mußte, daß hier eine Verwechslung vorlag, und daß es sich nicht um ein zum Einschmelzen bestimmtes Gut handeln konnte. Indem sie trotzdem über die Flaschen als über ihr Eigentum durch Zerschlagen- und Einschmelzenlassen verfügte, habe sie, nimmt das Berufungsgericht an, rechtswidrig und schuldhaft das Eigentum der Rechtsvorgängerin des Klägers verletzt. Das Berufungsgericht hat diese Eigentumsverletzung lediglich unter dem rechtlichen Gesichtspunkte des § 823 Abs. 1 BGB. betrachtet; seine Feststellungen tragen aber die Entscheidung auch, wenn dieser die Bestimmung des § 990 BGB. über die Schadensersatzpflicht des unredlichen Besitzers gegenüber dem Eigentümer zugrunde gelegt wird. Denn wenngleich vom Berufungsgericht der Ausdruck „grobe Fahrlässigkeit" nicht gebraucht worden ist, ist in den wiedergegebenen tatsächlichen Erwägungen des Berufungsgerichts, daß nach der Sachlage der Beklagten die Überzeugung sich aufdrängen mußte, daß die ausgelieferte Sendung nicht für sie bestimmte sei, wenn nicht die Kenntnis, daß sie nicht zum Besitze berechtigt sei, so jedenfalls die auf grober Fahrlässigkeit beruhende Unkenntnis bedenkenfrei festgestellt. Grob fahrlässig handelt beim Erwerbe des Besitzes, wer Umstände, die einem Rechtserwerbe entgegenstehen, kennt und dennoch es unterläßt, sich durch weitere Nachforschungen zu vergewissern. Die Verfügung der Beklagten erscheint hiernach als diejenige eines unredlichen Besitzers. Der Versuch der Beklagten, sich durch Berufung auf die Verhandlungen mit der Firma A. hinsichtlich der Verfügung über die Flaschen zu entlasten, ist vom Berufungsgericht mit Recht zurückgewiesen worden. Die Beklagte hat in dem von der Revision angezogenen Schriftsatze vom 7. Mai 1920 gar nicht unter Beweis gestellt, daß sie der Firma A. den ganzen Sachverhalt: die auffällige Verpackungsart, daß es sich ferner um ganze und anscheinend neue Flaschen, nicht um Scherbenmaterial handelte, mitgeteilt habe, wie denn auch der in der ersten Instanz vernommene Zeuge T. bekundet hat, daß die Beklagte lediglich wegen der grünen Farbe des Glases die Ware der Firma A. gegenüber beanstandet habe. Der Einwand des mitwirkenden eigenen Verschuldens des Klägers (§ 254 BGB.), der auch gegenüber der Schadensersatzklage aus §§ 987, 989, 99 BGB. zulässig ist, ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum aus dem Grunde zurückgewiesen worden, daß der Geschädigte nicht der Kläger, sondern dessen Rechtsvorgängerin ist, der eine Fahrlässigkeit gar nicht zur Last gelegt wird. Von einer Anwendung des von der Beklagten für die Mithaftung des Klägers herangezogenen § 930 BGB. kann überhaupt nicht die Rede sein, da weder eine gemeinschaftliche Verursachung des Schadens vorliegt, noch ein gemeinsames gleichartiges Tun." (Aktenzeichen: VI. 528-20. — 7.3.21.) K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Wien St. Marx sind ab 20. Juni 1921 dahin erweitert, daß nunmehr auch die Aufgabe und Abgabe nachfolgender Güter aller Art (ausgenommen die unten angeführten) als Eilgut und Frachtgut zugelassen wird, und war:

1. die Abgabe von Wagenladungen (Inlandsgütern und Zollgütern), die an die Firma Jakob & Valentin in Wien, St. Marx, dressiert sind;
2. die Aufgabe von Wagenladungen und Stückgütern der genannten Firma;
3. die Aufgabe von Wagenladungen und Stückgütern anderer Parteien, insofern diese Sendungen aus dem in Wien St. Marx rrichteten öffentlichen Zollager stammen.

Von den vorbezeichneten Gruppen 1—3 sind jedoch ausgeschlossen:

a) Flüssigkeiten in Kesselwagen;
b) lebende Tiere, alte Hadern, Heu und Stroh, mineralische Kohle und Koks, Brenn- und Langholz, Steine, Ziegel, Schotter, Sand, Erden und Erze;
c) alle nach der Zollagerordnung nicht zugelassenen Güter;
d) nachfolgende, in der Anlage C zum Eisenbahnbetriebsreglement genannten Gegenstände, und zwar:

Die unter I. angeführten explosionsgefährlichen Gegenstände;
die unter II. 1—6, 8—15 angeführten selbstentzündlichen Stoffe;
die unter III. angeführten brennbaren Flüssigkeiten;
die unter VI. angeführten fäulnisfähigen Stoffe.

Hinsichtlich der Frachtberechnung gelten bis auf weiteres die im Nachtrag II des Gütertarifes der österreichischen Bundesbahnen, gültig vom 15. Oktober 1920, Teil II, Abschnitt IX, für Wien St. Marx vorgesehenen Bestimmungen mit der Maßgabe, daß für Stückgüter die Fracht auf Grund des wirklichen Gewichtes berechnet wird. Die Bestimmung unter Punkt 4 ist zu streichen.

Änderung von Stationsnamen.

Südbahn-Gesellschaft. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1921 wird die Benennung der auf der Lokalbahn Leibnitz-Pölfing-Brunn (Sulmtalbahn) gelegenen Personenhaltestelle „Muggenau" auf „Muggenau-Silberberg" abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 163 vom 15. Juni 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift Nr. 73 des Wagenausschusses (Ulm, den 23./24. Mai 1921) (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr. III 164 vom 15. Juni 1921 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Neugestaltung des V. W. Ü. (abgesandt am 17. Juni d. J.).

Nr. IV 90 vom 26. Mai 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Tschechoslowakische Eisenbahnministerium in Prag, betreffend die Vereinsabrechnung (abgesandt am 1. Juni d. J.).

Nr. IV 91 vom 28. Mai 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Tschechoslowakische Eisenbahnministerium in Prag, betreffend Geldausgleich für die gesamte Vereinsabrechnung durch eine Vermittlungsstelle (abgesandt am 1. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab wird die Ladestelle „Altenseelbacher Weg" aufgehoben. (638)

Frankfurt a. M., den 15. Juni 1921.
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verk[illegible] Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1921 [illegible] die Entfernung von Philippsthal n[illegible] Neuwelt in 285 km abgeändert. ([illegible]

Berlin, den 18. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil [illegible] Heft A. — Tfv. 200. —

Mit sofortiger Gültigkeit werden [illegible] im Anhang 1 angegebenen Kürz[illegible] beträge im Verkehr mit den Badis[illegible] Nebenbahnen im Privatbetrieb erhöh[illegible]

Näheres enthält die am 20. 6. 21 [illegible] scheinende Nummer des Tarifanzei[illegible] Auskunft geben auch die beteili[illegible] Güterabfertigungen sowie das Ausku[illegible] büro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Juni 1921. ([illegible]
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverk[illegible]

Am 10. Juni 1921 sind die Stati[illegible] Bröckel (Kr. Celle), Nienhagen [illegible] Celle), Uetze und Wathlingen des Ei[illegible] bahndirektionsbezirks Hannover aus [illegible] Tarif für den obenbezeichneten Ver[illegible] ausgeschieden und mit anderweiten Ta[illegible] entfernungen in den Tarif für den [illegible] Mitteldeutsch-Sächsischen Güterver[illegible] übernommen worden (vgl. Beka[illegible] machung der E. D. Berlin vom 3. 6. [illegible] Ferner werden die Tarifentfernungen f[illegible] die Station Eilensen (Ilmebahn) mit G[illegible] tigkeit vom 20. Juni 1921 um 3 km [illegible] mäßigt. Alles Nähere enthält der [illegible] meinsame Tarif- und Verkehrs-Anze[illegible] für den Bereich der ehemalig preußis[illegible] hessischen Staatseisenbahnen und unse[illegible] Verkehrsanzeiger. (635)

Dresden, am 14. Juni 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
namens der beteil. Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 20. Juni werden 20 württemb[illegible] gische Stationen in den Tarif aufgen[illegible] men. Näheres bei den beteiligten Ab[illegible] fertigungsstellen und in den betreff[illegible] den Tarifanzeigern. (631)

Erfurt, den 13. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Die Mindestgebühren für die Beför[illegible] rung von Sonderzügen werden mit so[illegible] fortiger Wirkung auf 100 ℳ für das Tarifkm und 2400 ℳ im ganzen erhöht und die Bahnbewachungsgebühr von 12 auf 16 ℳ für das Tarifkm. (632)

Karlsruhe, den 10. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden a) die Zuschläge zur Deckung der tschechoslowakischen Fahrkartensteuer erhöht, b) die Sonderbestimmungen für einige Bahnhöfe geändert, sowie die Gebühren für eine größere Anzahl Stationen erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Ferner wird die Station Langen (Kreis Bersenbrück) in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (634)

Dresden am 13. Juni 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. Juli 1921 werden die Gebühren für die Überführung des Gepäcks und Expreßguts zwischen den Reichsbahnhöfen und den Bahnhöfen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn in Rinteln und Stadthagen erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (633)

Hannover, den 14. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Bayrischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1921 wird der Nachtrag I eingeführt, der Entfernungserhöhungen bis zu 56 km enthält.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main). (639)

Frankfurt (Main), den 11. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Aachen West Grenze und Ronheide-Montzen Grenze in den direkten Verkehr aufgenommen und die Gebühren für die Gestellung von Viehsonderzügen erhöht. Ferner treten verschiedene Änderungen in den örtlichen Bestimmungen (Abschnitt D des Tarifs) ein.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (640)

Erfurt, den 14. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Gebühren für die Gestellung von Viehsonderzügen erhöht. Ferner treten verschiedene Änderungen in den örtlichen Bestimmungen (Abschnitt D des Tarifs) ein.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (641)

Erfurt, den 14. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.
Pfälzisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1921 werden der Satz für das Begleiterfahrgeld und die Mindestgebühren für Tiersonderzüge erhöht. Nähere Auskunft bei den Dienststellen. (643)

München, den 14. Juni 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Wirkung treten für Privatwagen auf den badischen Stationen auf Schweizergebiet allgemein und auf den Stationen Konstanz, Singen und Waldshut für den Grenzübergangsverkehr besondere Standgeldsätze in Frankenwährung und Bestimmungen in Kraft, wodurch gegen bisher Erleichterungen und Ermäßigungen eintreten. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 17. Juni 1921. (644)
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Verdingung.

Die Lieferung und Aufbringung von 400 qm Drahtglas für die Verglasung der seitlichen Öffnungen der Oberlichter auf der Umladehalle auf dem Verschiebebahnhof Seddin soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6,00 ℳ für das Stück von der Eisenbahnbauabteilung Michendorf zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis 2. Juli 1921 vormittags 10 Uhr postfrei an die Bauabteilung einzusenden. (637)

Michendorf, den 15. Juni 1921.
Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung von
Spiralbohrern
(Metallbohrer) für das Rechnungsjahr 1921 soll öffentlich vergeben werden.

Eröffnung der Angebote am 6. Juli 1921, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 3. August 1921.

Die Verdingungsunterlagen sind gegen portofreie Einsendung von 8 ℳ vom Vorstande unseres Zentralbüros zu beziehen. (642)

Münster (Westf.), 5. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

He[illegible]n im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem [illegible]lichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin. [illegible] Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag vo[illegible] [illegible]ringer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 26. Berlin, den 30. Juni 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Loslösung der Eisenbahnwerke aus dem Betriebe.

Von Regierungs- und Baurat **Lorenz**, Erfurt.

In seinem Aufsatze „Ausbau oder Wiederabbau des Reichseisenbahnsystems?“ in Nr. 3 dieser Zeitung hat Staatsminister a. D. Wirklicher Geh. Rat Hoff das Werkwesen gestreift. Er hat ausgeführt, daß „als durchaus abwegig sich ein von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im letzten Jahre ihrer Wirksamkeit unternommener Versuch der Loslösung der Eisenbahnwerkstätten aus dem gesamten übrigen Eisenbahnbetriebe erweisen wird.“ Wenn ein Fachmann von der Bedeutung und Erfahrung Hoffs seine gewichtige Stimme erhebt, so horcht man auf, zumal der Plan in schärfsten Ausdrücken als „eine Ungeheuerlichkeit, ein betrieblicher und wirtschaftlicher Fehlgriff“ bezeichnet wird. Obgleich Hoff davon Abstand genommen hat, eine Begründung seines harten Urteils zu geben, darf auf eine Widerlegung nicht verzichtet werden, da einem Teil der Leser dieser weitverbreiteten Zeitung die besonderen Eigentümlichkeiten des Werkwesens nicht so vertraut sind, daß man ohne weiteres annehmen kann, die Angriffe würden überall richtig gewürdigt werden. In nachstehendem soll der Versuch gemacht werden, die Gründe im Zusammenhang anzuführen, die für eine besondere Stellung des Werkwesens im Eisenbahnbetriebe sprechen.

Betrachtet man die Wiederherstellungswerke in ihrer Beziehung zur Eisenbahn ohne Voreingenommenheit, ohne auf ihre jetzige zwangläufige Eingliederung in den Verwaltungskörper eingeschworen zu sein, so findet man, daß der Zusammenhang recht lose ist, daß er nur insofern besteht, als die Werke ausschließlich die Wiederherstellungsarbeiten an den Fahrzeugen, den maschinellen Anlagen usw. der Eisenbahn ausführen, also vollständig bei ihrer Versorgung mit Arbeit auf die Eisenbahn angewiesen sind. Ein ähnlich loser Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetriebe läßt sich auch bei einigen Fabriken für die Herstellung von Eisenbahnmaterial finden, die beinahe ausschließlich für die Eisenbahnverwaltung arbeiten, ohne daß sie ihr eingegliedert sind. Wenn die Staatseisenbahnen es übernommen haben, die Wiederherstellungsarbeiten in eigener Regie auszuführen und den ganzen Ballast der bei oberflächlichem Hinsehen gewissermaßen unproduktiv arbeitenden Werke ihrem Betriebe einzufügen, so werden sie dazu durch zwingende Gründe gedrängt. Ist es schon eine schwierige Sache, den Fabriken für Neuanfertigung bei ihren Lieferungen die Preise nachzurechnen — ein Umstand, der auch von Hoff beklagt wird —, so wird es fast zur Unmöglichkeit, bei Wiederherstellungsarbeiten mit annähernder Sicherheit den Preisfestsetzungen zu folgen. Es liegt im Wesen der Instandsetzung eines so verwickelten Bauwerkes, wie es zum Beispiel die Lokomotive oder der D-Zugwagen ist, daß ein Preisangebot *vor* der Wiederherstellung nicht abgegeben werden kann. Der Umfang der Arbeiten ergibt sich meist erst bei der Auseinandernahme, und häufig läßt sich auch erst im Verlaufe der Wiederherstellungsarbeit überblicken, ob dieser oder jener Teil wieder verwendet werden kann oder vollständig erneuert werden muß. Eine Regel für den Umfang der Arbeiten kann nicht festgelegt werden. Die persönliche Ansicht, gestützt auf Erfahrung oder bedingt durch äußere Umstände, zu denen in Zeiten schlechter Finanzlage oder während des Krieges der Auftrag, nur oberflächliche Ausbesserungen vorzunehmen, gerechnet werden darf, ist von großem Einfluß. Es kommt hinzu, daß die Überwachung von

Wiederherstellungsarbeiten noch viel eingehender durch den Abnehmer ausgeübt werden muß als beim Neubau, wenn eine Gewähr für gute Arbeit vorhanden sein soll. Die Wiederherstellung der Fahrzeuge ist in noch weit höherem Maße als die Anschaffung neuer Betriebsmittel eine Vertrauenssache. Aber daß die Werke keine Teile der Eisenbahn sind, die so untrennbar mit dem Betriebe zusammenhängen, daß er ohne sie nicht arbeiten kann, ersieht man daraus, daß die Wiederherstellung von Fahrzeugen in Fabriken, zu der wir mit Ablauf des Krieges gezwungen worden sind, möglich ist, wenn auch unter erheblichen Kosten, die aber mit der Neuheit der Aufgabe, der mangelnden Erfahrung der Arbeiter und der Unzulänglichkeit der Industriewerke für diese besondere Aufgabe in innigem Zusammenhang stehen. Die Fabriken, die sich auf die Wiederherstellung von Fahrzeugen eingerichtet haben, mußten besondere Anlagen schaffen und haben darauf Bedacht genommen, die Abschreibungen in kurzer Zeit vorzunehmen. Man wird sich auch gewöhnen müssen, einen Teil der hohen Kosten, die für die Ausbesserung in den Fabriken gezahlt werden müssen, auf das Reichsschuldenkonto zu schreiben unter der Bezeichnung „produktive Erwerbslosenfürsorge", da es nach der Beendigung des Krieges darauf ankam, den beschäftigungslosen Rüstungsbetrieben und den heimkehrenden Kriegern Arbeit zu verschaffen.

Der geringe Zusammenhang mit der Eisenbahn ist auch an der örtlichen Abgeschiedenheit zu erkennen. Das Eisenbahnwerk bildet ein abgeschlossenes Ganzes, das mit den übrigen Anlagen der Eisenbahn nur durch das Zufahrtgleise verbunden ist, auf dem die Arbeit zu- und abgeführt wird. Es stellt sozusagen eine Fabrik mit Gleisanschluß dar. Von diesem Gesichtspunkt aus angesehen, ist es unangebracht, die Arbeiter der Eisenbahnwerke als „Eisenbahner" zu bezeichnen. Diese Gewohnheit ist von verheerenden Folgen gewesen, da die Werkstättenarbeiter, besonders die erst kurze Zeit in den Werken tätigen, in dem Bewußtsein, Eisenbahner zu sein, bei der Stillegung des gesamten Eisenbahnbetriebes einen Einfluß ausgeübt haben, der in gar keinem Verhältnis zu ihrer wirklichen Bedeutung für den eigentlichen Betrieb der Eisenbahnen steht.

Wenn diese „Eisenbahner" ein Eisenbahnwerk stillegen, so sind die Folgen die gleichen, die eintreten, wenn in irgendeiner Fabrik die Arbeit niedergelegt wird. Die in dieser angelegten Werte an Fabrikeigentum erleiden Zinsverluste. Für die Eisenbahn und die Allgemeinheit kommt als besonderer Verlust hinzu, daß die Wiederherstellung der überwiesenen Betriebsmittel nicht fortschreitet, daß die auszubessernden Beriebsmittel über Gebühr dem Verkehr entzogen werden, daß, wie man sagt, der Ausbesserungsstand in die Höhe geht. Die Allgemeinheit hat dabei eigentlich nur insofern ein Interesse, als die Staatseisenbahnen allgemeines Eigentum sind, dessen beste Ausnutzung jedem am Herzen liegen muß. Bei Wiederaufnahme der Tätigkeit des Werkes setzt die Arbeit genau dort wieder ein, wo sie aufgehört hat. Wenn die Geschlossenheit und Stoßkraft dieser „Eisenbahner", die aus dem fabrikmäßigen Zusammenarbeiten sich ergeben, dazu benützt wird, den gesamten Eisenbahnbetrieb einzustellen, so treten volkswirtschaftliche Folgen ein, die nicht erst näher beleuchtet zu werden brauchen. Entsprechend der Schwere dieser Folgen sind auch die Umständlichkeiten und Arbeiten, die beim Wiederaufnehmen des Betriebes zu bewältigen sind. Die Züge sind bis zum nächsten geeigneten Bahnhof gefahren worden, die Bahnhöfe sind verstopft, die Lokomotiven sind in die Heimat gefahren, die Züge müssen neu bespannt werden usw.. Eine große Summe verlorener Arbeit muß geleistet werden, und die Überlegung und Erfahrung müßte dazu führen, die Arbeiter der Eisenbahnwerke von denen des Betriebes zu lösen; sie müssen besonders betrachtet werden und zwar als Fabrikarbeiter. Ihre Interessen sind im Grunde genommen ganz anderer Art als die von Eisenbahnern.

Auch für die Lohnfrage ist die Betrachtung der Eisenbahnwerke unter dem Gesichtspunkt einer Loslösung vom Betriebe von Bedeutung. Es wird immer eine mißliche Sache sein, die Bedingungen für die Bemessung der Löhne, die ja von örtlichen Verhältnissen abhängen, an der Zentralstelle so genau zu erkennen, daß Härten vermieden werden. Besonders in Orten, in denen bei geringerer Industrie das Eisenbahnwerk mehr zur Geltung kommt, wird es immer für Arbeitnehmer sowohl als für Arbeitgeber in Industrie und Eisenbahn unangenehm empfunden, wenn Spannungen zwischen den Löhnen der Industrie- und der Werkarbeiter bestehen. Werden die Eisenbahnwerke als industrielle Unternehmungen, die sie tatsächlich sind, angesehen, wird daraus die Folgerung gezogen, ihre Löhne mit den ortsüblichen in Übereinstimmung zu bringen, dann wird manche Unzufriedenheit der Arbeiter in den Eisenbahnwerken und in der Industrie beseitigt. Nicht gering sind die Auswirkungen zu achten, die für den Leiter des Werkes und die Verwaltung sich bei einem solchen Verfahren ergeben. Man kann nicht leugnen, daß dem Leiter eines Werkes von häufig mehreren Tausend Arbeitern ein bestimmtes Maß von Ansehen zur Seite stehen muß. Das Ansehen bei der Arbeiterschaft wird nicht bestimmt durch den Titel, sondern neben den persönlichen Fähigkeiten durch die Befugnisse, die der Leiter hat. Nach seiner Denkweise schätzt der Fabrikarbeiter die Befugnis, die Lohnfrage zu regeln, am höchsten. Die Bemessung der Löhne nach der Höhe der ortsüblichen ist eine Angelegenheit, die man dem Leiter des Eisenbahnwerkes übertragen kann, ohne daß man zu fürchten braucht, daß dabei Fehler gemacht werden, denn die ortsüblichen Löhne werden durch die Industrieverbände geregelt. Damit würde der Werkdirektor an Ansehen gewinnen und die letzte Instanz vor dem Schlichtungsausschuß werden, die er auch in anderen wichtigen Arbeiterangelegenheiten werden muß. Die Verwaltung aber würde von Geschäften entbunden werden, die gewiß nicht zu denjenigen gehören, auf deren Festhaltung man erpicht sein muß.

Man wird sich der Erkenntnis nicht verschließen können, daß Eisenbahnwerke und -betrieb sehr wenig miteinander verquickt sind, so daß eine Trennung recht gut denkbar ist. Dann braucht nicht erst nachgewiesen zu werden, daß eine Loslösung nicht, wie Hoff sagt, einen „betrieblichen Fehlgriff" bedeuten würde. Soll aber zum Überfluß noch zu einem Beispiel aus der Praxis, dessen Beweiskraft nicht angezweifelt werden kann, gegriffen werden, so können dazu die Fahrzeugfabriken herangezogen werden. Jahraus, jahrein bauen sie Betriebsmittel, von denen niemand behaupten wird, daß sie den Anforderungen des Betriebes nicht entsprechen. Von einer „Leitung dieser Werke", wie Hoff sie für die Eisenbahnwerke für unbedingt nötig hält, „durch Werkstättendezernenten in unmittelbarer lebendiger Verbindung mit ihren betriebstechnischen und betriebsmaschinentechnischen Fachgenossen" ist dabei natürlich nicht die Rede. Was die Herstellung brauchbarer Betriebsmittel in rein technischer Beziehung anlangt, so besteht zwischen einer Fabrik für Neuherstellung und einer solchen für Wiederinstandsetzung nur ein Unterschied in der Schattierung, der aber bei dieser Betrachtung vollkommen ausscheiden kann. Nach dem heutigen Stande der Erkenntnis muß man zu der Ansicht gelangen, daß die Eisenbahnwerke nur zu dem Zwecke, sie in den großen Verwaltungskörper einzugliedern, in eine Form gepreßt sind, in die sie nicht mehr passen. Diese Form dürfte sich überlebt haben. Man darf nicht die Überzeugung haben, daß die Organisation des Eisenbahnwesens, die im Jahre 1895 unter Hoffs Mitwirkung eingeführt worden ist, keiner weiteren Entwicklung fähig sein sollte. Stillstand bedeutet auch hier Rückschritt. Die Eisenbahnwerke sind nach ihrer geographischen Lage auf die Direktionen verteilt. Die Lage und besonders der sogenannte Bezirk, das Gebiet, das den Werken wie allen übrigen Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämtern gewissermaßen als

Tätigkeitsfeld zugewiesen ist, haben aber zurzeit die Bedeutung vollständig verloren, die ihnen bei Schaffung der Organisation von 1895 hat innewohnen können. Nachdem die Erfahrung gewonnen ist, daß man wirtschaftlicher verfährt, wenn man nicht mehr in allen Werken alle vorkommenden Betriebsmittel ausbessert, sondern wenn man ihnen nur einige und zwar möglichst wenig Arten zur Wiederherstellung zuleitet, sie also spezialisiert*), kommt man von selber dazu, für die Werke Interessenbezirke zu bilden, deren Einflußgebiet sich über mehrere Direktionen erstrecken wird. Die notwendige Folge davon ist, die Oberaufsicht über die Werke an einigen wenigen Stellen auszuüben, ohne an die Direktionen gebunden zu sein. Auf diesem Wege wird man auch zu dem erstrebenswerten Zustand kommen, der sich nach den Ausführungen Hoffs vorstellen läßt, wenn er dem Wunsche Ausdruck gibt, „die Werkstättendezernenten der Bezirksverwaltungen mögen die Generaldirektoren der Werkstätten bleiben". Die zeitige Behandlung des Werkwesens bei den Direktionen entspricht diesem Idealbetrieb ganz und gar nicht. Wenn es sich bei dem von Hoff benannten Generaldirektor nicht um einen bloßen Titel handeln soll, der seine Entstehung dem Umstande verdankt, daß die Leiter einiger Werke als Direktoren bezeichnet werden, so kann man nur sagen: diese Generaldirektoren sind bisher in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle nicht die Entscheidenden, sondern die als Sachverständige mitwirkenden Kodezernenten. In Finanzfragen, in Arbeiter- und Beamtenpersonalfragen, in Stoffangelegenheiten geben sie nicht den Ausschlag. Wäre es der Fall, so würde gewiß beispielsweise einem Verfahren entgegengetreten werden, das in Personalfragen sich eingebürgert hat: Bedienstete, die aus irgendeinem Grunde für andere Betriebe nicht mehr verwendbar sind, in den Werken unterzubringen oder gute Kräfte herauszuziehen oder einen sogenannten Universalmenschen züchten zu wollen, der überall verwendbar ist. Eine Sonderung nach der jeweiligen Veranlagung kann auch bei der Verwendung der Bediensteten nicht mehr außer acht gelassen werden, am wenigsten bei den technischen, deren Leistungen und Können nicht nur auf der schulmäßigen Ausbildung beruhen, sondern hauptsächlich von den Erfahrungen bedingt werden, die sie sich im Laufe der Jahre im Sonderfach erworben haben.

Kann man mit beinahe mathematischer Sicherheit den Beweis führen, daß eine Loslösung der Eisenbahnwerke aus dem Betriebe kein betrieblicher Fehlgriff, kein Sprung ins Dunkle ist, daß sie vielmehr eine notwendige Folge der fortschreitenden Entwicklung und Erkenntnis ist, so ist die Ansicht, daß man damit einen wirtschaftlichen Fehlgriff vermeidet, den Hoff glaubt mit Sicherheit voraussagen zu können, nicht so einfach zu vertreten. Es ist um so schwieriger, als bei dem jetzigen Buchungsverfahren überhaupt nicht gesagt werden kann, mit welchem Wirkungsgrad die Werke bisher gearbeitet haben oder zurzeit arbeiten. Das Buchungsverfahren ist darauf eingerichtet, möglichst für alle Verwaltungsteile der Eisenbahn gestaltet zu sein, um der Hauptleitung die Gesamtübersicht über den Ertrag zu ermöglichen. Den Eigenheiten eines Fabrikbetriebes, der in den Eisenbahnwerken zur Geltung kommt, kann es nicht Rechnung tragen.

Für ein großes, aus zahlreichen Teilbetrieben bestehendes Unternehmen, wie es die Eisenbahnverwaltung ist, genügt im allgemeinen, wenn ein Überblick im großen und ganzen über die Leistung oder das Erträgnis gegeben werden kann. Die Gesamtheit hat nur für das Schlußergebnis Interesse; für sie kommt es ja auch weniger darauf an, zu wissen, aus welchen Einzelbeträgen sich der Gesamtertrag zusammensetzt, wenn nur ein Überschuß, und zwar ein recht großer, vorhanden ist. Ausgaben und Einnahmen lassen sich leicht verständlich in der sogenannten Betriebszahl darstellen. Im Wesen des Eisenbahnunternehmens ist es auch begründet, daß sich die meisten Teilbetriebe, wie Bahnhöfe, Strecke, Zugverkehr, Maschinen- und Zuggestellung usw. in einer Abhängigkeit und Verschmelzung befinden, die ein Erfassen ihrer einzelnen rechnerischen Erträge zur Unmöglichkeit machen. Wollte man hier besondere Ertragsrechnungen aufstellen, so müßte man zu Schätzungen mit ihren Ungenauigkeiten greifen und könnte doch nicht verhindern, daß Anlagen, die an sich von größter Bedeutung für das Unternehmen sind, in bezug auf die Rente, die ihnen nachgewiesen werden kann, sehr schlecht dastehen. Nur für vollkommen in sich geschlossene, von anderen Betrieben der Eisenbahn abgetrennte Teilunternehmen kann eine zweifelsfreie Rechnung aufgemacht werden. Daß gerade für die Eisenbahnwerke diese Bedingung der Abgeschlossenheit, der Losgelöstheit vom Betriebe erfüllt ist, ist im vorstehenden nachgewiesen worden. Es ist also möglich, für diese Werke eine besondere Ertragsrechnung aufzustellen, und ihre Ausführung ist von der größten Wichtigkeit; ja man kann wohl sagen, sie ist der eigentliche Kernpunkt, um den es sich handelt. Daß man ihr früher nicht nähergetreten ist, findet seine Erklärung in der geschichtlichen Entwicklung. Zu der Zeit, als die jetzige Verwaltungsordnung eingeführt worden ist, spielten die Begriffe Fabrikorganisation, Nachkalkulation und Fabrikstatistik noch keine große Rolle, während sie heute ein ständiges Thema in den wissenschaftlich-technischen Zeitschriften bilden, ja ihre eigenen Schriften haben.

Den Fortschritten, die in dieser Hinsicht im Laufe der Jahre in der Industrie gemacht worden sind, muß auch die Eisenbahnverwaltung nachkommen. Es geht nicht an, ein Rechnungsverfahren bei den Werken beizubehalten, das in letzter Linie sich damit begnügt, festzustellen, ob die überwiesenen Mittel ausgereicht haben, aber nicht beurteilen läßt, was mit den verbrauchten Werten geleistet worden ist, und schließlich gar dazu verleitet, die Merkmale für die Beurteilung wirtschaftlicher Geschäftsführung in ganz falscher Richtung zu suchen. Für den Außenstehenden ergibt sich ein schwer lösbarer Widerspruch: neue Werkstätten werden entsprechend der Entwickelung der Technik mit allen neuzeitlichen Hilfsmitteln ausgestattet, aber in bezug auf das Buchungsverfahren bleibt alles beim alten.

Die Frage, ob einer besonderen Rechnungslegung ein Wert beizumessen ist, kann nicht verneint werden. Das Bedürfnis nach einem Verfahren, das es ermöglicht, die Leistungen der einzelnen Werke zu erkennen und zum Vergleich gegenüberzustellen, ist längst gewissermaßen im Unterbewußtsein vorhanden gewesen und hat seinen sichtbaren Ausdruck in einer Statistik gefunden, die früher im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit nicht geringem Arbeitsaufwand geführt worden und auch den Werken zugegangen ist. Es ist die „Zusammenstellung der Leistungen der Haupt- und Nebenwerkstätten" für den Umfang eines Rechnungsjahres. Sie wird nicht mehr geführt; brauchbare Erkenntnisse waren damit nicht zu erreichen, da die Unterlagen: Untersuchungs- und Ausbesserungsdauer eines Fahrzeuges ohne Angabe des Umfanges der Arbeiten allzu roh sind und überhaupt nicht als Unterlagen angesprochen werden können, auch nicht alle in den Werkstätten vorkommenden Arbeiten treffen. Die Aufgabe, die Leistungen der Werke nachzuprüfen und in Vergleich zu stellen, kann mit so einfachen Mitteln nicht gelöst werden. Sie stehen auch in keinem Verhältnis zu den großen Werten, die in den Eisenbahnwerken festgelegt sind und umgesetzt werden. Es darf an dieser Stelle bemerkt werden, daß die wissenschaftliche Durchforschung des Werkwesens, die seit einigen Jahren eingesetzt hat, der Festlegung des Leistungsmaßstabes, aus dem man durch Inbeziehungsetzung der Ausbringung zu den dafür aufgewendeten Gesamtkosten — unmittelbare Löhne,

*) Vergleiche den Aufsatz des Verfassers in den Nummern 60 und 61 d. Ztg. vom 4. und 8. August 1917 und den Ministerialerlaß VI. 66. D. 13296 vom 5. August 1920.

Materialkosten, Generalunkosten — innerhalb eines bestimmten Zeitraumes den inneren wirtschaftlichen Wert des Werkes erkennen kann, ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet hat.

Wirft man einen Blick auf die Industrie, so sieht man, daß große Industriekonzerne, wie die Maschinenfabrik R. Wolf, Magdeburg-Buckau, die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und andere jedes ihrer Teilwerke durchorganisiert und in jedem ein Buchungsverfahren eingeführt haben, mit dem sie ganz genau den Ertrag jedes einzelnen Werkes und seiner Unterabteilungen verfolgen können. Solches Vorgehen bedeutet natürlich Aufwand an Verwaltungspersonal und Verwaltungskosten. Man darf unserer Industrie vertrauen, daß sie den Aufwand nicht machen würde, wenn sie die Überzeugung hätte, daß sie den Einblick in die einzelnen Vorgänge entbehren und daß sie ohne die kostspieligen Verfahren den Überblick über ihre Werke gewinnen kann.

Auf der ersten Technischen Tagung am 29. und 30. November 1920 in Karlsruhe hat der Reichsverkehrsminister Exzellenz Groener ausgeführt, daß in Öffentlichkeit und Presse sehr viel von einem kaufmännischen und technisch-wirtschaftlichen Geiste geredet und geschrieben werde, ohne daß die nötige Klarheit vorhanden sei, was eigentlich mit diesem technisch-wirtschaftlichen Geiste gemeint sei. Dieser könne sich nur aus uns selbst entwickeln. Der Geist tritt in erfreulicher Weise in die Erscheinung, wenn man die Eisenbahnwerke von dem Standpunkt aus betrachtet, daß sie nicht nur verwaltet und technisch behandelt werden müssen, sondern daß auch die wirtschaftliche oder sozusagen kaufmännische Seite der Sache hervorgekehrt wird. Wenn die Eisenbahnwerke unter diesem Winkel angesehen werden, so wird ein altes Übel aus der Welt geschafft werden; die Unterhaltung der Eisenbahnfahrzeuge, das Werkstättenwesen nur als sachliche Ausgaben zu bezeichnen, wie auch Hoff tut, als Anlagen, die lediglich Geld verschlingen und ihren Ausgaben keine entsprechenden Werte gegenüberzustellen vermögen. Man muß im Gegenteil die Eisenbahnwerke als kostspielige industrielle Unternehmungen auffassen, und fragt man, worin die Werte bestehen, die sie schaffen, so ergibt sich von selbst: es sind die Einnahmen, die sich die Werke für die Wiederherstellung der Fahrzeuge gutschreiben müssen, und die dadurch wieder eingebracht werden, daß die wiederhergestellten Fahrzeuge zu ihren Leistungen als Zugkräfte bei den Lokomotiven und als Fördermittel bei den Wagen befähigt werden. Denn ohne jene Aufwendungen würden die Betriebsmittel in kürzester Zeit betriebsunfähig sein und keine Einnahmen erzielen können. Dem Kostenaufwand, den die Werke verursachen, entspricht also ein genau zu erfassender Gegenwert. Er läßt sich nur nach dem jetzigen Buchungsverfahren für die einzelnen Werke nicht ermitteln; man kennt die allgemeinen Kosten nicht, die man in Ansatz bringen muß. Da sie in den meisten Fällen ein Vielfaches der Arbeitslöhne ausmachen, bilden sie den Hauptanteil der Ausgaben der Werke — für Material wird verhältnismäßig wenig ausgegeben — und ein genaues Erfassen der allgemeinen Kosten ist eine Notwendigkeit.

Daß der Unterhaltungsaufwand der Fahrzeuge keine Einschränkungen erfahren würde, kann von Hoff nicht ohne weiteres behauptet werden. Ganz irreführend und für den Leiter eines Werkes unverständlich ist es, wenn Hoff die Ansicht vertritt, daß eine etwaige Einschränkung im Unterhaltungsaufwand „ebensogut oder gar sicherer bei der bisherigen Betriebsform erzielt werden kann und erzielt werden wird“. Es wäre vergebliche Mühe, den sachlichen Gründen nachzuspüren, die diese Meinung stützen könnten. An einer Tatsache kann man jedoch nicht vorübergehen: einen auch nur einigermaßen klaren Einblick in die inneren Vorgänge der Werke gestattet die jetzige Betriebsform nicht. Es mag genügen, zur Kennzeichnung der Möglichkeiten, die ein genaues Rechnungsverfahren bietet, einige besonders in die Augen springende Beispiele anzuführen.

Wenn man dazu übergehen kann, den Maschinenämtern und Betriebswerkstätten die genauen Kosten für die Wiederherstellungsarbeit einer Lokomotive aufzugeben, werden sie gewiß Bedenken tragen, die Arbeit der Eisenbahnwerke, die wegen der im Verhältnis zu den kleinen Generalunkosten der Betriebswerke ganz erheblich höheren Generalunkosten immer teuer ist, in Anspruch zu nehmen; oder diese Werke sind selbst in der Lage, ihre oben genannten „Kunden“ darauf aufmerksam zu machen, daß die Lokomotive, die eine kostspielige Ausbesserung überstanden hat, nach nur kurzer Betriebsdauer nicht schon wieder so weit heruntergewirtschaftet sein kann, daß eine Wiederaufnahme in das Werk nötig ist. Von der sorgfältigen Unterhaltung im Betriebe hängt ja zum großen Teil die Dauer der Betriebsfähigkeit der Lokomotive und im weiteren die Bewertung der von den Werken ausgeführten Arbeiten ab.

Nur mit einer zuverlässigen Werkbuchführung kann man das Ziel erreichen, das mit der oben erwähnten „Zusammenstellung der Leistungen“ nicht hat erreicht werden können: einen Vergleich zu ziehen zwischen den Leistungen der einzelnen Werke. Das ist von ungeheurer Bedeutung. Die Gegenüberstellung gleichartiger Werke muß bei der Möglichkeit, die einzelnen Unkosten genau zu verfolgen, die Stellen zum Vorschein bringen, wo der Hebel für Verbesserungen angesetzt werden muß. Es ist bekannt, wie anreizend die Vergleichsmöglichkeit wirkt; darüber braucht kein Wort verloren zu werden.

Die Möglichkeit, die Unkosten der Werke einander gegenüberzustellen, muß auch einwandfrei zu dem Ziele führen, zu erkennen, wie ein Werk beschaffen, wie es in den einzelnen Teilen besetzt und in der Arbeitsteilung gegliedert sein muß, damit es die Betriebsmittel nicht nur vergleichsweise am billigsten, sondern auch noch am schnellsten wieder herstellt, so daß sie die kürzeste Zeit ihrem Zweck, im Betriebe Geld zu verdienen, entzogen und die teueren Werksanlagen im höchsten Maße ausgenutzt werden. Diesem sozusagen ideal-harmonisch arbeitenden Werke, das man kurz dahin charakterisieren kann, daß es unter sorgfältigster Arbeitsausführung die verhältnismäßig größte Arbeitszeit in Stunden bei der geringsten Aufenthaltsdauer der einzelnen Betriebsmittel in Tagen aufwendet, müßten die anderen Werke in ihrer Organisation gleichzukommen suchen.

Mit genauen Daten, die nur durch ein gutes Rechnungsverfahren herbeigeschafft werden können, läßt sich auch der kritische Moment bestimmen, bei dem die von Hoff empfohlene weitere „Modernisierung aus alter Zeit herrührender Ausbesserungsanlagen“ zu verlorenem Geld, zu verlorener Arbeit wird. Wenn ein Werk, wie beispielsweise das Erfurter, so eng geworden ist, daß kein Hof, keine Gleisanlage zum Abstellen von Tendern, Untergestellen, Altmaterialien usw. mehr vorhanden ist, daß die Schuppeneinfahrten andauernd durch abzuprobierende Lokomotiven besetzt sind, daß eine nicht leistungsfähige Zubringerwerkstätte durch Inanspruchnahme anderer Werke ausgeglichen werden muß, so hilft man sich auf scheinbar einfache und billige Weise dadurch, daß man zur Durchschleppung des Werkbetriebes eine Menge unproduktiver Arbeit leistet. Durch Verschiebebewegungen sorgt man dafür, daß die Schuppeneinfahrten für ihren Zweck zeitweise frei werden, durch Beförderung der erwähnten Gegenstände zu freien Plätzen oder zu anderen Werken, die aushelfen sollen, schafft man Erleichterung. So lange es angeht, die kostspieligen Verschiebebewegungen mit ihrem Aufwand an Bedienung und Lokomotiven und beträchtliche Beförderungen auf der Eisenbahn mit ihren Umladekosten und Abfertigungsgebühren in Anspruch zu nehmen, ohne daß sie abgerechnet werden, also vom Werk gewissermaßen kostenlos benutzt werden dürfen, ist eine scharfe

Grenze für das Flickwerk sogenannter Modernisierung nicht zu ziehen. Die größten Vorteile erwachsen den aufsichtführenden Behörden bei ihren Geschäftsprüfungen der Werke. Während man sich jetzt damit begnügen muß, mit Nebensächlichkeiten sich zu befassen, kann man an Hand einer Buchführung, einer Bilanz, in die Materie selbst hineinsteigen und fehlerhafter Geschäftsführung nachkommen.

Bei der Bedeutung, die die von Hoff aufgeworfene Frage hat, ob dem Mehraufwand an Personal und Verwaltungskosten eine Ersparnis gegenübertreten würde, ist es angebracht, ihr noch einige Ausführungen zu widmen. Die Frage ist so wichtig, daß allein von ihrer Bejahung eine weitere Verfolgung abhängig gemacht werden kann; sie ist von grundlegender Bedeutung. Da nach dem bisherigen Buchungsverfahren es nicht möglich ist, die Kosten der Wiederherstellungsarbeiten an den Fahrzeugen zu ermitteln, kann man auch nicht den zeitigen Wert eines Fahrzeuges, z. B. einer Lokomotive feststellen, wenn es sich darum handelt, die Entscheidung zu treffen, ob noch die Ausgabe für eine größere Wiederherstellung aufgewendet oder zur Ausmusterung geschritten werden soll. Nach dem gebräuchlichen Vorgehen spielt die persönliche Ansicht bei der Entscheidung der Frage der Ausmusterung eine zu große Rolle; materielle Unterlagen für die gesamten Aufwendungen, die für das Fahrzeug im Laufe der Jahre gemacht worden sind, würden von Vorteil für die Eingrenzung der persönlichen Ansicht sein.

Erwünscht muß es auch sein, den Wert einer Fahrzeugbauart in bezug auf die Unterhaltungskosten beurteilen zu können. Beim Entwurf der Fahrzeuge darf nicht nur die Bedeutung für den Betrieb: die Betriebstüchtigkeit und die Leistungsfähigkeit maßgebend sein, sondern der Umstand, daß man die Unterhaltungsarbeiten mit geringstem Aufwand ausführen kann, auch wenn die Bauart verwickelt wird. Die Eisenbahnwerke können bei der Vorweisung genauer Kosten bestimmenden Einfluß darauf nehmen, der Neigung der Konstrukteure zu steuern, Entwürfe zu ersinnen, die wegen ihrer teueren Unterhaltung zu Ausbesserungsmöglichkeiten führen oder sich mehr durch Eigenart als durch Zweckmäßigkeit auszeichnen.

Man muß die bestimmte Erwartung hegen, daß der Aufwand an Verwaltungspersonal und Verwaltungskosten nicht nur ausgeglichen wird, sondern daß überdies noch sich recht große Ersparnisse ergeben werden. Mit der jetzigen Betriebsform können diese Ersparnisse jedenfalls nicht erzielt, zum mindesten nie buchmäßig nachgewiesen werden.

Es mag noch gestattet sein, einige Augenblicke bei der Anregung Hoffs zu verweilen, „sichere Unterlagen für die wirklichen Kosten und Gewinne der Privatwerke“ für den Fahrzeugneubau zu erhalten, da dieser Gegenstand im Zusammenhang mit dem Werkwesen von Hoff gestreift wird. Der Gedanke ist nicht neu; vor Jahren hat sich bereits die damalige Beschaffungsdirektion Berlin mit der Absicht getragen, die Herstellungskosten der Fahrzeuge zu ermitteln. Wie weit man damit gekommen ist, wird sich noch feststellen lassen; es ist kaum anzunehmen, daß die Bestrebungen aussichtsreich gewesen sind. Der Plan, daß ein „unmittelbar von der Bahnverwaltung geleitetes Werk geschaffen wird, das neue Fahrzeuge, Ersatzteile, Geräte usw. herstellt und den Wettbewerb mit den Privatwerken aufnimmt“, braucht nicht gerade in das Reich der Unmöglichkeit verwiesen zu werden. Ob aber das Vorgehen Erfolg haben wird, muß stark in Zweifel gezogen werden. Die Durchführung bietet doch recht große Schwierigkeiten. Hier würde jener Unterschied in der Schattierung zum ausschlaggebenden Faktor werden, der bei der oben angestellten Betrachtung vernachlässigt werden konnte.

Man geht fehl, wenn man sich dem Glauben hingibt, daß Neuherstellung und Ausbesserung von Betriebsmitteln dieselbe Sache ist. Der Unterschied ist für die Lokomotiven ausführlich und treffend in einem Aufsatz behandelt, der in der „Beilage zu den Hanomag-Nachrichten“ zu Heft 10 Jahrgang VI vom Oktober 1919 abgedruckt ist. Damit auch der Nichtsonderfachmann im Bilde sei, mögen aus dem lesenswerten Aufsatze die folgenden Ausführungen angeführt werden. „Der Neubau von Lokomotiven wird dadurch gekennzeichnet, daß große Rohstoffmengen zu außerordentlich vielen Werkstücken, und zwar von der größten bis zur kleinsten, von der einfachsten bis zur schwierigsten Art umgearbeitet werden müssen, während bei Ausbesserungsarbeiten die Verarbeitung von Baustoffen verhältnismäßig in den Hintergrund tritt. Denn die wesentlichsten Teile der Lokomotive sind ja vorhanden, es handelt sich bei den Ausbesserungsarbeiten um Ersatz nur einiger Teile, zumeist aber um Nachrichten und Nacharbeiten, Anflicken, Ausbesserung vorhandener Teile in großem Umfange, um Reinigung und Nachprüfung des gesamten Triebwerkes, der Kesselausrüstung usw. Man vergegenwärtige sich dagegen, daß beim Neubau aus den rohen Schmiedeblöcken fertige Stangen zu schmieden, zu fräsen, zu stoßen und zu bearbeiten sind, daß aus Roheisen Zylinder entstehen, deren Bearbeitung besonders große Werkstätten erfordert, daß aus Kesselblechen die gekümpelten Teile und die Rundkesselschüsse geschaffen werden, daß für den Neubau der Lokomotiven ungezählte Massenteile, wie Stehbolzen, Deckenanker, Schmiergefäße, Bolzen, Büchsen usw. erforderlich sind. Alle diese Teile entstehen in der Lokomotivfabrik aus dem Rohstoff selbst, und man vergleiche hiermit die bei Ausbesserungen erforderlichen Arbeiten.“ Was hier für die Lokomotiven ausgeführt ist, trifft grundsätzlich auch für die Wagen zu. Es würde, wenn das Ziel, den Wettbewerb mit den Privatwerken aufzunehmen, erreicht werden soll, darauf hinauslaufen, so weit zunächst die Lokomotiven in Frage kommen, eine große Fabrik mit den den Eisenbahnwerken ferner stehenden oder ganz fehlenden Sonderbetrieben, wie Konstruktionsbüro, Gießerei, Rahmenbau, Zylinderwerkstatt usw. zu errichten und einen geschulten Stamm von Arbeitern für die Neuherstellung zu erziehen.

Einen solchen Versuch zu machen, nur um den Privatwerken den Nachweis billigerer Arbeit zu liefern, scheint doch sehr gewagt. Dabei ist nicht einmal mit Sicherheit anzunehmen, daß dieser Nachweis gelingt. Denn der staatliche Betrieb ist wegen der vielen Stellen, die dabei mitwirken, viel schwerfälliger als der private Unternehmer, der, ohne an Rücksichten gebunden zu sein, in seinen Entschließungen frei beweglich ist und Konjunkturen ausnutzen kann, die längst vorüber sind, wenn der Instanzenzug hin und zurück durchlaufen ist. Die wünschenswerten Unterlagen für die wirklichen Kosten und Gewinne der Privatwerke kann man mit viel größerer Genauigkeit, mit geringerem Wagnis und leichter erhalten, wenn der Staat durch umfangreicheren Aktienankauf Teilhaber an einem großen Werk wird und sich so weit Einfluß sichert, daß er bei der Leitung des Unternehmens mitwirken kann.

Hoffs Ausführungen über die Loslösung der Werke gipfeln in den Worten: „Man sollte unverweilt von einem Experiment, einen Staat im Staate zu schaffen, Abstand nehmen, bevor sich seine nachteiligen Rückwirkungen auf die anderen Gebiete des Eisenbahndienstes geltend machen.“ Daß für das Werkwesen keine üblen Folgen zu befürchten sind, dürfte sich als Folgerung aus den vorstehenden Darlegungen zwanglos ergeben, zumal man es bei der Loslösung der Werke nicht mit einem umstürzenden Vorgang zu tun hat, wie er bei der Umwandlung der staatlichen Rüstungsbetriebe, der jetzigen Deutschen Werke, durchgeführt worden ist. Bei den Eisenbahnwerken handelt es sich darum, daß man aus gewonnener Erkenntnis die folgerichtigen Schlüsse zieht und in die Tat umsetzt, organisch weiterentwickelt und den Vorgang in ruhiger Weise, jederzeit bereit und in der Lage einzugreifen, sich vollziehen läßt. Eine Befürchtung, daß sich nachteilige Rückwirkungen auf die anderen Gebiete des Eisen-

bahndienstes geltend machen, ist grundlos; die Vorbedingung der besonderen Stellung läßt sich nicht mühsam für andere Zweige konstruieren. Soll aber noch dargetan werden, daß auch in den Kreisen von Nichttechnikern dem Werkwesen eine Sonderstellung zuerkannt wird, so sei auf die Ausführungen eines anderen Nichttechnikers hingewiesen, der noch in unmittelbarer Berührung mit dem Eisenbahnwesen steht. In seiner Abhandlung „Technik und Rechtskunde in der Eisenbahnverwaltung", erschienen im Archiv für Eisenbahnwesen, Verlag von Julius Springer, Berlin, Jahrgang 1921 — Heft 2 vom März und April — kommt Geh. Oberregierungsrat v. Kienitz auf Seite 282 zu folgenden Anschauungen: „Das Werkstattwesen ist eigentlich nur ein zufälliges Anhängsel, das zur Transportverwaltung als solcher nicht gehört." Und weiter heißt es dort: „Zur Transportanstalt stehen diese Werkstätten in nicht näherer Beziehung, als die Werft zur Handelsschiffahrt". Man wird diese zu weit gehende Anschauung nicht im vollen Umfange zu der eigenen machen können, da sie den technischen Zusammenhängen der Angelegenheit, wie sie weitläuftig hier entwickelt worden sind, nicht gerecht zu werden versucht, sondern sich damit begnügt — vielleicht mit Rücksicht auf den Umfang und den Zweck des Aufsatzes —, die rein äußerliche Begründung zu geben: „Nur weil es zu umständlich war, bei jedem Schaden, dem die Betriebsmittel nun einmal im Betrieb ausgesetzt sind, dies Transportgerät wieder den Bauanstalten zuzuführen, schuf man eigene Ausbesserungsanstalten usw." Aber man kann doch nicht umhin, auch daraus zu entnehmen, daß die Wiederherstellungsarbeiten zweckmäßig in eigener Regie von der Eisenbahnverwaltung ausgeführt werden, und daß die Ausbesserungswerke nicht zwangläufig in die Betriebsverwaltung eingegliedert zu sein brauchen.

Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nebst einigen Vorläufern.

(Schluß aus Nr. 25.)

Wenn schon die bisherigen Darlegungen des Verfassers wesentlich Neues boten, so betritt er im zweiten Teil des dritten Abschnitts, der sich mit der Sicherung der Züge in den Stellbezirken unter Anwendung von Gleisstromkreisen beschäftigt, ein Gebiet, das auch den deutschen Fachleuten bisher so gut wie ganz fremd war. Um so größere Sorgfalt hat daher der Verfasser diesem Teile seiner Ausführungen zuteil werden lassen. Zunächst sind die Grundzüge halbselbsttätigen Betriebes mit Gleisstromkreisen an den Beispielen einer einfachen Linienzusammenführung und einer einfachen Linienverzweigung aufs eingehendste dargestellt, und zwar sowohl in den Beziehungen der Streckenschaltung als auch der Stellwerkschaltung. Ausgiebige Tafeldarstellungen dienen auch hier zur Erläuterung. Später ist dann ein einfacheres praktisches Beispiel, nämlich das des Bahnhofes Spittelmarkt, durchgesprochen. Ausführlichere Beispiele dürften dem für später in Aussicht gestellten dritten Band der Signalaufsätze vorbehalten sein. Es erscheint angezeigt, die Grundzüge der halbselbsttätigen Sicherungsweise an den oben angeführten Fällen einfacher Linienanschlüsse nach den Ausführungen des Verfassers kurz wiederzugeben.

Grundstellung der Signale und Fahrsperren ist in Stellbezirken, wie wir wissen, nicht, wie beim rein selbsttätigen System, die Fahrt frei-Stellung, sondern die Haltstellung. Für die Weiche gilt diejenige Stellung als Grundstellung — Plusstellung —, in der sie am meisten befahren wird, meist die Stellung auf den geraden Strang. Weichen- und Signalhebel des Stellwerks befinden sich in der durch die Verschlußregister festgestellten Zwangsabhängigkeit, zu der noch die durch das Sperren- und Kontaktregister hinzutritt. Der Darstellung ist die bewährte Einrichtung der Westinghouse-Stellwerke zugrunde gelegt.

Der Weichenhebel unterliegt der Hemmung durch zwei Sperren, von denen ihn die eine beim Vorziehen, die andere beim Zurücklegen auf etwa zwei Drittel seines Ganges solange festhält, bis die Weiche in der einen oder anderen Richtung ihren Lauf vollständig beendet hat (Plus- und Minussperren). Diese Hemmungen sollen verhindern, daß der Signalhebel entriegelt wird, ehe die Weichenzungen ihre neue Endstellung eingenommen haben. Die Überprüfung der Zungenlage der Weiche erfolgt in der Weise, daß dem Stellwerkwärter oberhalb des Weichenhebels im Stellwerk ein erleuchtetes Plus- oder Minuszeichen in dem Augenblick erscheint, in dem beide Weichenzungen ihre Endlage ordnungsmäßig eingenommen haben. Diese Art der Überwachung schließt die selbsttätige Anzeige derjenigen Störungsfälle ein, in denen etwa die Weichenzungen durch gewaltsamen Eingriff — Aufschneiden usw. — von den Backenschienen abgedrängt werden sollten.

Auch der Signalhebel ist mit zwei Sperren ausgerüstet, die jedoch beide nur der Zurückführung des Hebels in die Grundstellung entgegenwirken. Die eine Sperre dient zur Signalüberwachung (englisch: indication lock), die andere zur Fahrstraßenfestlegung (back lock).

Nach ordnungsmäßiger Einstellung der Fahrstraße durch den Weichenhebel kann ein Signal in ununterbrochenem Hebelgange auf Fahrt frei gestellt werden; beim Haltstellen hemmen jedoch die beiden Sperren den Signalhebel, nachdem er zwei Drittel seines Weges zurückgelegt hat. In dem Augenblick, in dem der Signalhebel die Fahrstellung verläßt, wird der Signalstrom (Kuppelstrom) unterbrochen, so daß das Signal selbsttätig die Haltstellung einnimmt. Sobald dies der Fall ist, wird die Signalüberwachungssperre ausgelöst. Die Fahrstraßensperre bleibt dagegen in Sperrstellung, bis der Zug die Fahrstraße geräumt hat. Sie unterliegt nämlich dem Einfluß des Gleisstromes der Fahrstraße und wird bei dessen Kurzschluß durch die Zugachsen dadurch wirksam, daß ein von dem Gleisstrom der Weiche selbst abhängiges besonderes Fahrstraßenrelais — als Weichenrelais bezeichnet — aussetzt. Durch die Fahrstraßensperre ist der Wärter nicht behindert, ein auf Fahrt frei stehendes Signal auch bei besetzter Strecke, wo immer auch der Zug sich befindet, durch Zurücklegen des Signalhebels in die Zwischenstellung jederzeit wieder auf Halt zu stellen; indem es ihm aber unmöglich gemacht ist, bei besetzter

Fahrrichtung
Linienzusammenführung.
G, Ga, Gb, Gc, G_1, Ga_1, Gb_1, Gw, Gβ, Sa, Sa_1, Sb, Sb_1, Sc

Fahrrichtung
Linienverzweigung.
G, Ga, Gb, Gc, Gc_1, Gb_1, Gw, Gβ, $Gβ_1$, Sa, Sb, Sb_1, Sc, Sc_1

Abb. 3. Gleisabschnitte einer einfachen Linienzusammenführung und einer einfachen Linienverzweigung.

Fahrstraße den Hebel in die Endlage zu führen, ist ihm durch die Abhängigkeit des Verschlußregisters auch die Gelegenheit genommen, eine Änderung der Fahrstraße vorzunehmen, ehe der Zug sie vollständig geräumt hat.

Bis zu dem Zeitpunkt jedoch, in dem ein anrückender Zug die Fahrstraße erreicht hat, wäre unter diesen Umständen der Stellwerkwärter in der Lage, den Signalhebel jederzeit wieder vollständig zurückzulegen, somit die Fahrstraße wieder zu entriegeln. Da auch die halbselbsttätigen Signale um das Maß der Schutzstrecke hinter dem Trennstoß des Fahrstraßenabschnitts aufgestellt sind, könnte hiernach der Fall eintreten, daß das Signal aus Unachtsamkeit zu einem Zeitpunkt auf Halt gestellt würde, in dem es bereits von der Zugspitze überschritten, also der Beobachtung des Fahrers entzogen und ein Abbremsen durch die Fahrsperre nicht mehr möglich wäre. Legte der Wärter alsdann den Signalhebel in die Grundstellung zurück, so würde der Weichenhebel frei, und der Wärter wäre in der Lage, die Fahrstraße umzustellen, obwohl sich der Zug bereits in gefahrdrohender Nähe der Weiche befände oder gar schon in diese eingefahren wäre. Um diese Möglichkeit auszuschließen, ist es erforderlich, die Fahrstraße schon festzulegen, während sich der anrückende Zug noch in angemessener Entfernung von ihr befindet. Zu dem Zweck ist die Fahrstraßensperre noch der Einwirkung eines zweiten Fahrstraßenrelais unterstellt, das bereits aussetzt, wenn der Gleisstrom des der Fahrstraße vorhergehenden Gleisabschnitts der freien Strecke durch die Achsen des anrückenden Zuges kurz geschlossen wird. Unter dem Einfluß dieses zweiten Relais wird die Fahrstraßensperre gleichzeitig zur Anrücksperre — approach lock —. Der Verfasser bezeichnet dementsprechend den letztbezeichneten Gleisabschnitt nach seiner Beziehung zur Fahrstraße als Anrückabschnitt, das dazugehörige Relais als Anrückrelais.

Zur Sicherung des Zuges ist weiterhin zu fordern, daß das Signal selbsttätig in die Haltstellung zurückgeführt wird, sobald der Zug in die durch das Signal gedeckte Fahrstraße einfährt. Das Weichenrelais erfüllt diese weitergehende Bedingung, indem es mit der Einfahrt des Zuges in die Fahrstraße auch den Stellstrom des Signals (Kuppelstrom) unterbricht, so daß dieses selbsttätig in die Haltstellung zurückgeht. Die Überführung des Signalhebels in die Zwischenstellung erfolgt darauf in diesem Falle im Leergange. Solange alsdann das Signal den Zug deckt, ist der Stellwerkwärter wohl in der Lage, den Hebel aus der Zwischenstellung zu ziehen; er erhält aber kein Fahrsignal, weil der Gleisstrom das Signal verhindert, dem Hebelgange zu folgen. Auf diese Weise ist der Möglichkeit vorgebeugt, daß der Zug aus Unachtsamkeit des Wärters ungedeckt bleibt. Kurz zusammengefaßt ergibt sich folgendes:

Nach Einstellung der Fahrstraße ist der Stellwerkwärter in der Lage, das Signal zu ziehen, wenn die Fahrstraße unbesetzt ist. Bei gezogenem Signal ist die Fahrstraße verriegelt. Bei unbesetzter Strecke kann die Fahrstraße durch vollständiges Zurücklegen des Signalhebels wieder aufgelöst werden. Ist die Zugfahrt angetreten, so stellt der Zug das Signal selbsttätig hinter sich auf Halt, das vom Stellwerkwärter dann nicht mehr gezogen werden kann, solange es den Zug deckt. Anderseits ist der Wärter imstande, das Signal auch bei besetzter Strecke jederzeit wieder auf Halt zu stellen. Beim Anrücken des Zuges ist der Wärter nicht mehr in der Lage, eine Fahrstraße zu ändern. Sie kann erst wieder umgestellt werden, nachdem sie vom Zuge geräumt ist.

Signal	Zugrichtungen (nach Gleisabschnitten bezeichnet.)	Hebel 1 Signale 1^A	Hebel 1 Signale $1^{A}/_{B}$	Hebel W Weiche W	Signalüberwachung durch Weichenabschnitt	Signalüberwachung durch Abrückabschnitt	Fahrstrassenfestlegung durch Anrückabschnitt	Fahrstrassenfestlegung durch Weichenabschnitt
1^A	Von Ga über Gw nach Gß	⟋	⌐	+	Gw	Gß	Ga	Gw
$1^{A}/_{B}$	" Ga " Gw " $Gß_1$	⌐	⟋	—	Gw	$Gß_1$	Ga	Gw

Verschlußtafel in preußischer Form.

Sign.	Lauf des Signalstroms	Auflösungsstrom für die Fahrstrassensperre als Anrücksperre	Auflösungsstrom für die Fahrstrassensperre als Weichensperre
1^A	Gw. W. Gß. $\overline{T}$. ①. $\overline{Sw}$. ⟶ Sig. 1^A	Ga	Gw
$1^{A}/_{B}$	Gw. Ⓦ. $Gß_1$. $\overline{T}$. ①. $\overline{Ⓢⓦ}$. { $\underline{Sw}$. ⟶ Sig. 1^A / ⟶ " 1^B }	Ga	Gw

Stromlauftafel.

Hebel	Sperre
1	W. Ⓦ
W	

Verschlußtafel.

Verschlußtafel in englischer Form.

Zeichenerklärung.

W ---- Weichenhebel, 1 ---- Signalhebel } in Grundstellung (Plusstellung).

Ⓦ ---- Weichenhebel, ① ---- Signalhebel } in umgelegter Stellung (Minusstellung).

$\overline{T}$ ---- Sperrelais mit angezogenem Anker.

$\overline{Sw}$ ---- } Signalwähler für Signal 1 A mit { angezogenem } Anker; $\underline{Sw}$ ---- { abgefallenem } Anker

$\overline{Ⓢⓦ}$ ---- } Signalwähler für Signal 1 B mit { angezogenem } Anker; $\underline{Ⓢⓦ}$ ---- { abgefallenem } Anker

Abb. 4. Verschluß- und Stromlauftafeln für eine einfache Linienverzweigung.

Abb. 4a. Gleisplan zu Abb. 4.

In Abb. 3 sind die Anrückabschnitte G a und G a₁ durch Doppelstriche, die Weichenabschnitte G b und G b_1 durch starken Strich gekennzeichnet. Letztere umfassen nicht nur die Weichen selbst, sondern reichen darüber noch um sog. Hilfsabschnitte G β und G β_1 hinaus, die von den Weichen durch Trennstöße abgeschieden sind. Diese Hilfsabschnitte haben folgende Bedeutung:

Im Falle der Abb. 3 würde die Auflösung der Fahrstraße zugleich mit der Freigabe des Signals zur erneuten Fahrt frei — Anzeige erst in dem Zeitpunkt erfolgen, in dem die letzte Zugachse aus dem Abschnitt G b oder G b_1 in den Abschnitt G c oder G c_1 übertritt. Damit ergäbe sich für die Fahrstraßenbe

dienung ein unnötiger Zeitverlust. Zur Beschleunigung der Abfertigung ist es geboten, die Auflösung der Fahrstraße schon in dem Augenblick eintreten zu lassen, in dem der Zug die Endstöße der Weiche selbst überfahren hat. Voraussetzung bleibt dabei, daß nicht auch der Zeitpunkt für die Freigabe des Signals geändert wird. Diese Erwägungen führen dazu, von den Gleisabschnitten G b und G b₁ die genannten Hilfsgleisabschnitte G β und G β_1 — special sections — abzutrennen und dafür besondere Gleisstromkreise einzurichten. Der Gleisstrom eines Hilfsabschnitts wirkt nun auf ein drittes Fahrstraßenrelais ein. Es unterscheidet sich nach den obigen Betrachtungen von dem Anrück- und Weichenrelais dadurch, daß es nicht mehr die Fahrstraßensperre beeinflußt, sondern nur noch die Aufgabe hat, den Stellwerkwärter der Möglichkeit zu berauben, das Signal erneut auf Fahrt frei zu stellen, ehe der Zug aus dem Hilfsabschnitt abgerückt ist. Auf diese Weise ist Zeit gewonnen, um den Signalhebel zeitiger in seine Endstellung zu bringen und damit den Weichenhebel früher zu entriegeln. Die Hilfsstrecke ist vom Verfasser als A b r ü c k a b s c h n i t t, das dazugehörige Relais als A b r ü c k r e l a i s bezeichnet.

Auf die Einzelheiten kann hier nicht weiter eingegangen werden. Doch zeigen schon die vorstehenden Ausführungen, daß die englisch-amerikanische Art der Sicherung in Stellbezirken von der deutschen in wesentlichen Punkten abweicht. Ohne die Abweichungen weiter zu erörtern, weist der Verfasser nur auf den Unterschied hin, der darin besteht, daß bei den deutschen Stellwerken die Auflösung der Fahrstraße, deren Festlegung mit dem Ziehen des Signals mechanisch erfolgt, durch den Zug elektrisch infolge Bildung eines Arbeitstromes stattfindet, der unter Umständen Eingriffe zulassen kann. Bei den englischen Stellwerken dagegen ist der Gleisstrom bei besetzter Strecke unterbrochen. Es ist also ausgeschlossen, daß sich der durch den anrückenden Zug bereits unterbrochene Gleisstrom durch äußeres Eingreifen wieder herstellen läßt. — Die Schaltungen für eine einfache Linienvereinigung und für eine einfache Linienverzweigung sind vom Verfasser an ausführlichen Schaltbildern bis ins einzelne erläutert, um so allgemeine feste Grundlagen für das Studium von mit Gleisströmen gesicherten Bahnhöfen zu schaffen. Die Betrachtungen sind derart gegliedert, daß für jeden der beiden Fälle zunächst die Streckenschaltung und dann die Stellwerkschaltung behandelt sind. Für letztere wiederum ergibt sich aus dem Schaltbilde ohne weiteres die Unterteilung in die Weichenschaltung und die Signalschaltung. Während bei der Streckenschaltung noch Wechselstrom die Hauptrolle spielt, ist in der Stellwerkschaltung Gleichstrom verwendet; lediglich die drei Arten der Fahrstraßenrelais greifen in diese Gleichstromanlage unmittelbar hinein. Die Betrachtung abschließend, sind die Verschlußtafeln für eine einfache Linienverzweigung dargestellt, die soweit wie möglich an die hierzulande übliche Form der Verschlußtafeln angepaßt sind. Zur Orientierung des Lesers sind diese einfachen Verschlußtafeln in Abb. 4 beigefügt, ohne daß jedoch auf ihre Erläuterung näher eingegangen werden könnte. Zu weiterer Belehrung ist das Buch selbst in die Hand zu nehmen.

Abb. 5. Stellwerk Leipziger Platz in alter Form.

In üblicher Einteilung des Stoffes folgt nunmehr wieder die ›eschreibung aller einzelnen Teile der Stellwerkanlage wie uch der dazugehörigen Weichen- und Signaleinrichtungen. ›usgegangen ist von der Beschreibung der Umstellungs- und 'erriegelungseinrichtungen der Weichenzungen, bei der das ierzulande übliche Hakenschloß so eingehend und übersichtlich rläutert ist, wie es bisher wohl noch nicht geschehen ist. Es ›lgen die Einrichtungen zur Überwachung der Weichenzungen, wie sie sich in den Antrieben neuester Bauart der Firma Siemens & Halske vorfinden. Auch hier dürfte die Übersichtlichkeit der Darstellung unübertroffen sein. Die Bau- und Arbeitsweise der Antriebe ist auf das eingehendste erläutert, sowohl einzeln wie in Hintereinanderschaltung. Weitere Einzelbeschreibungen erstrecken sich auf Zungensperren und Gleissperren. Das Stellwerk selbst ist nach der Bauart Westinghouse ebenfalls bis in seine Einzelheiten zur Darstellung gebracht, einschließlich des Verschlußregisters, des Sperren- und Kontaktregisters mit Einschluß der Sperrmagnete, der Weichen- und Signalhebelkontakte. Weiter folgen Einzeldarstellungen der Fahrschautafeln, des Gleichstromrelais und der Gleichstromsignallaterne. In den Abbildungen 5 und 6 ist gezeigt, wie sich die neue Art der Stellwerke von den früher verwendeten unterscheidet. Hinter dem Stellpult b ist der Relaisschrank zu sehen. Darüber befindet sich die Fahrschautafel, nach deren Anzeigenwechsel der Stellwerkwärter das Stellwerk vollständig zu bedienen in der Lage ist.

Ebenso eingehend und sorgfältig sind die Sicherungsanlagen des Bahnhofs Spittelmarkt behandelt. Der Gleisplan und seine Einteilung, die Streckenschaltung, die Stellwerkschaltung sind wiederum dargelegt, und hierbei die Form der Schaltbilder für den praktischen Gebrauch wesentlich vereinfacht. Die dabei zur Verwendung kommenden Bildzeichen sind eingehender erläutert. Den mechanischen und elektrischen Abhängigkeiten ist ein breiter Raum gewidmet. Die Verschlußtafeln, das Verschlußregister mit allen Einzelheiten, die Stromlauftafel und das Kontaktregister bilden den Abschluß der ganzen Abhandlung, die nicht nur eine Bereicherung der Literatur auf dem Gebiete des Signalwesens darstellt, sondern darüber hinaus die Grundlage für ein völlig neues Kapitel bildet, das in der deutschen Signalwissenschaft bisher so gut wie unerörtert gelassen war.

O. Bandekow, Geheimer Baurat

Abb. 6. Stellwerk Leipziger Platz in neuer Form.

Gross angelegte Investitionen bei den Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

Die schweren und großen Arbeiten des Neuaufbaues, die nach en Verheerungen der Revolutionen in Ungarn gegenwärtig bereits einen lebhaften Aufschwung nehmen, lassen für die bedeutendste Unternehmung des Landes, die Staatseisenbahnen (M. A. V.), das Beste erhoffen. Die M. A. V. hat während der Revolutionen, besonders jedoch infolge der Besetzung, Verluste on ungeheurer Tragweite erlitten, die der Direktionspräsident er M. A. V. in seinem öffentlichen Vortrage, über den wir in Nr. 22, S. 427 d. Ztg. Bericht erstattet haben, auch zahlenmäßig enau und eingehend behandelt hat. Es ist begründete Hoffnung vorhanden, daß all die riesigen Verluste und Schäden durch die bevorstehenden Anlagen, Anschaffungen und Bauten in erheblichem Maße gelindert und teilweise wettgemacht werden können, und es zeugt von der Vorsorge der Verwaltung, daß in das nächste Budget (1921/22) des Staatshaushaltes zum Wiederaufbau und zur weiteren Entwickelung und Förderung des Netzes der Staatsbahnen ein Betrag von mehr als 1,3 Milliarde Kronen vorgesehen wurde.

Den bedeutendsten Posten in diesem Budget-Provisorium nimmt die Beschaffung von Lokomotiven mit 500 Millionen

und von Wagen mit 400 Millionen Kronen ein. Infolge der Besetzung haben nämlich die Ungarischen Staatsbahnen besonders auf dem Gebiete des rollenden Materials die empfindlichsten Schäden erlitten. Für Zugbeleuchtungszwecke, Bremsen und Heizvorrichtungen sowie für die Ausstattung der Lokomotiven wurden 3 250 000 K, für Ergänzungen von Bauten und Einrichtungen 5 700 000 K, für Blockanlagen und Sicherheitsvorrichtungen 2 600 000 K, für Telegraphen-, Signal- und Fernsprechanlagen 28 650 000 K vorgesehen.

Auf soziale Fürsorge deuten die nahezu 84 Millionen Kronen hin, die zum Zwecke der Erbauung von Wohnungen und Kasernen für das Personal vorgesehen sind. Etwa 46 Millionen von diesem Betrage werden von den Staatsbahnen zur Linderung des Wohnungsmangels in der Hauptstadt verwendet werden, der Restbetrag, etwa 38 Millionen, soll auf verschiedene Bauten in der Provinz entfallen, wodurch eine namhafte Linderung der Flauheit in der ungarischen Bauindustrie erhofft wird. Da nämlich die Wohnungsfrage auf Schritt und Tritt in die Organisationspläne der M. A. V. hineinspielt und das bestehende verzweiflungsvolle Wohnungselend der Verwirklichung von großzügigen Reformen und Wiederaufbauarbeiten hemmend im Wege steht, so kann die geplante Linderung des Wohnungsmangels vom Standpunkt der Reorganisation der M. A. V. nur mit Freuden begrüßt werden.

Zum Zwecke der Erweiterungen einzelner Bahnhöfe sind 70 Millionen K. vorgesehen. Nahezu die Hälfte dieser Summe ist für Erweiterungen der Budapester Bahnhöfe bestimmt, und für die Kosten ihres Umbaues sind noch weitere 13 800 000 K in Voranschlag gebracht. Ferner wurde ein sehr bedeutender Betrag zur Umgestaltung der Station Adony-Pusztaszabolcs aufgenommen, und zwar im Zusammenhange mit der schon seit längerer Zeit geplanten Elektrisierung der Linie Budapest-Kelenföld-Adony-Pusztaszabolcs. Zur Lösung dieser Frage, welche die Interessen der Volkswirtschaft des ganzen Landes in bedeutendem Maße beeinflußt, wurden für den Ausbau der genannten Strecke 33 Millionen Kronen in das Budget-Provisorium aufgenommen.

Ein weiterer Schritt von großer Bedeutung in der Reorganisierung der M. A. V. ist der geplante Bau von zweiten Gleisen, zu welchem Zwecke 31 Millionen, und die Umgestaltung von Strecken II. Ranges zu Linien I. Ranges, wofür 10 Millionen Kronen vorgesehen sind. Von den obigen 31 Millionen Kronen sollen die zweiten Gleise der Bahnstrecken Györ-Bruck-Királyhida, Budapest-Kiskörös, Szajol-Kétegyháza und Szajol-Püspökladány weiter ausgebaut werden.

Zur Legung von schwerem Oberbau (42,8 kg und 34,3 kg) sowie zur Herstellung von Schotterbettung wurden 14,48 Millionen Kronen, zur Erweiterung von Steinbrüchen und Steinstampfen 22 Millionen Kronen, für Ausgaben für den Zugförderungsdienst 8 Millionen, für Stations-Beleuchtungseinrichtungen 3,5 Millionen, zum Bau, Ausbau und zur Erweiterung von Werkstätten 45,9 Millionen, und für den Bau von neuen Linien 22,8 Millionen Kronen aufgenommen. Mit einem Betrage von 400 000 K sind die Wohlfahrts- und Sanitätseinrichtungen bedacht, mit 1,5 Millionen erscheinen die Erweiterungen und Förderungen der Schwellentränkungsanstalten, mit 12,1 Millionen der Bau von Materialdepots und 11 970 000 K sind für verschiedene Anlagen bestimmt.

Alle die genannten Beträge beziffern sich insgesamt auf 1 324 250 000 K, also nahezu 1⅓ Milliarden. Es liegt ganz wesentlich im nationalen Interesse, daß dieser groß angelegte Plan der Ungarischen Staatsbahnen einer möglichst tatkräftigen Unterstützung teilhaftig werde, denn das Neuaufleben der gesamten Staatswirtschaft dieses so schwer geprüften Landes hängt in erster Reihe von der Wiederaufnahme und weiteren Ausgestaltung der öffentlichen Arbeiten und des normalen Verkehres ab. Wir sind der Überzeugung, daß die Bekanntgabe der obigen Darstellung in den Kreisen des Handels und der Industrie sowie des reisenden und geschäftstätigen Publikums ohne Zweifel zur Beruhigung beitragen und mit Genugtuung begrüßt werden wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unter dem 10. Juni 1921 eine Änderung der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung vorgenommen. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 61 des Reichsgesetzblattes hervor.

— **Auflösung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.** Dem preußischen Landtage ist der Gesetzentwurf, betreffend die Auflösung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, zugegangen. In der Begründung heißt es, daß nach Übernahme der Staatseisenbahnen und der Verwaltung der öffentlichen Wasserstraßen durch das Reich der weitaus größte Teil der bisher von diesem Ministerium verwalteten Dezernate in Reichshände übergegangen ist. Das Staatsministerium hat daher die Auflösung beschlossen und in dem Gesetzentwurf die Preußen noch verbleibenden Arbeitsgebiete, soweit sie das Wegewesen und die noch in Staatsverwaltung verbleibenden Wasserläufe betrifft, dem Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, die zu den Wasserläufen gehörigen Häfen, Brücken und Fähren dem Ministerium für Handel und Industrie überwiesen.

— **Der Verkehr durch den sogenannten polnischen Korridor.** „Der Deutsche" schreibt: In dem zwischen Deutschland, Polen und Danzig abgeschlossenen Abkommen über den Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, das vor kurzem vom Reichstag angenommen worden ist, ist die Regelung des Eisenbahnverkehrs von ganz besonderer Bedeutung. Er zerfällt künftig in einen sogenannten privilegierten und in einen nichtprivilegierten Verkehr. Der privilegierte Verkehr wird sich auf denjenigen Strecken vollziehen, die vor dem Kriege im Verkehr von und nach Ostpreußen eine Rolle gespielt haben. Allerdings ist ein Austausch dieser Linien gegen andere Strecken möglich, jedoch nur mit beiderseitigem Einverständnis. Diese Schutzbestimmung dient hauptsächlich dem Schutze der großen Strecke Konitz-Dirschau, die für Polen ein sehr geringes Interesse hat, da sie durch einen armen und dünn bevölkerten Teil Westpreußens führt, die aber für den Verkehr mit Ostpreußen von der größten Bedeutung ist. Auf den privilegierten Strecken vollzieht sich der Personenverkehr in geschlossenen Zügen oder Zugteilen; er wird frei von jeder Ausweispflicht sein. Weder eine Identitätskarte noch ein polnisches Visum sind erforderlich. Ferner sind die Reisenden in diesen Zügen von jeder Zollbehandlung frei. Endlich werden direkte Fahrkarten zwischen den einzelnen Stationen Ostpreußens und den übrigen Teilen Deutschlands ausgegeben. Ein Aussteigen aus diesen Zügen in Polen wird allerdings verboten sein; sie dienen ausschließlich dem Durchgangsverkehr. Ebenso ist für den Güterverkehr ein derartiger privilegierter Verkehr vorgesehen, der sich in ganzen Zügen vollzieht. Er unterliegt ebenfalls einer Zollpflicht nicht. Der sogenannte nichtprivilegierte Verkehr, worunter derjenige Durchgangsverkehr verstanden ist, der sich außerhalb der privilegierten Züge vollzieht, ist ebenfalls zollfrei, unterliegt aber den Zollformalitäten. Da die Leistungsfähigkeit der polnischen Eisenbahn den Bedürfnissen des deutschen Durchgangsverkehrs zurzeit nicht genügt, dürfte es bis zum Frühjahr 1922 dauern, bis die Bestimmungen des Abkommens für den Eisenbahnverkehr Geltung gewinnen. Es ist deshalb Wert darauf gelegt, für die Zwischenzeit durch Einrichtung eines provisorischen Verkehrs den Interessen Ostpreußens gerecht zu werden. In Zukunft verkehren auf der Hauptlinie Berlin-Konitz-Dirschau-Königsberg je ein Tages- und Nachtschnellzug in beiden Richtungen, zu deren Benutzung deutsche Reichsangehörige nur einen Personalausweis zu besitzen brauchen; auch von jeder Zollbehandlung sind die Reisenden frei. Es ist vorgesehen, auf der Strecke Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Deutsch-Eylau ein Schnellzugpaar, ein Personenzugpaar und drei Güterzugpaare täglich sowie ein Bedarfsgüterzugpaar verkehren zu lassen. Auf der Strecke Konitz-Dirschau-Marienburg sollen außer den jetzt fahrenden Zügen noch ein Personenzugpaar und sechs Güterzugpaare täglich sowie drei Bedarfsgüterzugpaare verkehren. Für die Benutzung all dieser Züge wird für deutsche Reichsangehörige ebenfalls nur ein Personalausweis mit Lichtbild erforderlich sein. Eine Zollbehandlung findet nicht statt.

— **Der Verkehr mit den früheren Reichslanden.** Gemäß einer Verfügung des Präfekten von Straßburg ist der normale Verkehr mit Deutschland wiederhergestellt. Demnach werden wie früher Reiseerlaubnisse erteilt. Die unter dem 4. April erlassenen Verkehrsbeschränkungen fallen weg, weil, wie es in der Verfügung heißt, die politischen Beziehungen zu Deutschland sich gebessert haben. Natürlich bezieht sich diese Verfügung nur auf den Verkehr nach Deutschland. Der deutsche Verkehr nach Elsaß-Lothringen unterliegt nach wie vor den umständlichen, zeitraubenden Bestimmungen, welche nur in den seltensten Fällen zum Ziele führen.

— **Abwanderung in die vierte Wagenklasse.** Die Erhöhung der Fahrpreise auf den Reichseisenbahnen hat bisher keine Einschränkung des Personenverkehrs zur Folge gehabt. Alle Züge sind gut besetzt, so daß auch die Vermehrung der Personen-

züge den Bedürfnissen des Verkehrs entspricht. Auch die zweite Wagenklasse wird fortgesetzt stark in Anspruch genommen. Bemerkenswert ist, wie die „D. Allg. Ztg." mitteilt, nur eine Abwanderung aus der dritten in die vierte Wagenklasse. Es ist deshalb notwendig geworden, in den Personenzügen eine erhebliche Verstärkung der vierten Wagenklasse vorzunehmen, so daß in einer großen Zahl von Personenzügen bis zur Hälfte der Achsenzahl Wagen vierter Klasse laufen, obschon auch die Abteile dritter Klasse dicht gefüllt sind.

— **Zollabfertigung im Inland.** Der Reichsfinanzminister hat zur Erleichterung des Reiseverkehrs nach dem Auslande genehmigt, daß das eingeschriebene große Reisegepäck bereits beim Antritt der Reise im Innern zollamtlich abgefertigt werden darf. Die Reisenden, die von dieser Vergünstigung Gebrauch machen wollen, haben bei der nächsten Zollstelle ein einfaches Verzeichnis über die abzufertigenden Stücke sowie diese selbst vorzulegen. Die Übergangsabfertigung beschränkt sich dabei beim Übertritt über die Grenze lediglich auf die Vergleichung der Stücke mit dem Verzeichnis und auf die Prüfung der Zollverschlüsse. Ausfuhrverbotene Waren dürfen im Reisegepäck nur dann verpackt werden, wenn die Ausfuhrbewilligungen sowie die Ausfuhrerklärungen und der grüne Anmeldeschein vorliegen. Das Vorabfertigungsverfahren kann ausnahmsweise auch auf einzelne Handgepäckstücke Anwendung finden, wenn sie nur ausfuhrfreie Gegenstände enthalten und ein sicherer Verschluß angelegt werden kann.

— **Seeweg nach Ostpreußen.** Im Nachtragshaushalt sind hierfür 1,8 Millionen Mark Reichshilfe vorgesehen, da, wie in den Erläuterungen bemerkt ist, die politischen Rücksichten, die eine unmittelbare Verbindung zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reichsgebiet ohne Benutzung des polnischen Korridors angezeigt erscheinen lassen, nach übereinstimmender Meinung sämtlicher beteiligten Stellen unvermindert fortbestehen. Der mit der Stettiner Dampfschiffahrts-Gesellschaft J. E. Bräunlich, G. m. b. H., und der Hamburg-Amerika-Linie abgeschlossene Garantievertrag über die Schnelldampfer-Verbindung Swinemünde—Pillau ist mit Wirkung vom 1. Juni 1921 durch einen anderweiten Vertrag ersetzt worden, der einstweilen bis zum 15. September 1921 läuft. Die Benutzung der Seeverbindung ist in den Wintermonaten nicht befriedigend gewesen. Für die Sommermonate darf mit einem günstigeren Ergebnis gerechnet werden.

— **Feststellung der Stückzahl bei Ladungsgütern.** Die Handelskammer zu Halberstadt richtete folgende Eingabe an das Reichsverkehrsministerium:

„Gemäß einer Bekanntmachung des Reichseisenbahnamtes vom 13. März 1919 (R.-G.-Bl. 1919, S. 309) sind in den §§ 58 (3) und 77 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Worte ‚eine Feststellung der Stückzahl nicht gestatten' ersetzt worden durch ‚dies nicht gestatten', d. h.: Der Eisenbahn steht heute das Recht zu, nicht allein die Feststellung der Stückzahl, sondern auch des Gewichts der Ladung vor bzw. nach dem Transport zu verweigern, sofern die Betriebsverhältnisse dies nicht gestatten. Mit Rücksicht auf die damalige außerordentlich mißliche Lage der Eisenbahn konnte der oben angeführten Bekanntmachung eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden. Die im Laufe der Zeit eingetretene erhebliche Besserung der betriebstechnischen Verhältnisse und vor allem die stetig zunehmende Steigerung des Verkehrs, insbesondere mit Massengütern, lassen es jedoch heute unbedingt geboten erscheinen, eine Aufhebung der in obiger Bekanntmachung ausdrücklich als vorübergehend bezeichneten Anordnung zu verfügen. Hierdurch würde ein Zustand geschaffen, der es Handel und Industrie wieder ermöglicht, die abgehenden bzw. eintreffenden Bahnsendungen auf ihre Ordnungsmäßigkeit hin nachprüfen zu lassen unter der gleichen Gewähr, daß die in Aussicht genommene Wägung nicht schließlich unter Bezug auf die Bekanntmachung des Reichseisenbahnamtes verweigert wird."

— **Errichtung von Kindererholungsheimen in Bad Pyrmont und Zinnowitz.** 1. Der Vorstand der Arbeiter-Pensionskasse hat zwei weitere Kindererholungsheime in Bad Pyrmont und Zinnowitz errichtet. Das Heim zu Pyrmont wird voraussichtlich am 1. Juli d. J., das Heim zu Zinnowitz am 1. August eröffnet werden, doch bleibt ein Hinausschieben des Eröffnungstermins dieses letzteren Heimes vorbehalten.

In dem Heim zu Bad Pyrmont soll skrofulösen, blutarmen, besonders erholungsbedürftigen und mit Anlage zur Tuberkulose behafteten (tuberkuloseverdächtigen) Kindern beiderlei Geschlechts vom vollendeten 5. bis zum vollendeten 12. Lebensjahre, deren Väter oder Mütter Pensionskassenmitglieder sind oder waren (Waisen), eine zunächst auf vier Wochen bemessene Kur, die auf Vorschlag des Badearztes auch verlängert werden kann, ermöglicht werden. Vorzugsweise kommen Kinder in Betracht, für die neben allgemeiner Verbesserung der Ernährung und der hygienischen Verhältnisse Solbäder und Stahlbrunnentrinkkuren angezeigt sind. Kranke Kinder, besonders tuberkulöse Kinder, sowie auch Kinder mit nicht ansteckenden Krankheiten, sind grundsätzlich ausgeschlossen. Im Erholungsheim Bad Pyrmont werden voraussichtlich allmählich bis zu 50 Kinder untergebracht werden können; zurzeit stehen 40 Betten zur Verfügung. Die Verwaltung des Kindererholungsheimes in Bad Pyrmont übernimmt der Bezirksausschuß Nr. 13 in Hannover.

In dem Heim zu Zinnowitz soll skrofulösen, schwächlichen, besonders erholungsbedürftigen und mit Anlage zur Tuberkulose behafteten (tuberkuloseverdächtigen) Kindern beiderlei Geschlechts vom vollendeten 5. bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, deren Väter oder Mütter Pensionskassenmitglieder sind oder waren (Waisen) eine zunächst auf vier Wochen bemessene Kur, die auf Vorschlag des Badearztes auch verlängert werden kann, ermöglicht werden. Vorzugsweise kommen solche Kinder in Betracht, für die neben Gewährung einer besseren Verpflegung Seebäder angezeigt sind. Kranke Kinder, insbesondere tuberkulöse Kinder sowie auch Kinder mit nicht ansteckenden Krankheiten sind ebenso wie in den anderen Heimen grundsätzlich ausgeschlossen. Die Verwaltung des Kindererholungsheimes in Zinnowitz übernimmt der Bezirksausschuß Nr. 20 in Stettin. Im Kindererholungsheim Zinnowitz werden voraussichtlich allmählich bis zu 60 und mehr Kinder untergebracht werden können; zurzeit stehen etwa 40 Betten zur Verfügung.

2. Für beide Heime sind die Anträge auf Einweisung in das Heim von den Eltern oder den gesetzlichen Vertretern des Kindes durch den örtlichen, am Sitz der Eisenbahndirektion befindlichen Bezirksausschuß der Arbeiterpensionskasse an den Kassenvorstand in Berlin zu richten. Der Pensionskassenvorstand entscheidet über die Einberufung und ihre Reihenfolge. Ein satzungsmäßiger Anspruch auf den Kuraufenthalt in einem der Heime besteht nicht. Die Einweisung ist u. a. von dem verfügbaren Platz abhängig. Die Einberufung der Kinder erfolgt in der Regel in der Reihenfolge des Eingangs der Anträge beim Kassenvorstand auf unmittelbaren, an die Eltern gerichteten Abruf der Leiterin des Heims. Dringliche Fälle werden, wenn möglich, vorweg berücksichtigt. Kinder aus Großstädten und Industriegegenden sowie aus Orten mit besonders schlechten Ernährungsverhältnissen werden unter Umständen zu bevorzugen sein. Der Betrieb wird auch in diesen beiden Heimen das ganze Jahr hindurch fortgeführt werden. Den Kindern und den notwendigen Begleitern wird die Fahrt vom Wohnort der Kinder nach dem Heim sowie zur Rückreise freie Fahrt in dritter Wagenklasse gewährt. Es muß darauf gehalten werden, daß die Kinder die erforderliche Kleidung sowie Wäsche und Strümpfe zum mehrfachen Wechsel mitbringen. Auch die erforderlichen Lebensmittelkarten, wozu u. a. gehören der Lebensmittelabmeldeschein aus der Heimat, Reisebrotmarken für die Dauer des Aufenthaltes und die Zuckerumtauschkarte, haben die Kinder mit sich zu führen. Die Eltern werden hierauf besonders hingewiesen mit dem Bemerken, daß Kinder, die nicht im Besitz der erforderlichen Bescheinigungen sind, nicht aufgenommen werden können.

3. Erkranken die Kinder in einem der Heime, so wird für ihre ärztliche Behandlung zunächst auf Kosten der Pensionskasse gesorgt. Auch die Kosten einer ärztlicherseits für notwendig erklärten Krankenhausbehandlung (eine solche wird bei ansteckenden Krankheiten stets notwendig sein) gehen zunächst zu Lasten der Pensionskasse.

4. Besuche der Kinder während des Erholungsaufenthaltes sollen nicht stattfinden. Bei ernstlichen Erkrankungen werden die für eine solche Nachricht von vornherein zu bezeichnenden Angehörigen von der Leiterin unverzüglich, unter Umständen drahtlich benachrichtigt. Die Kosten der aus solchen Anlässen notwendig werdenden Reisen werden, soweit nicht freie Fahrt zulässig ist, von der Pensionskasse übernommen.

5. Eine Beschulung der Kinder findet während der Kur in keinem der Eisenbahnkindererholungsheime statt. Die Kinder werden jedoch unter Anleitung zu einer angemessenen Beschäftigung angehalten werden, soweit sich solche mit den ärztlichen Kurvorschriften verträgt. Für die Beurlaubung der Kinder vom Schulbesuch haben die Eltern selbst zu sorgen.

6. Die Durchführung der Kuren erfolgt völlig unentgeltlich auf Kosten der Kasse (ob bei der Unterbringung von Waisen für die Kurdauer die Waisenrenten aus beiden Abteilungen etwa in Anspruch genommen werden sollen, wird von Fall zu Fall entschieden).

— **Reisegepäckversicherung.** In Rom ist unter der Firma „Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli (Società Anonima)" eine Schwestergesellschaft der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft errichtet worden, die mit der Generaldirektion der Italienischen Staatsbahnen

einen Vertrag über den Verkauf von Wertmarken und Policen durch die Gepäckabfertigungsstellen abgeschlossen hat. Die Europäische Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft hat auch bei den durch Vermittlung der Gepäckabfertigungsstellen der Italienischen Staatsbahnen bei ihrer Schwestergesellschaft in Rom versicherten Sendungen auf den Rückgriff auf die Reichseisenbahnen wegen der von ihr gezahlten Entschädigungen verzichtet und sich verpflichtet, die Reichseisenbahnen bis zur Höhe der Versicherungssumme schadlos zu halten, falls die Versicherten Ersatzansprüche an die Reichseisenbahnen stellen.

In allen Schadensfällen bei Sendungen, die bei der genannten Gesellschaft in Rom versichert worden sind, ist daher ebenfalls nach der Dienstvorschrift für den Verkauf von Versicherungs-Wertmarken und Policen zu verfahren. Danach ist insbesondere die Tatsache der Versicherung bei der Feststellung des Tatbestandes zu ermitteln und in der Tatbestandsaufnahme, der Fehlmeldung usw. anzugeben. Die Versicherten sind stets aufzufordern, ihre Ersatzansprüche bei der Gesellschaft in Berlin oder bei der Schwestergesellschaft in Rom unmittelbar schriftlich anzumelden.

— **Rücktritt Frauendorffers.** Der Leiter der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums, Staatssekretär Frauendorffer, der bereits vor einigen Wochen einen Krankheitsurlaub angetreten hat, wird nicht mehr auf seinen Posten zurückkehren. Die Entscheidung über die Nachfolgeschaft liegt beim Reichsverkehrsministerium. In München wird vor allem Eisenbahndirektionspräsident Franck als Nachfolger genannt.

Reichsverkehrsminister Gröner wird, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, voraussichtlich in den ersten Julitagen nach München kommen. Wie verlautet, gilt der Besuch in der Hauptsache der Ausstellung für Wasserstraßen und Energiewirtschaft. Es ist aber auch als sicher anzunehmen, daß der Minister bei dieser Gelegenheit auch über die Nachfolgeschaft Frauendorffers Besprechungen pflegen wird.

— **Wirkl. Geheimer Rat Dr.-Ing. e. h. Carl Wichert †.** Am 18. Juni d. J. ist in Bad Nauheim, wo er zur Kur weilte, der frühere langjährige Ministerialdirektor der maschinentechnischen Abteilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirkliche Geheime Rat Carl Wichert an einem Gehirnschlag im 79. Lebensjahre verstorben. Der Heimgegangene hatte sich im Dezember vorigen Jahres noch verheiratet, um den Lebensabend nicht so einsam, sondern in trauter Häuslichkeit zu verbringen. Nur von kurzer Dauer ist die glückliche Ehe mit seiner liebenswürdigen Gattin gewesen. Noch wenige Tage vor seinem Tode hatte Wichert aus Nauheim mitgeteilt, daß der Kurerfolg nach Angabe des Arztes ein recht befriedigender sei. Die Hoffnung, wohlgestärkt aus dem Bade zurückzukehren, hat sich leider nicht erfüllt, und nun trauern um ihn seine hinterlassene Witwe, seine näheren Verwandten und seine zahlreichen Freunde und Kollegen. Aus dem Leben des Verstorbenen, der am 1. Oktober 1919 im Alter von 76 Jahren aus dem Amte geschieden und in den Ruhestand getreten war, haben die Leser dieser Zeitung bereits aus dem Aufsatz „Exzellenz Wichert, ein Lebens- und Zeitbild" von Dr.-Ing. Schwarze in Nr. 4 d. Ztg. das Wesentlichste ersehen. Auf einzelne Abschnitte aus dem Lebensgang dieses vortrefflichen Mannes soll aber doch anläßlich seines Ablebens im folgenden hingewiesen werden.

Wichert, der in seiner Vaterstadt Königsberg (Pr.) die Abgangsprüfung auf der Provinzialgewerbeschule abgelegt hatte, studierte das Maschinenbaufach in Berlin. Nach entsprechender Ausbildung trat er im Jahre 1872 mit der Ernennung zum Königlichen Eisenbahn-Maschinenmeister in seiner Vaterstadt in den höheren Staatseisenbahndienst ein. In Erkenntnis seiner außerordentlichen Fähigkeiten wurde er schon frühzeitig, im Jahre 1875, nachdem er ein Jahr lang das maschinentechnische Büro der Eisenbahndirektion der Ostbahn in Bromberg geleitet hatte, in das damalige Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen.

Eine maschinentechnische Ratsstelle war zu jener Zeit in dem genannten Ministerium nicht vorgesehen; die maschinentechnischen Angelegenheiten waren damals den bautechnischen Referenten zur Bearbeitung übertragen, deren Hilfsarbeiter Wichert zunächst wurde. Während seiner Hilfsarbeitertätigkeit hat sich Wichert durch seine vorzügliche Arbeitskraft und fachliche Tüchtigkeit das größte Ansehen und Vertrauen seiner Vorgesetzten erworben. Ihm ist es vorwiegend zu danken, daß endlich im Jahre 1881, der Bedeutung des Maschinenwesens bei der Eisenbahnverwaltung entsprechend, eine maschinentechnische Ratsstelle im Etat vorgesehen wurde, die aber einem älteren Maschinentechniker übertragen wurde. Wichert, der 1879 zum Eisenbahnmaschineninspektor befördert worden war und hierauf zum Betriebsamt der Stadt- und Ringbahn übertrat, fand in dieser Stellung besondere Gelegenheit, seine Kenntnisse nutzbringend zu verwerten, die er sich im Ministerium bei den Vorarbeiten und Vorbereitungen für den Betrieb der Stadtbahn erworben hatte. Vorwiegend seiner Tätigkeit war es zu danken, daß die Inbetriebsetzung der Stadtbahn im Jahre 1881 sich ohne Störung und in der größten Regelmäßigkeit vollzog.

Von diesem Betriebsamte kam er im Jahre 1883 unter Ernennung zum Eisenbahndirektor zur Eisenbahndirektion Berlin, bei der er bis zum Jahre 1889 verblieb. Während dieser Zeit hat Wichert eine Reihe für das Eisenbahnwesen wichtiger Aufgaben erledigt. Besonders hat er sich um die Ausbildung und Einführung der verschiedenen Luftdruckbremsen, zuletzt der Kunze-Knorr-Bremse, verdient gemacht. Er leitete die umfangreichen Versuche mit den verschiedenen Bremssystemen in der sorgfältigsten und eingehendsten Weise, er führte ferner die einheitliche Regelung des Werkstätten- und Betriebsmaterialienwesens herbei und machte endlich die für den Eisenbahnverkehr so wichtigen und nutzbringenden Untersuchungen über die Reibungskoeffizienten zwischen Rad und Schiene.

Im Jahre 1889 wurde Wichert unter Ernennung zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat auf Anordnung des damaligen Ministers v. Maybach eine Ratsstelle im Ministerium übertragen. Aber nicht nur unter den Ministern Achenbach und Maybach erfreute sich Wichert des größten Ansehens und Vertrauens, sondern auch bei deren Nachfolgern im Amte, Thielen, Budde, Breitenbach, Hoff und Oeser. Der Aufschwung, den das Maschinenwesen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung genommen hatte, brachte es im Jahre 1907 unter dem Minister Budde endlich dahin, daß das Maschinenwesen von der Bauabteilung abgezweigt wurde; ein längst gehegter Wunsch ging damit in Erfüllung. Für das Maschinenwesen wurde eine besondere Abteilung gebildet, mit deren Leitung Wichert, der inzwischen zum Oberbaudirektor ernannt worden war, betraut wurde.

Wicherts Bestreben war es, den Fuhrpark, sowohl Lokomotiven wie Wagen, auf eine den Verkehrsverhältnissen entsprechende Höhe zu bringen und die Eisenbahnwerkstätten durch Neuanlagen und Erweiterung der bestehenden Werkstätten so auszubauen und zu vervollkommnen, daß die Unterhaltungsarbeiten am Fuhrpark in möglichst kurzer Zeit ausgeführt werden können. Auch um die heimatliche Industrie hat sich Wichert besonders dadurch verdient gemacht, daß er für die Fabriken, die für die Eisenbahnverwaltung die Lokomotiven und Wagen liefern, eine über das ganze Jahr hindurch gleichmäßig verteilte Beschäftigung herbeiführte. Für dieses segensreiche, mit Erfolg durchgeführte Bestreben sind ihm nicht nur die Arbeitgeber, sondern auch die Arbeitnehmer zu großem Dank verpflichtet. Diesen Dank hat man dadurch zu erkennen gegeben, daß der Lokomotiv- und Wagenverband dem Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure, deren langjähriger Vorsitzender Wichert war, einen größeren Betrag als Grundstock zu einer Wichert-Stiftung überwiesen hat. Auch der Lokomotiv- und Wagenverband fanden bei ihm in Erkenntnis der Wichtigkeit ihrer Beibehaltung wohlwollende Förderung und Unterstützung.

Auf die sachgemäße Ausbildung des maschinentechnischen Nachwuchses hat er mit Nachdruck hingewirkt.

Mit großer Zähigkeit und Energie hat er im Jahre 1913 im Abgeordnetenhause die Vorlage über die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn und der Vorortbahnen vertreten. Es hat ihn damals mit besonderer Genugtuung erfüllt, daß diese Vorlage im wesentlichen angenommen worden ist. Infolge des Kriegsausbruches konnte die Elektrisierung dieser Bahnen nicht in Angriff genommen werden; inzwischen hat man sich im Reichsverkehrsministerium entschlossen, von der Anwendung des einphasigen Wechselstromes abzusehen und dafür den Gleichstrom zu wählen.

Die Instandsetzung des rollenden Eisenbahnmaterials während und nach dem Kriege wurde durch das Fehlen der dazu nötigen Werkstatts- und Betriebsmaterialien ungemein erschwert. Die Folge davon war, daß die Eisenbahnwerkstätten überfüllt und nicht imstande waren, die reparaturbedürftigen Fahrzeuge aufzunehmen. Wenn es nun trotz der ungünstigen Verhältnisse und der Abgabe eines größeren Teiles des rollenden Materials an die Entente gelungen ist, den Eisenbahnbetrieb in dem gegenwärtigen Umfang aufrechtzuerhalten und zu ermöglichen, so ist es insbesondere mit Wicherts Verdienst, der durch umfangreiche Heranziehung der Privatfabriken und durch weitgehende Neubestellung an Fahrzeugen dem Mangel an rollendem Material vorgebeugt hat.

Trotz der Bürde seines verantwortungsvollen und schweren Amtes als höchster maschinentechnischer Beamter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen hat Wichert noch Zeit gefunden, auch außerhalb seiner amtlichen Stellung sich mit Erfolg zu betätigen. Er war ordentliches Mitglied der Akademie des Bauwesens, bis kurz vor seinem Ausscheiden aus dem Dienste Abteilungsvorsteher im Technischen Oberprüfungsamt und lange Jahre Vorsitzender des Vereins Deutscher Maschineningenieure. In Anerkennung seiner Verdienste um das Eisenbahnmaschinen-

wesen wurde Wichert vom Rektor und Senat der Technischen Hochschule in Berlin durch die Verleihung der Würde eines Dr.-Ing. e. h. geehrt. Daß seine Verdienste auch regierungsseitig nicht unbeachtet blieben, geht daraus hervor, daß er neben dem Prädikat „Exzellenz" den Kronenorden I. Klasse, den Stern zum Roten Adlerorden II. Klasse mit Eichenlaub und das Eiserne Kreuz am weiß-schwarzen Bande besaß. Außerdem sind ihm viele hohe in- und ausländische Ordensauszeichnungen verliehen worden.

Aber auch als Menschen zeichneten Wichert vorzügliche Eigenschaften aus. Seine Einfachheit und Schlichtheit haben ihm das Vertrauen und die Verehrung nicht nur aller Fachgenossen, sondern auch weiterer Kreise, die ihn kannten, erworben. Das Andenken an diesen mit hervorragenden Geistesgaben ausgestatteten Mann wird von allen, die ihm näherstanden, in hohen Ehren gehalten werden. Müller.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind ernannt: die Regierungsräte Grospietsch in Mainz, Montag in Königsberg (Pr.), Arnold in Berlin und Haaßengier in Kattowitz zu Oberregierungsräten, die Regierungsbauräte Meinecke und Wendler in Berlin zu Oberregierungsbauräten, die Regierungsassessoren Hoff in Münster (Westf.), v. Conradi in Köln, Spode und Rummelspacher in Berlin und Dr. rer. pol. Overmann in Königsberg (Pr.) zu Regierungsräten unter Übertragung der Stellung eines Eisenbahndirektionsmitgliedes, die Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Hans Stephan aus Eisenberg (Sachs.-Altenb.) und Robert Feindler aus Daun (Eifel) zu Regierungsbaumeistern. — Dem Regierungsrat Wittmer in Mainz und den Regierungsbauräten Franken in Frankfurt (Main) und Kreß in Hannover ist die Stellung als Eisenbahndirektionsmitglied übertragen. — Der Gerichtsassessor Glünicke in Berlin ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichseisenbahndienst übernommen. — Den Regierungsbauräten Ernst Martens in Berlin-Lichterfelde Wehrspan in Gelsenkirchen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurde der Vorstand der Bauinspektion Aschaffenburg Direktionsrat Johann Feuerlein in gleicher Diensteseigenschaft an die Hafeninspektion Aschaffenburg-Leider in etatsmäßiger Weise berufen. — Dem Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion München Georg Balz ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst erteilt.

Der Ministerialdirigent im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Oberregierungsrat Reichart, ist unter Bewilligung des gesetzlichen Ruhegehalts aus dem Staatsdienste ausgeschieden.

Der Oberbaurat v. Metzsch, früher bei der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, ist gestorben.

Österreich

— **Bundesminister Dr. Walter Rodler.** Der Nationalrat hat in seiner Sitzung vom 21. Juni 1921 bei der Neubildung der Regierung gemäß Artikel 70 des Bundes-Verfassungsgesetzes den Sektionschef Dr. Walter Rodler zum Bundesminister für Verkehrswesen gewählt. Der neue Bundesminister für Verkehrswesen wurde 1867 in Wien als der Sohn des vormaligen Reichsratsabgeordneten von Hernals Doktor Wilhelm Rodler geboren, besuchte das Schottengymnasium in Wien, vollendete die Rechtsstudien an der Wiener Universität und trat hierauf in das Rechtsbureau der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Nach einigen Jahren wurde er in die Zentralbaudirektion der Wiener Stadtbahn zum Zwecke der Anlegung des Eisenbahnbuches berufen. 1902 folgte er einer Berufung in das Eisenbahnministerium, wo er nach Verwendung in juristischen Departements in die finanzielle Sektion eintrat. In hervorragender Weise wirkte er an der Verstaatlichung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn mit. Ein Jahrzehnt hindurch war er Budgetreferent des Eisenbahnministeriums. Bisher wirkte er auch als Vorstand der Kanzlei des Bundesministers für Verkehrswesen.

— **Programmrede des Bundeskanzlers.** Der neue Bundeskanzler Dr. Schober äußerte sich in seiner in der Nationalversammlung gehaltenen Programmrede über die nächsten Arbeiten des Verkehrsministeriums wie folgt: Die Aufgaben des Verkehrsministeriums für die nächste Zeit sind außerordentlich umfassend. Zunächst ist es notwendig, in zäher Kleinarbeit und unter Ausnützung aller irgendwie sich bietenden vorteilhaften Möglichkeiten und unter Vermeidung aller, auch der unbedeutendsten Schädigungen, das Verkehrswesen wenn auch langsam, so doch stetig zu heben, soweit dies unabhängig von äußeren Einflüssen durch eigene Kraft möglich ist. Ein weiteres Tätigkeitsfeld ist die Abschleifung aller jener Reibungsflächen, die seit dem Zusammenbruche gegenüber unseren Nachbarn auf dem Gebiete des Verkehrswesens entstanden sind. Die neue Regierung wird schon in wenigen Tagen in Portorose Gelegenheit haben, auf diesem Gebiete ihren guten Willen zu zeigen. Eine überaus wichtige Aufgabe ist die gründliche Reorganisation unseres Eisenbahnwesens, die nunmehr nicht nur auf den theoretischen Erkenntnissen und Erfahrungen der alten Verwaltung der k. k. Staatsbahnen, sondern auch auf eine mehr als zweijährige Erfahrung auf dem heutigen beschränkten Staatsgebiete begründet werden muß. Die wirtschaftliche Notlage unseres Staatswesens und zahlreiche technische Gründe nötigen zum schleunigsten, tatkräftigsten Vorgehen in dieser Richtung.

— **Bevorstehende Erhöhung der Frachturkundengebühren.** Dem Nationalrat ist eine Regierungsvorlage, enthaltend eine Erhöhung verschiedener Stempel und sonstiger Gebühren unterbreitet worden. Man erwartet aus den neuen Gebührenerhöhungen einen Mehrertrag von 260 Mill. Kronen jährlich. Unter anderem sollen auch die Stempelgebühren der Frachtbriefe erhöht werden, und zwar soll die Erhöhung der Frachturkundengebühren für Sendungen von mindestens 5000 kg oder solche, für die wenigstens ein ganzer Eisenbahnwagen in Anspruch genommen wird, von 1,20 K. auf 20 K., für sonstige Sendungen von 30 hl. auf 2 K. erfolgen.

— **Beamtenabbau bei der Bundesbahndirektion Wien-Nordost.** Die „Staatskorrespondenz" teilt mit: Bei Erörterung der Frage des Beamtenabbaues ist in der Öffentlichkeit wiederholt darauf hingewiesen worden, daß die Bundesbahndirektion Wien-Nordost im Verhältnis zu der ihr verbliebenen Streckenlänge einen übermäßigen Stand von Bediensteten habe und trotz der Einschränkung des Betriebsumfanges noch immer für ihre Unterbringung die Direktionsgebäude der ehemaligen Nordbahn, Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn und außerdem noch Zinshäuser in Anspruch nehme. Die hierbei aufgestellten Berechnungen beruhen nun zum größten Teile auf unzutreffenden und heute veralteten Grundlagen des Jahrbuches für österreichische Eisenbahnen, erscheinen 1920, das den Stand für 1919 darstellt, und bedürfen einer aufklärenden Richtigstellung.

Die drei früheren Routendirektionen waren in 25 Gebäuden mit 2068 Amtsräumen untergebracht; die Direktion Wien-Nordost ist derzeit fast ganz in den bahneigenen Direktionsgebäuden untergebracht und verfügt jetzt nur noch über über 1153 Amtsräume. Durch die bisherige Verminderung um 915 Amtsräume konnten 183 Wohnungen verschiedener Größe für vertriebene und obdachlose Eisenbahner geschaffen werden. Im Direktionsgebäude der ehemaligen Staatseisenbahngesellschafts-Direktion auf dem Schwarzenbergplatz wurden überdies 54 Räume für bahnfremde staatliche Zwecke überlassen, auch sind in diesem Gebäude nebst einigen Hilfsanstalten des Bundesministeriums für Verkehrswesen das Auskunftsbüro, die Militärkommission zur Abrechnung von Militärtransporten und die Bücherei des Staatsbeamtenkasinos untergebracht, so daß rund zwei Fünftel des Gebäudes für fremde Zwecke und nur drei Fünftel für Zwecke der Nordostdirektion in Anspruch genommen werden, die in ihren Gebäuden auch die Räume für die Fahrkartendruckerei der Bundesbahnen sowie für den Rollfuhr- und Gepäckdienst für ganz Wien bereitgestellt hat. Bei Beurteilung der Unterkunfts- und Standesverhältnisse der Nordostbahndirektion kommt auch sehr in Betracht, daß die drei größten, durchaus in industriereichen Bezirken gelegenen Wiener Bahnhöfe mit dem Anschlußverkehr ins Ausland (Bruck a. d. L., Lundenburg, Mistelbach, Laa, Znaim) und vier große Werkstätten dieser Direktion unterstellt sind.

Der Abbau des Bedienstetenstandes bot bei der Direktion Wien-Nordost, der die Zentralen der früheren Routendirektionen verblieben sind, ganz besondere Schwierigkeiten. Der Bedienstetenstand der Zentralen aller drei Direktionen im November 1918 betrug insgesamt 3244 Köpfe, im Zeitpunkte der Zusammenlegung noch immer 2726 Köpfe, war jedoch am 15. Mai 1921 auf 2060 Köpfe gesunken. In dieser Zahl sind auch die probe- und aushilfsweise an anderen Dienstorten oder bei fremden Dienstzweigen verwendeten, jedoch bei der Nordostbahndirektion verrechneten Bediensteten, sowie auch jene höheren, ehemals leitenden Beamten inbegriffen, die anläßlich der Zusammenlegung wegen ihres vorgeschrittenen Dienstalters auf Anregung der Personalvertretung nicht mehr in Verwendung genommen wurden, und deren Versetzung in den Ruhestand zum Teil bereits erfolgt ist oder in der nächsten Zeit in die Wege geleitet wird. Durch Versetzungen in den Ruhestand und den natürlichen Abfall infolge von Austritten und Todesfällen dürfte der Personalbestand der Zentrale bis Ende des Jahres auf rund 1900 Köpfe vermindert sein.

Hierbei ist zu beachten, daß mehrfach Abteilungen — fast 300 Bedienstete — der Direktion, so jene für Pensionsauszahlung, für Materialbeschaffung und Einnahmenkontrolle, ihre Arbeiten für den gesamten Bereich der Bundesbahnen leisten. Es ergibt sich aus den vorstehenden Zahlen, daß der Abbau des Personals der ehemaligen Routendirektionen in ziemlich rascher Weise vor sich geht, und daß insbesondere die Verringerung des Zentraldienstes, die vor allem sehr wünschenswert erscheint, sehr erhebliche Fortschritte gemacht hat, soviel Schwierigkeiten sich auch dem Abbau entgegenstellten. Übertritte in andere staatliche Dienstzweige erscheinen nur in beschränktem Maße durchführbar, Versetzungen zu anderen Direktionen scheitern an der überall herrschenden Wohnungsnot. Auch muß naturgemäß auf die persönlichen und Familienverhältnisse der Bediensteten in solchen Fällen billige Rücksicht genommen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß seit November 1918 der Abbau der Amtsräume der Direktion Wien-Nordost 44 %, der Abbau des Bedienstetenstandes der Zentralen in derselben Zeit nahezu 40 % beträgt. Die planmäßige Fortsetzung des Abbaues läßt mit Sicherheit weitere Verminderungen in absehbarer Zeit erwarten. Im ausübenden Dienste der Nordostdirektion besteht ein Personalüberschuß überhaupt nicht, da hier der gesetzlich eingeführte Achtstundentag die restlose Regelung des Bedienstetenstandes ermöglicht hat.

— **Neugestaltung der Krankenkasse der Bundesbahnverwaltung.** Die Krankenkasse der österreichischen Bundesbahnverwaltung ist auf Grund der Neuerungen auf dem Gebiete der Krankenversicherung einer grundlegenden Umgestaltung unterzogen worden. Die neuen Satzungen dieser Anstalt treten mit 1. Juli 1921 in Kraft. Durch sie wird der Kreis der bei dieser Kasse versicherten Personen wesentlich erweitert, da ihr fortan pflichtgemäß auch alle jene Bediensteten angehören werden, die bei ihr bisher nur als freiwillige Mitglieder zugelassen waren, das sind die Beamten im früheren Sinne, insbesondere aber dadurch, daß alle Bundesbahnpensionäre und deren Familienangehörige ebenfalls in die Krankenversicherung bei dieser Kasse einbezogen werden. Die neuen Satzungen enthalten auch die Einführung der freien Ärztewahl und die Selbstverwaltung der Kasse. Die neueingerichtete Kasse umfaßt rund 110 000 Mitglieder, bei Berücksichtigung der Familienangehörigen insgesamt rund 350 000 Versicherte.

— **Personen- und Güterverkehr zur Wiener Messe.** Die österreichischen Eisenbahnverwaltungen haben sich mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Bedeutung der Wiener Messe bereit erklärt, den Messeausstellern und Messebesuchern in der Bemessung der Gebühren für den Personen- und Frachtverkehr in weitgehender Weise entgegenzukommen. Nach den jetzt abgeschlossenen Verhandlungen zwischen den österreichischen Eisenbahnverwaltungen und der Wiener Messe genießen in der Zeit vom 3. bis 25. September d. J. die Besucher der Wiener Messe (Aussteller und Einkäufer) auf sämtlichen österreichischen Bahnen, sofern sie sich mit der Musterausweiskarte ausweisen können, für Personen- und Schnellzüge und für eine Fahrt nach Wien und von Wien eine 50proz. Fahrpreisermäßigung. Diese Begünstigung gilt auch für die Aussteller und Einkäufer der Theater-, Musik- und Kinomesse, die am 4. September eröffnet und am 25. September geschlossen wird. Die Fahrpreisermäßigung gilt nicht für Ausgangspunkte der Reise, die weniger als 80 Kilometer von Wien entfernt sind, und auch nicht für die Benutzung von Expreß-, Luxus- und D-Zügen. Fahrtunterbrechungen sind mit solchen ermäßigten Karten unzulässig. Beim Lösen der Fahrkarte auf den österreichischen Strecken muß der von der Wiener Messe ausgegebene und von dieser oder vom österreichischen Konsulat oder den ehrenamtlichen Vertretern der Wiener Messe im Auslande gezeichnete Messeausweis beim Fahrkartenschalter vorgewiesen werden. — In der Zeit vom 3. bis 25. September werden außer dem regelmäßigen Reisegepäck auch Messegüter (Musterkoffer und Kisten), deren Maße die des üblichen Reisegepäcks nicht wesentlich überschreiten, als Reisegepäck ohne Anrechnung des Expreßguttarifes abgefertigt. Messegüter, die in der Zeit vom 20. August bis 10. Oktober d. J. im Frachtverkehr auf allen österreichischen Strecken zur Messe nach Wien und von hier zurück befördert werden, erfahren gleichfalls eine 50proz. Ermäßigung der Frachtgebühren. Die Messegüter müssen mit der Aufschrift „Messegut Wiener Messe" versehen sein. Der Frachtbrief muß den Vermerk „Wiener Messe" tragen. Messefrachtgutbegleiter genießen keine Fahrtbegünstigung, sondern müssen eine volle 3. Klasse-Karte lösen.

— **Hilfe für notleidende Eisenbahnerkinder.** Die Staatsbahndirektion Innsbruck veröffentlicht folgenden Aufruf:

Die durch den Krieg bis in das Unerträgliche gesteigerte Notlage der österreichischen Bevölkerung hatte bis auf verschwindende Ausnahmen zur Folge, daß die Gesundheit von Alt und Jung auf das schwerste erschüttert wurde, die der Kinder jüngeren Alters aber in zahllosen Fällen geradezu vor dem Zusammenbruche steht.

Dieser gänzlich hoffnungslose Zustand, zu dem nicht wenig di[e] aufgezwungene jahrelange Abgeschlossenheit vom Auslande bei[-]trug, wirkte auf die landschaftlich zwar reizenden, sonst abe[r] ertragarmen Alpenländer am empfindlichsten und hat zu einem allgemeinen Dahinwelken der Jugend dieser Länder geführt. Veranschaulicht wird dieser Zustand am besten damit, daß zum Beispiel nach der Krankenstatistik des Landes Vorarlberg heut[e] jedes sechste Kind infolge seines herabgekommenen widerstands[-]losen Körpers allein schon der Tuberkulose zum Opfer fällt. Da sich unter den von dieser Katastrophe Betroffenen auch zahl[-]lose Eisenbahnerkinder befinden, sehen wir uns gezwungen, mi[t] der sonst geübten uns auferlegten Zurückhaltung zu brechen und sowohl an Stelle unseres hierzu berufenen Ferienkolonien[-]vereins zum Schutze dieser bedauernswerten Kinder, wie nich[t] minder der hierdurch betroffenen, der Sache wehr- und hilflo[s] gegenüberstehenden Familienväter, emsiger, pflichtbewußter Be[-]diensteten des hierortigen Staatsbahndirektionsbezirkes wärm[-]stens anzunehmen und Hilfe für dieselben dort zu suchen, w[o] immer sich solche bietet.

Der hier in Betracht kommende Direktionsbezirk umfaßt di[e] Alpenländer Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Lichten[-]stein und bezieht sich die anzusprechende Hilfe auf Tausend[e] unterernährter Kinder.

Um nun die Wiederaufrichtung der so schwer hergenommenen Gesundheit so vieler nach und nach zu ermöglichen, hat der er[-]wähnte, mit dieser Aufgabe betraute Verein außer den bereit[s] im Betriebe stehenden Siedlungen die dauernde Errichtung zweie[r] großer, den heutigen Anforderungen entsprechender Kinder[-]erholungsstätten beschlossen und zu deren ehester Erbauung da[s] Erforderliche veranlaßt.

Die aus diesem nicht zu verzögernden Unternehmen erwachsen[-]den enormen Kosten hofft der Verein durch unsere Bemühungen im Wege von Spenden aufzubringen.

Unsere zweifellos in harter Bedrängnis ringenden Eisenbahn[-]bediensteten mit ihren kinderreichen Familien oder dere[n] Witwen mit ihren Waisen sind daher für uns bestimmend, de[n] vorliegenden begründeten Hilferuf um Geld und Lebensmitte[l] nicht nur an das gesamte Inland, sondern ganz besonders auc[h] an das Ausland, und zwar in erster Linie an Regierungen de[r] verschiedenen Staaten, sowie an die dortselbst von der mit[-]fühlenden Bevölkerung zum Teil bereits geschaffenen Hilfever[-]einigungen zur Behebung des in den österreichischen Lände[rn] über so viel Schuldlose hereingebrochenen Unglücks zu richten.

Unser Notschrei wendet sich aber auch eindringlichst an di[e] Vertretungen der Städte, insbesondere an jene der Großstädte de[r] verschiedene Kontinente, an die Verkehrsunternehmungen, a[n] die gesamte Handelswelt und wie immer Namen habenden Unter[-]nehmungen, Einrichtungen und Vereine, sowie an jedermann, de[r] Herz für unsere Bestrebungen hat.

Nicht zuletzt gilt unser Ruf aber auch der Presse aller Länder mit der herzlichen Bitte, uns ihre wertvolle Unterstützung durc[h] Verlautbarung kurzgehaltener Aufrufe in den Tagesblättern weitmöglichst angedeihen zu lassen und allenfalls möglich wer[-]dende Sammlungen zu unseren Gunsten zu veranstalten.

Zur Widmung gelangende Geldbeträge aus dem Auslande wer[-]den in den fremden Währungen, am besten mittels Geldbrief oder eingeschriebenen Briefes an die Staatsbahndirektionskass[e] in Innsbruck (Tirol), Lebensmittel dagegen nach Innsbruc[k] (Westbahnhof) zu Händen des Ferienkolonienvereins für de[n] Staatsbahndirektionsbezirk Innsbruck erbeten.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Direkte Güterbeförderung zwischen der Tschechoslowak[i]schen Republik und Italien über Salzburg und Tarvis.** A[m] 15. Juni d. J. sind für die direkte Güterbeförderung zwische[n] den vorgenannten beiden Staaten auch die Uebergänge Salzbur[g] und Tarvis unter den Bedingungen geöffnet worden, die seiner[-]zeit für die Beförderung zwischen der Tschechoslowakische[n] Republik und Italien über Bayern-Kufstein-Brenner (vergl. Nr. [illegible] S. 861 Jahrg. 1919 d. Ztg.) veröffentlicht worden sind. Die Sen[-]dungen unterliegen in beiden Verkehrsrichtungen bis zur Grenz[-]station Tarvis für Frachten, Nebengebühren und Barauslage[n] ausnahmslos dem Frankaturzwange. Die von Station Tarvis a[b] erwachsenden Frachten, Nebengebühren, Barauslagen und Zöll[e] werden überwiesen.

Ungarn.

— **Verschiedene Besprechungen über Verkehrsfragen.** Zweck[s] Aufnahme des unmittelbaren Güterverkehrs zwischen Ungar[n] und Italien über die Linien der österreichischen Eisenbahne[n] und über die südslawischen Linien der Südbahn-Gesellschaf[t] wurde vom 8. bis 9. Juni d. J. in Budapest eine Besprechun[g]

abgehalten, deren Vorsitz Ministerialrat Direktor Pasterczyk führte. Auf der am 22. bis 26. Januar 1920 in Graz abgehaltenen Besprechung wurde die Südbahn-Gesellschaft mit der Geschäftsführung in diesem Verkehr betraut; mit Rücksicht aber auf den Umstand, daß die Ungarischen Staatseisenbahnen an diesem Verkehr dieselben Interessen haben, wurde die Geschäftsführung nunmehr der letzterwähnten Verwaltung übertragen. Es wurde vereinbart, daß die Beförderung der Sendungen auf Grund der als Vertragsrecht geltenden Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 samt allen Nachträgen und den einheitlichen Zusatzbestimmungen zu erfolgen hat, insofern in der zu erlassenden besonderen Kundmachung nicht Sonderbestimmungen enthalten sind. Weiter wurde vereinbart, daß im Frachtbrief der Beförderungsweg durch Anführung der Grenzübergangspunkte von Staat zu Staat durch den Absender vorzuschreiben ist. Sendungen werden vorläufig nur in Wagenladungen und bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen zur Beförderung angenommen und unterliegen in beiden Richtungen bis zur italienischen Grenzübergangsstation dem Frankaturzwange.

— **Die Beförderung von Obst- und Gemüsetransporten** von Ungarn nach Österreich und Deutschland wurde am 10. Juni d. J. in Budapest zwischen den österreichischen und ungarischen Delegierten besprochen, wobei vereinbart wurde, daß die diesbezüglichen Transporte ab 25. Juli d. J. täglich von Budapest mit einem Eilgüterzug abgerollt werden.

Die Aufgabe hat auf Grund von internationalen Frachtbriefen stattzufinden, wobei die Fracht, samt Nebengebühren bis zur österreichischen Bestimmungsstation bzw. bis Passau und Simbach vom Absender zu zahlen ist.

Am 9. Juli d. J. hat eine größere Besprechung seitens der mitteleuropäischen Bahnverwaltungen betreffs des Orient-Expreßzuges in Budapest stattgefunden, welche bis 13. Juni dauerte.

Hauptsächlich wurden die tarifarischen Bestimmungen in valutarischer Hinsicht behandelt, wobei verschiedene Schwierigkeiten zu überwinden waren, denn es war die Aufgabe, die unmittelbare Verrechnung bezüglich des Personen- und Gepäckverkehrs sowohl des Verkehrs westlich als östlich Wien Westbahnhof, wie auch die Verrechnung mit dem Kölner Expreßzug, welcher in Wien Westbahnhof Anschluß an diesen Orient-Expreßzug hat, in Einklang zu bringen.

Am 24. Mai d. J. wurde in Párkánynána eine Besprechung über die Regelung des unmittelbaren Schnellzugverkehrs zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn abgehalten. Für die Zulässigkeit der Beförderung von Personen-, Hand- und Reisegepäck und die hierbei in Betracht kommenden Tarife bei den durchgehenden Schnellzügen gelten die am 20. und 21. April d. J. in Budapest und die am 3. und 4. Mai d. J. in Preßburg getroffenen Vereinbarungen. Die zollamtliche Abfertigung und Paßkontrolle erfolgt in der Richtung von Ungarn ungarischerseits bei diesen Zügen in Budapest bzw. im Zuge (Nachkontrolle), seitens der Tschechoslowakei in Párkánynána; in entgegengesetzter Richtung seitens der Tschechoslowakei ebenfalls in Párkánynána, wo auch durch Ungarn die Paßkontrolle erfolgt; die Gepäckrevision findet hingegen in Budapest Westbahnhof statt.

— **Errichtung eines inländischen funkentelegraphischen Dienstes.** Zwecks Entwicklung des telegraphischen Dienstes wurde laut Verordnung des Handelsministers ein inländisches funkentelegraphisches Netz eingerichtet, das den regelmäßigen Dienst am 1. Juli aufnimmt. Das Netz besteht einstweilen 1. aus der auf dem Budapester Wettrennplatz errichteten Aufnahme- und Empfangsstation; 2. aus der neben der Telegraphenstation des Reichsverweseramtes errichteten Aufnahmestation; 3. aus den in Debreczen, Györ, Kaposvár, Szeged, Szombathely und Székesfehérvar errichteten Aufnahmestationen. Die Zahl der Stationen wird stufenweise vermehrt. Diese Funkspruch-Einrichtung bildet eine Ergänzung der inländischen Leitungen des Telegraphennetzes und dient in erster Reihe zur Weiterbeförderung von Zeitungstelegrammen, amtlichen Zirkularen und solchen Telegrammen, die aus Budapest mit gleichlautendem Text nach den in das Funkspruchnetz einbezogenen Provinzstädten abgegeben sind. In zweiter Reihe soll die Einrichtung im Falle der Leitungsstörungen zum Ersatz des Drahttelegraphen dienen. Die Weiterbeförderung telegraphischer Geldanweisungen durch den Funkentelegraphen werden nicht zugelassen.

— **Erhöhung der Posttarife.** In sämtlichen Dienstzweigen des Postwesens wird das System der „Investitionsbeiträge" eingeführt, und zwar: 1. Postbeitrag: 10 % der Postgebühren, die durch Postmarken und Postwertzeichen erhoben werden; 2. Telegraphenbeitrag: für jede aufgegebene Einheit (10 Worte) bei gewöhnlichen Telegrammen 1 K, bei dringlichen Telegrammen 2 K; 3. Telephonbeiträge: a) nach jeder Einheit bei Ferngesprächen (3 Minuten) I. Zone: gewöhnliche Gespräche 1 K, dringende 3 K, II. Zone: gewöhnliche Gespräche 2 K, dringende 6 K, III. Zone: gewöhnliche Gespräche 3 K, dringende 9 K; b) Lokalnetze: 1. einmaliger Beitrag in Budapest, Hauptanschluß 2000 K, Nebenanschluß 1000 K, in der Provinz Hauptanschluß 1000 K, Nebenanschluß 500 K, 2. Jahresbeitrag in Budapest Hauptanschluß 240 K, Nebenanschluß 120 K, in der Provinz Hauptanschluß 120 K, Nebenanschluß 60 K.

— **Obstbeförderung aus Kecskemét.** Zwischen den Obstzüchtern in Kecskemét und einer Abordnung der ungarischen Staatsbahnen wurden zur Abwicklung des diesjährigen Obstverkehrs Verhandlungen gepflogen, die zu einem günstigen Abschluß gebracht wurden. Während im Vorjahre in Kecskemét bloß 1354 Wagenladungen Obst zur Aufgabe gelangten, wird diese Zahl im laufenden Jahre voraussichtlich die doppelte Höhe erreichen. Die Direktion der Staatsbahnen hat sich verpflichtet, die Beförderung dieser namhaften Obstmenge anstandslos durchzuführen.

Niederlande.

— **Rheinschiffahrt.** In einer Auslassung des holländischen Außenministers Jonkheer van Karnebeek zum Bericht der zweiten Kammer über den Gesetzentwurf, betreffend Annahme einiger die Rheinschiffahrt betreffenden Abänderungen des Friedensvertrages, wird gesagt, daß die Schweiz den Pariser Verhandlungen nicht beigewohnt habe, und daß daher für sie die Verpflichtung zur Annahme der Rheinbestimmungen im Friedensvertrag und im Zusatzprotokoll vom 21. Januar 1921 nicht in Frage kommen könne. Der Minister teilt ferner mit, daß die holländische Regierung die kürzlich gefaßten Beschlüsse der Internationalen Rheinkommission daraufhin geprüft habe, ob sie nicht im Widerspruch ständen mit der Rheinschiffahrtsakte von 1868. Sollte dies der Fall sein, so würde die holländische Regierung, soweit es ihr notwendig erscheint, darauf dringen, daß die Holland als Signatarstaat zustehenden Rechte beobachtet würden. Auch die Beschlüsse der Völkerbundskonferenz von Barcelona bilden zurzeit den Gegenstand der Prüfung durch die holländische Regierung, und es wird in den nächsten Tagen hierüber ein eingehender Bericht an die Generalstaaten abgehen.

Uebrige europäische Länder.

— **Schwedisch-norwegische Grenzaufgaben. Verbindungsbahn Elverum-Trysil-Dalarne.** Schon in Nr. 16, S. 312 d. Ztg. haben wir von einer neugebildeten schwedisch-norwegischen Verkehrskommission berichtet, die Schweden und Norwegen gleich berührende Fragen, insbesondere neue Anschlußbahnen, behandeln soll. Als eine solche Frage taucht nun in allererster Linie ein alter Verkehrsplan auf, der einer Anschlußbahn Elverum-Trysil-Dalarne (vgl. 1912, S. 606 d. Ztg.). Trysil ist Norwegens bedeutendstes Waldland. Wie eine Halbinsel greift Trysil nach Schweden hinein und wird im Süden, Osten und Nordosten von Norra finskog in Värmland und den Vesterdalarne im Regierungsbezirk Kopparberg begrenzt. Die Gesamtfläche ist 3100 qkm. Sie wird der Länge nach vom Trysilfluß (Klara) durchschnitten, der von Faemund kommt und nach Värmland gegen Norra finskog fließt. Dieser Fluß bildet die Hauptpulsader im Bezirk und nimmt mehrere größere und kleinere Seitenflüsse auf, die das Waldgebiet nach allen Richtungen durchziehen. Im südlichen Trysil nimmt er auch einige schwedische Flüsse auf, die von Lima finskog kommen, einem 3 Quadratmeilen großen Waldgebiete, dessen Erzeugnisse nach Norwegen gehen. Der Klarafluß hat in Norwegen 543 qkm Niederschlaggebiet, ist also ein recht ansehnlicher Fluß. Trysil hat rd. 6000 Einwohner. Es ist klar, daß ein solcher Bezirk große Möglichkeiten für eine reichere Entwicklung besitzt, als dies jetzt der Fall ist, sofern entsprechende Verkehrsverbindungen hergestellt werden. Augenblicklich geht überhaupt nichts vorwärts, große Naturschätze liegen unbenutzt und gehen zugrunde wegen der hohen Frachten und des Abhängigkeitsverhältnisses, in dem dieser norwegische Bezirk zu Schweden steht. Vor allem gilt das für den wichtigsten Nahrungszweig, den Waldbetrieb, der ganz von den schwedischen Aufkäufern in Karlstadt und Gothenburg abhängig ist. Die mangelnden Verkehrsverbindungen verhindern auch das Aufkommen jeder anderen Industrie, ob sie sich jetzt des Holzes als Rohstoffes oder eines anderen Naturerzeugnisses bedient. Insbesondere käme Holzkohle in Frage. Auch ausbaufähige Wasserkräfte wären vorhanden. Es ist daher kein Wunder, daß man seit langem eine Eisenbahnverbindung mit An-

schluß an das schwedische Netz in Dalarne erstrebt. Man müßte hierbei neben anderem an die große Eisenindustrie dieser Gegend Holzkohle absetzen; denn es ist gar kein Zweifel, daß die Trysilwälder bei Schaffung einer Anschlußbahn gute Bedingungen für die Entwicklung einer Holzkohlenindustrie aufweisen. Unbedingt würde hierbei der Waldbau seinen Vorteil finden, und es würden nicht mehr, wie es bisher geschieht, reiche Holzschätze am Orte verfaulen. Weniger wichtig, wenn auch nicht zu vernachlässigen, sei der Ackerbau, der nur wegen der abseitigen Lage nicht aufkomme.

Für die Erschließung Trysils gibt es mehrere Möglichkeiten, und es kommen vor allem drei Wahllinien in Frage, die Elverumlinie, die Flisenlinie und die Renalinie; auf die Vor- und Nachteile der beiden letzteren wollen wir hier nicht weiter eingehen. Es genügt zu sagen, daß die meisten Stimmen für eine Bahnanknüpfung in Elverum zu sprechen scheinen. Elverum ist der Mittelpunkt des Hedemarkgaues, und es kann sich ein Verkehr von hier aus am besten nach allen Seiten, besonders nach Süden und Westen ausbreiten. Die Elverumlinie bringt den kürzesten Weg zum Meere; sie mißt von ihrem Endpunkte bis Kristiania 265 km, während die Renalinie, die als nächstbegünstigste Bewerberin auftritt, 300 km lang ist. Sie paßt sich daher am vorteilhaftesten in das bestehende Verkehrsnetz ein. Das schwedische Eisenbahnnetz hat sich schon so weit der norwegischen Grenze genähert, daß ein Anschluß im gleichen Augenblicke erfolgen kann, in dem eine Trysilbahn über Elverum zur Tatsache wird. Auch als Verbindungsbahn zwischen den beiden Nachbarreichen paßt die Elverumlinie nach ihrer Lage am besten. Für den norwegischen Verkehr vom Süden und Westen (Kristiania, Bergen und Aandalsnes) bietet die Elverumlinie die kürzeste Verbindung nach Mittel- und Nordschweden, Finnland und Rußland. Sie gibt auch eine kürzere Verbindung nach manchen Städten in Schweden als die jetzige Linie über Charlottenberg. Die Renalinie bietet zwar einige Vorteile in der Linienführung, aber sie sind nicht groß. Sie erhebt sich nur 538 m über den Meeresspiegel, die Elverumlinie dagegen 573 m. Eine Größtsteigung von 10 ‰ in der Richtung des schweren Verkehrs, d. h. von Osten nach Westen, ist beiden Linien gemeinsam. Es ist das für norwegische Verhältnisse natürlich verhältnismäßig günstig. Die Elverumlinie ist alles in allem die kürzeste, schnellste und in Verkehrshinsicht billigste Verbindung, die einem alten Verkehrswege folgt. Sie berührt die Interessen der größten Bewohnerzahl und den ganzen Waldbetrieb von Trysil, während die Renalinie große Teile nach wie vor der Flößerei nach Schweden überläßt. Sie ist militärisch empfohlen, bietet die beste Lösung der Verbindung beider Reiche und wird von den beteiligten Delarnebezirken am meisten gewünscht, da sie am schnellsten zum Westmeere führt. Sie bietet die besten örtlichen Verkehrsmöglichkeiten und hilft dem Ackerbau und der Torfindustrie auf. Der Widerstand, der früher von schwedischer Seite gegen ein Trysilbahnprojekt bestand, ist allmählich abgeflaut.

Die schwedische Regierung hat sich für ihren Teil bereit erklärt, mit Norwegen zu gemeinsamer Beratung über die Art der möglichen Anknüpfung von Verbindungen zwischen beiden Eisenbahnnetzen über die Grenze gegen Norwegen im nördlichen Bohuslän zusammenzutreten und hat der norwegischen Regierung vorgeschlagen, daß zur Bewerkstelligung dieser Erhebungen und zur Abgabe von Vorschlägen hierzu eine gemischte Sachverständigenkommission eingesetzt werden möge in Übereinstimmung mit den vom Verkehrsministerium näher angegebenen Grundsätzen. Dr. S.

— **Einschränkung der Freifahrtvergünstigungen auf den schwedischen Staatsbahnen.** Über den von der schwedischen Eisenbahndirektion gestellten Antrag haben wir in Nr. 2, Seite 36 dieser Zeitung berichtet. Die Entscheidung der Regierung ist nunmehr gefallen. Das Recht der Bediensteten, die außerhalb ihres Dienstortes wohnen, auf ständige Freikarten für die Reise zwischen Wohnungs- und Dienstort soll ab 1. Januar 1922 aufhören. Doch sollen für 1922 und 1923 die betreffenden Bediensteten beim Kauf von Saisonfahrscheinen den Vorteil eines herabgesetzten Preises genießen, und zwar sollen sie für 1922 ein Drittel und für 1923 zwei Drittel des allgemeinen Fahrpreises bezahlen. Das Recht der schulpflichtigen Kinder von Bediensteten auf ständige Freikarten auf bestimmten Linien soll vom 1. Oktober ab nur noch für Kinder unter 18 Jahren gelten. Dasselbe gilt für Haushaltfreischeine, wobei solche Scheine nach genanntem Zeitpunkte keinem anderen Dienstpersonal mehr erteilt werden sollen, außer der Haushaltvorsteherin in Familien mit Kindern unter 18 Jahren. Außerdem soll der Verkehrsminister nicht weiter das Recht besitzen, freie Reise für Vorsitzende und Mitglieder von Ausschüssen, Kommissionen, Abordnungen u. a. zu erteilen, sofern die Betreffenden für die im Auftrage gemachten Reisen Ersatz erhalten. Bezüglich der übrigen in Frage stehenden Einschränkungen ist den Provinzialregierungen der Auftrag erteilt worden, an das Verkehrsdepartement mit eingehenden Angaben heranzutreten über den Umfang, in dem Landsvögte, Provinzialstaatsanwälte, Polizeibeamte und, was Stockholm betrifft, Beamte beim Oberstatthalteramt für Polizeisachen oder das städtische Polizeikorps im zweiten und dritten Jahresquartal das Recht auf Freischeine ausnutzen. Schließlich erhielt die Eisenbahndirektion den Auftrag ihrerseits zu erwägen, inwieweit Einschränkungen des Rechtes auf Freischeine, soweit die Direktion selbst die Erteilungsbefugnis besitzt, vorgenommen werden können. Dr. S.

— **Gegen die Rhoneprojekte.** In den südlichen Rhoneprovinzen macht sich gegenwärtig ein starker Widerspruch gegen die vom Senat kürzlich angenommenen Projekte zur Ausnutzung der Rhone bemerkbar. Um nämlich die Projekte der Kammer und dem Senat schmackhafter und volkstümlicher zu machen, ist die Bestimmung aufgenommen worden, daß außer der Kraftausnutzung und der Schiffahrt auch große Gebiete brachliegenden Landes erschlossen werden sollen, wobei die Bewässerung von 260 000 ha Landes vorgesehen ist. Man glaubt nun in den südlichen Provinzen nicht daran, daß diese Bewässerung möglich sein werde, ohne die Kraftausnutzung und die Schiffahrt zu beeinträchtigen, denn um alles dies zu erreichen, genügt das vorhandene Wasser nicht. So weist der „Petit Méridional" in Montpellier darauf hin, daß die Bewohner der Bezirke Gard und Hérault schon seit Jahren den Anspruch auf Zuteilung von Wasser aus der Rhone erheben, daß aber die Regierung dafür immer taube Ohren gehabt habe. Man habe mehr Rücksicht genommen auf die Lyoner Eigentümer der bescheidenen Rhoneflotte, für die man das Wasser im Strome zurückhalten mußte. Man habe ein Wehr bei Caudrieux verlangt, um so weite Strecken bewässern zu können, aber die neuen Rhoneprojekte brächten etwas ganz anderes, nämlich einen Kanal auf der linken Stromseite, der einzig den Lyonern und Marseillern zugute komme, und Kraftwerke, die 530 000 PS liefern sollten, aber hiervon seien 200 000 PS für Paris bestimmt und 200 000 PS für die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, während der Rest den Industriellen in Lyon zufallen werde. Was die Verwirklichung der Bewässerungsprojekte anbelange, so werde sie nach dem Berichte der Kommission lange Jahre erfordern, so daß die eigentlichen Anlieger der Rhone bei der ganzen Sache leer ausgehen würden.

— **Englische Heereswerkstätten als Lokomotivbauanstalten.** Die englischen Geschützfabriken sind nach dem Kriege ebenso wie die entsprechenden Anlagen anderer Länder so umgestellt worden, daß sie nunmehr zur Herstellung von Gegenständen des Friedensbedarfs dienen. Die bekannten Werkstätten in Woolwich haben im Betriebsjahr 1919/20 im Werte von 72 167 £ Arbeit für Friedenszwecke für die Oeffentlichkeit geleistet. Dazu kommen noch Arbeiten im Werte von 255 304 £ für die Eisenbahngesellschaften und weitere Arbeiten für andere Staatsbehörden, darunter solche im Betrage von 146 131 £ für die Königliche Münze. Da diese in England auch das Papiergeld herstellt, ist anzunehmen, daß es sich dabei um Druckmaschinen gehandelt hat. Im Juni 1919 forderte das Munitionsministerium 175 000 £ zur Umstellung dieser Betriebe an, die auch bewilligt worden zu sein scheinen, obgleich der Minister damals zugeben mußte, daß es ihm weder gelungen sei, Verträge für den Verkauf der Lokomotiven, deren Bau beabsichtigt war, abzuschließen, noch deren Preis festzusetzen. Die neue Lokomotivfabrik scheint trotz des Bedarfs der englischen Eisenbahnen an Lokomotiven mit ihren Erzeugnissen keinen Anklang gefunden zu haben, denn es wird neuerdings berichtet, daß bis jetzt noch kein Verkauf von Lokomotiven, die in diesen Werkstätten gebaut worden sind, zustande gekommen ist.

— **Eisenbahnunfall in Irland.** Nach einer Reutermeldung entgleiste ein Teil eines Militärzuges mit 104 Husaren, die von Belfast zurückkehrten, wo sie als Eskorte bei der Auffahrt des Königs zur Eröffnung des nordirischen Parlaments gedient hatten, mit 113 Pferden in der Nähe von Dundalk infolge der Explosion einer Mine. Der hintere Teil des Zuges, der aus Pferdetransportwagen bestand, rollte die Böschung hinab. Drei Soldaten von den Wachmannschaften wurden getötet, 20 Soldaten verletzt. Auch 30 Pferde wurden getötet und viele verletzt, die später von den Soldaten erschossen wurden. Wäre die Mine wenige Sekunden früher explodiert, so wäre der vordere Teil des Zuges, der mit Soldaten vollbesetzt war, vernichtet worden. Wie verlautet, sollen vier Mann vermißt werden. Ein Telegramm aus Belfast meldet, daß die Soldaten zwei Männer, die von der Unglücksstelle fortliefen, erschossen haben.

— **Die polnischen Eisenbahnen.** Der Nachrichtenverkehr zwischen Deutschland und Polen ist so spärlich, daß wir auf dem geraden Wege fast nichts von den Vorgängen in Polen hören,

soweit sie nicht die Außenpolitik berühren. Um uns über den Zustand der polnischen Eisenbahnen zu unterrichten, müssen wir uns daher an einen Bericht des englischen Gesandten in Warschau halten, der in der englischen Fachpresse wiedergegeben wird. Er zeigt, daß, wie nicht anders zu erwarten, bei den Eisenbahnen die übliche polnische Wirtschaft herrscht. Das polnische Eisenbahnministerium betreibt ein Netz von 15 720 km Streckenlänge mit 21 626 km Gleislänge in Vollspur. Daß es aus drei Teilen, den ehemals deutschen, russischen und österreichischen Strecken besteht, die seinerzeit Hals über Kopf übernommen worden sind, erschwert den Betrieb sehr. Da die höheren Stellen in der Verwaltung und Leitung in den Händen von Nicht-Polen waren, machte es Schwierigkeiten, diese Stellen zu besetzen; für viele mußten die Anwärter erst ausgebildet werden. Dazu kam noch, daß Polen Krieg führte, und infolgedessen das Heer hohe Anforderungen an die Eisenbahnen stellte. Der Mangel an Beamten und Arbeitern ist aber beseitigt; im Gegenteil, es ist ein Ueberfluß an Arbeitskräften vorhanden, und das führt zu sehr unbefriedigenden Verhältnissen. — Der Zustand der Gleise ist gut, doch hätte man, um ihn zu erhalten, im Jahre 1920 allein 2 Millionen neue Schwellen einbauen müssen. Diese konnten nicht beschafft werden, und so beginnen denn die Gleise stark zu leiden. Die im Kriege zerstörten Bahnhöfe und Brücken sind zum größten Teil wieder hergestellt, aber auch zum Teil bei den Kämpfen zwischen Polen und Sowjet-Rußland wieder zerstört worden. Ueber 1500 km Gleis sind von der russischen Breitspur in Vollspur umgebaut worden und umgekehrt, je nach dem Vorrücken und Zurückweichen der Fronten.

Die Lokomotiven sind in sehr schlechtem Zustand, die Wagen in etwas besserem. Es fehlt an Betriebsmitteln, von denen erhebliche Mengen im Auslande bestellt sind. Kein Wunder, daß die Polen an Betriebsmitteln stehlen, was sie irgend erreichen können. Die Verhältnisse in den Werkstätten sind sehr unbefriedigend. Die Leistungen haben sich zwar etwas gehoben, sind aber infolge von Schwierigkeiten mit der Belegschaft immer noch nur halb so groß wie vor dem Kriege. — Handel und Gewerbe werden durch die schlechte Verkehrslage höchst ungünstig beeinflußt; auch die Versorgung der Städte und Industriebezirke mit Nahrungsmitteln leidet stark unter den Verkehrsschwierigkeiten. Die Kohle kann den Verwendungsstellen nicht zugeführt werden, so daß die Fabriken mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Ein- und Ausfuhr kann, abgesehen von anderen Gründen, sich deshalb nicht entwickeln, weil Wagen zur Beförderung der Güter weder in der Richtung nach Polen noch von dort ins Ausland zu haben sind.

— **Neue polnische Eisenbahnlinien.** Das polnische Eisenbahnministerium teilt — nach einer Meldung der „Ind.- und Hand.-Ztg." — mit, daß trotz der großen Schwierigkeiten zwei neue Eisenbahnlinien in Betrieb genommen worden sind: Kutno—Strzalkowo (Kongreßpolen) und Kokoschken—Gdingen (Pommerellen). Im Bau befinden sich die Linien Zgierz—Kutno—Plock—Weichsel, Rzeszow—Kolbuszowa, Rzeszow—Tarnobrzeg (Kleinpolen) und Czersk—Lienfilde (Pommerellen). Begonnen wurde mit dem Bau der Linie Plock—Staro—Sierpe.

Fremde Erdteile.

— **Eine chinesische Eisenbahnanleihe.** Eine Gruppe von 27 chinesischen Banken hat der Regierung eine Anleihe von 6 000 000 $ mit 8 % Zinsen, ausgegeben zu 95 %, zum Zwecke, Lokomotiven und Wagen für die Staatsbahnen zu beschaffen, zu für die Banken sehr günstigen Bedingungen gewährt. Die Banken behalten den Anleihebetrag selbst in der Hand und führen ihn nach Maßgabe der Lieferungen an die Lieferwerke ab; die mit diesen geschlossenen Verträge unterliegen der Genehmigung der Banken. Damit die Anleihe sichergestellt ist, haben die Banken das Recht, den Lokomotiv- und Wagenbestand und den Unterhaltungszustand der Betriebsmittel zu überwachen. Auch haben die Eisenbahnen, denen aus Anleihemitteln beschaffte Betriebsmitel zugewiesen werden, den Banken aus ihren Einnahmen die Beträge für die Verzinsung und Tilgung unmittelbar vorweg zu überweisen. Kommt die Regierung mit diesen Zahlungen in Rückstand, so können die Banken das in ihren Händen befindliche Kapital um entsprechende Beträge kürzen. Außerdem dienen die Überschüsse der Eisenbahn Peking—Hankau als Sicherheit für die Anleihe, und die Banken haben das Recht, deren Einnahmen und Ausgaben zu überwachen. Bei weiterem Geldbedarf zur Beschaffung von Wagen und Lokomotiven haben die Banken ein Vorrecht auf Übernahme der Anleihe. Bei den Ankäufen erhalten sie eine Vermittelungsgebühr von ¼ % des Kaufpreises. Daß die im Auslande beschafften Betriebsmittel für die chinesischen Staatsbahnen mit Geldern bezahlt werden, die in China aufgebracht werden, hat für die ausländischen Lieferwerke den Vorteil, daß sie ihre Lieferungen bar bezahlt erhalten, daß sie also dadurch nicht in chinesische Bankgeschäfte verwickelt werden. Englische Berichte stellen dies als besonderen Vorteil für die englische Ausfuhr hin, es kommt aber auch den Lieferwerken anderer Länder zugute, und wegen der Bedeutung, die die Ausfuhr zurzeit für die deutsche Wirtschaftslage hat, wäre es sehr zu wünschen, daß auch Deutschland sich an diesen Lieferungen beteiligen könnte.

— **Die Eisenbahnen des Südafrikanischen Staatenbundes im Rechnungsjahr 1919 (April—März).** Wir entnehmen die nachstehenden Mitteilungen im wesentlichen dem Parlamentsbericht des Generaldirektors der südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen.

Die wichtigsten Zahlen und Ergebnisse des Betriebs, verglichen mit dem Vorjahr, sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt:

		Betriebsjahr endend am 31. März		Unterschied		
		1918	1919		im ganzen	in %
Anlagekapital	£	92 936 714	93 908 743	+	972 029	—
Betriebslänge (Spurweite 1,067 m)	Meilen	8 954	8 982	+	28	—
Betriebslänge (Spurweite 0,61 m)	Meilen	560	560		—	—
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Meilen	9 473	9 529	+	56	—
Zugmeilen		32 830 332	31 092 210	—	1 738 122	— 5
Befördert:						
Personen		51 178 883	51 493 889	+	315 006	—
Güter	t	13 936 502	14 111 136	+	174 634	+ 1,26
davon Kohlen	t	7 917 116	7 559 296	—	357 820	— 5
sonstige Güter	t	6 019 386	6 551 840	+	532 454	+ 9
Einnahme aus:						
Personenverkehr	£	4 252 243	4 687 942	+	435 699	+ 10,24
Kohlenverkehr	„	3 152 412	3 083 204	—	69 208	— 2,19
sonstigem Güterverkehr	„	5 932 736	6 517 038	+	584 302	+ 9,85
Viehverkehr	„	524 921	520 315	—	4 606	— 0,88
sonstigen Quellen	„	453 548	473 780	+	20 232	+ 4,46
Gesamteinnahme	£	14 315 860	15 282 279	+	966 419	+ 6,75
Betriebsausgabe	„	10 817 669	11 680 873	+	863 204	+ 7,95
Betriebsüberschuß	„	3 498 191	3 601 406	+	103 215	+ 2,98
Betriebszahl	%	75,56	76,43	+	0,87	—

Der Verkehr im ganzen hat gegen das Vorjahr zugenommen, trotz des schweren Rückschlages, der mit der Influenza-Epidemie verbunden war; die stark vermehrte Verkehrsleistung ist sogar bei einer Verringerung der Zugmeilen um rund 1¾ Millionen bewältigt worden. Die Steigerung der Roheinnahmen gegen das Vorjahr beträgt nahezu 1 Million Pfund und beruht zum Teil auf Tariferhöhungen. Nur die Erträge aus dem Kohlen- und Viehverkehr zeigen einen Rückgang, der aber durch die Zunahme im Ertrage des allgemeinen Güterverkehrs reichlich ausgeglichen wird.

Das wichtigste Ereignis war außer der Beendigung des Weltkrieges der Ausbruch einer Influenza-Epidemie, die binnen wenigen Wochen das Handels-, gewerbliche und soziale Leben im Lande völlig lähmte und innerhalb zwei und einhalb Monaten nahezu 12 000 Europäer und 128 000 Angehörige anderer Rassen dahinraffte. Von Eisenbahnbediensteten fielen ihr 769 Europäer und 1357 farbige und eingeborene Angestellte zum Opfer, zusammen 2126.

Die Betriebseinnahmen sind nicht in dem Maße gegen das Vorjahr gestiegen wie die Betriebsausgaben. Die Steigerung aller Löhne hat sich nirgends in solcher Schwere geltend gemacht wie bei der Eisenbahnverwaltung, und es war unmöglich, die hierdurch herbeigeführten Ausgabesteigerungen durch Tariferhöhungen auszugleichen. Auf den Bahnen des Staatenbundes haben die Arbeitslöhne seit dem Jahr 1911/12 eine Steigerung um 4 151 718 £ erfahren, und die Verwaltung der Magazine und Rohstoffe bedeutet, trotz beträchtlicher Einschränkung des Verbrauchs, einen ungeheuer gesteigerten Aufwand, verglichen mit der Vorkriegszeit. Während des Jahres 1918 (bis 31. März) hat allein die Versorgung der Bahnen mit Rohstoffen die Betriebsausgaben um schätzungsweise 750 000 £ gesteigert; seitdem sind aber diese Kosten weiter ständig gestiegen.

Infolge ihrer an sich gesunden Finanzlage und infolge der Verkehrssteigerung, die der inneren Entwickelung nach Kriegsausbruch folgte, waren die Eisenbahnen der Union zunächst imstande, nahezu vier Jahre ohne irgendeine Tariferhöhung durchzuhalten. Aber nach der ungeheuren Steigerung der Betriebsausgaben schritt man am 11. Mai 1918 zur ersten Tariferhöhung, der eine weitere am 1. Januar 1919

folgte. Die Zuschläge bewegten sich in den Grenzen von 2½ bis 10%. Weiter wurden dann am 4. November 1919 die Zuschläge abermals von 10 auf 25% erhöht. Die Streckenunterhaltung wurde besonders in Anspruch genommen durch die Hochfluten des Jahres 1917/18, und die nachfolgende Influenza-Epidemie brachte auch hier große Verlegenheiten für die Verwaltung. Trotz der Knappheit der Oberbaustoffe wurden seit Kriegsausbruch bis zum 31. März 1918 180 neue Privatanschlüsse für gewerbliche Zwecke hergestellt, mehrere vorhandene erweitert. Verbesserungen in der Linienführung wurden an verschiedenen Stellen durchgeführt, so zwischen Kaapmuiden und Komatipoort; unter anderem wurde die maßgebende Steigung der Strecke Potchefstroom-Klerksdorp von 1 : 77 auf 1 : 100 abgeflacht. Ähnliche Arbeiten wurden auf einigen östlichen Linien der Kapkolonie ausgeführt sowie auf der Nordküstenlinie von Natal. Auf der Hauptbahn des Orange-Freistaats wurde streckenweise der Oberbau verstärkt, und die Linie Glencoe-Vryheid in Natal mit Rücksicht auf die schweren Kohlenzüge mit einer Schiene von 40 kg/m Gewicht ausgerüstet. In Transvaal ergaben sich beträchtliche Betriebsstörungen während der Wintermonate durch Anhäufung einer besonderen Art Gras auf dem Gleise; das Gras ist etwas ölig, und wenn es durch die Räder zermalmt ist, macht es die Schienen so schlüpfrig, daß die für den Angriff der Triebräder notwendige Reibung fehlt. Die Bemühungen, das Übel zu beseitigen, sind im Gange.

Der Eisenbahn**betrieb** wurde in hohem Maße behindert durch den Mangel an Lokomotiven, durch anhaltende **Dürre** und die Schwierigkeit, Eisenbahnbau- und Betriebsstoffe zu erhalten. Dazu trat die Influenza-Epidemie, unter deren Wirkung beispielsweise am 3. Januar 1919 in Greyville (Natal) 50 Lokomotivführer und Heizer gleichzeitig erkrankten. Unter anderem wurde die Lage im Bezirk der Westlichen Kap-Linie besonders schwierig infolge der Dürre in der Karroo, des Versagens der Wasserleitungen und der ungewöhnlichen Nachfrage nach Viehwagen zur Abbeförderung von Vieh aus den von der Dürre heimgesuchten Bezirken. Verkehrsschwierigkeiten entstanden im Orange-Freistaat und an der östlichen Kap-Linie infolge heftig einsetzender Wolleverfrachtungen und ungewöhnlich starker Maisversendungen, die vom Freistaat nach den Stationen von Transkei gingen, um der Eingeborenen-Bevölkerung zu Hilfe zu kommen. An den mittelländischen und östlichen Linien der Kapkolonie machte sich die lan anhaltende Dürre sehr ungünstig geltend; trotz der umfassenden Abbeförderung des Viehs auf frisches Weideland gingen zahlreiche Tiere ein.

Der Personenverkehr verteilte sich auf die einzelnen Klassen wie folgt:

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Einfache Fahrkarten	2 367 611	2 060 704	3 669 270
Rückfahrkarten	9 386 660	8 397 904	6 681 696
Zeitkarten	8 101 013	5 244 380	5 007 688
zusammen	19 855 284	15 702 988	15 358 654
Einnahme daraus £	1 490 340	1 437 509	768 872

Dazu Eingeborene: 576 963, Einnahme daraus: 513 438 £, Reisende im ganzen 51 493 889, Einnahme daraus 4 210 159 £.

In bemerkenswerter Weise wurden die Bestrebungen fortgesetzt, **südafrikanische** Hölzer für die Verwendung im Eisenbahnwesen (und Hafenbau) zu gewinnen. 149 verschiedene Holzarten, einschließlich einiger eingeführter Hölzer, wurden für Eisenbahnzwecke von dem hierfür gebildeten „Holzausschusse" geprüft. Im Wagenbau und in den Werkstätten wurden südafrikanische Hölzer in zunehmendem Umfange verwendet. Im Berichtsjahre wurden südafrikanische Bahnschwellen im Werte von 40 682 £ und dergleichen Hölzer zu anderen Zwecken im Werte von 25 934 £ beschafft.

Nach den beiden **Hauptspurweiten** (1,067 und 0,61 m) und nach den **Staaten** gliederte sich der Eisenbahnbestand des Staatenbundes am 31. März 1919 wie folgt.

in engl. Meilen	Spurweite 1,067 m	0,61 m	zusammen
Kapkolonie	3 967	287	4 254
Transvaal	2 617	27	2 644
Orange Freistaat	1 342	—	1 342
Natal	1 056	246	1 302
im ganzen	8982	560	9 542

davon 154 Meilen doppelgleisig.

Hierin sind 50 Meilen der Natal-Zululand-Eisenbahngesellschaft, deren Betrieb an den Staatenbund verpachtet ist, einbegriffen.

Zu diesen 9542 Meilen treten 507 Meilen Privateisenbahnen und 1285 Meilen Betriebslänge des früheren deutschen Schutzgebiets Südwestafrika. Innerhalb des letzten Jahres waren 27,31 Meilen Neubaustrecken der Kapkolonie zur Betriebseröffnung gelangt.

Seit Gründung des Staatenbundes (1910) wurde der Betrieb eröffnet in

Kapkolonie	auf 881 Meilen	(27 % Zunahme),
Transvaal	„ 921 „	(54 „ „),
Orange Freistaat	„ 355 „	(36 „ „),
Natal	„ 303 „	(30 „ „),
im ganzen	2460 Meilen	(35 % Zunahme).

Bemerkenswert sind die Steigerungen in den Zahlen beim Vergleich mit dem letzten Jahr **vor Gründung des Staatenbundes**, 1919, sie betragen:

		Zunahme von 1909 bis 1918/19
Betriebslänge	2 650 Meilen	oder 38 %
Zugmeilen	11 429 766 „	„ 58 „
Roheinnahme	4 826 460 £	„ 46
Betriebsausgabe (ohne Zinsendienst)	6 005 215 „	„ 106 „
Zahl der Reisenden	23 302 754	„ 83 „
Güterverkehr	5 175 670 t	„ 58 „
davon Kohlenverkehr	2 361 922 „	„ 45 „
„ sonstiger Güterverkehr	2 813 748 „	„ 75 „

Besonders stark war die Zunahme des Güterverkehrs auf den Bahnen von Natal; 1909 hatten sie einen Güterverkehr von rund 3 Millionen Tonnen, darunter 1¾ Millionen Tonnen Kohle; 1918/19 5¾ Mill. Tonnen, darunter 2¼ Mill. Tonnen Kohle, also eine Zunahme von 91,67%. Ein beträchtliches Absatzgebiet für südafrikanische Kohle bildet in letzter Zeit Südamerika, Ägypten, Australien und der ferne Osten, und ein großer Kohlen-Ausfuhrhandel könnte sich entwickeln, wenn Schiffsraum und entsprechende Eisenbahnanlagen zu seiner Bewältigung zur Verfügung ständen.

Für das ehemalige Schutzgebiet Deutsch-Südwestafrika werden folgende Angaben gemacht:

	Spurweite 1,067 m	0,60 m	im ganzen
Staatsbahnen im Betriebe (engl. Meilen)	968	316	1284
Staatsbahnen außer Betrieb „ „	7	29	36
Privatbahnen „ „	—	—	98
		zusammen	1419

Zugmeilen wurden geleistet 1917/18	782 289
„ „ „ 1918/19	630 101
Abnahme	152 188

Reisende wurden im Jahre 1918/19 70 246 befördert, davon in 1. Klasse 11 381, in 2. Klasse 30 501 und in 3. Klasse 28 364, ferner lebende Tiere 11 123 große, 18 112 kleine, zusammen 29 235 Stück; Güter 53 448 t, Kohlen 7138 t, zusammen 60 586 t.

F. B.

Bücherschau.

— **Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens 1921.** (Mit einer Eisenbahn- und einer Wasserstraßenkarte.) In Verbindung mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichspostministerium herausgegeben von Dr. **Sarter**, Geh. Regierungsrat, Ministerialrat a. D. Berlin 1921. Verlag für Politik und Wirtschaft. Preis geb. 65 *M*.

Wie der Herausgeber im Vorwort mit Recht hervorhebt, ist es ungeheuer schwer, sich durch die zahlreichen Umwälzungen und Neuerungen, die im Verkehrswesen durch Krieg und Revolution gezeitigt worden sind, durchzufinden. Selbst für den Berufseisenbahner ist es kaum möglich, auf allen Gebieten seines Faches die maßgebenden Bestimmungen nach ihrem heutigen Stande zu beherrschen. Ganz hilflos steht aber das Publikum, das vor dem Kriege in seinem gebildeteren Teil die wesentlichsten Grundsätze des Verkehrsrechts und die wichtigeren Verwaltungs- und Tarifvorschriften kannte, den fortwährenden Neuerungen gegenüber. Es merkt im allgemeinen nur, daß jeglicher Verkehr immer kostspieliger, schwieriger und unsicherer geworden ist. Ähnlich wie mit der Eisenbahn steht es auch mit den übrigen Zweigen des Verkehrswesens, der Post und Telegraphie, der Binnen- und Seeschiffahrt, dem Landtransportgewerbe und den neuesten Zweigen des Verkehrs, dem Kraftfahrzeug- und Luftverkehr. Die Unkenntnis der Vorschriften, der Organisation und der Zuständigkeiten hat aber zur Folge, daß große Werte an Zeit, Energie und Geld vergeudet werden.

Diese Erwägungen haben wohl dem Herausgeber den Gedanken eingegeben, nach dem Vorbild des englischen Railway Yearbook ein Sammelwerk zu schaffen, das über die wichtigsten Gebiete des Verkehrswesens zuverlässige und übersichtliche Auskunft geben soll. Dieser Aufgabe konnte er nur dadurch voll gerecht werden, daß er seine Arbeit in Verbindung mit den zuständigen Ministerien durchführte und zur Bearbeitung der einzelnen Abschnitte die Persönlichkeiten heranzog, die an maßgebender Stelle die betreffenden Materien bearbeiten

atten und nicht nur über den neuesten Stand der Vorschriften, ondern auch über die noch in der Bearbeitung befindlichen Neuregelungen genau unterrichtet waren. So weist die Liste der Bearbeiter Namen von gutem Klang auf, zum Teil auch bewährte Mitarbeiter unserer Zeitung, durchweg aber Männer, die für ine erschöpfende und zuverlässige Darstellung des von ihnen bearbeiteten Abschnittes volle Gewähr boten.

Was den Teil über das Eisenbahnwesen (Seite 1—245) betrifft, der unsere Leser besonders nahe angeht, so enthält er o ziemlich alles, was im praktischen Leben die Benutzer der Eisenbahn (Reisende, Verfrachter, Spediteure, Lieferanten) interessiert. Wir finden Abhandlungen über die jetzige Organisation der Eisenbahn, die Gliederung und Zuständigkeit der Behörden, über Fragen der Wirtschaftsführung und des Beschaffungswesens, über den Betrieb und das Beförderungswesen, die Tarife (die nach dem Stand der neuesten Tarifreform dargestellt und durch zahlreiche praktische Beispiele erläutert sind), über den Wagendienst, die Haftung der Eisenbahnen, das Eisenbahnrecht, das Werkstättenwesen, und noch zahlreiche andere Abschnitte, die das Bild der vielgestaltigen Eisenbahnverwaltung vervollständigen. Die Darstellungen sind knapp, aber — soweit es der Zweck erfordert — erschöpfend und überall sehr klar und allgemein verständlich gefaßt. Rühmend kann man hervorheben, daß die Verfasser es verstanden haben, ermüdende Einzelheiten fortzulassen und sich nicht nur auf eine Aufzählung der Bestimmungen beschränkt, sondern sie begründet und kritisch beleuchtet haben.

Diesem Teil des Buches ist aus der Feder des unseren Lesern aus seinen zahlreichen Aufsätzen für unsere Zeitung bekannten Herausgebers ein einleitender Aufsatz über die Entwicklung des Eisenbahnwesens und über seine Zukunftsaussichten vorausgeschickt, in dem er auch die Bedeutung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen würdigt.

In ähnlicher Weise wie das Eisenbahnwesen sind die übrigen Verkehrsanstalten in den weiteren Teilen des Handbuchs behandelt; ein Sachregister und ein Verzeichnis deutscher Speditionshäuser beschließen das über 400 Seiten starke Handbuch.

Die Bedeutung dieses Werkes, das zum ersten Male eine umfassende Darstellung aller Gebiete des Verkehrswesens in ihrer jetzigen Gestaltung versucht, ergibt sich aus dem Gesagten. Es steckt eine große Menge von Wissen und Arbeit in dem Handbuch, aus dem der Benutzer mühelos das für ihn im praktischen Leben Nötige herausfinden kann. Daneben ist es auch für den, der sich systematisch über den neuen Stand unseres Verkehrswesens unterrichten will, ein willkommener Ersatz für die leider veralteten Lehrbücher. Dem Herausgeber ist es zu wünschen, daß sein Werk die nötige Verbreitung findet, damit er seine Absicht, es alljährlich neu erscheinen zu lassen, verwirklichen kann. v. R.

— **Meyers Kleiner Handatlas** in 42 Haupt- und 26 Nebenkarten. Lieferungen zu je 10 ℳ; in Glanzleinwand gebunden 63 ℳ (hierzu die ortsüblichen Buchhändlerzuschläge). Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Die erste Lieferung dieses Werkes ist bereits in Nr. 14, S. 275 d. Ztg. besprochen worden. Der damals ausgesprochene Wunsch, es möchten die weiteren Lieferungen nicht zu lange auf sich warten lassen, ist rasch in Erfüllung gegangen. Die weiteren Lieferungen weisen die gleichen Vorzüge auf wie die erste. Aus den früheren Ausgaben sind gewisse Karten, z. B. die ehemaligen deutschen Kolonien, übernommeen worden, obwohl sich durch den Frieden von Versailles die politische Zugehörigkeit geändert hat. Es ist überhaupt, wie rühmlichst hervorgehoben werden soll, der Versuch gemacht worden, die früheren Grenzen der Mittelstaaten kenntlich zu machen, damit die durch den Feindbund entgegen allen Zusicherungen durchgesetzte Loslösung zusammengehöriger Gebiete nicht in Vergessenheit gerät. Andererseits sind für die neuen Staatengebilde, wie Polen, Sowjetrußland, die britischen Staaten, die Tschechoslowakei usw., neue Karten aufgenommen worden. Da die endgültigen Grenzen nicht überall feststehen, wird die nächste Ausgabe mancher Berichtigung bedürfen. Es ist aber von Wert, jetzt schon einen Atlas zu besitzen, aus dem man sich wenigstens ein annähernd richtiges Bild der neuen politischen Gestaltung der Welt machen kann.

— **Industriefahrplan, Kursbuch für Nord-, West- und Mitteldeutschland.** Herausgegeben auf Grund amtlichen Materials vom „Verkehrsverband Industriebezirk“. Verlag der „Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk“, Essen. Verlag von Sam. Lucas, Elberfeld. Sommer 1921. Dieses in unserer Zeitung bereits in seinen früheren Ausgaben besprochene Kursbuch hat in seiner jüngsten, den Sommerfahrplan vom 1. Juni 1921 enthaltenden Ausgabe erhebliche Umgestaltungen und Erweiterungen erfahren. Das Gebiet, das die unverkürzten Fahrpläne aller Staaten enthält und früher nur die Direktionsbezirke Essen, Elberfeld, Köln und Münster umfaßte, ist östlich bis zu der Grenzlinie Lübeck-Berlin, Magdeburg-Halle-Leipzig-Erfurt-Bebra-Frankfurt (Main)-Saarbrücken ausgedehnt worden. Vor allem ist aber der zweite Teil, der alle wichtigeren Reiseverbindungen innerhalb Deutschlands sowie die durchgehenden internationalen Züge und die für den deutschen Reisenden in Betracht kommenden Auslandszüge enthält (S. 482 ff.) ganz wesentlich erweitert und verbessert worden. Die Darstellung dieser Verbindungen, die allerdings vorwiegend auf den Reisenden aus dem westlichen Industriebezirk zugeschnitten ist, ist außerordentlich praktisch und übersichtlich durchgeführt.

Diese Erweiterungen haben die Abänderung der für die einzelnen Strecken verwendeten Kennzahlen notwendig gemacht. Wir nehmen aber an, daß, nachdem das Kursbuch eine dauernde Form angenommen hat, in Zukunft an der einmal gewählten Reihenfolge der Fahrpläne und der für sie angenommenen Kennzahlen festgehalten wird, wie es die bekannten Kursbücher zu tun pflegen (Reichskursbuch, Storm usw.). Für den ständigen Benutzer, der sich die Zahlen merkt, bietet dieses Verfahren eine bedeutende Erleichterung. Dann wird der Herausgeber vielleicht auch dazu übergehen, die Nr. 1, die jetzt mehrere Pläne und nicht weniger als 37 Seiten umfaßt, zu zerteilen und dadurch das Aufsuchen zu erleichtern.

— **Nordwestdeutscher Kanalkalender 1921,** herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen. Verlag: „Rhein“, Verlagsgesellschaft m. b. H., Duisburg. Preis gebunden 22 ℳ.

Die 6. Auflage dieses Kalenders wird durch eine Reihe von Aufsätzen über die neuen Kanäle von Syndikus Dr. Walter Schmitz eingeleitet, die die Vorgeschichte der neuen Kanäle, den Inhalt des Gesetzes betr. Herstellung und Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905, die Bauausführungen und technische Angaben sowie die Verkehrsentwicklung auf den nordwestdeutschen Kanälen behandeln. Ein weiterer Aufsatz von Dr. Ismer, Geschäftsführer des Ruhrvereins, Berlin, beschäftigt sich mit der neuen Ruhrschiffahrtsstraße. Der Hauptteil enthält Gesetze und behördliche Verordnungen, allgemeiner und besonderer Art, Tarife und Ausführungsbestimmungen, Organisationsvorschriften öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Art. In einem weiteren Abschnitt werden örtliche Verhältnisse behandelt, und zwar bringt er u. a. ein Verzeichnis der Orte, Häfen und Ladestellen mit den zugehörigen Wasserbau- und allgemeinen Verwaltungsbehörden und Amtsgerichten, ferner eine Übersicht über die kleineren Schiffahrtskanäle im Gebiete der nordwestdeutschen Wasserstraßen, desgleichen ein Verzeichnis der Brücken, Schleusen, Fähren und Fahrwassertiefen, nähere Angaben für die Einrichtungen der Hafen- und Werftanlagen an der Weser, am Rhein und Main und an den Kanälen. Weiter sind in einem besonderen Abschnitt die Schiffahrtsunternehmungen und Hafenumschlagsbetriebe am Rhein und seinen Nebenflüssen, an der deutschen Donau und den westdeutschen Häfen sowie an der Weser enthalten. Eine Zusammenstellung der Schiffswerften und Kohlenhandelsgesellschaften (Syndikate) im Gebiete der westdeutschen Wasserstraßen schließt den gut ausgestatteten Kalender ab.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der Haltepunkt Gliesmarode an der Bahnstrecke Braunschweig-Isenbüttel-Gifhorn führt künftig die Bezeichnung „Gliesmarode Rb.“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 55 vom 15. Juni 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisverteilung über die Bewerbungen zum Preisausschreiben vom November 1917 (abgesandt am 22. Juni d. J.).

Nr. III 164 vom 15. Juni 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Neuregelung des VWÜ. (abgesandt am 22. Juni d. J.).

Nr. III 174 vom 23. Juni 1921 an sämtliche Vereinsmitglieder, betreffend Abstimmung über den Beschluß des Vereinswagenausschusses zu Ziffer IV der Niederschrift Nr. 73 (abgesandt am 25. Juni d. J.).

Nr. IX 391 vom 18. Juni 1921 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1920 bis 31. März 1921 (abgesandt 25. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 19. ds. Mts. verschied an den Folgen einer Operation der Direktor unserer Gesellschaft

Herr Regierungsbaumeister a. D. **Ernst Quandt.**

Seit fast 23 Jahren an der Spitze unserer Gesellschaft tätig, hat der Verstorbene es verstanden, durch vorbildlichen Fleiß, klaren Blick und zielbewußte Wirksamkeit unser Unternehmen erfolgreich zu entwickeln und trotz schwieriger Verhältnisse auf sicheren Boden zu stellen. Alle Angehörigen unserer Gesellschaft bedauern mit uns den Heimgang dieses treuen Mannes. Sein Andenken wird bei uns in Dankbarkeit und Freundschaft festgehalten.

Berlin, 20. Juni 1921. (646)

Aufsichtsrat und Vorstand der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Akt.-Ges.

Im Laufe der letzten Wochen verschieden die Herren Geheimen Bauräte

Wilhelm Mackensen in Braunschweig,
Rudolf Richard in Berlin-Grunewald und
Johannes Müller in Braunschweig.

Diese Herren haben bis zu ihrer Versetzung in den Ruhestand lange Jahre dem Eisenbahndirektionsbezirke Magdeburg angehört, und zwar die Herren Mackensen und Richard als Direktionsmitglied, Herr Müller als Vorstand der Betriebsämter Halberstadt 2 und Goslar.

Wir betrauern den Heimgang dieser ehemaligen Mitarbeiter und werden ihnen ein ehrendes Andenken bewahren.

Magdeburg, im Juni 1921. (653)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der Haltepunkt Gliesmarode an der Bahnstrecke Braunschweig - Isenbüttel-Gifhorn führt künftig die Zusatzbezeichnung „Reichseisenbahn" abgekürzt „Rb".

Die abgekürzte Bezeichnung „Gliesmarode Rb" ist allgemein anzuwenden.

Magdeburg, den 24. Juni 1921. (654)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wellendorf (Kr. Iburg) unter die Gewinnungsstätten IV. 1. a) und die Station Lübbecke (Westf.) unter die Wasser-Umschlagstellen IV. 2. des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen. (656)

Münster (Westf.), den 24. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Milch (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 wird ein Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch herausgegeben. Der Ausnahmetarif gilt für den Binnen- und Wechselverkehr des preußisch-hessischen, sächsischen, bayrisch-linksrheinisch (pfälzischen), mecklenburgischen und oldenburgischen Netzes der Reichseisenbahnen nebst der an diese Netze anschließenden Privatbahnen, mit Ausnahme der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn, der Braunschweig-Schöninger und der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Durch den Ausnahmetarif für Milch werden aufgehoben die „Bedingungen für die regelmäßige Beförderung von Milch"

a) im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft A, Anhang 2 (Tarifverzeichnis Nr. 200),
b) die sächsische Ausgabe vom 14. Oktober 1918, Vordruck Nr. 635,
c) die pfälzische Ausgabe vom 1. Mai 1907 (Neuausgabe),
d) die Ausgabe der Eisenbahn-Generaldirektion Schwerin ohne Datum.

Gegenüber dem alten Milch-Abonnementsverkehr ändert sich in der Annahme, Beförderung und Auslieferung der Milch nichts; die Verladung und Ausladung liegt nach wie vor dem Absender oder Empfänger ob. Die durch den Ausnahmetarif eintretende Frachtermäßigung beträgt 30—50 v. H. der jetzigen Milchfrachten.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juni 1921. (655)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Die in der Kundmachung für den Eil- und Frachtgutverkehr (einschl. Kohlenverkehr) im Abschnitt C bei dem Grenzübergang Coevorden vorgesehene Einschränkung (nur für den Binnenverkehr der Bentheimer Kreisbahn) fällt am 1. Juli 1921 fort. Der neu eingerichtete Grenzpunkt Laarwald Grenze wird für den gesamten Übergangsverkehr von und nach den Niederlanden freigegeben. Die Bentheimer Kreisbahn berechnet für die Strecke Laarwald-Coevorden — auch im Ortsverkehr mit Coevorden — eine Zuschlagsfracht, die im Nachtrag 6 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Heft C I b, Seite 4, Nr. 8a bekanntgegeben ist.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.

Köln, den 22. Juni 1921. (65[illegible])
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz (Frankfurt usw.-Bayerischer Gütertarif).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 werden die Stationen der Lokalbahn Kempten (Allgäu)-Sibratshofen in den Tarif einbezogen.

Näheres durch die Dienststellen.

München, den 21. Juni 1921 (648)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Am 1. Juli 1921 werden in Uebereinstimmung mit dem Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B, im Nebengebührentarif die Abschnitte IV (Ladegebühren, Krangeld), VIII (Gebühr für die Abbestellung von Wagen) und XIV (Gebühr für Benachrichtigungen) geändert und ergänzt. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. Juni 1921. (649)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Auf 17. Juni 1921 sind die Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 41 über die Beschaffenheit der Milchgefäße geändert worden. Näheres in unserm Tarif- und Verkehrsanzeiger. (647)

Karlsruhe, den 21. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1921 tritt der Nachtrag 1[illegible] in Kraft. Er enthält außer einer neuen Kilometertafel IIa anderweite Entfernungen für die Stationen der Hohenebra-Ebelebener, Gernrode - Harzgeroder und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn sowie für verschiedene Stationen der Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn. Frachterhöhungen treten erst am 1. August 1921 in Kraft. (652)

Erfurt, den 25. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 wird die Station Gottgau der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn in die vorgenannten Tarife einbezogen. Näheres durch die beteiligten Verwaltungen.

Erfurt, den 23. Juni 1921. (651)
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 27. Berlin, den 7. Juli 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Preisverteilung.

Der Preisausschuß des Vereins hat von den auf unser Preisausschreiben vom November 1917 eingegangenen Bewerbungen folgende mit einem Preise bedacht:

1. Vereinfachter Weichenverschluß für nahebediente Hauptbahnweichen, Regierungsrat a. D. Borst, München . . . . . 2000 M.
2. Kunze-Knorr-Bremse, Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. Kunze, Berlin-Grunewald . . . . . 7500 „
3. Dreiachsiges Lokomotivdrehgestell, Oberingenieur Lotter, München . . . . . 3000 „
4. Gelenkdrehscheibe, Obermaschineninspektor Klensch, Kaiserslautern . . . . . 6000 „
5. Einrichtung zum Stapeln von Holzschwellen auf mechanischem Wege, G. I. F. van Nrijbergke de Coningh, Utrecht . . . . . 2000 „
6. Eisenbahn-Fernsprecher für wahlweisen Induktoranruf ohne Erdleitung, Ingenieure G. Förster und W. Herrmann, Berlin . . . . . 1500 „
7. Verbessertes Gießverfahren für Rotguß, Oberbaurat Schayer und Eisenbahningenieur Adler, Hannover . . . . . 2000 „
8. Beitrag zur Klärung der Frage der durchgehenden Bremsung langer Züge (schriftstell. Arbeit), Ministerialrat Rihosek, Wien . . . . . 3000 „
9. Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß-Berlin (schriftstell. Arbeit), Prof. Dr. Ing. Giese, Charlottenburg . . . . . 3000 „

Berlin, im Juni 1921.

Die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Zur Rechtsprechung in Haftpflichtsachen.

Von **Dr. F. Seligsohn**, Rechtsanwalt am Kammergericht.

Für die im Vordergrund des Interesses stehende Frage der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen spielt auch der Umfang ihrer Haftpflicht für die Folgen von Betriebsunfällen eine wichtige Rolle. Die Auslegung, die das Reichshaftpflichtgesetz in der Rechtsprechung fand, hat mehr und mehr zu einer auffallenden Steigerung der Haftung der Eisenbahnen geführt. Es soll unter Würdigung einiger neuerer Erkenntnisse des Reichsgerichts untersucht werden, inwieweit das Gesetz eine so umfassende Haftung als gerechtfertigt erscheinen läßt. § 1 Haftpflichtgesetz macht den Eisenbahnunternehmer für einen Unfall haftbar, der sich bei dem Betriebe ereignet, sofern er nicht nachweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist.

Der Unfall muß sich bei dem Betriebe ereignet haben. Dies bedeutet, daß der Unfall in einem äußeren (zeitlichen und örtlichen) sowie in einem inneren (kausalen) Zusammenhang mit den Vorgängen des technischen Beförderungsbetriebes stehen muß. Vielfach ist zweifelhaft geworden, unter welchen Umständen ein kausaler Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Betrieb anzunehmen ist. In jüngster Zeit haben zwei ähnliche Fälle die Gerichte beschäftigt, in denen diese Frage zur Beurteilung stand. In dem einen Falle [1]) hat ein Eisenbahnfahrgast auf einer Eisenbahnfahrt dadurch eine schwere Brandverletzung erlitten, daß einer von zwei mit je 25 kg Benzin gefüllten Behältern, die ein Mitreisender des Abteils, in dem sich der Fahrgast befand, mit sich führte, leck wurde und in Brand geriet. Das Berufungsgericht verneinte die Frage der Haftpflicht der Bahn mit der Begründung, daß nicht behauptet worden sei, daß das Benzin etwa durch einen Betriebsvorgang, wie z. B. einen Funken von der Lokomotive oder die rüttelnde Bewegung des Zuges, in Brand geraten sei. Der Umstand, daß der Fahrgast das Abteil nicht habe verlassen und sich ins Freie retten können, genüge nicht, um einen Betriebsunfall als gegeben erscheinen zu lassen. Das Haftpflichtgesetz habe nur solche Gefahren im Auge, die durch die technische Seite des Betriebes, die Schwere der Transportmittel, die Bewegung auf den Gleisen usw. begründet seien. Der Fall liege denjenigen Fällen gleich, in denen ein Reisender in einem Abteil von einem Mitreisenden überfallen und mißhandelt oder getötet worden sei, und in denen das Vorliegen eines Betriebsunfalls von der Rechtsprechung verneint werde. Das Reichsgericht erklärte im Gegensatz hierzu den Unternehmer für haftbar. Der innere (kausale) Zusammenhang des Unfalls mit dem Eisenbahnbetriebe liege vor, wenn anzunehmen sei, daß der Fahrgast, wenn er nicht durch die Enge des Eisenbahnabteils gehindert worden wäre, der Gefahr, durch das in Brand geratene Benzin körperlich beschädigt zu werden, hätte entrinnen können. Die Enge der Räumlichkeiten der Eisenbahnwagen, durch die der Fahrgast besonderen gefahrbringenden Einwirkungen seitens der Mitreisenden oder ihrer Gepäckstücke mehr als anderwärts ausgesetzt werde, sei als eine besondere Eigentümlichkeit der Eisenbahnverkehrsmittel anzusprechen. Nur wenn der Unfall so geartet sei, daß der Eisenbahnwagen nur der zufällige Schauplatz eines Ereignisses sei, das in gleicher Weise an jedem anderen Orte hätte vorkommen können, würde ein Zusammenhang mit den Betriebsvorgängen zu verneinen sein.

In einem anderen Falle [2]) hatte ein Soldat einen Glasballon mit Vulkanisierlösung (Chlorschwefellösung mit Schwefelkohlenstoff) mit der Bahn zu einer Ballonfabrik zu bringen und ihn in dem Gepäcknetz seines Eisenbahnabteils aufgestellt. Es entstand eine Explosion, durch die ein Mitreisender verletzt wurde. Das Reichsgericht billigte die Ansicht des Berufungsgerichts, daß ein Betriebsunfall vorliege, da es eine besondere Eigentümlichkeit des Eisenbahnverkehrs sei, daß der Reisende auf verhältnismäßig engem Raume für längere Zeit mit anderen Reisenden und deren Gepäckstücken zusammensein müsse und so gefahrbringenden Einwirkungen mehr als anderwärts ausgesetzt sei. Im Gegensatz zum Berufungsgericht hielt aber auch das Reichsgericht die Einrede der höheren Gewalt nicht für begründet.

In dem erstgenannten Falle berief sich, wie erwähnt, das Berufungsgericht auf die Rechtsprechung in denjenigen Fällen, in denen ein Reisender in einem Abteil mißhandelt oder getötet worden sei. Das Reichsgericht hatte zu dieser Frage in einer älteren grundlegenden Entscheidung [3]) Stellung genommen. In einem Vorortzug wurde auf der Strecke zwischen Altona und Blankenese ein Reisender von einem anderen ermordet. Der Mörder hatte von vornherein die Absicht, einen Fahrgast, der allein in einem Abteil fuhr, zu berauben, und hatte zu diesem Zweck eine Fahrkarte II. Klasse gelöst und sich mit einem Beil, das er versteckt trug, versehen. Das Reichsgericht verneinte die Haftpflicht der Eisenbahn, indem es in Übereinstimmung mit dem Berufungsgericht ausführte: Allerdings hätten die allgemeinen und besonderen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes mitbestimmend auf die Verübung des Verbrechens eingewirkt. Die Einrichtung der Bahnzüge bringe es mit sich, daß oft einzelne Abteile von nur wenig Personen besetzt seien. Der Eisenbahnbetrieb und seine besondere Gestaltung im vorliegenden Falle sei daher ein Umstand gewesen, ohne den der Mord nicht geschehen wäre. Es müsse jedoch bedenklich erscheinen, das Bedingungsverhältnis, das zwischen dem Bahnbetrieb und dem schädigenden Ereignis bestanden habe, als einen Kausalzusammenhang im Rechtssinne anzusehen. Jedenfalls sei aber auch die Verübung des Mordes nicht zu denjenigen Ereignissen zu rechnen, für die dem Bahnunternehmer durch das Haftpflichtgesetz eine Haftung auferlegt worden sei. Der Gesetzgeber habe nur solche Gefahren im Auge gehabt, die durch die technische Seite dieses Betriebes begründet würden.

Das Reichsgericht fordert in dieser Entscheidung mit Recht, daß zwischen dem Unfall und den Betriebsvorgängen ein Kausalzusammenhang im Rechtssinne vorhanden sein müsse. Man spricht von einem Kausalzusammenhang „im Rechtssinne" im Gegensatz zum Kausalzusammenhang „im natürlichen Sinne". Letzterer ist schon dann vorhanden, wenn der Betrieb eine Bedingung für den Eintritt der Körperschädigung gesetzt hat, wenn also letztere ohne die Einwirkungen des Betriebes nicht eingetreten wäre. Eine bei dem Eisenbahnbetrieb unerheblich verletzte Person begibt sich in die Behandlung eines Kurpfuschers, erkrankt an Blutvergiftung und stirbt. Hier besteht allerdings zwischen dem Tod und den Einwirkungen des Eisenbahnbetriebes ein Bedingungsverhältnis, ein ursächlicher Zusammenhang „im natürlichen Sinne". Ein solches Bedingungsverhältnis wird aber nicht für genügend erachtet, um den Unternehmer für denjenigen Schaden haftbar zu machen, der durch den Tod entstanden ist. Haftbar ist der Unternehmer nur, soweit auch ein ursächlicher Zusammenhang im Rechtssinne vorhanden ist. Nach anerkannten Rechtsgrundsätzen ist dies der Fall, wenn die Bedingung nach der Erfahrung und dem gewöhnlichen Lauf der Dinge geeignet war, den eingetretenen Erfolg herbeizuführen oder seinen Eintritt zu begünstigen, dagegen nicht, wenn der Erfolg auf ein ungewöhnliches, außer jeder Berechnung liegendes Vorkommnis zurückzuführen, also der Bedingung nicht, wie man sich ausdrückt, „adäquat" ist.

---

[1]) Urteil des Reichsgerichts vom 20. 12. 20, Arch. f. Eisenbahnwesen 1921, S. 466, Jurist. Wochenschrift 1921, S. 343, Nr. 15.

[2]) Urteil des Reichsgerichts vom 29. 4. 20, Warneyer Rechtsprechung 1920, Nr. 172.

[3]) Urteil vom 22. 10. 08, Entscheidungen Bd. 69 S. 357, Jurist. Wochenschr. 1908 S. 721 Nr. 23.

Es erscheint mir bedenklich, wenn das Reichsgericht in Fällen, in denen von Reisenden durch unverantwortliches Mitführen von Explosivstoffen Unheil angerichtet wird, annimmt, daß ein solcher Erfolg, mag er auch durch Betriebseinrichtungen mitbedingt sein, für den Unternehmer im Kreise des Berechenbaren liege und ihm deshalb „zugerechnet" werden könne. Dem Reichsgericht wird Gelegenheit zu geben sein, die Frage unter diesen Gesichtspunkten einer Nachprüfung zu unterziehen. Eine Abweichung in der Auffassung gegenüber früheren Entscheidungen ist nicht zu verkennen. Wäre aber ein Betriebsunfall für gegeben zu erachten, so bliebe noch die Frage offen, ob nicht der Unfall auf höhere Gewalt zurückzuführen ist[4]).

Die Einrede der höheren Gewalt war vom Gesetzgeber — neben dem Einwand des eigenen Verschuldens — ohne Zweifel gedacht und gewährt als ein Ventil gegen eine Überspannung der Verantwortung des Unternehmers, dem das Gesetz eine besonders strenge Haftpflicht unabhängig von einem Verschulden auferlegt. Die Auslegung, die der Begriff der höheren Gewalt in der neueren Rechtsprechung fand, hat diese ehemals bedeutsame Einrede praktisch, wie man wohl ohne Übertreibung sagen kann, so gut wie beseitigt. Überblickt man die in den letzten Jahren zum Abdruck gelangten Erkenntnisse des Reichsgerichts, so wird man nur äußerst selten einen Fall finden, in dem die Einrede der höheren Gewalt für begründet erachtet worden ist. Das Reichsgericht versteht neuerdings unter höherer Gewalt ein von außen auf den Betrieb einwirkendes und außerordentliches Ereignis, das der Eisenbahnunternehmer auch mit äußerster Sorgfalt ohne Gefährdung des ganzen Betriebes nicht abwenden konnte. Das Ereignis müsse ungewöhnlich sein, gewissermaßen mit elementarer Wucht auftreten und dürfe nicht zu solchen Vorkommnissen gehören, die mit einer gewissen Häufigkeit einträten, und mit denen der Unternehmer deshalb rechnen müsse. Ich bezweifle, daß diese Auffassung dem entspricht, was der Gesetzgeber mit dem Haftausschließungsgrund hat zum Ausdruck bringen wollen.[5]) Der Kreis der häufigeren Ereignisse, mit denen der Unternehmer im Betriebe zu rechnen habe, wird aber auch meines Dafürhaltens zu weit gezogen. So soll er z. B. damit rechnen müssen, daß ein Bewußtloser plötzlich auf die Gleise der Straßenbahn gerät,[6]) daß sich ein Eisenbahnfahrgast in einem Zustand von Bewußtlosigkeit selbst in Gefahr bringt und verunglückt,[7]) daß ein Kraftwagen in die ordnungsmäßig geschlossene und beleuchtete Wegeschranke hineinfährt und mit einem Zuge zusammenstößt[8]). In allen diesen Fällen wird also die Einrede der höheren Gewalt auch dann nicht für durchgreifend erachtet, wenn auf Seiten des Unternehmers alles Erdenkliche zur Verhütung des Unfalls geschehen ist.

So erscheint denn der Haftausschließungsgrund der höheren Gewalt im wesentlichen beschränkt auf die sehr seltenen Fälle von elementaren Ereignissen wie orkanartigem Sturm, Erdbeben, Überschwemmung u. dgl. Aber auch hier herrscht noch eine erhebliche Rechtsunsicherheit, die vielfach zu widersprechenden Auffassungen der Gerichte führt. In einem Fall, der vom Reichsgericht an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden ist und sodann ein zweites Mal das Reichsgericht beschäftigt hat[9]), hatte sich dadurch ein Betriebsunfall ereignet, daß die Lokomotive beim Herausfahren aus einem Tunnel in Felsmassen hineinfuhr, die sich von einem Felsen losgelöst und die Gleise verschüttet hatten. Der Einwand der höheren Gewalt wurde für unbegründet erachtet. Zwar sei der Felsabsturz ein außerordentliches Naturereignis gewesen; dieser habe aber nicht die unmittelbare Ursache des Unfalls gebildet. Unmittelbare Ursache sei vielmehr die Tatsache, daß der aus dem Tunnel kommende Zug die Ausfahrt durch eine hohe Verschüttung versperrt gefunden habe und in das unbekannte und nicht erkennbare Hindernis hineingefahren sei. Der Unfall habe daher seine Ursache in der dem Eisenbahnbetriebe eigenen Gefährlichkeit, dem Gebundensein der Wagen an die Schienen, der ungeheuren Schwere und doch leichten Beweglichkeit der Wagen sowie in der Schnelligkeit ihrer Fortbewegung. Ein Felseinsturz wie der vorliegende könne dann nicht als höhere Gewalt angesehen werden, wenn er nicht den in der Fahrt befindlichen Zug betroffen, sondern lediglich eine Verschüttung der Gleise bewirkt habe. Das Moment, daß der Unfall auf die eigentümliche Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes zurückzuführen ist, wird meines Dafürhaltens in dieser wie auch in anderen Entscheidungen unrichtig bewertet. Jeder Unfall beim Betriebe ist durch die mit diesem verbundenen Gefahren herbeigeführt. Nach dem Wortlaut der gesetzlichen Bestimmung wird aber damit nicht ausgeschlossen, daß höhere Gewalt die Betriebsgefahren ausgelöst hat. Das Ergebnis scheint aber auch nicht befriedigend, wenn die Entscheidung darauf abgestellt wird, ob der Felseinsturz sich während der Vorbeifahrt oder kurze Zeit vor dieser ereignet. In einem jüngst veröffentlichten Urteil[10]) hat sich das Reichsgericht, soweit ersichtlich ist, von den Erwägungen, auf denen die vorher erwähnte Entscheidung beruht, nicht mehr leiten lassen. Die Entgleisung eines Eisenbahnzuges und damit die Verletzung eines Fahrgastes war dadurch herbeigeführt worden, daß ein außerordentlich heftiger Schneesturm eingesetzt hatte, und daß die hierdurch auf die Schienen geworfenen vereisten Schneemassen die Maschine aus den Gleisen drängten. Das Reichsgericht nahm an, daß ein solcher Schneesturm als ein von außen auf den Betrieb einwirkendes ungewöhnliches und unvorhergesehenes Ereignis anzusehen, daß eine Bewältigung der damit gegebenen Betriebsgefahren nicht möglich gewesen sei, und hielt deshalb den Tatbestand der höheren Gewalt mit Recht für gegeben. Es mißbilligt die Ansicht des Berufungsgerichts, daß die Eisenbahnverwaltung, da der Schneesturm nicht erst kurz vor der Zugentgleisung, sondern bereits am Vormittag des Unfalltages eingesetzt habe, den Betrieb der Eisenbahn auf der gefährdeten Strecke zeitweise hätte einstellen müssen. Die unterschiedliche Behandlung zwischen diesem Fall und dem der Herbeiführung eines Betriebsunfalls durch einen Felseinsturz erscheint nicht verständlich.

Schließlich hat sich auch in der Behandlung des Einwandes des eigenen Verschuldens die Rechtslage immer mehr zu Ungunsten der Eisenbahn verschoben. Vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches wurden folgende Grundsätze als maßgebend erachtet: Wirkte ein Verschulden der Bahn und ein solches des Verletzten zusammen, so kam es darauf an, welches von beiden für die Entstehung des Unfalls vorwiegend kausal gewesen ist. Je nachdem haftete der Eisenbahnunternehmer in vollem Umfang oder aber überhaupt nicht. Eine Teilung des Schadens fand nicht statt. Seit dem Inkrafttreten des BGB. hat das Reichsgericht, meines Erachtens mit Recht, die Grundsätze des § 254 BGB. zur Anwendung gebracht, wonach die Schadenersatzpflicht und der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängt, inwieweit der Schade vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht worden ist. Das Reichsgericht läßt nun eine Teilung des Schadens nicht nur bei konkurrierendem Verschulden der Bahn und des Verletzten, sondern auch in solchen Fällen zu, in denen neben eigenem Verschulden des Verletzten lediglich die Betriebsgefahren für den Unfall ursächlich gewesen sind. Es soll hier nicht untersucht werden, inwieweit diese Auffassung gerechtfertigt ist und dem Zweck des Haftpflichtgesetzes

---

[4]) Was Schmidt-Ernsthausen in einer Anmerkung zu der Entscheidung in Jurist. Wochenschr. 1920 S. 343 wohl mit Recht bejaht.

[5]) Des näheren darf ich auf meine Ausführungen im Kommentar zum Haftpflichtgesetz S. 102 ff. und in Egers Eisenbahnrechtl. Entscheidungen Bd. 36 S. 7 ff., 107 ff. verweisen.

[6]) „Recht" 1907 Nr. 539, 1908 Nr. 2543.

[7]) Jurist. Wochenschr. 1919 S. 38 Nr. 5, 1920 S. 710 Nr. 10.

[8]) Jurist. Wochenschr. 1918 S. 689 Nr. 7.

[9]) Urteil vom 23. 9. 18, Entscheidungen Bd. 93 S. 305, Eisenb.E. Bd. 37 S. 84.

[10]) Urteil v. 10. 12. 20, Arch. f. Eisenbahnwesen 1921 S. 464.

entspricht. Es muß immerhin anerkannt werden, daß Erwägungen der Billigkeit es als gerechtfertigt erscheinen lassen können, auch die Größe der Betriebsgefahren als Verteilungsmaßstab heranzuziehen. Es würde nicht als gerecht empfunden werden, wenn z. B. ein verhältnismäßig geringfügiges Versehen des Verletzten die Haftpflicht des Unternehmers ganz ausschlösse. Bedenklich erscheint aber die Art, wie vielfach die Verteilung des Schadens vorgenommen wird, insbesondere in Fällen, in denen ein gröbliches eigenes Verschulden des Verletzten bei der Entstehung des Unfalls mitgewirkt hat. In einer Reihe solcher Fälle hat das Reichsgericht allerdings Schadensersatz vollständig aberkannt, in anderen dagegen einen Teil zugesprochen. Ein Eisenbahnfahrgast stürzte infolge seiner Angetrunkenheit vom Bahnsteig auf das Gleise und wurde von einem bald darauf einfahrenden Zuge überfahren. Ohne daß eine Steigerung der allgemeinen Betriebsgefahren für gegeben erachtet wurde, wurde dem Verletzten ¼ des Schadens zuerkannt[11]). In einem anderen Falle[12]) wurde jemand eines Abends beim Überschreiten des Gleises einer Kleinbahn überfahren. Es stand fest, daß sich der Unfall ereignet hat, obwohl der Zug langsam fuhr, andauernd Läutezeichen gab und die Scheinwerfer mit hellem Lichte brannten. Es wurde ferner angenommen, daß der Getötete die Gleise unter Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt betreten habe. Der Eisenbahnunternehmer wurde trotzdem mit einem Drittel des entstandenen Schadens belastet. In diesen und ähnlichen Fällen[13]) dürfte das eigene Verschulden als eine so überwiegende Ursache des Unfalls anzusehen sein, daß eine Verteilung des Schadens nicht in Betracht kommen kann.

Das Haftpflichtgesetz, das am 8. Juni 50 Jahre in Geltung war, unterwirft die Eisenbahnen einer besonders strengen Haftung[14]). Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß der Umfang der Haftung durch die Rechtsprechung der Gerichte im Laufe der Zeit eine außerordentliche Verschärfung erfahren hat. Im Vorstehenden habe ich einige Fragen herausgegriffen, in denen mir vornehmlich eine Nachprüfung der Gesetzesauslegung geboten erscheint.

[11]) Urteil vom 4. 4. 13, Jurist. Wochenschr. 1913 S. 735 Nr. 3.

[12]) Urteil vom 27. 10. 19, Jurist. Wochenschr. 1920 S. 282 Nr. 3.

[13]) Vgl. z. B. auch Urteil des RG. v. 28. 2. 21, in dieser Ztg. 1921 Nr. 24 S. 472.

[14]) In einem jüngst einstimmig gefaßten Beschluß des Reichswirtschaftsrats wurde die Notwendigkeit betont, durch eine Milderung der Haftung den notleidenden städtischen Verkehrsunternehmungen zu Hilfe zu kommen.

Zweck und Ziele der Fristarbeit in den Eisenbahnwerken.

Vom Regierungs- und Baurat **Mirauer**, Paderborn.

Das Hauptkennzeichen eines neuzeitlichen Großbetriebes liegt nicht nur in der Fähigkeit, große Mengen gleichartiger Gegenstände herzustellen, sondern vornehmlich in dem Umstand, daß er diese Herstellung mit dem geringsten Aufwand von Kosten bewirken kann. Obwohl der Großbetrieb gewöhnlich die höchsten Arbeitslöhne zahlt, die kostspieligsten Maschinen und Anlagen besitzt, arbeitet er mit dem günstigsten Wirkungsgrad, weil er die vollkommenste Organisation besitzt und den gesamten Fertigungsvorgang bis in die kleinsten Einzelheiten nicht nur nach rein technischen, sondern vornehmlich auch nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten behandelt.

Eisenbahnwerke sind große Betriebe, jedoch bisher nicht Großbetriebe, weil bei ihnen der wirtschaftliche Gesichtspunkt noch nicht vorherschend war. Der Grund hierfür ist jedoch nicht darin zu suchen, daß die Eisenbahnen als öffentliche Betriebe nach anderen Grundsätzen verwaltet werden müssen, als ein auf Gewinn eingestelltes Privatwerk, sondern eher in dem Umstand, daß die Ausbesserungswerke nur als Hilfswerke anzusprechen sind, deren Ausgaben keinen Maßstab für die dadurch erzielten Einnahmen abgeben.

Die Verwaltung konnte dem Verlangen nach einer Übertragung privatwirtschaftlicher Verwaltungsformen auf die Eisenbahnwerke solange mit einer gewissen Gleichgültigkeit gegenüberstehen, wie die Staatsbahnen mit ansehnlichen Überschüssen und reichlicher Verzinsung arbeiteten. Seitdem jedoch die Eisenbahnen mit gewaltigen Verlusten zu rechnen haben und einer Erhöhung der Einnahmen natürliche Grenzen gesteckt sind, ist die Frage aufgetaucht, ob nicht die Organisation der Großbetriebe gewisse Richtlinien geben kann, um mit ihrer Hilfe wenigstens die Ausgaben zu vermindern. Die Kosten der Ausbesserungswerke stellen einen gewichtigen Teil aller Ausgaben der Eisenbahnen dar; ihre Verminderung ist von ausschlaggebender Bedeutung für die ganze Wirtschaftsführung. Da die Menge der zu leistenden Arbeiten nicht vermindert werden kann, kommt nur eine Verbesserung des Wirkungsgrades, d. h. eine Verbilligung der Fertigung nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen der Großindustrie in Frage.

Eine Umgestaltung der Werke aus großen Betrieben zu Großbetrieben stößt deshalb auf erhebliche Schwierigkeiten, weil im Ausbesserungswerk die Arbeiten nach Zeit, Kosten und Arbeitskräften nur schätzungsweise vorher ermittelt werden können, während sie in einem Großbetrieb — beispielsweise einer Lokomotivbauanstalt — genau errechnet werden können. Da aber ein großes Werk, das im Jahre viele Millionen ausgibt, auf die Dauer nicht auf der Grundlage von Schätzungen aufgebaut und geleitet werden kann, so ergibt sich folgerichtig die Notwendigkeit, die Schätzungen auf ein Mindestmaß herabzudrücken und sie, wo es nur irgend möglich ist, durch Berechnungen zu ersetzen. Dies bedeutet, daß in allen Abteilungen einer Werkstatt die berechenbaren Arbeiten herausgeschält und die nur schätzungsweise zu ermittelnden gesondert behandelt werden müssen.

Der Weg führt zu einer viel weiter gehenden Spezialisierung der gesamten Ausbesserung, als sie bisher in den Werken schon üblich war. Die nach solchen Gesichtspunkten erstrebte Spezialisierung wird teilweise eine vollständige räumliche Umstellung von Arbeitsgruppen erforderlich machen, sie ermöglicht dann aber auch zugleich einen besseren Ausbau des Gedingeverfahrens. „Es wird vielfach behauptet[1]), daß die Arbeiten in den Ausbesserungswerken nicht für eine Vergebung im Gedinge geeignet seien, da Umfang und Art der Arbeit nicht im voraus festzusetzen ist. Diesen Einwänden kann eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden, wenn sie sich auf die langgewohnten Arbeitsverfahren stützen, die bis in die neueste Zeit beibehalten sind.“ Erst in Verbindung mit einer weit getriebenen Spezialisierung kann das Gedingeverfahren zu einem entscheidenden Wertmesser der Fertigung werden und letzten Endes den Herstellungspreis verbilligen, obwohl es eine höhere Entlohnung der Arbeiter in sich schließt.

Das Gedingeverfahren beruht auf der Annahme, daß die geleistete Arbeit unabhängig von der darauf verwendeten Zeit bewertet und bezahlt wird. Dies geschieht in der Form, daß für die Arbeitsausführung eine bestimmte ideelle Zeit festgelegt wird, in der ein angenommener Durchschnittsarbeiter das Stück vermutlich herstellen kann. Mit dem ausführenden Arbeiter wird diese Stückzeit vereinbart, und ihm anheimgestellt, die Arbeit in kürzerer Zeit auszuführen und den Mehrverdienst einzustreichen.

Wenn nun bei der Festsetzung des Gedinges zwar eine ideelle, aber nicht die tatsächliche Zeit der Arbeitsausführung in Rechnung gestellt wird, so darf deshalb doch für die Organisation des Betriebes der Faktor „Zeit“ nicht ausgeschaltet bleiben. Der Zeitbegriff gewinnt vielmehr gerade durch die Eigenart des Gedinges eine erhöhte Bedeutung, da das reibungslose Ineinandergreifen der Einzelabteilungen nur dadurch ermöglicht wird, daß bestimmte Fertigungsfristen aufgestellt und die gesamte Ausbesserung in planmäßig festgelegte Zeitabschnitte eingeteilt wird.

„Die Festsetzung von Fristen[2]) für die auszuführenden Arbeiten kann in Zukunft von den Ausbesserungswerken der Eisenbahn nicht mehr entbehrt werden, ganz unabhängig von ihrer Auswertung für Lohnzwecke, da sich die Arbeiten mehr denn je drängen und so ineinandergreifen, daß eine Arbeit von der anderen abhängig ist.“

[1]) Niederschrift über die Beratungen betreffend Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahnhauptwerkstätten in Berlin, am 19. Januar 1920, S. 55.

[2]) Niederschrift S. 55.

Mit anderen Worten: Der Begriff der Fristarbeit ist nicht dadurch begrenzt, daß für die einzelnen Arbeitsausführungen Fertigstellungszeiten festgelegt werden, nach denen sich die verschiedenen Abteilungen zu richten haben, sondern er umschließt ein wesentlich umfangreicheres Arbeitsfeld. Fristarbeit bedeutet im erweiterten Sinne, daß die gesamte Organisation des Werkes, das Zusammenarbeiten und Ineinandergreifen aller Zweige auf den Zeitbegriff als Grundlage zurückgeführt wird. Es handelt sich nicht nur darum, daß die Abteilungen technisch zusammenarbeiten, sondern daß die für eine jede festgesetzten Zeiten mit einander in Einklang gebracht werden.

Hierbei kommt es nicht allein darauf an, daß die Ausbesserungsdauer einer Lokomotive abgekürzt werden kann, während dadurch vielleicht die übrigen Arbeiten leiden, sondern es müssen die Zeiten für sämtliche Maschinen so bemessen und abgestimmt sein, daß im Werk dauernd ein hemmungsloser Fortgang des gesamten Fabrikationsganges herrscht. Dies ist nur dadurch möglich, daß die Fristgestellung der Leistungsfähigkeit der Abteilungen angepaßt wird, und diese Forderung wird nur dann erfüllbar sein, wenn jederzeit die augenblickliche und demnächstige Belastung der einzelnen Werkteile festgestellt werden kann.

Eine solche Feststellung dient dazu, die Stärke der einzelnen Gruppen stets nach den wechselnden Bedürfnissen zu bemessen, sie kann aber auch einen Anhalt für die Angemessenheit der Gedingesätze geben. Werden die Fristen mühelos bei hohem Gedingeüberverdienst innegehalten, so kann man auf Überforderungen schließen und wird entweder die Abteilungen schwächen oder die Stückzeiten herabsetzen dürfen.

Die richtige Festsetzung der Fristen, ihre Anpassung an die Leistungsfähigkeit und Belastung der einzelnen Abteilungen wird aber praktisch nur dann ermöglicht werden können, wenn gleichsam ihre „Konstruktion" übersichtlich und vor allen Dingen nachprüfbar gemacht wird. Dies kann wohl am besten dadurch erreicht werden, daß man die Fristen in Schaubildform aufzeichnet, hierbei aber eine einfache Darstellungsart wählt, die dem Anschauungsvermögen aller Werkbeamten angepaßt ist. Nach diesen Gesichtspunkten ist seit mehreren Monaten im Werkstättenamt 1 Paderborn das nachstehend beschriebene Fristverfahren eingerichtet worden.

Sobald eine Lokomotive eingegangen ist, legt das Betriebsbüro I einen „Terminzettel A" an (s. Muster 1) und füllt den Kopf aus. Nachdem auch der Ausbesserungszettel übersandt ist, werden aus der Kartei die alten Ausbesserungs-, Termin-, Probefahrt- usw. -Zettel herausgeholt und an Hand dieser der Zustand der Maschine und die vom Betriebsdienst verlangten Ausbesserungsarbeiten kritisch beleuchtet; hierbei wird auch die in der Zwischenzeit erzielte Lokomotivleistung, der Kohlen- und Ölverbrauch usw. in Betracht gezogen werden müssen. Sodann erhalten alle Beteiligten den Auftrag zum Abbau der Teile und zur Abschätzung der auszuführenden Arbeiten. Für diesen Abbau ist eine erfahrungsgemäße Zeit vorgesehen, die in Spalte 2 eingetragen wird.

Die weiteren Ausbesserungsarbeiten hängen von der wichtigsten Arbeit, der Kesselausbesserung, ab. Die hierfür erforderliche Zeit wird vom Betriebsbüro I nach Verständigung mit dem Werkmeister der Kesselschmiede festgelegt und in der Spalte 3 „Kessel" durch einen schwarzen Strich vermerkt.

Hierauf erfolgt die Fristfestsetzung der hauptsächlichsten berechenbaren Arbeiten: Rohre, Armaturen, Bremsen, Achsen, Kolben, Stangen, Pumpen, Tender, deren Fertigstellungstermin so festgelegt wird, wie es nach den Werkserfahrungen erforderlich ist, um ein gutes Zusammenarbeiten zu erzielen. Die Fristen werden ebenfalls durch einen schwarzen Strich gekennzeichnet.

Für die Kesselarmaturen werden zwei Termine gewählt; unter „Kesselarmatur I" (Spalte 5) werden die Teile verstanden, die bis zur Wasserdruckprobe, unter „Kesselarmatur II" (Spalte 11) diejenigen, die bis zur Dampfprobe fertiggestellt werden müssen.

Hierauf wird der Terminzettel A dem Betriebsbüro II übermittelt, das aus ihm die Fristen für die Einzelabteilungen auszieht und diese den Meistern weitergibt. Jeder Meister führt

Muster 1.

W. A. 1 Paderborn — **Terminzettel A.** — Betriebsbüro I

Auftrags-Nr.	Lok. ist angeboten am: 28. 4. 21.	1. Probefahrt am: 16. 7. 21.
Lok. Nr. 5554. Gattung: G 12.	Lok. steht zu Lasten der Hw. seit: 7. 5. 21.	Übergabe an den Betrieb am 21. 7. 21.
Art der Ausbesserung: C.	Lok. ist aufgenommen am: 14. 5. 21.	Zahl der Ausbesserungstage 65.

Ausbesserung erfolgt durch Abt. W 2. — Kessel durch Abt. W 3.

Jahr 1921 Monat:	Mai 5	Mai 10	Mai 15	Mai 20	Mai 25	Juni 5	Juni 10	Juni 15	Juni 20	Juni 25	Juli 5	Juli 10	Juli 15	Juli 20	Juli 25
1. Gesamtausbesserung			14										16	21	
2. Abbau der Einzelteile			14		25										
3. Kessel					25						5				
4. Siederohre					25					25	5				
5. Kesselarmatur I					25						30 3				
6. Ein- und Ausströmungsrohre					25						6	11			
7. Bremsen, Balancier u. Tragfedern					25						7	11			
8. Achsen					25						1	11			
9. Kolben und Schieber					25						5		14		
10. Stangen und Steuerungen					25								15		
11. Kesselarmatur II					25								15		
12. Pumpen und Vorwärmer					25								15		
13. Tender			14										15		

Muster 2.

W. A. 1 Paderborn. Betriebsbüro: II. **Terminzettel B.** Stangenschlosserei. Werkmeisterabteilung: W. 6.

Lok. Nr.	Ausbesserungen	Mai	Juni	Juli	August	Bemerkungen
		5 10 15 20 25	5 10 15 20 25	5 10 15 20 25	5 10 15 20 25	
5554	c	25		14		
4801	d	19		10		
4803 usw.	c	21			5	

für die Sonderarbeiten wie Achsen, Kolben, Schieber, Stangen usw. einen Terminzettel B (Muster 2), in dem sämtliche Lokomotiven und die für die Sonderarbeit angeordneten Fristen durch einen schwarzen Strich eingezeichnet werden. Innerhalb der durch den schwarzen Strich begrenzten Zeitspanne hat der Meister Bewegungsfreiheit für eigenes Disponieren. Da die ihm zur Verfügung stehende Zeit meist größer ist, als die zur Ausführung erforderliche, kann er die Fertigungszeit für die Gruppe so festlegen, wie es der Belastung seiner Abteilung am besten entspricht. Er trägt nach eigenem Ermessen diese Zeit mit einem bunten[3]) Strich unter den vom Betriebsbüro gegebenen schwarzen Strich ein. Hierbei erhält jede Rotte ihre besondere Farbe, rot, grün, blau usw., so daß der Meister jederzeit mit einem Blick die Inanspruchnahme der Gruppen beurteilen und sofort entscheiden kann, wem er die Arbeit zweckmäßig zu übertragen hat.

Nun werden die Gedingezettel vom Gedingebüro ausgestellt und in ihnen vom Meister die Fristen für die Gruppenführer eingetragen. Für Einzelstücke, an denen Arbeiten in verschiedenen Abteilungen auszuführen sind (Gießen, Bohren, Fräsen), wird der auch in vielen Werken übliche und bekannte Terminzettel ausgestellt, der gleichzeitig als Laufzettel dient.

Selbstverständlich kommt es häufig vor, daß die Fristen nicht innegehalten werden können, und es treten Verschiebungen ein, die auf dem schnellsten und kürzesten Wege allen Einzelabteilungen bekanntgegeben werden müssen. Um dies zu erreichen, sind den Betriebsbüros sogenannte „Verbindungswerkführer", in anderen Werken Terminjäger, auch Terminmeister genannt, beigegeben, die in ihren Notizbüchern alle Hauptfristen übersichtlich zusammengestellt haben und täglich auf ihren, zu bestimmter Zeit vorzunehmenden Rundgängen deren Durchführung und Durchführbarkeit überwachen. Sobald es sich herausstellt, daß eine Frist nicht innegehalten werden kann, melden sie es dem Betriebsbüro, das die etwaige Verschiebung der übrigen Termine ausrechnet und anordnet. Die neuen Fristen werden auf den alten Zetteln A und B durch Verlängerung des schwarzen Striches mit roter Tinte vermerkt; sie sind in dem Terminzettel A durch punktierte Linien und schrägstehende halbfette Zahlen dargestellt. Kürzungen werden durch rotes Durchkreuzen der überschießenden Zeit kenntlich gemacht. Die Tätigkeit der Verbindungswerkführer hat sich als äußerst fruchtbringend herausgestellt. Diese Beamten stellen die lebendige Ergänzung der Fristfestsetzung dar und decken manche Ursache für nicht innegehaltene Fristen auf.

[3]) In dem Muster 2 durch einen starken schwarzen Strich dargestellt.

Nach dem Ausgang der Maschinen wird der Terminzettel A mit allen roten Änderungen zugleich mit dem Ausbesserungszettel und den Probefahrvermerken der Leer- und Lastfahrt dem Amtsvorstand und dem Betriebsingenieur vorgelegt und später in der Kartei des Betriebsbüros aufbewahrt.

Naturgemäß dauerte die Einführung des Verfahrens längere Zeit, bis durch Spezialisierung und Gedinge die Vorbedingungen erfüllt, bis auch die Geister aller Beteiligten „umgestellt" waren. Wo noch in Einzeldingen Schwierigkeiten auftreten, sind sie in Platzverhältnissen und anderen äußeren Widrigkeiten begründet, die erst allmählich behoben werden können. Der erste Erfolg war ein Überschuß an Arbeitern, der durch die bessere und übersichtlichere Arbeitseinteilung erzielt werden konnte. Anderweitige Verteilung der Arbeitskräfte und Auffüllung notleidender Gruppen war die weitere Folge. Die Nachprüfbarkeit der Inanspruchnahme jeder Abteilung erwies sich nicht nur als ein erzieherisches Mittel, sondern ermöglichte es auch der Werkleitung, verborgenen Übelständen nachzugehen und für Abhilfe zu sorgen. Werkmeister und Werkführer erlernten bald das „graphische" Disponieren und konnten auf viele Sondernotizen verzichten.

Das ganze Verfahren kann naturgemäß noch weiter ausgebaut werden; es läßt sich auch nicht ohne weiteres auf alle Ausbesserungswerke übertragen, da bekanntlich örtliche Verhältnisse und die Personenfrage eine eigene Behandlung jeder Werkstatt erforderlich machen. Es zeigt jedoch, daß der Gedanke der Fristarbeit gegenüber den bisherigen Anschauungen wesentlich vertieft werden muß, und daß die Fristarbeit in Verbindung mit der Sonderung bei der Fertigung und dem Gedingewesen als eine der wesentlichsten Grundlagen für neuzeitliche Fertigung in den Eisenbahnausbesserungswerken gelten kann.

Güterwagenumlauf.

Von Betriebskontrolleur **Zimmank** in Berlin.

Es wird in den nächsten Jahren besonderer Wert auf die Ausnutzung der vorhandenen Wagen gelegt werden müssen. Dies läßt sich erreichen durch Ausnutzung des Laderaums, Vermeidung von Beschädigungen beim Rangieren und Verkürzung des Aufenthalts auf den Lade- und Verschiebebahnhöfen.

Der Ausnutzung des Ladegewichts ist bereits im neuen Gütertarif Rechnung getragen. Die Einschränkung der Beschädigung von Wagen beim Rangieren hängt eng zusammen mit der Heranbildung eines pflichttreuen Rangierpersonals.

Die Verkürzung der Wagenstillstände, insbesondere in den Zeiten mit starkem Wagenbedarf, hat in den Güterwagenvorschriften weitgehende Berücksichtigung gefunden. Für die Ladebahnhöfe reichen diese Bestimmungen auch vollständig aus. Anders bei den großen Verschiebebahnhöfen. Hier zeigt sich in der Praxis immer wieder, daß es für das Betriebspersonal recht schwierig ist, festzustellen, wie lange ein Wagen schon auf dem Bahnhofe steht. Den einzigen Anhalt bieten die im Zugabfertigungsraum liegenden Begleitpapiere zu beladenen Wagen. Dieser Raum liegt jedoch in der Regel so weit von der Rangiergruppe entfernt, daß er vom Rangier- und Aufsichtspersonal nur mit großem Zeitverlust erreicht werden kann. Dazu kommt, daß auch das Durchsehen der Begleitpapiere viel Zeit erfordert, und daß hierdurch das Zugabfertigungspersonal bei seiner Arbeit gestört wird. Außerdem genügt das Heraussuchen der überständigen Begleitpapiere allein nicht, sondern es müssen darnach die Wagen in den Gleisen gesucht werden. Überdies besteht die Möglichkeit, daß Begleitpapiere vorhanden sind zu Wagen, die bereits abgelaufen sind, oder daß Wagen in den Gleisen stehen, zu denen die Begleitpapiere fehlen.

Diese Verhältnisse veranlaßten die Eisenbahndirektion Berlin vor längerer Zeit, ein Verfahren zu erproben, das es ermöglicht, die Dauer des Aufenthaltes am Wagen, ohne Zuhilfenahme der Begleitpapiere, festzustellen. Dieses Verfahren wurde zunächst beim Verschiebebahnhof Rummelsburg angewendet und später auch bei den übrigen Verschiebebahnhöfen des Direktionsbezirks Berlin versuchsweise eingeführt. In neuester Zeit mußte seine Anwendung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit vorübergehend

eingeschränkt werden. Dieses Verfahren besteht darin, daß an jedem eingehenden beladenen Wagen der Zeitpunkt der Ankunft vermerkt wird. Dies geschieht auf zweierlei Art. Entweder erfolgt Bestempelung des Beklebezettels mit einem Stempel, der nur so groß sein darf, daß er durch die Maschen des Zettelhalters hindurchgeführt werden kann, und der den abgekürzten Stationsnamen sowie Tag und Stunde des Einganges enthält, z. B. ⟨Rgb 5/12⟩. Oder es werden entsprechende Kreideanschriften angebracht. Die Bestempelung ist vorzuziehen, weil der Stempelabdruck leichter zu finden ist und, falls das Verfahren allgemein eingeführt werden sollte, Verwechselungen mit den Zeichen anderer Bahnhöfe ausschließt. Dieses Verfahren kann selbstverständlich auch bei leeren Wagen ohne Schwierigkeit angewendet werden.

Durch dieses Mittel wird dem Rangierpersonal und den Aufsichtsbeamten der Dienst außerordentlich erleichtert. Es beseitigt für das Personal die jetzt bei starkem Verkehr bestehende Schwierigkeit, die Wagen in die planmäßigen Züge einzustellen, und ermöglicht den Aufsichtsbeamten die Überwachung des Rangierpersonals und die Feststellung von überständigen und überzähligen Wagen. Außerdem übt dieses Verfahren eine nicht zu unterschätzende erzieherische Wirkung aus. Wegen seiner Vorzüge sollte es möglichst allgemein eingeführt werden. Gelegenheit hierzu bietet die bevorstehende Einführung der Dienstanweisung für Zugabfertiger. Sie gestattet vielleicht eine Dienstregelung, die es möglich macht, die Bestempelung oder das Beschreiben der Wagen mit dem vorhandenen Personal durchzuführen. Es würde damit der wirtschaftliche Nachteil entfallen, der durch die Einstellung von besonderen Arbeitskräften für diesen Zweck entsteht.

Ausbau des spanischen Eisenbahnnetzes.

In Nr. 17 dieser Zeitung vom 28. 4. 1921 wurde mitgeteilt, daß Spanien sein Eisenbahnnetz zu verbessern und zu vervollständigen beabsichtigt, wobei Franzosen und Engländer als Ratgeber und Unternehmer mitwirken. Trotz der knappen Fassung läßt diese Mitteilung genügend erkennen, daß Spanien durch die Vertreter der erwähnten beiden Völker nicht gut in den Eisenbahnangelegenheiten beraten wird. Daß Frankreich eine durchgehende Eisenbahnverbindung durch Spanien über Algeciras nach seinen afrikanischen Kolonien wünscht, ist begreiflich, und eine solche Linie, wenn sie richtig geführt wird, kann auch Spanien von Nutzen sein. Von der Untertunnelung der Straße von Gibraltar kann man dabei zunächst absehen; die Verwirklichung dieses Planes dürfte allerdings noch in sehr weitem Felde liegen, nicht so sehr wegen der hohen Kosten, als vielmehr, weil eine einigermaßen annehmbare technische Lösung noch nicht gefunden ist und vielleicht überhaupt nicht gefunden wird. Der Verkehr von Algeciras nach der afrikanischen Küste könnte einstweilen mit Eisenbahnfähren bewirkt werden. Dagegen ist die Linienführung von Frankreich aus über die Pyrenäen, quer durch Spanien nach Algeciras falsch. Der Wert dieser Bahn käme einseitig Frankreich zugute, Spanien hätte nur Nachteil. In Frankreich, das nicht so gebirgig als Spanien ist, kann man die Linie noch einigermaßen günstig mit mäßigen Steigungen führen, so daß die Betriebskosten verhältnismäßig niedrig bleiben. In Spanien aber wäre die Ueberquerung der Täler des Ebro, Duero, Tajo, Guadiana und Guadalquivir und die Ueberschreitung der die Stromgebiete dieser Flüsse trennenden mächtigen Gebirge notwendig, was die Anwendung sehr starker Steigungen und vor allem ungeheurer verlorener Steigungen erfordert. Spanien würde wohl die Frachteinnahmen für den Durchgangsverkehr erhalten, müßte aber für die Bewältigung desselben dauernd so hohe Betriebskosten aufbringen, daß ein Gewinn wohl nicht herausspringen dürfte. Dazu kommt ein zweiter gewaltiger Nachteil. Die Überlandbahn soll Vollspur erhalten, damit Güter ohne Umladung von Afrika nach Frankreich befördert und auch durchgehende Schnellzüge gefahren werden können. Da die spanischen Bahnen, von den Schmalspurlinien abgesehen, alle die Breitspur von 1,676 m besitzen, so müssen die Güter aller an die Ueberlandbahn anschließenden Linien zwecks Uebergangs umgeladen werden. Diese unproduktiven Umladekosten verteuern die spanische Erzeugung und vermindern die Wettbewerbsfähigkeit Spaniens zum Vorteil Frankreichs. Es ist nicht anzunehmen, daß Spanien aus diesem Anlasse sein ganzes Netz in Vollspur umbauen wird, umsoweniger, als ein sonstiger zwingender Grund für eine solche Maßnahme nicht vorliegt. Für Spanien kommt es vor allem darauf an, daß die Güter aus dem ganzen Lande auf möglichst günstig geführten Eisenbahnen nach dem nächsten Seehafen gebracht werden können, wo sie dem Seeverkehr übergeben werden. Es ist also überwiegend Binnenverkehr, und für diesen kann Spanien ohne Nachteil seine besondere Spur behalten.

Nur eine Eisenbahnlinie ist möglich, welche die erwähnten beiden Nachteile für Spanien ausschaltet, ohne die Absichten der Franzosen irgendwie zu beeinträchtigen. Es ist dies eine von der französisch-spanischen Grenze längs der Ostküste Spaniens nach Algeciras geführte Bahn. Von Paris bis zu der Grenze bei Cerbère besitzt Frankreich bereits gute Eisenbahnverbindungen über Lyon-Nimes-Perpignan, teilweise können sie noch verbessert werden. In Spanien dürfte die Bahn natürlich nicht genau alle Küstenvorsprünge umfahren, sondern müßte sie zum Teil abschneiden, auch an einigen Stellen, wo flaches Vorland es zuläßt, die Küste zwecks Abkürzung verlassen. Die Gesamtentfernung Paris-Algeciras wäre trotz der östlichen Ausbiegung sicher nicht größer, als die einer quer durch Spanien geführten Bahn, wenn man die zahlreichen Krümmungen in Betracht zieht, welche diese zwecks Ueberschreitung der vielen Wasserscheiden erhalten muß. Betrieblich ist aber die Küstenbahn so günstig wie nur denkbar, weil sie theoretisch ganz wagerecht, praktisch jedenfalls mit äußerst flachen Steigungen und fast ohne jegliche verlorene Steigungen ausführbar ist. Somit würde Spanien für den Durchgangsverkehr an Betriebskosten ein Minimum aufzuwenden haben, daher ein Maximum an Gewinn erzielen, zumal auch die Baukosten voraussichtlich gering wären. Einige in Spanien bereits in der Nähe der Küste vorhandene Bahnen sind z. T. zu ungünstig und müssen durch Neubauten ersetzt werden, z. T. können sie nach Verbesserung mitbenutzt werden. Für Spanien hätte die Bahn den weiteren Vorteil, daß die wichtigen Häfen der Ostküste, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almeria und Malaga in durchgehende kürzeste Schnellzugverbindung gebracht würden. Der Schnellzugverkehr Madrid-Paris kann am besten durch eine Bahn Madrid-Saragossa-Barcelona bewirkt werden. Diese Linie überschreitet nur eine Wasserscheide und kann bei technisch richtiger Führung sehr leistungsfähig ausgestaltet werden. Die Nachteile des Umladens der Güter von den spanischen Breitspurbahnen auf die vollspurige Küstenbahn fallen zum großen Teil fort, weil die spanischen Güter an der Küste vorwiegend unmittelbar dem Seeverkehr übergeben werden.

Weiter ist in der Zuschrift in Nr. 17 dieser Zeitung vom 28. 4. 1921 gesagt, daß die Engländer eine neue Eisenbahnverbindung Madrid-Valencia planen, da die vorhandene sehr schlecht und Valencia der für Madrid am nächsten gelegene Seehafen ist. Es wurde schon ausgeführt, daß für Spanien eine gute Verbindung des Innern mit allen Seehäfen von großer Bedeutung ist, daher soll die Wichtigkeit einer Bahn Madrid-Valencia keineswegs bestritten werden. Noch wichtiger aber dürfte eine Verbindung von Madrid über Burgos mit seinen nördlichen Seehäfen, Bilbao, Santander und San Sebastian sein, einmal wegen Erschließung der reichen und industriellen Gegenden, dann aber, um dem Verkehr zwischen Spanien und seinen nördlichen Absatzgebieten, wozu nicht in letzter Linie Deutschland gehört, zu erleichtern, zu beschleunigen und dadurch zu steigern. Die Entfernung Madrid-Bilbao ist zudem wenig größer als Madrid-Valencia. Daß den Engländern an dieser wichtigen Linie nichts liegt, sondern sie statt dessen auf den Bau der Strecke Madrid-Valencia hinarbeiten, ist sehr begreiflich. Sie wollen nämlich ihren Wettbewerbern, vor allem Deutschland nichts zukommen lassen, sondern lieber ihr Handelsvorrecht im Mittelmeer stärken, mag das Interesse Spaniens dabei auch zu kurz kommen.

Es wäre sehr zu wünschen, wenn die spanische Regierung bei Durchführung ihrer weitgreifenden Eisenbahnpläne auch deutsche Fachleute zu Rate zöge; ihr wäre dann eine wirklich uneigennützige, nur dem Besten Spaniens dienende Beratung bei gediegenster Sachkenntnis sicher.

Regierungs- und Baurat Weber, Coblenz.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der am 7. und 8. April 1921 in Baden-Baden abgehaltenen 124. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind die folgenden, die Deutschen Eisenbahntarife, Teil I betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

1. In Nummer 90/1920 dieser Zeitschrift wurde bereits mitgeteilt, daß die Prüfung der Wiedereinführung fester Lieferfristen und der damit zusammenhängenden Fragen einem Unterausschuß übertragen worden ist. Gelegentlich der Sitzung dieses Unterausschusses, dessen Arbeiten inzwischen zum Abschluß gebracht sind, wurde anerkannt, daß sich die Betriebs- und Verkehrslage in den letzten Monaten gebessert habe. Namentlich in der Beförderung von Eilgut, zum Teil auch von Frachtgutwagenladungen seien wesentliche Fortschritte zu verzeichnen. Jedoch kämen noch fortwährend in manchen Bezirken in stärkerem, in anderen in geringerem Umfange Unregelmäßigkeiten vor, die Stockungen und Verzögerungen in der Güterbeförderung im Gefolge hätten. Dies werde bestätigt durch die Verkehrssperren, die wegen Güteranhäufungen in einzelnen großen Bahnhöfen oder in ganzen Bezirken noch erlassen werden müßten, und durch die große Zahl von Unregelmäßigkeiten in der Ablieferung von Stückgut und Wagenladungen. Die Ursachen lägen in örtlichen Unzulänglichkeiten, namentlich in der Überlastung der Verschiebe- und Ladebahnhöfe, im Lokomotivmangel, in dem nach Zahl und Beschaffenheit unzureichenden Stand der Güterwagen, im Mangel an fahrplanmäßigen Beförderungsmöglichkeiten, durch die die Einhaltung der Wagenübergangs- und Beförderungspläne sichergestellt wäre, ferner in der Betriebserschwerung durch die Bestimmungen für die Ein- und Ausfuhr, in den Rückwirkungen von Betriebsstockungen bei ausländischen Anschlußbahnen auf den inländischen Verkehr, besonders in den Grenzbezirken, endlich in den Folgen der Einführung des Achtstundentages und der sechstägigen Arbeitswoche. Anderseits waren sich die Mitglieder des Unterausschusses darüber einig, daß der jetzige Zustand auf längere Dauer nicht mehr beibehalten werden könne. Es sei erwiesen, daß der Verkehr seit dem letzten halben Jahr zwar nicht glatt, aber doch ohne tiefwirkende Schwierigkeiten habe bewältigt werden können, und daß sich die Betriebs- und Verkehrslage im allgemeinen auf dem Wege fortschreitender Besserung befinde, wenn nicht unberechenbare Ereignisse von außen dazwischen kämen.

Die übereinstimmende Meinung sämtlicher Unterausschußmitglieder ging deshalb dahin, daß die Wiedereinführung fester Lieferfristen nicht weiter verschoben werden dürfe. Aber selbst nach Wegfall aller Betriebsschwierigkeiten sei an eine Wiederherstellung der vor dem Kriege in der Eisenbahn-Verkehrsordnung festgesetzten Höchstfristen nicht zu denken. Sie seien teils überhaupt zu knapp gewesen, teils hätten sie die Eisenbahn zu unwirtschaftlichem Aufwand namentlich im Eilgut- und Stückgutverkehr genötigt. Die erforderliche Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetrieb werde künftig so reichlich ausgestattete Beförderungsmöglichkeiten wie vor dem Kriege nicht mehr zulassen. Der endgültigen Festsetzung von Höchstfristen durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung werde daher eine Prüfung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in Gestalt vorläufiger, im Tarif festzusetzender Lieferfristen vorauszugehen haben in dem Sinne, daß diese vorläufigen Lieferfristen als ein Versuch zu gelten hätten, der die Unterlage für die endgültige Regelung liefern solle. Auf die weiter im Unterausschuß wegen Änderung der Bestimmungen über den Beginn der Lieferfrist usw. erörterten Ansichten braucht nicht näher eingegangen zu werden. Sie gehen aus den folgenden vom Unterausschuß empfohlenen Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Tarife hervor.

A. Dem Reichsverkehrsministerium sollen folgende Änderungen der E i s e n b a h n - V e r k e h r s o r d n u n g vorgeschlagen werden:

a. in § 34 (2) erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„Muß Gepäck unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so kann die Weiterbeförderung erst mit dem nächsten der Personenbeförderung dienenden Zuge verlangt werden."

b. an Stelle der Bestimmung des § 51 (1) tritt folgende Fassung:

„Die Lieferfrist ist durch den Tarif festzusetzen."

c. in § 51 (2) erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme folgenden Mitternacht."

d. der § 75 (1) erhält folgende Fassung:

„Die Lieferfrist besteht aus einer Abfertigungsfrist und einer Beförderungsfrist."

e. in § 75 (5) erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme folgenden Mitternacht."

f. in § 75 (7) wird nach den Worten: „. . . . . einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung" eingefügt:

„oder einer von der zuständigen Stelle angeordneten Sperrmaßnahme."

h. an Stelle der Bestimmungen in § 75 (8) und (9) tritt folgende Bestimmung:

„Für jeden der in den Lauf der Lieferfristen fallenden Sonntage und gesetzlichen Festtage wird die Lieferfrist um je 1 Tag verlängert."

i. in § 92 (3) wird der Betrag von 0,2 Pfennig für die Einheit auf 0,5 Pfennig für die Einheit und der Mindestbetrag von 40 Pfennig auf 4 Mark erhöht.

k. in § 37 (2) und in § 94 (2) erhält der Eingang der Bestimmung folgende Fassung:

„Ist ein Schaden nicht nachgewiesen, und übersteigt die Überschreitung der Lieferfrist 12 Stunden, so hat die Eisenbahn usw. wie bisher."

B. Nach Genehmigung der Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung unter A und gleichzeitig mit ihrer Durchführung sollen die T a r i f e wie folgt geändert und ergänzt werden:

I. Der Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I:

a. in der Ausführungsbestimmung 5 zu § 32 EVO. sind die neuen Gebührensätze — vgl. oben unter A i — einzustellen.
b. die Ausführungsbestimmung 2c zu § 43 EVO. erhält folgenden Wortlaut:

„bei einer Sendung, die unterwegs von einem Zug auf einen anderen überzugehen hat, mit der Ankunft des anschließenden oder des nächstfolgenden zur Beförderung freigegebenen Zuges am Bestimmungsorte."

II. Der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif, Teil I:

a. die Ausführungsbestimmung zu § 51 EVO. erhält folgende Fassung:

„Die Lieferfrist beträgt bis auf weiteres:
bei einer Entfernung bis zu 150 Tarifkilometer 2 Tage,
bei größeren Entfernungen für weitere angefangene je 300 Tarifkilometer 2 weitere Tage."

b. im Abschnitt V des Nebengebührentarifs sind die neuen Gebührensätze — vgl. oben unter A i — einzustellen.

III. Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A:

Die Ausführungsbestimmungen I und II zu § 75 EVO. erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Lieferfristen betragen bis auf weiteres:

a. für beschleunigtes Eilgut:
1. Abfertigungsfrist . . . . ½ Tag
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer . . . . . . 1 Tag

b. für Eilgut:
1. Abfertigungsfrist . . . . 1 Tag
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer . . . . . . 2 Tage

c. für Frachtgut:
1. Abfertigungsfrist . . . . 2 Tage
2. Beförderungsfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Tarifkilometern . . . . 2 Tage
bei größeren Entfernungen für weitere angefangene je 100 Tarifkilometer . . . . 1 Tag

(2) Die Lieferfrist für beschleunigtes Eilgut gilt als gewahrt, wenn das Gut so schnell befördert wurde, wie es mit den dafür freigegebenen Zügen möglich war.

(3) Für Stückgutsendungen von Gütern, die nach den Bestimmungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, sowie von leeren Packmitteln und Behältern, in denen solche Güter enthalten waren, beträgt die Lieferfrist das Doppelte der Sätze in Abs. (1) dieser Ausführungsbestimmung."

IV. Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B:

Im Abschnitt XVI des Nebengebührentarifs sind die neuen Gebührensätze — vgl. oben unter A i — einzustellen.

Die ständige Tarifkommission beschloß mit überwiegender Mehrheit die Annahme dieser Vorschläge. (D*.)

2. Von verschiedenen Eisenbahndirektionen war beantragt worden, für Abschriften von Tatbestandsaufnahmen eine besondere Gebühr zu erheben. Begründet war die Anregung mit der großen Zahl von Anträgen auf Abschriften von Tatbestandsaufnahmen, die bei Erstattungsanträgen von den am Frachtvertrage Beteiligten und besonders von Versicherungsgesellschaften gestellt werden, und mit den hohen Personal- und Materialkosten, die durch Erledigung dieser Anträge erwachsen. Die ständige Tarifkommission beschloß aber die Ablehnung des Antrages. Man müsse berücksichtigen, daß die Tatbestandsaufnahmen durch Schäden veranlaßt würden, die ein Gut während der Beförderung oftmals durch Verschulden der Eisenbahn erleide. Die Anfertigung von Tatbestandsaufnahmen und die Bekanntgabe der Befundsfeststellung an die am Frachtvertrag Beteiligten sei eine mit dem Frachtgeschäft unmittelbar zusammenhängende Leistung. Die Versicherungsgesellschaften z. B. hätten ein Recht darauf, näheres über Art, Umfang usw. der Beschädigung der bei ihnen versicherten Güter zu erfahren. Außerdem sei es vom Rechtsstandpunkt aus zweifelhaft, ob die Einführung der Gebühr überhaupt zulässig sei.

3. An den seit Kriegsausbruch erleichterten Bestimmungen über die Bedeckung leicht feuerfangender Güter (Ziffer 10 der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A) soll wegen des in starkem Maße bestehenden Deckenmangels auf ausdrücklichen Beschluß der ständigen Tarifkommission bis auf weiteres nichts geändert werden.

4. Die im § 23 der Allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehene Frachtvergünstigung für leicht zerbrechliche Gegenstände, die unverpackt zur Beförderung aufgeliefert werden, soll auf Steinzeugwaren ausgedehnt werden. (D.)

5. Der § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften galt bisher für „Gegenstände von mehr als 7 m Länge und andere Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang." Zur Beseitigung aufgetretener Zweifel wird diese Ausdrucksweise in der Überschrift des § 24 ersetzt durch: „Außergewöhnlich lange, breite oder hohe Gegenstände" und in der Tarifvorschrift durch: „Gegenstände, die wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können." (D.)

6. Der Ausdruck „Saatkartoffeln" in § 40 der Allgemeinen Tarifvorschriften und in Ziffer 27 der Liste A wird ergänzt durch „(Pflanzkartoffeln)". Diese Bezeichnung ist in den letzten Jahren immer mehr gebräuchlich geworden und ist auch treffender als „Saatkartoffeln", da Kartoffeln nicht gesät, sondern gepflanzt werden. Um ferner Mißbräuchen entgegenzutreten und zweifelsfrei auszudrücken, daß unter „Saatkartoffeln" der Liste A nur gemäß § 40 der Allgemeinen Tarifvorschriften anerkanntes Saatgut verstanden werden soll, wird in § 40 zugesetzt, daß diese Saatkartoffeln in Wagenladungen nach den Bestimmungen der Liste A berechnet werden, und in Ziffer 27 der Liste A wird auf § 40 der Allgemeinen Tarifvorschriften verwiesen. Außerdem wird die Zugehörigkeitszeit von Speisekartoffeln, die bisher die Zeit vom 1. Juli bis 30. September umfaßte, ausgedehnt auf die Zeit vom 1. März bis 30. September. (Ä D.)

7. Bereits in der 121. Sitzung der ständigen Tarifkommission ist die Wiedereinführung der bedeckten Beförderung von Stückgut beschlossen und die Maßnahme mit Wirkung vom 15. Juni 1920 durch entsprechende Aenderung des § 45 der Allgemeinen Tarifvorschriften durchgeführt worden. Nunmehr sollen auch für die Verladung der Wagenladungsgüter wieder die leichten Bestimmungen der Vorkriegszeit über die Beförderung der Güter in offenen, bedeckten oder offenen Wagen mit Decke eingeführt werden, unter Anpassung an die inzwischen geänderten Frachtberechnungsgrundsätze. (Ä D.)

Außerdem wird mit der Überprüfung der Liste A und des Verzeichnisses II ein besonderer Unterausschuß betraut.

8. Die Bestimmungen in § 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften über die Abrundung des Gewichts der Wagenladungen auf volle 100 kg nach oben haben bei Berechnung des 10prozentigen Gewichtszuschlags für bedeckte Beförderung zu verschiedener Auslegung durch die Dienststellen geführt. Die Folge davon war, daß teils das wirkliche Gewicht der Sendung um 10% erhöht und dann erst auf volle 100 kg aufgerundet wurde, teils das wirkliche Gewicht zunächst auf volle 100 kg aufgerundet und dieses um 10% erhöht wurde, wobei das erstmalig auf volle 100 kg aufgerundete Gewicht als das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht galt, teils eine zweimalige Aufrundung vorgenommen wurde, indem zuerst das wirkliche und dann das um 10% erhöhte Gewicht nochmals auf volle 100 kg aufgerundet wurde. Ähnliche Zweifel über das „frachtpflichtige Gewicht" bestanden auch bei anderen Tarifvorschriften. Diese Mängel des Tarifs sind durch genauere Fassung der einzelnen Bestimmungen beseitigt worden. (Ä D.)

9. Gelegentlich der Behandlung eines Antrages betr. Aufnahme von Dielen in die Liste A ist beschlossen worden:

a. die Ziffer 53 b der Liste A wie folgt zu fassen: „Kantholz (Balken, Sparren oder Verbandholz), Bohlen (Pfosten), Bretter und Dielen, sämtlich über 3,5 m Länge, soweit nicht großräumige offene Wagen gestellt werden";
b. der Ziffer 24 a des Verzeichnisses IV die Fassung zu geben:
„Holz, der Klasse C, folgendes: Stammholz und Masten über 14 cm Durchmesser, 1,0 m oberhalb des unteren Endes gemessen, Kantholz (Balken, Sparren oder Verbandholz), Bohlen (Pfosten), Bretter, Dielen, Weiden (Korbweiden), Daub-(Faß-)holz, Späne zur Essigbereitung";
c. die Beispiele in Ziffer 3 der Stelle „Holz" der Klasse C wie folgt aufzuführen:
„Kantholz (Balken, Sparren oder Verbandholz), Latten, Leisten, Bohlen (Pfosten), Bretter, Dielen, Planken, Borde, Riemen und Stäbe für Fußböden." (Ä D.)

10. Für Langholz, das in die Liste A aufgenommen ist, muß bei Verwendung eines Schemelwagenpaares der Frachtberechnung nach der Hauptklasse ein Mindestgewicht von 20 000 kg zugrunde gelegt werden. Die Eisenbahndirektion Kattowitz hatte auf Ersuchen des Vereins Ostdeutscher Holzhändler und Holzindustrieller, Zweigstelle Oberschlesien, beantragt, diese Vorschrift vorübergehend dahin abzuändern, daß bei Verwendung von Schemelwagenpaaren mit Rungen von weniger als 1,5 m Höhe nur ein Mindestgewicht von 15 000 kg bezahlt zu werden braucht. Der Antrag wurde aber abgelehnt. Sowohl hinsichtlich der Zahl der vorgekommenen Ladungen unter 20 000 kg als auch des Bestandes an Wagen mit Rungen unter 1,5 m Höhe sei ein Bedürfnis auf Herabsetzung des Mindestgewichts nicht anzuerkennen.

11. In die Liste A werden neu aufgenommen:

a. „Holzmehl";
b. „Kalk, gebrannt und trocken gelöscht, in Pulverform"; (Ä D.)
c. „Korkholz"; (Ä D.)
d. „Lumpenhalbzeugmasse, wie in Klasse B genannt"; (Ä D.)
e. „altes Tauwerk" durch Ergänzung der Ziffer 84. (Ä D.)

12. Wegen der Überprüfung des Verzeichnisses I (der sperrigen Stückgüter) hat die Eisenbahndirektion Elberfeld einen Teilbericht erstattet, auf Grund dessen die ständige Tarifkommission zur Beseitigung offenbarer Härten verschiedene Änderungen des Verzeichnisses beschlossen hat. Danach werden in diesem Verzeichnis gestrichen: die Ziffer 6: „Besen, Bürsten und Pinsel" und die Ziffer 24: „Glühbirnen, Laternen, Lampen und Kronleuchter, sowie Teile von solchen", ferner in Ziffer 12: „Gasherde", „Gaskocher", „Ofenteile" und „Stahlfederungen", in Ziffer 30: „Eis- und Fliegenschränke", „Haus- und Küchengeräte in Kisten", „Leisten", „Pantoffeln", „Rahmen", „Riemenscheiben", „Schuhe" und „Sohlen", in Ziffer 41 a: „Heugabeln". Zugesetzt wird: in Ziffer 12 hinter „Kessel": „ausgenommen gußeiserne und solche für gewerbliche und Heizanlagen", vor „Räucherschränke": „Ofenrohre", hinter „Sägen": „mit Holzgestellen oder Bügeln (Spannsägen)", hinter „Stahlspäne": „Stahlwolle" und am Schluß der Ziffer 12 als Anmerkung: „Packmittel aus Eisenblech siehe Ziffer 45 des Verzeichnisses I"; in Ziffer 13 b hinter „Fahrräder, auch Kraftfahrräder, nicht zerlegt": „ausgenommen Motorroller"; als neue Ziffer 19 a: „Fliegenschränke"; am Schlusse der Ziffer 28: „ausgenommen Löffel, Gabeln und Messer (Bestecke) aus Aluminium"; in Ziffer 30 sowohl hinter „Hobelbänke" als auch hinter „Geflügelhäuser": „unzerlegt"; in Ziffer 31: „ungepreßt"; in Ziffer 36: „neue"; in Ziffer 41 b hinter „Nähmaschinen": „ausgenommen in Kisten verpackte"; als Anmerkung zu Ziffer 41: „Bei Sendungen von 2000 kg und mehr auf einem Wagen wird die Fracht für das wirkliche Gewicht ohne Sperrigkeitszuschlag berechnet, bei Sendungen unter 2000 kg werden der Frachtberechnung höchstens 2000 kg zugrunde gelegt"; in Ziffer 49: „nicht zerkleinert oder nicht in festen Ballen gepreßt". Endlich werden noch ersetzt: in Ziffer 41 b „Brückenwagen" durch: „Dezimal-(Brücken-)wagen, ausgenommen eiserne" und „Waschmaschinen aus verzinktem Eisenblech" durch: „Haushaltwaschmaschinen aus verzinktem Eisenblech"; Ziffer 47 einschließlich Anmerkung durch: „Wellpappe und Wellpapier". (ÄD.)

Wegen weiterer Änderungen des Verzeichnisses I wird die Eisenbahndirektion Elberfeld zu einer der nächsten Sitzungen der ständigen Tarifkommission erneut berichten.

13. In das Verzeichnis II (der zuschlagsfrei in bedeckten Wagen zu befördernden Güter) werden neu aufgenommen:

a. „Malz, auch geröstet oder geglättet"; (Ä D.)
b. „Mischdünger der Klasse D, wenn deren im Frachtbriefe angegebene Einzelbestandteile bereits in das Verzeichnis II aufgenommen sind"; (Ä D.)
c. als Ziffer 48 c: „Kalk, gebrannt und trocken gelöscht, in Pulverform. (Ä D.)

14. Die Ziffer 3 der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse D wird geändert in: „Abfallspäne, auch brikettiert oder gemahlen", und außerdem wird als Anmerkung zu dieser Stelle aufgenommen: „Besonders hergestellte (Parkett-) Stahlspäne gehören zur Klasse A." Die weiter beantragt gewesene Aufnahme von Stahlspänen und Stahlwolle in das Verzeichnis III (der in großräumigen bedeckten Wagen zu befördernden Güter) wird abgelehnt. (Ä D.)

15. Das Verzeichnis V (der zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassenen Güter) wird erweitert durch die Aufnahme von:

a. „Nitritlauge (wässerige Lösung von Natriumnitrit)" (Ä D.);
b. „Sauerstoff" (Ä D*);
c. „Wasserstoff" (Ä D.).

16. Nach dem heutigen Tarifzustand gehören die in die Klassen B und C der Gütereinteilung aufgenommenen Holzwaren zur ermäßigten Stückgutklasse, während die in die Klassen C und D eingereihten Hölzer zur Stückgutklasse I abgefertigt werden müssen. Zur Beseitigung dieses Mißverhältnisses ist die Aufnahme auch von „Holz, wie in den Klassen C und D genannt" in die ermäßigte Stückgutklasse beschlossen worden. (Ä D.)

17. Brieftauben wurden zur Unterstützung der Brieftaubenzucht in die ermäßigte Eilgutklasse eingereiht. Außerdem soll beim Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband beantragt werden, das Fliegenlassen der Tauben von den Eisenbahnstationen kostenlos ausführen zu lassen. (Ä D.)

18. In den Verhandlungen des Reichseisenbahnbeirats am 15. Februar 1921 über die am 1. April d. J. eingetretenen Tariferhöhungen sowie in zahlreichen Eingaben ist eine schonliche Behandlung der Düngemittel und Lebensmittel als dringend notwendig bezeichnet werden. Der Herr Reichsverkehrsminister hat wohlwollende Prüfung zugesagt und die Eisenbahndirektion Berlin beauftragt, diese Wünsche in der ständigen Tarifkommission zur Erörterung zu stellen. Mit der Prüfung dieser Frage ist ein besonderer Unterausschuß betraut worden.

19. Es lag der Antrag vor, Mineralwasser in das Verzeichnis II und die Liste A aufzunehmen. Die ständige Tarifkommission erkannte jedoch nur das Bedürfnis für die Aufnahme von „Mineralwasser, natürliches, und Trinksole" in das Verzeichnis II an und lehnte die weitere Begünstigung durch Gewährung der Liste A ab. Gleichzeitig wurde aber die Vergünstigung in § 33 der Allgemeinen Tarifvorschriften für gebrauchte Packmittel für Bier und Gebäck auch auf solche für Mineralwasser ausgedehnt. (Ä D.)

20. Die Eisenbahndirektion Berlin hatte eine Anregung der Tetralin-Gesellschaft m. b. H. in Berlin auf tarifarische Gleichstellung des Tetralins mit dem Benzol zur Verhandlung gestellt. Der Antrag wurde aber mangels anerkannten Bedürfnisses abgelehnt.

21. Infolge eines Antrages, Würzeflaschen in die Ziffer 8 der Stelle „Glas" der Klasse B aufzunehmen, wurde beschlossen:

a. die Ziffer 8 der Stelle „Glas" der Klasse B wie folgt zu fassen:

„Ordinäre Verpackungsflaschen, auch mit luftdicht eingeriebenem Stopfen oder mit Bügel- oder Hebelverschluß, Demijohns, Korbflaschen";

b. in Ziffer 42 der Liste A die Worte: „Wein-, Bier- und Mineralwasserflaschen, ordinäre Spirituosen- und Medizinflaschen" zu ändern in:

„Ordinäre Verpackungsflaschen, auch mit luftdicht eingeriebenem Stopfen oder mit Bügel- oder Hebelverschluß". (Ä D.)

22. Der Deutsche Gußrohr-Verband G. m. b. H. in Köln hatte den Antrag gestellt, eine Begünstigung eiserner Gußröhren in der Weise vorzunehmen, daß entweder Stahl- oder Schmiederöhren auftarifiert oder Gußröhren herabtarifiert werden. Der Antrag wurde jedoch abgelehnt. In dem dieserhalb von der Eisenbahndirektion Elberfeld erstatteten Bericht wurde aber auf die Unvollständigkeit der jetzigen Fassung der Ziffer 5 der Klasse C der Tarifstelle „Eisen und Stahl" hingewiesen. Die Fassung biete zur Zeit keine Handhabe, die Bezeichnung „Röhren" als ungenügend für die Anwendung der Klasse C anzusehen. Zur Beseitigung in dieser Richtung bereits aufgetretener rechtlicher Bedenken wurde beschlossen, die Ziffer 5 der genannten Stelle wie folgt zu fassen: „Röhren, sonst nicht genannt, einschließlich usw. wie bisher". (Ä D.)

23. Die Stelle „Getreidekeimlinge" in Klasse D, die Ziffer 33 des Verzeichnisses II, die Ziffer 39 der Liste A und die Ziffer 9 der ermäßigten Stückgutklasse werden folgendermaßen geändert: „Getreidekeimlinge, auch entölt, getrocknet und gemahlen". (Ä D.)

24. „Hopfenranken, auch entrindet und entfasert" werden aus Klasse B nach Klasse D versetzt. (Ä D.)

25. Zur Beseitigung bestehender Zweifel und zur Festlegung des Begriffs „Melasse" ist der Auslegungsbeschluß gefaßt worden, daß als Melasse im Sinne des Tarifs die Resterzeugnisse der Zuckerindustrie mit einem nach dem Steuerverfahren ermittelten Reinheitsgrad unter 70 % anzusehen sind.

26. In Klasse D wird folgende neue Stelle gebildet: „Ammonitratlösung (Ammonitratlauge), zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt". Außerdem wird in das Verzeichnis V unter besonderer Ziffer aufgenommen: „Ammonitratlösung (Ammonitratlauge)". (Ä D.)

27. In Klasse D, in Ziffer 23 der ermäßigten Stückgutklasse sowie in Ziffer 65 des Verzeichnisses II wird die bisherige Stelle „Maisabfälle und Maisrückstände usw." wie folgt gefaßt: „Maisabfälle und Maisrückstände, die bei der Stärkebereitung oder bei der Entölung von Maiskeimlingen gewonnen werden, Maiskuchen, Maiskuchenschrot und -mehl, Maiskeimölkuchen (Maisölkuchen), Maiskeimölkuchenschrot und -mehl (Maisölkuchenschrot und -mehl)". Ferner wird in Liste A folgende neue Stelle gebildet: „Maisabfälle und Maisrückstände, die bei der Stärkebereitung oder bei der Entölung von Maiskeimlingen gewonnen werden, wie in Klasse D genannt, ausgenommen Maiskuchen und Maiskeimölkuchen oder Maisölkuchen". (Ä D.)

28. Zwecks tarifarischer Gleichstellung der eng verwandten Stoffe Chilesalpeter, Kalksalpeter und Natronsalpeter sollen unter Streichung der bisherigen Stellen „Chilesalpeter usw." und „Kalksalpeter" in Klasse D folgende neue Stellen gebildet werden:

a. in Klasse B:

„Chilesalpeter (natürlicher Natronsalpeter), roh",
„Kalksalpeter",
„Natronsalpeter, künstlicher";

b. in Klasse D:

„Chilesalpeter (natürlicher Natronsalpeter), roh, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt".
„Kalksalpeter, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt."

Außerdem werden die Ziffern 18, 50 und 79 des Verzeichnisses II ersetzt durch:

„Chilesalpeter (natürlicher Natronsalpeter), roh wie in den Klassen B und D genannt",
„Kalksalpeter, wie in den Klassen B und D genannt",
„Natronsalpeter, künstlicher, wie in den Klassen B und D genannt." (Ä D.)

29. Zur Unterstützung der deutschen Landwirtschaft durch Verbilligung des Bezugs gipshaltiger Düngemittel und gleichzeitig zur Verbesserung des Tarifs ist beschlossen worden:

a. in Klasse E folgende neue Stelle aufzunehmen:

„Rückstände, gipshaltige, auch gemahlen, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt";

b. in Klasse D die Stelle „Rückstände, gipshaltige" am Schluß durch den Zusatz zu ergänzen:

„Zu 1—3: Zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmte gipshaltige Rückstände siehe in Klasse E";

c. in Klasse E die Stelle „Gips" wie folgt zu fassen:

„Gips (schwefelsaurer Kalk), auch gemahlen oder zerkleinert, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt";

d. in Klasse E bei der Ziffer 2 der Stelle „Steine" den Wortlaut „zu Düngezwecken" zu ersetzen durch: „zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt";

e. im Verzeichnis II die Ziffer 34 wie folgt zu fassen:

„Gips, natürlicher, zerkleinert oder gebrannnt, auch zerkleinert". (Ä D.)

30. Die Ausstellung von Bescheinigungen über die Annahme des Gutes durch Ausstellung von Duplikaten und Aufnahmescheinen (§ 61 Ziffer 5 und 7 EVO.) sowie von Annahmebescheinigungen in den besonderen Quittungsbüchern (§ 61 Ziffer 8 EVO. hat in den letzten Jahren ganz erheblich zugenommen. Wegen der dadurch bedingten Mehrarbeit der Eisenbahn hatte die Eisenbahndirektion Mainz beantragt, für derartige Arbeitsleistungen eine besondere Gebühr einzuführen. Die Beschlußfassung über diesen Antrag wurde aber bis zur Neueinbringung eines Antrages vertagt. Vom Ausschuß der Verkehrsinteressenten wurde darauf hingewiesen, daß diese Arbeit seit dem Bestehen der Eisenbahn kostenlos ausgeführt werde. Zudem sei die Arbeit der Eisenbahn nicht so groß, daß dadurch eine besondere Bezahlung gerechtfertigt werde. Die Verkehrsbeteiligten würden durch derart kleinliche Nebengebühren so stark verärgert, daß im Interesse der Eisenbahn von der Einführung der Gebühr abgeraten werden müsse.

31. Für die Benutzung von Kabelwinden zum Ver- oder Entladen von Fahrzeugen von der Rampe in den Eisenbahnwagen und umgekehrt wird eine Gebühr von 5 ℳ für jeden verwendeten Eisenbahnwagen und jede angefangene halbe Stunde erhoben. (Ä D.)

32. Die Bestimmungen im Absatz 3 des Abschnitts XIV des Nebengebührentarifs werden dahin geändert, daß bei Benachrichtigung durch Fernsprecher die etwa erwachsende besondere Gesprächsgebühr, mindestens aber 20 ₰ für jedes Gespräch erhoben werden. Für mehrere gleichzeitig angemeldete Sendungen wird die Gebühr nur einmal erhoben. (Ä D.)

33. Nach der Ausführungsbestimmung XII 2 zu § 48 EVO. hat der Absender bei Abfertigung von Tieren auf Beförderungsschein eine schriftliche Erklärung über Stückzahl, Gattung, Alter und Gewicht der Tiere abzugeben. Das Muster dieses Vordrucks soll als Anlage in den Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, aufgenommen werden. (Ä D.)

34. Die Wiedereinführung einer Frachtermäßigung für Wanderschafherden wird mangels anzuerkennenden Bedürfnisses und zur Vermeidung von Berufungen abgelehnt.

35. Nach § 42 Ziffer 2 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, wird der Empfänger von „bahnlagernd" gestelltem Expreßgut von dessen Ankunft nicht benachrichtigt. Bei derartigen Expreßgütern wird vielmehr, wenn sie nicht innerhalb 3 Tagen abgenommen sind, gemäß Ausführungsbestimmung 3 zu § 43 EVO. die Anweisung des Absenders eingeholt. Das Lagergeld wird nach Ausführungsbestimmung 2 zu § 42 ohne weiteres berechnet, wenn die Güter nicht innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Zuges abgenommen werden. Im Güterverkehr ist die Eisenbahn im Gegensatz hierzu gemäß Ausführungsbestimmung III zu § 79 EVO. berechtigt, den Empfänger bahnlagernd gestellter Güter auch dann von deren Ankunft zu benachrichtigen, wenn dies vom Absender im Frachtbrief nicht vorgeschrieben ist. Aus Zweckmäßigkeitsgründen soll diese Bestimmung auch auf den Expreßgutverkehr übernommen und § 42 der EVO. entsprechend ergänzt werden.

36. Die jetzigen Bestimmungen im Abschnitt V des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, bieten für die Erhebung einer Nebengebühr für die eisenbahnseitige Ausfertigung von Paketkarten sowie für die Arbeitsleistungen der Eisenbahn infolge nicht oder nicht genügend durch den Aufgeber bezeichneter Expreßgüter usw. keine Unterlage. Infolgedessen werden gewisse Leistungen, für die im Güterverkehr Gebühren zu erheben sind, im Expreßgutverkehr unentgeltlich ausgeführt. Zur Beseitigung dieses Mangels ist der Beschluß gefaßt worden, die Bestimmungen für den Expreßgutverkehr in dieser Hinsicht durch Änderung der in Frage kommenden Ausführungsbestimmungen denen des Güterverkehrs anzupassen. (Ä D.)

37. Für Gesellschaftssonderzüge werden durch Änderung der Ausführungsbestimmung A I b zu § 12 EVO. neue Einheitssätze und gleichzeitig auch für Gesellschaftssonderzüge 4. Klasse Mindestfahrpreise festgesetzt.

38. Die Höchstaltersgrenze für die Gewährung der Fahrpreisermäßigung für Fahrten nach und von Ferienkolonien (Ausführungsbestimmung C III 1 C zu § 12 EVO.) wird auf das 16. Lebensjahr festgesetzt.

39. Abgelehnt wurden die Anträge:

a. betr. Ausdehnung der Fahrpreisermäßigung für Schulfahrten und Jugendfahrten auf die 4. Wagenklasse und Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl für Jugendfahrten sowie Aufhebung der Beschränkung solcher Fahrten auf Ausflüge von höchstens 3 Kalendertagen;
b. betr. Einführung einer Fahrpreisermäßigung für die Besucher von Volkshochschulen;
c. betr. Gewährung einer Fahrpreisermäßigung für Zöglinge der ehemaligen Kadettenanstalten.

40. Die Ziffer 1 B der Ausführungsbestimmung C V zu § 12 EVO. (Fahrpreisermäßigung für Magdalenenstifte) wird wie folgt gefaßt:

„Das Pflegepersonal der Magdalenenstifte, d. h. solcher Vereine und Anstalten, die sich der Fürsorge für gefallene oder für gefallene und sittlich gefährdete Frauen und Mädchen widmen, und zwar:

a. bei Reisen, die durch die Fürsorge für die Schützlinge veranlaßt sind;
b. bei Reisen infolge von Versetzungen und zur Kur oder Erholung."

Außerdem wird in Ziffer 4 der Ausführungsbestimmung C V der letzte Satz „bei Reisen im Falle usw. bis zum Schluß" gestrichen. (Ä D.)

41. Die Fahrpreisermäßigung für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen wird durch Ergänzung der Ausführungsbestimmung C VI zu § 12 EVO. zugunsten der Krüppelfürsorge erweitert. (Ä D.)

42. Die Fahrpreisermäßigung C VI zu § 12 EVO. (für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen) wird durch entsprechende Ergänzung der Ziffer 1 b) unter a), der Ziffer 1 C und der Ziffer 5 auf den Besuch von Schwerhörigenanstalten und von Schwerhörigengottesdienst ausgedehnt. Ferner wird zur Vermeidung von Mißbräuchen die Gewährung der Fahrpreisermäßigung zum Gottesdienst davon abhängig gemacht, daß am Wohnort des Taubstummen oder Schwerhörigen kein solcher Gottesdienst abgehalten wird.

43. Die Einführung einer Gebühr für vorausbestellte Plätze und Abteile wird abgelehnt.

44. Die Eisenbahndirektion Schwerin hatte, einer Anregung der Versammlung zur Vereinheitlichung der Tarifteile II des Personenverkehrs folgend, den Antrag gestellt, für Traglasten eine höchste Gewichtsgrenze festzusetzen. Da dieser Antrag aber eng zusammenhängt mit der auf Weisung des Herrn Reichsverkehrsministers in einem besonderen Ausschuß zu erörternden Frage der Mitnahme von Handgepäck und Traglasten in Personenwagen, wurde die Beschlußfassung bis zur Erledigung der Arbeiten dieses Ausschusses vertagt.

Die äußerst dringlichen Beschlüsse (Ä D.) werden am 1. Juli d. J. in Kraft gesetzt, während bei den mit (Ä D.*) bezeichneten Beschlüssen die Durchführung erst nach Änderung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung erfolgen soll. Die dringlichen Beschlüsse (D.) sowie der Auslegungsbeschluß zu lfd. Nr. 25 werden bindend, falls bis zur nächsten ordentlichen Sitzung, die vorläufig für den 15. und 16. September d. J. in Aussicht genommen ist, kein wirksamer Widerspruch erhoben wird. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen oder der an ihre Stelle tretenden Körperschaft. Geisler.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahnbeiräte.** Das Reichsverkehrsministerium hatte die Vertreter der Länder zu einer Besprechung über den dem Reichsrat vorliegenden Entwurf einer Verordnung über die Neubildung der Eisenbahnbeiräte zusammenberufen, um eine Aussprache herbeizuführen über die Wünsche, die von den Regierungen und gewissen Interessentenkreisen der Länder geltend gemacht waren. Diese Wünsche würden im wesentlichen ohne Änderung der Grundlagen der Verordnung berücksichtigt werden können. Zu der Aussprache ist es jedoch nicht gekommen. Die Ländervertreter waren in ihrer Mehrzahl der Auffassung, daß der Neuaufbau der Bezirkseisenbahnräte bis nach der Bildung der Wirtschaftsbezirke zurückgestellt werden sollte und die Schaffung des Reichseisenbahnrates aus den bisherigen Bezirkseisenbahnräten der Länder zweckmäßig sei.

Im Gegensatz zu dieser Stellungnahme hat der Hauptausschuß des deutschen Industrie- und Handelstages in Übereinstimmung mit der Auffassung des Reichsverkehrsministeriums sich am 29. Juni mit ganz überwiegender Mehrheit für die unverzügliche Bildung der neuen Eisenbahnbeiräte ausgesprochen.

— **Anstellung von Kriegsbeschädigten und Eisenbahnunfall-Invaliden.** Hierüber hat der Reichsverkehrsminister in einem Erlaß vom 23. Mai d. J. folgendes bestimmt: Sowohl für Kriegsbeschädigte wie auch für Unfall-Invaliden der Eisenbahnverwaltung sind in den Ländern Bestimmungen erlassen, die diesen Personen ungeachtet der Verminderung ihrer körperlichen Tauglichkeit eine Anstellung im Beamtendienst ermöglichen sollen, die aber mehr oder minder voneinander abweichen. Um auf diesem Gebiete ein einheitliches Verfahren herbeizuführen, ist künftig nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1. Eisenbahnbedienstete, die durch einen Eisenbahnunfall einen körperlichen Schaden erlitten haben, sowie Kriegsbeschädigte sind ohne Rücksicht auf die sonst geltenden Vorschriften für die körperliche Tauglichkeit des Personals zu einer Beamtenlaufbahn außerhalb des Betriebsdienstes zuzulassen, sofern sie nach ihrem körperlichen Zustand tatsächlich in der Lage sind, den Beamtendienst in angemessener Weise wahrzunehmen. In welcher Zahl solche nur beschränkt verwendbare Bedienstete einzustellen sind, ist unter

Berücksichtigung der Anforderungen des Dienstes und nach den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit zu entscheiden. In letzterer Beziehung ist daran festzuhalten, daß auf jedem Bahnhof unter dem nicht im Betriebsdienst tätigen Personal genügend Bedienstete vorhanden sein müssen, um den im Betriebsdienst auftretenden Bedarf für Vertretung, Ablösung und Verstärkung aus dem eigenen Personal des Bahnhofs zu decken Für diese Zwecke Personal von anderen Bahnhöfen unter Aufwendung von Abordnungskosten heranzuziehen, muß im allgemeinen vermieden werden.

Soweit es bei Wahrung dieses Grundsatzes angängig ist, bin ich damit einverstanden, daß auch im Betriebsdienst Kriegsbeschädigte und Eisenbahnunfall-Invaliden beschäftigt werden, wenn ihr körperlicher Zustand diese Verwendung unbedenklich erscheinen läßt. Ich mache aber darauf aufmerksam, daß der Telegraphen- und Stellwerksdienst besonders geeignet sind zur Vorhaltung der Reserve für die Beamten in der Fahrdienstleitung und im Aufsichtsdienst und daß es deshalb der Prüfung nach vorstehenden Gesichtspunkten im Einzelfalle bedarf, ob ein für den Betriebsdienst nicht voll geeigneter Bediensteter im Telegraphen- oder Stellwerksdienst verwendet werden kann. Keinesfalls ist es zulässig, auf einem Bahnhof im Telegraphendienst ausschließlich betriebsdienstuntaugliche Personen zu beschäftigen.

2. Es wird vielfach darüber geklagt, daß den Güterabfertigungen unverhältnismäßig viel Bedienstete mit körperlichen Mängeln überwiesen würden, worunter die Abwicklung des Abfertigungsdienstes leide. Nachdem nunmehr die Möglichkeit gegeben ist, Bedienstete mit beschränkter körperlicher Verwendbarkeit in allen Dienstzweigen unterzubringen, ist für eine angemessene Verteilung dieser Personen auf die verschiedenen Dienstzweige Sorge zu tragen, damit auch die Abfertigungsstellen in ausreichender Zahl mit körperlich voll leistungsfähigen Kräften besetzt werden.

3. Die körperliche Eignung eines Kriegsbeschädigten oder Eisenbahnunfall-Invaliden für die ihm zugedachte Beamtentätigkeit ist durch ein bahnärztliches Zeugnis und nötigenfalls vor Beginn des Vorbereitungsdienstes noch durch eine probeweise Beschäftigung im praktischen Dienst festzustellen, deren Dauer im Einzelfalle zu bestimmen ist.

4. Um einer allzu beschränkten Verwendungsmöglichkeit dieser Bediensteten und auch begründeten Berufungen der voll tauglichen Anwärter für Beamtenstellen vorzubeugen, sind die Kriegsbeschädigten und Unfallinvaliden grundsätzlich der vorgeschriebenen Ausbildung und Prüfung für die ihnen zugedachte Beamtenstelle zu unterziehen. Dies gilt auch für den Fall, daß die in Rede stehenden Personen nicht in dem gesamten Dienstzweig verwendet werden können, wohl aber zur Wahrnehmung eines Teildienstes der Beamtenstelle körperlich geeignet sind. — Von der Gesamtausbildung für die Beamtenstelle ist grundsätzlich nur dann abzusehen, wenn diese wegen der damit verbundenen Gefahr für Leben und Gesundheit des betreffenden sowie für die Sicherheit des Betriebes bei der Art der körperlichen Verletzung nicht angängig ist. In diesem Falle ist eine Teilausbildung anzuordnen und bei Abnahme der förmlichen Prüfung auf die unvollständige Ausbildung die gebotene Rücksicht zu nehmen.

5. Die Vorrechte der versorgungsberechtigten Bewerber (Militäranwärter und Inhaber des Anstellungsscheins für den Unterbeamtendienst) bei Besetzung der ihnen vorbehaltenen Beamtenstellen werden durch vorstehende Anordnungen nicht berührt.

— **Keine Amnestie für Bahneigentumsvergehen.** Die große Anzahl der Eigentumsvergehen im Bereich der Eisenbahnverwaltung hatte die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter im Frühjahr dieses Jahres veranlaßt, an das Reichsverkehrsministerium und die anderen maßgebenden Instanzen mit der Bitte um eine Amnestie für solche Fälle heranzutreten. In der Eingabe hieß es u. a., in der Kriegs- und Nachkriegszeit hätten die Eigentumsvergehen derart um sich gegriffen, daß man von dem äußeren Personal kaum 10 % von jeglicher Mitwirkung freisprechen könne. Das beziehe sich nicht nur auf niedere Arbeitskräfte und Unterbeamte, sondern auch auf Aufsichtsorgane. Diese Mitbeteiligung der Aufsichtsbeamten sei von erpresserischen Elementen ausgenützt worden, indem man die Aufsichtsorgane unter Androhung von Anzeigen zur Duldung weiterer Diebstähle und Raubzüge gezwungen habe. Unter Berücksichtigung dieser Sachlage erscheine es ausgeschlossen, die Übelstände ganz zu beseitigen, wenn das zu ihrer Beseitigung verpflichtete Aufsichtspersonal in seiner Betätigung nicht durch eine allgemeine Amnestie für gewisse leichte Eigentumsvergehen in die Lage versetzt würde, das Übel der Eisenbahndiebstähle an der Wurzel zu fassen.

Auf diese Eingabe antwortete, wie eine Berliner Korrespondenz meldet, der Reichsverkehrsminister nunmehr, daß der Reichsjustizminister, an den die Bitte der Reichsgewerkschaft weitergeleitet worden sei, Bedenken gegen eine allgemeine Amnestie für derartige leichtere Eigentumsvergehen trage, und zwar nicht nur aus grundsätzlichen kriminalpolitischen Erwägungen, sondern weil es ferner auch unmöglich sei, alle die Fälle, in denen sich vielleicht ein Verzicht auf den Strafanspruch rechtfertigen ließe, durch eine allgemeine gesetzliche Formel zu umschreiben, ohne gleichzeitig die Straftaten in die Amnestie einzubeziehen, welche die Vergünstigung nicht verdienten.

— **Über die Verkehrslage im oberschlesischen Aufstandsgebiet** wird der „D. Allg. Ztg." aus Oppeln unterm 2. d. M. berichtet: Als ein neues Beispiel für die glänzende deutsche Organisation kann die außerordentlich schnelle Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs nach Oberschlesien angesehen werden. Während noch vor wenigen Tagen Gleisanlagen in Schutt und Asche und teilweise noch unter Mienen lagen, die noch ganz gebliebenen Schienenwege aber durch polnische Banden beunruhigt wurden, ist es schon einen Tag nach der Räumung der ersten Zone möglich gemacht worden, den Verkehr wieder aufzunehmen. Der Zugverkehr auf der Strecke Oderberg bis Oppeln über Ratibor, ferner Gleiwitz bis Oppeln über Groß-Strehlitz ist wieder aufgenommen worden. Auch ein Schnellzug, der bisher nur bis Oppeln fuhr, wird bereits über Groß-Strehlitz nach Gleiwitz durchgeführt. In der vergangenen Nacht ist der Verkehr nach Gleiwitz auch über Kandrzin aufgenommen worden, da inzwischen die auf dieser Strecke stehenden Hindernisse beseitigt worden sind. Es besteht die Aussicht, daß der Eisenbahnverkehr über Gleiwitz nach Kattowitz und der Telephonverkehr nach dem Aufstandsgebiet bald wieder aufgenommen werden wird.

— **Vorläufiger Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck mit den Expreßzügen Paris-Karlsbad-Prag und Paris-Wien-Budapest-Bukarest.** Der Expreßzug Paris-Wien wird seit 1. Juni 1921 wöchentlich dreimal als Orientexpreßzug über Wien-Westbahnhof nach Budapest und Bukarest weitergeführt. Bis zur Erstellung eines durchgehenden Tarifes erfolgt die Abfertigung der Reisenden und des Gepäcks nur bis und ab Wien Westbahnhof. Im Durchlauf Paris-Wien und Gegenrichtung bleiben die für den Expreßzug Paris-Wien bestehenden Bestimmungen und Fahrpreise bis auf weiteres unverändert in Kraft. Im Durchlauf Wien Westbahnhof-Bukarest und umgekehrt sind für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Hunden mit diesen Zügen im allgemeinen die für den Binnenverkehr der beteiligten Eisenbahnverwaltungen geltenden reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen maßgebend.

Die Beförderungsgebühren betragen in 1. Wagenklasse für die Strecke Wien Westbahnhof-Budapest 136, für die Strecke Wien Westbahnhof-Bukarest 453 franz. Franken, für Hunde 15,20 bzw. 64,20 Fr. und für je 10 kg Gepäck 4,60 bzw. 14,60 Fr. Außerdem wird für jede Gepäcksendung von oder nach einer rumänischen Station eine Manipulationsgebühr von einem Franken erhoben.

— **Feriensonderzüge nach und von Ostpreußen.** Die Reichseisenbahnverwaltung hatte vor längerer Zeit die Ablassung von Feriensonderzügen nach und von Ostpreußen beschlossen, die Zustimmung der polnischen Regierung zur Durchführung der Züge durch den sogenannten polnischen Korridor stand dazu aber noch aus. Wie der „Deutsche" erfährt, ist diese jetzt eingegangen, so daß die Ablassung der Züge von Berlin und Rheinland-Westfalen nach Ostpreußen und in der Gegenrichtung nunmehr gesichert ist. Die Abfahrt erfolgt von Charlottenburg am 8. und 15. Juli und am 12. August und von Köln und Elberfeld am 8. August nach Königsberg; von Königsberg fahren die Sonderzüge am 9. und 16. Juli und am 13. August nach Berlin und am 9. September nach Köln und Elberfeld ab. Der Zug aus Köln wird über Düsseldorf, Duisburg, Essen nach Dortmund geleitet und hier mit einem von Elberfeld und Hagen, Witten West gefahrenen Zugteil vereinigt. In gleicher Weise wird die Rückfahrt nach Rheinland-Westfalen erfolgen. Die Abfahrtstage waren bereits vor längerer Zeit festgesetzt und sind dieselben geblieben, dagegen treten in den Fahrplänen der Züge auf Verlangen der polnischen Eisenbahnbehörde einige Änderungen ein. Für die Benutzung dieser Sonderzüge, die im Gegensatz zu den übrigen Feriensonderzügen wegen der Kontrolle im polnischen Korridor aus D-Zugwagen gebildet werden müssen, finden die Bestimmungen für die übrigen Korridor-D-Züge sinngemäße Anwendung. Es genügt also ein von einer amtlichen Stelle ausgefertigter Personalausweis mit Lichtbild.

— **Untergrundbahn Nord-Süd in Berlin.** Zu den Bauarbeiten an der städtischen Untergrundbahn durch die Friedrichstraße wird mitgeteilt: Der schwierigste Teil der Bauarbeiten, die Überbrückung des Sumpfgeländes zwischen der Hedemannstraße und der Handelsstätte Belle-Alliance ist nach dem Streik

mit fast ununterbrochener Arbeit (drei Schichten am Tage) jetzt soweit gefördert, daß die durch den Tiefbaustreik verursachte Verzögerung in der Bauausführung nahezu wieder eingeholt worden ist. Die Rammarbeiten für den Pfeilerrost, der aus insgesamt 725 Pfählen aus Eisenbeton besteht, ist zu Ende geführt worden. Nunmehr werden die letzten Arbeiten an der Verteilerplatte, die die Köpfe dieser Eisenbetonpfähle verbindet, ausgeführt, auf der dann unmittelbar die Tunnelsohle hergestellt wird. Eine ganze Reihe von Vorsichtsmaßnahmen sind getroffen worden, um das Bauwerk einschließlich der Pfähle vor den schädlichen Einwirkungen der im Sumpfboden enthaltenen Moorsäure zu schützen. Jeder Pfahl, die etwa 1 m starke Verteilerplatte, wie auch die Außenhaut des Tunnels ist durch eine starke Schicht Asphalt geschützt, so daß die Moorsäure nirgends Zutritt zum Beton hat. Diese Abdichtungsarbeiten müssen mit außergewöhnlicher Sorgfalt durchgeführt werden, um den Bestand des Baues zu sichern. Stellenweise, wo die Tunnelsohle bereits fertiggestellt ist, wird jetzt an den Seitenwänden und an der Tunneldecke gearbeitet.

— Lokalbahn Aktiengesellschaft in München. Der Abschluß für 1920 ergibt einen Betriebsüberschuß der deutschen Linien von 441 576 ℳ (1 255 478), Wertpapiere erbrachten 236 983 ℳ (527 999). Nach Deckung der Unkosten und 304 740 ℳ (341 195) Rückstellungen sowie nach 2 530 640 ℳ (645 050) Abschreibungen auf Wertpapiere verbleibt einschließlich des Verlustvortrages von 1 137 315 ℳ ein Gesamtverlust von 3 071 937 ℳ. Die Gesellschaft besitzt bekanntlich zahlreiche Beteiligungen an österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.

Dem nunmehr vorliegenden Bericht der Direktion entnehmen wir noch folgende Ausführungen: Die Entwicklung und das Schicksal unserer Bahnunternehmungen in 1920 konnte von dem Verlaufe der politischen Verhältnisse nicht unbeeinflußt bleiben. Insbesondere trifft dies zu für unsere ausländischen Geschäfte. Zufolge des § 260 des Friedensvertrages wurden die im Eigentum der Centralbank für Eisenbahnwerte befindlichen ungarischen Wertpapiere (Prioritäts- und Stammaktien von Lokalbahnen) vom Reichsminister für Wiederaufbau beschlagnahmt, so daß zunächst jegliches Verfügungsrecht hierüber genommen ist. Nach dem Friedensvertrag sollen die Besitzer solcher Wertpapiere für die Abtretung schadlos gehalten werden; in welcher Höhe jedoch eine Schadloshaltung eintreten dürfte, ist zurzeit noch nicht abzusehen. An der Centralbank sind wir mit dem Besitze von 1 Millionen Mark Aktien beteiligt, welche auf den börsenmäßigen Kurs vom 31. Dezember 1920 abgeschrieben sind. — Hinsichtlich der Salzkammergut-Lokalbahn A.-G. ist zu berichten, daß für das Jahr 1919, welches im abgelaufenen Geschäftsjahr 1920 zur Verrechnung gelangt, eine Dividende nicht verteilt werden konnte. Es entstand vielmehr ein Verlust von 531 111 K. Die Betriebsverhältnisse gestalteten sich im Verlaufe von 1920 infolge der notwendig gewordenen automatischen Übertragung der Entlohnungsordnung der österreichischen Staatsbahnen auf das Personal der Salzkammergut-Lokalbahnen und wegen des in Österreich außergewöhnlich stark anwachsenden Aufwandes für alle Betriebsmaterialien (vornehmlich Öl und Kohlen) besonders schwierig, so daß die Aufbringung der hierfür erforderlichen Mittel gegen Jahresschluß nicht mehr möglich war. Das Staatsamt für Verkehrswesen übernahm demzufolge vom 1. Dezember 1920 ab den Betrieb der Bahnen auf Rechnung der Gesellschaft, wobei eine möglichst wirtschaftliche Betriebsführung zugesichert wurde. Mit Rücksicht auf die bestehenden Schwierigkeiten haben wir eine außerordentliche Abschreibung am Werte unseres Besitzes für notwendig gehalten. Die Prioritäts- und Stammaktien sind zufolge des Friedensvertrages gleichfalls beschlagnahmt. — Unsere im Eigenbetriebe stehenden deutschen Linien ergaben im Jahre 1920 nach Abzug der Betriebskosten und der Generalunkosten einen Überschuß von 1 542 895 ℳ gegen 875 957 ℳ im Vorjahre, während das Erträgnis der Wertpapiere 236 983 ℳ gegen 527 999 ℳ im Vorjahre erreichte. Das Gesamterträgnis von 1 779 878 ℳ ist nicht hinreichend, um die Zinsen der Schuldverschreibungen und die statutenmäßigen Abschreibungen und Rücklagen sowie die Abschreibungen auf Effekten-Konto I mit zusammen 3 714 500 ℳ zu decken. Der Verlust-Saldo erhöht sich daher von 1 137 315 ℳ auf 3 071 937 ℳ. Die bisherigen Einnahmen des Jahres 1921 übertreffen zwar infolge der neuerlichen Tariferhöhungen, welche allerdings einer Steigerung ohne Einbuße des Verkehrsumfanges kaum mehr fähig sind, die Einnahmen der Vorjahre; ihnen stehen jedoch infolge des bekannten Anwachsens aller Personal- und Materialausgaben gleichfalls gewaltig gestiegene Betriebskosten gegenüber. In der Bilanz erscheinen bei 10 Mill. Mark Aktienkapital Kreditoren mit 9 206 600 ℳ (8 105 690 ℳ), andererseits betragen: Materialien 1 861 889 ℳ (670 041 ℳ) und Debitoren 4 799 967 ℳ (1 541 830 ℳ). — Die ordentliche Generalversammlung ist auf den 15. Juli festgesetzt.

— Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet. Der Eisenbahngüterverkehr und die Wagengestellung zeigen in der Woche vom 19.—25. Juni ein ähnliches Bild wie in der Woche vorher. Bei mäßig starkem Güterverkehr wickelte sich der Betrieb glatt ab. Nur die Kokstransporte liefen sehr unregelmäßig infolge zahlreicher Maßnahmen durch die fremde Verwaltung. Für Kohle, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 19.—25. Juni im arbeitstäglichen Durchschnitt 20 462 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und gestellt. Höchstgestellung am 22. Juni mit 20 961 Wagen. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 799 Wagen. Die Brennstofflagerbestände beliefen sich am 25. Juni auf 219 849 t. Der Rheinwasserstand neigt nach einigen Schwankungen in der Woche vom 19.—25. Juni eher zum Fallen als zum Steigen. Der Cauber Pegel hatte am Schluß der Woche einen Stand von 1,65 m. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ging weiterhin von 24 030 auf 22 876 t werktäglich zurück, während der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen des Kanals von 23 789 auf 25 002 t zunahm.

Im Ruhrgebiet (einschl. der linksrheinischen Zechen) hat die Kohlenförderung nach den endgültigen Feststellungen betragen:

	Gesamt-Förder.	Zahl der Arbeitstage	arbeitstägl. Förder.
Mai 1921	6 954 607 t	23¼	299 123 t
April 1921	7 894 985 t	26	303 653 t
Februar 1921	8 174 606 t	24	340 609 t
Mai 1913	9 261 448 t	24¼	381 915 t

Die arbeitstägliche Förderung, die schon im April 1921 im Vergleich zum Februar (dem letzten Ueberschichtenmonat) um rund 37 000 t gesunken war, ist im Mai um weitere rund 4500 t zurückgegangen. Im Mai stellte sich die arbeitstägliche Kohlenförderung (299 123 t) um rund 41 500 t niedriger als im Februar (340 609 t). Ende Mai waren im Ruhrbergbau 545 334 Arbeiter beschäftigt gegen 542 598 Ende April.

Die Ansprüche an die Wagengestellung konnten infolge des Rückganges der Kohlenförderung voll befriedigt werden. Es wurden arbeitstäglich 19 922 (21 444 Wagen im April) gestellt. Die Lagerbestände sind von 428 700 t Ende April auf 226 000 t Ende Mai zurückgegangen. Von Einzelstreiks, die noch im Anfang dieses Jahres einen erheblichen Förderausfall zur Folge hatten, ist der Ruhrbergbau im Monat Mai verschont geblieben.

— Ausfuhr aus dem Rheinzollgebiet. Wie die Handelskammer zu Berlin erfährt, ist künftig für die Ausfuhr von Waren aus dem Rheinzollgebiet unter Zollkontrolle über das unbesetzte Deutschland nach dem Ausland nur noch die Bewilligung des Ein- und Ausfuhramtes Bad Ems, also nicht mehr eine weitere Bewilligung der deutschen Außenhandelsstellen erforderlich; die Ausfuhrabgabe für diese Sendungen wird nur einmal im besetzten Gebiet erhoben. Ablaufsgenehmigungen oder Ausfuhrbewilligungen für Waren aus dem unbesetzten Gebiet nach dem Rheinzollgebiet sind in keinem Falle erforderlich. Die für diese Verkehrsrichtung etwa erforderlichen Einfuhrbewilligungen des Amtes in Bad Ems brauchen den Frachtbriefen nicht mehr beigefügt zu werden. Für Sendungen aus dem unbesetzten Deutschland über das Rheinzollgebiet nach dem Auslande ist die Ausfuhrabgabe nur einmal und zwar bei einer Zollkasse des besetzten Gebietes zu entrichten, am zweckmäßigsten im Postwege. Die Postquittung ist als Beleg der Ausfuhrbewilligung anzuheften, worauf Annahme zur Beförderung erfolgen darf. Weitere Einzelheiten sind im Verkehrsbüro der Handelskammer, Berlin C 2, Klosterstraße 41, zu erfahren.

— Zollabfertigungsstelle in Appenweier. Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß am 1. Juli in Appenweier eine Zollabfertigungsstelle mit folgenden Befugnissen eingerichtet worden ist: a) Vorabfertigung der über Kehl nach Frankreich ausgehenden Holzwagen; b) Vorabfertigung des über Kehl nach Frankreich ausgehenden Frachtstückgutes, soweit diese Sendungen nach folgenden französischen Bahnhöfen mit französischem Zollamt aufgeliefert werden: Straßburg Hbf., Colmar, Mülhausen (Elsaß), Metz, Diedenhofen (Thionville), Nancy und Paris. Sendungen nach anderen französischen Stationen kommen nicht in Betracht.

— Deutschlands Wasserkräfte. Hierüber schreibt Oberregierungsbaurat Wechmann vom Reichsverkehrsministerium im „Deutschen“ folgendes: Für die Landeselektrizitätsversorgung genießen die Wasserkraftwerke eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung, weil sie zu ihrem Betriebe weder Kohle noch sonstige Brennstoffe benötigen. Das Wasserkraftwerk nützt vielmehr das von der Natur gegebene Wassergefälle aus, das für alle Zeiten, mit denen wir zu rechnen haben, zur Verfügung steht. Im allgemeinen stellen sich die Selbstkosten des elektrischen Stromes, der in einem Wasserkraftwerk erzeugt wird,

vorausgesetzt, daß seine Benützungsdauer hinreichend groß ist, niedriger als die Stromkosten eines Dampfkraftwerkes. Aber selbst, wenn dies nicht der Fall wäre, würde man vielfach aus rein volkswirtschaftlichen Gründen die Anlage eines Wasserkraftwerkes der eines Dampf- oder anderen Wärmekraftwerkes vorziehen, eben weil keine stets nur in beschränkter Menge vorhandene Wertstoffe verbraucht werden. Unter diesen Umständen ist es erklärlich, daß nicht nur in den Ländern, die über ausgezeichnete Wasserkräfte verfügen, sondern auch dort, wo der Ausbau einer Wasserkraft verhältnismäßig kostspielig ist — hierzu gehört die norddeutsche Tiefebene — eine außergewöhnlich enge Entwicklung der Wasserkraftwerke eingesetzt hat.

Wären alle vorhandenen Wasserkräfte Deutschlands voll ausgebaut, so könnten jährlich 7,6 Milliarden Kilowattstunden erzeugt werden. Um einen Begriff von der Größe dieser Arbeit zu erhalten, mag vergleichsweise angeführt werden, daß das größte Dampfkraftwerk Deutschlands, das reichseigene Kraftwerk Zschornawitz bei Gräfenhainichen im Bitterfelder Braunkohlenbecken, wenn sämtliche dort aufgestellten Maschinen dauernd voll belastet laufen, jährlich 1,3 Milliarden Kilowattstunden liefern könnte. Nimmt man an, daß von den verfügbaren Wasserkräften aus wirtschaftlichen Gründen nur ein Teil ausgebaut wird und daß alsdann nur etwa die Hälfte der oben angegebenen elektrischen Arbeit, also etwa 3,8 Milliarden Kilowattstunden erzeugt werden, so ist dies etwas mehr als die Hälfte des gesamten elektrischen Stromes, der im Jahre 1919 in Deutschland erzeugt worden ist. Diese 3,8 Milliarden Kilowattstunden entsprechen aber einer Einsparung von mindestens 4 Millionen Tonnen Steinkohle im Jahre. In Wirklichkeit sind im Jahre 1919 nur 0,6 Milliarden Kilowattstunden in Wasserkraftwerken erzeugt worden.

Für den Ausbau der großen Wasserkraftwerke im Gebirge und in den Voralpenländern kommen heutzutage gewaltige Maschinenleistungen in Frage. Die Turbinenfabriken sind in der Lage, einkränzige Turbinenräder von einer Leistung bis zu 15 000 Pferdekräften zu bauen. Um die Abmessungen dieser Maschinen in annehmbaren Grenzen zu halten, mußte, was keine leichte Aufgabe war, schon für Gefälle von 120 m an die minutliche Drehzahl auf mindestens 1000, bisweilen sogar bis auf 1500 hinaufgesetzt werden. Diese großen Drehzahlen haben aber wiederum dem Konstrukteur des elektrischen Teils erhebliche Schwierigkeiten gemacht, die aber jetzt wohl zum größten Teil als überwunden gelten können. Solche großen Maschinen kommen selbstverständlich nur für den Bau von Kraftwerken allergrößter Leistungsfähigkeit in Frage.

— **Deutsch-schweizerischer Handelsverkehr.** Ueber die Regelung der deutsch-schweizerischen Handelsbeziehungen, die naturgemäß auch für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs von größter Bedeutung sein wird, haben kürzlich Verhandlungen zwischen Vertretern der beiden Regierungen stattgefunden, über deren Ergebnisse von schweizerischer Seite folgende Darstellung gegeben wird:

Im Laufe einer eingehenden Aussprache, bei der die wesentlichsten für die Handelspolitik der beiden Länder maßgebenden Gesichtspunkte zur Erörterung gelangten, wurde festgestellt, daß auf schweizerischer wie auf deutscher Seite der Wunsch besteht, unter Wahrung der zwingenden Lebensinteressen beider Länder zu einem Einvernehmen zu gelangen und die großen, durch die allgemeine Wirtschaftslage in beiden Ländern bedingten Schwierigkeiten, die sich dem angestrebten Ziele entgegenstellen, im Wege freundschaftlicher Verständigung zu beseitigen. Dementsprechend einigte man sich zunächst dahin, den Text des schweizerisch-deutschen Handelsvertrages auch weiterhin unverändert bestehen zu lassen. Beide Länder werden sich auch in Zukunft das Recht der Meistbegünstigung gewähren. Mit der Aufrechterhaltung des Vertragstextes ist auch der Fortbestand der Bestimmungen über den sogenannten kleinen Grenzverkehr gesichert. Die Frage der von beiden Seiten erlassenen Einfuhrbeschränkungen bzw. Einfuhrverbote wurde einer eingehenden Besprechung unterzogen. Eine besondere Kommission ist mit der weiteren Prüfung der Angelegenheit beauftragt worden.

Nach der vereinbarten Beseitigung der Vertragstarife, die mit dem 1. Juli d. J. in Wegfall kommen, wird die Schweiz ihren Gebrauchstarif vom 8. Juni 1921, Deutschland seinen Gebrauchszolltarif anwenden. Im deutschen Gebrauchszolltarif sind die durch den Vertrag von Versailles bedingten Aenderungen, die gemäß dem Grundsatz der Meistbegünstigung auch für die Schweiz Geltung haben, berücksichtigt. Die Schweiz bleibt selbstverständlich auch im Mitgenuß der jeweils geltenden vorübergehenden Zollbefreiungen und Zollermäßigungen.

Österreich

— **Errichtung von „Personalbetriebsaufsichten" (Betriebskontrollen) bei den Bundesbahnen.** Bei einigen Dienststellen der Bundesbahnen hatten die Bediensteten durch Wahl aus eigener Mitte Betriebskontrollen bzw. Betriebsaufsichten er richtet, die der Ausdruck des Personalwillens sein sollen, de Betrieb der Dienststellen, für die sie gewählt wurden, zu einen vorbildlichen zu gestalten und dadurch im engeren Rahme ihres Wirkungskreises an dem moralischen und wirtschaftliche Wiederaufbau des Staates mitzuwirken. Der Bundesministe für Verkehrswesen hat nunmehr diese bereits bestehenden Pe sonalbetriebsaufsichten anerkannt und die Dienstvorstände ar gewiesen, die Neuerrichtung von „Personalbetriebsaufsichten in die Wege zu leiten.

Aus den hierfür erlassenen Vorschriften ist auszugsweise z entnehmen:

§ 1. Personalbetriebsaufsichten sind bei allen wenigsten 50 Bedienstete zählenden, selbständigen, ausführenden Dienst stellen der Bundesbahnen einzuführen, bei denen die Mehrhei aller gemäß Absatz 3 dieses Paragraphen stimmberechtigten Be diensteten dieser Dienststellen die Errichtung einer Personal betriebsaufsicht selbst wünscht.

Falls bei einer Dienststelle mit obigem Mindestbediensteten stande von wenigstens dem zehnten Teile der Gesamtheit alle stimmberechtigten Bediensteten beim Dienstvorstande der An trag eingebracht wird, eine Personalbetriebsaufsicht wählen zu lassen, hat der Dienstvorstand die Abstimmung über die Frage ob eine Personalbetriebsaufsicht errichtet werden soll, ehestens einzuleiten und hierbei dafür Sorge zu tragen, daß tatsächlich allen stimmberechtigten Bediensteten der Dienststelle Gelegen heit gegeben wird, ihre Stimme abzugeben.

Für diese Abstimmung sind alle Bediensteten im Alter von über 18 Lebensjahren stimmberechtigt, sofern sie am Abstim mungstage mindestens 90 Tage im Dienste der Bundes-(Staats eisen-)Bahnverwaltung standen und bei der abstimmenden Dienststelle zu ständiger Dienstesverwendung eingeteilt sind.

Stimmt nicht mindestens die Hälfte aller stimmberechtigten Bediensteten der Dienststelle für die Errichtung einer Personal betriebsaufsicht, so kann über diese Frage eine neuerliche Ab stimmung nur dann eingeleitet werden, wenn dem Dienstvor stande gewisse Anhaltspunkte dafür gegeben werden, daß bei der Mehrheit der Bediensteten ein Stimmungswechsel einge treten ist.

§ 2. Wird bei der Abstimmung der Antrag auf Errichtung einer Personalbetriebsaufsicht angenommen, so ist die Wahl der Mitglieder der Betriebsaufsicht mittels Stimmzettels durchzuführen. Zwecks Durchführung der Wahlen werden die Bediensteten der Dienststelle nach ihrer Verwendung in Wahlgruppen eingeteilt. Jede Wahlgruppe entsendet mindestens einen, Wahlgruppen mit mehr als 100 Bediensteten für jedes volle Hundert einen weiteren Vertreter für die Betriebsaufsicht. Bei der Wahl von zwei oder mehreren Vertretern einer Gruppe kommt das Verhältniswahlrecht zur Anwendung.

§ 3. Für die Wahl der Personalbetriebsaufsichtsmitglieder sind

a) wahlberechtigt alle nach § 1, Absatz 3, stimmberechtigten Bediensteten der Dienststelle, für welche die Personalbetriebsaufsicht errichtet wird;

b) wählbar nur solche Bedienstete, die mindestens 10 Jahre im Dienste der Bundesbahnen stehen, das 30. Lebensjahr bereits vollendet haben und zur Zeit der Wahl bei der wählenden Dienststelle in ständiger Dienstverwendung stehen.

§ 4. Die durch die Wahl erworbene Mitgliedschaft eines Bediensteten zur Personalbetriebsaufsicht einer Dienststelle kann nur durch das Eintreten folgender Umstände erlöschen und ist sonst zeitlich unbeschränkt: a) Versetzung des Mitgliedes zu einer anderen Dienststelle; b) Versetzung des Mitgliedes in den Ruhestand; c) Austritt oder Entlassung des Mitgliedes aus dem Dienste der Bundesbahnen; d) freiwilliger Verzicht des Gewählten auf die Mitgliedschaft; e) Tod des Mitgliedes; f) Eintritt oder Bekanntwerden von Umständen, die die Wählbarkeit des Gewählten ausschließen; g) Verlust des Vertrauens der Mehrheit der Wähler.

Bei Eintreten eines der vorstehenden Umstände ist sofort eine Neuwahl innerhalb des Kreises der Wahlgruppe vorzunehmen, von der der Ausscheidende gewählt worden ist. Die Neuwahl gemäß des Erlöschungsgrundes g) ist dann vorzunehmen, wenn durch eine wenigstens von der Hälfte der Wähler der Wahlgruppe des Mitgliedes unterfertigte schriftliche Erklärung, die dem Dienstvorstande zu übergeben ist, nachgewiesen wird, daß das gewählte Mitglied das Vertrauen der Unterfertigten nicht mehr genießt. Über jeden Wahlvorgang hat der Dienstvorstand eine Aufnahmeschrift zu verfassen, die von ihm und zwei Mitgliedern des Vertrauensmännerausschusses der Dienststelle als Zeugen zu fertigen ist.

§ 5. Nach der Wahl der Mitglieder der Personalbetriebsaufsicht treten die gewählten Mitglieder der Personalbetriebsaufsicht zu ihrer ersten Beratung zusammen und wählen aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und einen Schriftführer. Der Vorsitzende beruft die Mitglieder der Personalbetriebsaufsicht zu

gemeinsamen Beratungen ein und leitet diese. Letztere haben ts am Sitze der Dienststelle stattzufinden. Der Vorsitzende den Dienstvorstand zu sämtlichen Beratungen einzuladen l ihm oder dessen Stellvertreter bei den Beratungen der Peralbetriebsaufsicht auf Verlangen jederzeit das Wort zu erlen. Bei den Beratungen steht dem Dienstvorstande beratende, r nicht beschließende Stimme zu.

§ 6. Die Mitgliedschaft in der Personalbetriebsaufsicht ist ein renamt, das in der Regel neben den Berufspflichten auszuen ist. Gegebenen Falles hat der Dienstvorstand auf Antrag r Personalbetriebsaufsicht bei der zuständigen vorgesetzten enststelle zu beantragen, welche Diensterleichterungen für den nzelfall nötig sind, damit das Personalbetriebsaufsichtsmited seine Aufsichtstätigkeit entsprechend ausüben kann. rch die Tätigkeit als Mitglied der Personalbetriebsaufsicht rfen die Bezüge eines Bediensteten auch im Falle der Gehrung von Diensterleichterungen nicht eingeschränkt oder n Vorwärtskommen beeinträchtigt werden.

§ 7. Die Mitglieder der Personalbetriebsaufsicht erhalten von Bundesbahndirektion ausgefertigte amtliche Ausweiskarten.

§ 8. Die Tätigkeit der Personalbetriebsaufsicht ist eine vollnmen öffentliche und umfaßt alle Geschäftszweige und Verndungsgruppen der Dienststelle, für welche sie errichtet ist. e Bediensteten sind zur gewissenhaften Auskunfterteilung die Personalbetriebsaufsichten über alle Angelegenheiten, die r sachlichen Erhebung über Beschwerden und Anregungen hinhtlich der Dienstausübung und Wirtschaftlichkeit des Bebes dienen, sittlich und amtlich verpflichtet.

§ 9. a) Die Mitglieder der Personalbetriebsaufsicht haben ich eingehende Beobachtung der Dienstausübung des einnen Bediensteten, durch sittliche Einwirkung, Mahnung und lehrung darauf Einfluß zu nehmen, daß sämtliche Dienstvorriften eingehalten werden.

b) Die Dienstvorstände jener Dienststellen, bei denen Persobetriebsaufsichten bestehen, sind berechtigt, auf Verlangen Personalbetriebsaufsicht verpflichtet, mit dieser gemeinsame ratungen über Verbesserungen der Betriebseinrichtungen, der riebsdienstlichen Verhältnisse und der wirtschaftlichen Bebsführung der eigenen Dienststelle allmonatlich abzuhalten.

c) Bei jeder Dienststelle, bei der eine Personalbetriebsaufsicht ichtet ist, hat ein für jeden Bediensteten frei zugängliches eldebuch" aufzuliegen. Bei ausgedehnten Dienststellen sind hrere Meldebücher an zweckmäßiger Stelle aufzulegen. Das ldebuch besteht aus einem gebundenen, mit fortlaufenden tennummern versehenen Buch, dessen linke Seite für die Eingung der Meldungen durch die Bediensteten, die rechte Seite f die Eintragung der Feststellungen durch die Personalbebsaufsicht bestimmt ist. Jeder Bedienstete hat das Recht, di Betriebsdienst bzw. die Wirtschaftlichkeit des Betriebes betreffende Beschwerden, Beobachtungen oder Anregungen, deren handlung durch die Personalbetriebsaufsicht ihm erwünscht cheint, mit allen Begleitumständen, die zur Klärung des Fles dienen können, in dieses Meldebuch einzutragen. Jeder chen Meldung muß der Name des Meldenden leserlich beigesezt sein. Die Personalbetriebsaufsicht hat jede im vorsthenden Sinne abgefaßte Meldung zum Gegenstande eingehend, gewissenhafter, sachlicher Prüfung zu machen und zu dsem Zwecke jeden einzelnen Fall nach seiner Eigenart einem hrzu geeigneten Mitgliede der Personalbetriebsaufsicht zur Erhung mitzuteilen.

) Alle Mitglieder der Personalbetriebsaufsicht berichten über rsönliche Wahrnehmungen bei ihrer Aufsichtstätigkeit und ür die ihnen zur Erhebung übertragenen Angelegenheiten bei d Beratungen der Personalbetriebsaufsicht, die nach Bedarf ezuberufen sind. Bei diesen Beratungen stellt die Personalbiebsaufsicht das rein sachliche Ergebnis der Untersuchung ür den Tatbestand der einzelnen, mündlich von den Mitgliedern d Personalbetriebsaufsicht oder durch das Meldebuch anhängig achten Fälle fest. Auf Grund dieser gemeinsamen Feststlungen erfolgt die Eintragung der Erledigungen in das Mdebuch. Die Personalbetriebsaufsicht kann aber auch beseießen, daß die Feststellungen dem Dienstvorstande mit entsrechenden Anträgen zur weiteren Behandlung schriftlich zu ürmitteln sind.

) Grundsätzlich erfolgt der dienstliche Verkehr der Personalbiebsaufsicht mit den vorgesetzten Dienststellen ausschließ- nur im Wege des Vorstandes der eigenen Dienststelle. Die Prsonalbetriebsaufsichten haben sohin auch alle Feststellungen u Anträge, die über den Wirkungskreis der eigenen Dienststlen hinausgehende Angelegenheiten betreffen, ausschließlich n an den Dienstvorstand der eigenen Dienststelle zu richten, d nach Lage des Falles die entsprechenden Maßnahmen selbst zutreffen oder aber den Fall der vorgesetzten Direktion zur weiteren Veranlassung zu übermitteln hat.

f) Wenn wiederholte Feststellungen im Meldebuch ersehen lassen, daß einzelne Bedienstete nicht die sittliche Eignung zur Ausübung ihres Dienstes besitzen, oder daß ihnen die soziale Einsicht der Notwendigkeit der Pflichterfüllung im allgemeinen Interesse mangelt, so hat die Personalbetriebsaufsicht dem Dienstvorstande einen entsprechenden Antrag zu stellen, um die Weiterbehinderung anderer oder die Benachteiligung des Dienstes durch derartige Schädlinge hintanzuhalten.

§ 10. Das Wirken der Personalbetriebsaufsicht ist ein rein sittliches. Die bestehenden Vorschriften bezüglich der Über- und Unterordnung sowie des Strafrechtes bleiben daher voll aufrecht. Wie sich jeder Bedienstete eines unmittelbaren Eingriffes in die Dienstführung anderer zu enthalten und den Weisungen der Vorgesetzten unverweilt und ohne Widerspruch nachzukommen hat, so dürfen auch die die Personalbetriebsaufsicht Führenden in die Dienst- und Amtsbefugnisse anderer persönlich n i c h t eingreifen. Auch dürfen Abänderungen bestehender Vorschriften oder neue Verügungen, die auf Grund von Feststellungen der Personalbetriebsaufsicht als zweckmäßig oder notwendig erkannt werden, ausschließlich nur von der zuständigen Dienststelle und niemals von Mitgliedern der Personalbetriebsaufsicht oder von dieser selbst getroffen werden, wenn auch über die Durchführung zwischen dem Dienstvorstande bzw. der vorgesetzten Dienststelle und der Personalbetriebsaufsicht bereits ein Abkommen getroffen worden sein sollte.

— **Verschiebung der Konferenz von Portorose.** Die Tagung der Konferenz von Portorose (vgl. Nr. 25 S. 488 d. Ztg.) ist auf den 9. Juli verschoben worden. Diese Verschiebung ist dadurch notwendig geworden, daß die italienische Regierung in einen Meinungsaustausch mit den beteiligten Regierungen treten muß, da England eine längere Vertagung vorgeschlagen hat.

— **Die Kohlenlage und ihr Einfluß auf den Verkehr.** Die allgemeine Besserung der Weltkohlenlage übt für Österreich leider nur in sehr geringem Ausmaße eine Wirkung aus, weil die politischen Verhältnisse in seinem wichtigsten Bezugsgebiet Oberschlesien den früher mit großer Regelmäßigkeit erfolgten Zuschub unterbunden haben und ein Ersatz nur unter großen Schwierigkeiten und nicht im vollen Ausmaße aus Holland und dem Saarrevier beschafft werden kann. Unter diesen Verhältnissen hat der Eisenbahnverkehr am meisten zu leiden, und wenn auch der bedeutend verstärkte Sommerverkehr am 1. Juni nach den ursprünglichen Absichten im großen und ganzen eröffnet wurde, so ist die Bahnkohlenwirtschaft doch nach keiner Richtung hin sichergestellt, so daß die Möglichkeit neuer Schwierigkeiten und Verkehrseinschränkungen plötzlich wieder geschaffen sein kann.

Hierüber gab Regierungsrat Gerstgraßer vom Verkehrsministerium in der letzten Pressekonferenz eine Darstellung, aus der folgendes Bild gewonnen werden kann: Die einschneidenden Beschränkungen im Personen- und Güterzugverkehr um die Pfingstzeit sind eine Folge des plötzlichen Ausbleibens aller Sendungen aus Oberschlesien und keineswegs, wie fälschlich behauptet wurde, auf irgendeine Einflußnahme des deutschen Gesandten Dr. Rosenberg zurückzuführen gewesen. Erst rechnete man mit einer raschen Überwindung der Schwierigkeiten in Oberschlesien, aber bald zeigte sich, daß diese Hoffnung trügerisch war, und es mußten anderweitige Vorsorgen zur Beschaffung von Kohle getroffen werden. Zunächst wurde, um die noch vorhandenen Vorräte zu strecken, die bekannte Verkehrseinschränkung vorgenommen, zugleich aber trat das Verkehrsministerium mit den kohlenreichen Ländern wegen Beschaffung von Ersatzkohle in Verhandlungen. Die Tschecho-Slowakei lieferte in größerem Ausmaße; Italien hat uns gegen 3000 t oberschlesische Kohle, die gerade durch Österreich gingen und wegen des italienischen Eisenbahnerausstandes nicht übernommen werden konnten, abgetreten. Die französische Regierung hat uns für den mit 1. Juni neueingeführten Orientexpreßzug 1800 t Saarkohle zugestanden, die allerdings bis heute noch nicht geliefert wurden. Wir mußten überdies daran denken, in Frankreich und Holland trotz der hohen Kosten Kohle zu kaufen und haben mit Frankreich für eine Monatsmenge von 30 000 t, mit Holland von 17 000 t abgeschlossen, doch sind bisher von der ersteren nur 445, von der letzteren 6000 t geliefert worden. Damit war für den Augenblick geholfen, so daß das in Aussicht genommene Verkehrsprogramm zum großen Teile verwirklicht werden konnte. Allerdings hängt die Fortführung des Betriebes in seinem gegenwärtigen Umfange davon ab, daß die abgeschlossenen Kohlenmengen bald und in vollem Ausmaße eintreffen, weil sonst neuerlich mit Einschränkungen vorgegangen werden müßte. Diese Einschränkungen würden sich zunächst auf jene Personen- und Schnellzüge erstrecken, für deren Führung nicht durch tschecho-slowakische oder italienische Kohle vorgesorgt ist; sie würden also zumeist den Verkehr nach dem Westen berühren.

— **Südbahn.** Vor kurzem fand eine Sitzung des Verwaltungsrates unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Weeber statt, in der Generaldirektor Dr. Fall über die Vorkommnisse seit der letzten Sitzung Bericht erstattete. Präsident Dr. Weeber brachte zur Kenntnis, daß im Hinblick auf die durch das Régime provisoire bedingte Umgestaltung des Verwaltungsrates acht Herren ihre Stellen als Verwaltungsratsmitglieder zurückgelegt haben. Die übrigen Verwaltungsratsmitglieder werden ihre Stellen mit dem Tage der für den 7. Juli einberufenen Generalversammlung zurücklegen, so daß in dieser der gesamte Verwaltungsrat neu gewählt wird. Nach den Bestimmungen des Régime provisoire wird der Verwaltungsrat künftig aus 25 Mitgliedern bestehen, von denen 12 Mitglieder auf Grund einer Liste der beteiligten Regierungen bzw. der Association Nationale und 13 Mitglieder von der Generalversammlung frei zu wählen sein werden.

— **Wiener städtische Straßenbahnen.** Der Voranschlag der Wiener städtischen Straßenbahnen schließt mit einem Abgang von 46 Millionen bei Gesamtausgaben von 1553 Millionen. Die ungünstige Gebarung bei diesem Unternehmen ist darauf zurückzuführen, daß es viel mehr als die anderen an den Valutaanleihen der Gemeinde beteiligt ist.

— **Erholungsheim für Südbahnangestellte.** Die Gesellschaftsküchen- und Warenabteilung für Südbahnbedienstete, reg. Gen. m. b. H., hat auf dem Wolfsbergkogel (Semmering) ein Erholungs- und Genesungsheim für Südbahnangestellte geschaffen, wo den Angestellten der Südbahn und deren Angehörigen ohne Unterschied der Stellung Unterkunft mit Verpflegung (drei Mahlzeiten, fast täglich Fleisch) um 60 K für den Tag und die Person geboten wird. Mit diesem Heim ist auch eine Fürsorge für kleine Kinder verbunden. Allmonatlich wird eine Anzahl Wiener und Grazer Kinder von Südbahnbediensteten kostenlos aufgenommen und verpflegt. Die Österreichische Gesellschaft vom Roten Kreuze hat durch eine überaus reichliche Zuweisung von Bettwäsche, Decken, Arzneimitteln und ärztlichen Behelfen die Aufnahme des Betriebes möglich gemacht.

— **Der Geschäftsgang in der Elektrizitätsindustrie.** Aus Zeitungsberichten entnehmen wir folgendes: Von den großen elektrotechnischen Fabriken vernimmt man auch weiterhin gute und arbeitsfrohe Berichte. Sie sind fortgesetzt rege beschäftigt sowohl für staatlichen wie für privaten Bedarf. Die staatlichen Aufträge für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den westlichen Linien der Alpenbahnen sind in vollem Flusse und umfassen neben den vielfältigen Vorkehrungen für die Ausrüstung der Strecken die elektrischen Lokomotiven, Triebwagen und Großkraftmaschinen. An diesen Bestellungen und Losen nehmen alle großen Firmen angemessenen Anteil. Die privaten Bestellungen gelten den nachhaltigen Investitionserfordernissen der verschiedensten Industriezweige, die sich immer entschiedener und umfassender der angewandten Elektrizität bedienen und sich ihr anvertrauen, um ihre Produktion lebhafter und wirtschaftlicher zu gestalten, vor allem aber, um den Schwierigkeiten des Kohlenbezuges auszuweichen. Die Erneuerung und Nachschaffung abgenutzter Betriebseinrichtungen fällt nicht unbeträchtlich in die gleiche Wagschale.

— **Verkehrsverbesserung nach Triest.** Nach einer Mitteilung der Betriebsdirektion der Südbahn verkehren seit 2. Juli die D-Züge Nr. 3 (Wien-Südbahnhof ab 7 Uhr 25 Min.) und Nr. 4 (Wien an 21 Uhr 45 Min.) nicht nur täglich nach und von Agram und Belgrad, sondern auch täglich nach und von Triest. Gleichzeitig sind bei diesen Zügen auch Wagen dritter Klasse in Verkehr gesetzt worden.

— **Der Abbau der staatlichen Kohlenwirtschaft.** Das Bundesministerium für Handel hatte zu einer Beratung über die Frage eingeladen, ob, in welcher Zeit und in welchem Ausmaße die staatliche Kohlenwirtschaft, die ohnedies durch Verfügungen in den letzten Monaten gelockert worden ist, abgebaut und durch den freien Verkehr ersetzt werden könnte. In einer so wichtigen Frage hatte die Staatsverwaltung das Bedürfnis, den weitesten Kreisen Gelegenheit zu einer Aussprache zu geben. Es sind zunächst Vertreter der kohlenverbrauchenden Industrie, des Bergbaues, des Handels, der Landes- und städtischen Wirtschaftsstellen sowie der Arbeiterschaft zu Worte gekommen. Präsident Kloß hat die Versammlung mit einer sehr beifällig aufgenommenen Darstellung über die Kohlenversorgung seit dem Umsturze eröffnet. Bei den Interessengegensätzen, welche die Frage des freien Kohlenverkehrs auslöst, waren die Meinungen geteilt. Im allgemeinen kann man jedoch sagen, daß eine sofortige Aufhebung der staatlichen Bewirtschaftung von den Interessenten nicht gewünscht wird und daß die große Zahl der Fachleute, die sich dafür aussprachen, daß der freie Verkehr eingeführt werde, dies doch erst nach einer gewissen Übergangszeit in Aussicht nehmen möchte. Der Bergbau vertrat scharf den Standpunkt, daß die staatliche Bewirtschaftu aufrechterhalten werde. Der von steierischer gewerklich Seite herrührende Vorschlag, ausländische Kohle mit einer A gabe zu belegen, hat in der Versammlung keine Zustimmu gefunden.

Ungarn.

— **Einfuhrbewilligungen.** Nach einer Verordnung des Finan ministers dürfen natürliche Phosphate, Pneumatiks, Düngesalz Stärke, Stärkemehl, Dextrin und andere Klebstoffe, Preß- u sonstige Hefe, Superphosphate und phosphorsaurer Ammoni nur mit besonderer Einfuhrbewilligung eingeführt werden.

— **Erhöhung der Frachtsätze für Regiesendungen der Loka bahnen.** Nach einer Verordnung des Handelsministers wur der Tarifsatz für die Eisenbahnbeförderung von Materialien zu Bau von Lokalbahnen, die an die Linien der ungarischen Staat bahnen anschließen und von diesen verwaltet werden, auf 70 des entsprechend normalen Frachtsatzes festgesetzt. Die Frach berechnung erfolgt für die Beförderung von Bausteinen, San Schotter, Ziegeln, Kalk, Zement, Schienen und Eichenschwelle mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, b den übrigen Sendungen mindestens für 10 000 kg für den Wag und Frachtbrief.

— **Ausfuhrabgabe für Schafwolle.** Nach einer Verordnung d ungarischen Regierung wurde der Schafwollverkehr freigegebe Die Ausfuhr von Schafwolle wird jedoch mit einer 10prozentig Abgabe belastet.

— **Gesetzentwurf gegen den unlauteren Wettbewerb.** D Nationalversammlung wurde ein Gesetzentwurf gegen den u lauteren Wettbewerb vorgelegt. Dieser enthält — abweiche von deutschen Gesetzen — die Bestimmung, wonach die Zo ämter ermächtigt werden, Warensendungen ausländischer He kunft, im Falle der Ursprungsort nicht wahrheitsgetreu ang geben wurde, insbesondere, wenn die Waren als einheimisc bezeichnet wurden, ohne Zollbehandlung bis zur Verfügung d maßgebenden richterlichen Behörde zurückzuhalten und zu b schlagnahmen.

— **Personalnachrichten.** Kornél Zelovich, ordentlich Professor für Verkehrs- und Eisenbahnbauwesen, wurde für d Schuljahr 1921/22 zum Rektor am Polytechnikum ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Ausbau der dänischen Eisenbahnen.** Glasers Annalen e nehmen aus der Zeitschrift „Ingeniøren" folgende Mitteilun Eine neue Zugverbindung ist kürzlich geschaffen worden, welc die nordöstlichen Städte Jütlands mit dem Hafen von Esbje verbindet. Sie ist eingleisig, 100 km lang und geht durch d mittleren Teil Jütlands. Sie verbindet die bestehenden Hau strecken zu Silkeborg im Norden und Brammínge bei Esbjerg Süden. Die Arbeiten sind von der behördlichen Eisenbahnv waltung ausgeführt worden; die Kosten wurden gemeinschaftli bestritten von der Landes-Schatzkammer und von den Kommun behörden. Es ist sicherlich zu erwarten, daß die Strecke d durchfahrende Land heben wird, da der sandige Boden mit Me gel angereichert ist und auch sonst andere Fruchtbarkeiten u Futterstoffe für den Landwirt bietet. Die Strecke hat Vollspu auf ihr sind Schienen von 37 kg/m auf Holzschwellen verle die Rangiergleise haben Schienen von 32 kg/m. Die größte St gerung beträgt 1 : 150, ausgenommen die nördliche Verbindu mit der Hauptlinie, wo eine Steigung von 1 : 117 vorkommt. Ei große Zahl der bedeutendsten Landstraßen gehen entweder unt oder über der Bahnstrecke her und 110 Fußwege. Die Ferti stellung der Bahnstrecke war durch den Krieg sehr behind worden.

— **Kommerzielle Konferenz der schweizerischen Transpo unternehmungen und der Verkehrsinteressenten.** Am 23. Ju fand in Bern die stark besuchte 20. Sitzung der kommerziell Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen u der Verkehrsinteressenten statt. Auf Wunsch des eidgenöss schen Eisenbahndepartements befaßte sich diese namentlich m der gegenwärtig sowohl bei Handel, Industrie und Gewerbe a auch bei den Transportanstalten sich sehr fühlbar machend Krisis und besprach die Maßnahmen, die auf dem Gebiete d Eisenbahntarife ohne zu große Schädigung der Transpo anstalten ergriffen werden könnten, um den Verkehr zu beleb und den Absatz gewisser Erzeugnisse fördern zu helfen. Ve

ehrsausschuß und Transportunternehmungen sind übereinstimmend der Ansicht, daß mit Rücksicht auf die bedenkliche Finanzlage der meisten privaten Transportanstalten und der Bundesbahnen eine allgemeine Ermäßigung der Personen- und Gütertarife zurzeit noch nicht denkbar sei, daß aber doch auf einzelnen Gebieten Tarifänderungen im Sinne einer Ermäßigung angezeigt erschienen und geeignet wären, den Bahnen vermehrten Verkehr zuzuführen, gleichzeitig aber auch das gestörte Wirtschaftsleben einigermaßen zu heben. Die Konferenz beschloß nach ausgiebiger Aussprache, zwei Kommissionen, eine für den Personen- und eine für den Güterverkehr, einzusetzen, die unter dem Vorsitz des eidgenössischen Eisenbahndepartements mit aller Beschleunigung die näheren Durchführungsmöglichkeiten prüfen und insbesondere untersuchen sollen, auf welchen besonderen Gebieten die bestehende Notlage Ausnahmemaßnahmen als unabwendbar erscheinen läßt. Die Kommissionen werden sich aus Mitgliedern des Verkehrsausschusses in der kommerziellen Konferenz und aus Vertretern der Bundesbahnen und der privaten Transportunternehmungen zusammensetzen und so rasch wie möglich zusammentreten.

Des weitern wurde von der kommerziellen Konferenz die Durchführung des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1917 über Stempelabgaben auf Frachturkunden beraten. Nach Artikel 69 des genannten Gesetzes treten die Vorschriften über die Stempelung der Frachturkunden zwei Jahre nach Beendigung des Krieges in Kraft, und es bestimmt der Bundesrat den Zeitpunkt des Inkrafttretens. Als Tag des Beginnes der Stempelabgabe auf Frachturkunden ist der 1. Januar 1922 in Aussicht genommen. Zur Erörterung stand die grundsätzliche Frage, ob die Steuerabgabe durch Anbringung von Stempelmarken oder durch ein Einschreibeverfahren erfolgen solle. Hinsichtlich des Gepäck- und Expreßgutverkehrs besteht Uebereinstimmung zwischen Verkehrsausschuß und Transportanstalten, daß nur das Einschreibeverfahren ohne Stempelmarken in Frage kommen kann. Für den Tier- und Güterverkehr gab der Verkehrsausschuß mehrheitlich dem Verfahren mit Stempelmarken den Vorzug, wogegen die meisten Stimmen der Transportunternehmungen zugunsten des Einschreibeverfahrens ohne Stempelmarken ausfielen. Der Entscheid liegt nun beim eidgenössischen Eisenbahndepartement. Verschiedene kleine Unstimmigkeiten und Unsicherheiten in der von den Bundesbahnen ausgearbeiteten, von der Kontroll-Chefs-Kommission der Transportanstalten durchberatenen Anweisung an die Stationen über die Stempelabgabe auf Frachturkunden sollen von einer engeren Kommission, in der das eidgenössische Eisenbahndepartement und das eidgenössische Finanzdepartement vertreten sein werden, geregelt werden.

Als letzten Punkt der Tagesordnung behandelte die kommerzielle Konferenz die Frage der Einrichtung der schweizerischen Generalabonnements als Identitätsausweis für die Post. Allgemein wird diese Erweiterung begrüßt. Beanstandet wird vom Verkehrsausschuß und von den Transportunternehmungen die Vorschrift der amtlichen Beglaubigung der Unterschrift des Abonnementsinhabers zu diesem Zwecke. Die Generaldirektion der Bundesbahnen als geschäftsleitende Stelle der kommerziellen Konferenz wurde von dieser beauftragt, hiergegen erneute Vorstellungen bei der Oberpostdirektion zu erheben. Andere, weniger dringende Punkte mußten der vorgerückten Zeit wegen auf eine für Ende Juli in Aussicht genommene weitere Sitzung verschoben werden. An dieser Sitzung sollen dann auch die Anträge der eingesetzten Kommissionen für die zu treffenden Maßnahmen, wenigstens soweit sie sich auf den Personenverkehr beziehen, zur abschließenden Beratung gelangen.

— **Verkehrsstörung im Bahnhof Thun (Schweiz).** Eine der elektrischen Betriebsweise eigentümliche Störung hat sich am 10. Juni im Bahnhof Thun der Bundesbahnen ereignet. Es fiel ein Stück der elektrischen Fahrdrahtleitung, das wahrscheinlich von einer Maschine mitgerissen wurde, herunter, so daß der elektrische Strom etwa 4 Stunden lang vom Vorsignal bei der Station Scherzligen bis zum Vorsignal im Hauptbahnhof abgeschnitten war. Die Nachmittagszüge der Bundesbahnen und Lötschbergbahnen[?] erlitten in beiden Richtungen Verspätungen bis zu einer Stunde und mehr. Sie mußten über die stromlose Strecke mit der Dampflokomotive gezogen werden.

— **Eröffnung einer neuen Verbindungslinie Frankreich-Schweiz.** Am 25. Juni wurde die zwölf Kilometer lange Bahnstrecke St. Cergue (Schweiz)-Morez du Jura (Dpt. de l'Ain, Frankreich) dem Verkehr übergeben. Damit ist die Verbindung Nyon (am Genfer See)-Morez du Jura, die den Paß von St. Cergue in einer Höhe von 1800 Metern überschreitet, fertiggestellt. Die 20 Kilometer lange Teilstrecke Nyon-St. Cergue war schon am 12. Juli 1916 eröffnet worden.

— **Großes Eisenbahnunglück in Frankreich.** Am 25. Juni nachmittags ist der Expreßzug 328 Lille-Paris, der Lille um 1 Uhr 40 verläßt, nördlich des Bahnhofes von Beaucourt-Hamel, zwischen Arras und Albert, teilweise entgleist. Die vier letzten Wagen, drei Personen- und ein Gepäckwagen, wurden aus den Schienen geworfen. Nachdem die Wagen einige Zeit neben den Schienen gelaufen waren, überschlug sich der vorderste und die nachfolgenden stießen auf ihn auf. Aus den Trümmern hat man 23 Tote und ungefähr 40 Verletzte hervorgezogen. Die Verwundeten wurden mit dem nicht entgleisten Zugteil sofort nach Paris in Krankenhausbehandlung gebracht.

Fremde Erdteile.

— **Der transatlantische Reiseverkehr.** In dem starken Andrang von Reisenden aus den Vereinigten Staaten nach Europa, zu dessen Bewältigung hundert und mehr transatlantische Dampfer in Anspruch genommen werden müssen, erblickt man, wie die „B. B.-Ztg." mitteilt, in Schiffahrtskreisen deutliche Anzeichen für die Bemühungen von seiten der Geschäftswelt in beiden Kontinenten, die internationalen Geschäftsbeziehungen nun so schnell wie möglich wieder einzurichten. In auffälliger Weise ist die Zahl derjenigen, die noch im letzten Jahre zur Besichtigung der Schlachtfelder und Gräber in Frankreich nach Europa kamen, zurückgegangen gegen die Zahl der in Geschäften Reisenden. In den ersten 2½ Monaten des Jahres erfuhr der atlantische Reiseverkehr gegenüber dem Vorjahr einen starken Rückgang; seitdem aber ist eine entschiedene Zunahme zu bemerken und alle großen Dampfer sind bis Mitte Juli sehr stark belegt. Die Zahl der von den Vereinigten Staaten nach Europa Reisenden in den Jahren 1914, 1920 und 1921 im Zeitraum vom 1. Januar bis 8. Mai verteilt sich auf die drei Passagierklassen wie folgt:

	1921	1920	1914
Passagiere I. Klasse	17 600	16 000	28 300
„ II. „	22 000	24 800	25 500
„ III. „	93 000	84 000	125 000
Nach den Vereinigten Staaten reisten im gleichen Zeitraum:			
Passagiere I. Klasse	14 600	12 000	17 000
„ II. „	45 300	27 500	59 900
„ III. „	180 000	90 800	251 000

Die vergleichsweise geringe Zahl von werktätigen Ausländern, die nach ihren Heimatländern zurückkehren, ist darauf zurückzuführen, daß sie glauben, unter den neuen Einwanderungsbestimmungen nicht damit rechnen zu können, daß ihnen eine Rückkehr nach den Vereinigten Staaten gestattet wird.

— **Volle Besetzung der Eisenbahnzüge in Amerika.** Amerikanische Gesetze in den einzelnen Bundesstaaten schreiben vor, daß jeder Eisenbahnzug mit einer gewissen Anzahl von Zugbegleitern (Zugführer, Schaffner, Bremser) besetzt sei soll (Full Crew Law). Die in den Gesetzen vorgesehenen Mindestzahlen gehen weit über das hinaus, was die Eisenbahngesellschaften in dieser Beziehung für erforderlich halten, und sie führen daher schon seit Jahren einen Feldzug gegen diese Gesetze mit dem Ziel, deren Aufhebung zu erreichen. Im Staate Pennsylvanien ist ihnen das kürzlich gelungen. Es wird behauptet, daß die Eisenbahnen dieses Staates, solange das Gesetz bestand, 2300 nunmehr entbehrliche Arbeiter im Zugdienst hätten beschäftigen müssen, die im letzten Jahre einen überflüssigen Aufwand von 4 400 000 $ verursacht hätten. Dieser Betrag würde also in Zukunft erspart werden.

— **Angriffe gegen die Leitung der amerikanischen Eisenbahnen.** Im Laufe einer Untersuchung vor dem Eisenbahnarbeitsamt (Railway Labour Board) ist der Leitung des amerikanischen Eisenbahnwesens Mißwirtschaft und Verschwendung vorgeworfen worden. Die Vorwürfe bezogen sich namentlich auf die „Verwässerung" des Anlagekapitals und die hohe Besoldung einzelner leitender Beamten, und es wurde daran die Forderung geknüpft, daß diese beiden Umstände die Eisenbahngesellschaften verhinderten, ihren Arbeitern höhere Löhne zu zahlen. Die Leitungen der sechs führenden Eisenbahngesellschaften des Westens haben diese Vorwürfe in einer Denkschrift zurückgewiesen. Sie bestreiten darin, daß das Anlagekapital der amerikanischen Eisenbahnen übertrieben hoch sei; selbst wenn dies aber der Fall wäre, würden doch dadurch die Fahrpreise und Frachtsätze nicht in die Höhe getrieben. Denn sie sind durch das zwischenstaatliche Handelsamt auf Grund einer Abschätzung des Wertes der Eisenbahnanlagen so festgesetzt worden, daß dieser Wert, nicht das Anlagekapital, sich angemessen verzinst. Der Verkehr der amerikanischen Eisenbahnen und die Zahl der von ihnen beschäftigten Personen haben sich in den letzten Jahren in entgegengesetztem Sinne bewegt. 1916 entfielen auf einen Angestellten 241 541 Tonnenmeilen, 1918 war diese Zahl auf 208 026 zurückgegangen. Wenn sie sich im Jahre 1920 auch

wieder auf 221 924 gehoben hat, so hat sie doch damit noch bei weitem nicht die Höhe des Jahres 1916 erreicht. Beim Hochbetrieb hatten die Eisenbahnen einen Jahresaufwand an Betriebskosten von 6,2 Milliarden Dollar, wovon 4 Milliarden auf Arbeitslöhne entfielen. Von seiten der Gewerkschaften wird behauptet, an den Betriebskosten könnte eine, ja sogar zwei Milliarden gespart werden. Wenn aber zu gleicher Zeit verlangt wird, daß die Arbeitslöhne unvermindert weiter gezahlt werden, so ist nicht zu ersehen, wo diese Ersparnisse herkommen sollen, zumal wenn man bedenkt, daß die Betriebskosten ohne Arbeitslöhne nur 2,2 Milliarden ausmachen. Es wird behauptet, die Eisenbahnen könnten billiger einkaufen, als sie es tatsächlich tun. Da nämlich die Kohlenbergwerke, die Fabriken, die die Betriebsmittel, Ersatzteile, Rohstoffe, die Gegenstände zur Ausrüstung der Eisenbahnen liefern, von denselben Geldgebern abhängig sind wie die Eisenbahnen, müßten letztere die Dinge, die sie von jenen beziehen, übermäßig hoch bezahlen; demgegenüber weisen die Leitungen der Eisenbahnen darauf hin, daß die Lieferungen, die sie vergeben, sich auf Hunderte von Stellen verteilen, wodurch sich die Preise selbsttätig regeln. — Aus den vorstehenden Darlegungen und den sonstigen Nachrichten, die aus den Vereinigten Staaten zu uns dringen, geht hervor, daß dort eine ziemliche Mißstimmung gegen die Eisenbahngesellschaften herrscht. Diese tun alles, was in ihren Kräften steht, um sie zu bekämpfen. Die Wahrheit wird wahrscheinlich die sein, daß die Angriffe übertrieben sind, daß aber auch andererseits die Eisenbahngesellschaften in der Ableugnung der Mißstände zu weit gehen.

Allgemeines.

— **Bahnsteigsperre und Fahrkartenkontrolle.** In Amerika sind die Bahnsteige der Fernbahnen meist frei zugänglich, und die Reisenden brauchen daher ihre Fahrkarten erst im Zuge vorzuzeigen. Es ist ihnen auch überlassen, ob sie ihre Fahrkarten vor Antritt der Fahrt am Schalter oder beim Zugschaffner im Zuge lösen wollen. Von letzterer Möglichkeit machen viele Reisende Gebrauch, und so sind denn bei der Pennsylvania-Eisenbahn im Laufe eines Jahres 4 000 000 Fahrkarten in den Zügen verkauft worden. Das bedeutet natürlich starke Belastung der Schaffner, und die Eisenbahngesellschaft hat daher den Antrag gestellt, es möge ihr gestattet werden, bei Entnahme der Fahrkarten im Zuge eine Zuschlaggebühr von 5 Cents zu erheben. Der Zuschlag ist allerdings so lächerlich niedrig, daß er kaum den gewünschten Erfolg haben wird.

Im Vorortverkehr in England wird bekanntlich die Fahrkartenüberwachung häufig so gehandhabt, daß nur an den Ausgangspunkten des Vorortverkehrs die Bahnsteigsperren besetzt sind, während an den Endbahnhöfen im Innern der Großstädte, soweit sie Kopfbahnhöfe sind, die Reisenden den Zug und den Bahnhof verlassen, ohne nochmals durch ein Sperrgitter zu gehen. Das hat den Vorteil, daß am Zielbahnhof der bei starkem Verkehr immerhin lästige Aufenthalt durch die Anstauung an der Sperre entfällt. Da aber in diesem Falle die Fahrkarten, damit wiederholte Benutzung verhütet wird, beim Betreten des Bahnsteigs abgenommen werden, kann unterwegs nicht geprüft werden, für welche Klasse der Reisende eine Fahrkarte besessen hat. Im englischen Vorortverkehr werden im Gegensatz zum amerikanischen mit nur einer Klasse meist deren zwei geführt, und es wird von seiten der englischen Eisenbahnverwaltungen stark darüber geklagt, daß die höhere Klasse unbefugterweise benutzt wird. Eine Kontrolle im Zug, die auch vorgenommen wird, kann bei diesem Verfahren nur bei den Inhabern von Dauerkarten dazu führen, daß die unbefugte Benutzung der höheren Klasse festgestellt wird, während man einem Reisenden, der auf Einzelfahrkarten fährt, nie nachweisen kann, daß er eine Fahrkarte der niedrigeren Klasse abgegeben hat, wenn er in der höheren angetroffen wird. Die englische Art, die Fahrkarten beim Betreten des Bahnsteigs abzunehmen und den Ausgang am anderen Ende freizulassen, eignet sich aber nur für einen Verkehr mit einer Klasse, also z. B. für den amerikanischen Vorortverkehr, wo er auch tatsächlich gehandhabt wird. Früher war es in London üblich, daß die Fahrkarten kurz vor dem Erreichen des Endbahnhofs während eines fahrplanmäßigen Halts an einem dazu bestimmten Punkt der freien Strecke geprüft und, soweit es Einzelkarten waren, abgenommen wurden. Obgleich geradezu für jedes Abteil ein Fahrkartenabnehmer aufgestellt war, war dieses Verfahren doch zeitraubend, und es scheint heute, wo namentlich auf dem Wege zur Arbeit mit Minuten gegeizt wird, aufgegeben zu sein.

Bücherschau.

— **Freitragende Holzbauten.** Von C. Kersten. Mit 335 Textfiguren. Verlag Julius Springer, Berlin. Preis geb. 74 *M.*

Der Krieg und seine Folgen haben manches in verbesserter Form wieder zu Ehren gebracht, was schon längst als nicht mehr recht zeitgemäß gegolten hatte, wie z. B. die Lehmbauweisen und den schwierigeren Holzbau. Hörte man zwar schon in den letzten Jahren vor dem Kriege hier und dort von größeren Hallenbauten mit freitragenden Holzkonstruktionen, so brach sich dennoch der Holzbau als erfolgreicher Konkurrent des Eisenbaus nur langsam Bahn. Die Materialnot der Kriegsjahre erst zwang zur stärkeren Verwendung der Holzbinder für Luftschiff-, Flugzeug- und Fabrikhallen, und die infolge der vermehrten Verwendung gesammelten Beobachtungen und Erfahrungen förderten wiederum die weitere konstruktive Durchbildung und Verbesserung der freitragenden Holzbauweisen. In richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit dieses Gebietes für die zukünftige Entwicklung des Bauwesens hatte nun der Verein Deutscher Ingenieure im Frühjahr 1919 unter der Leitung des Oberingenieurs Kersten eine Vortragsreihe eingerichtet, in der alle zurzeit hauptsächlich angewandten Holzbauweisen — meist von Vertretern der einzelnen Firmen — behandelt wurden. Es seien hier nur die bekanntesten, wie Stephan, Hetzer, Tuchscherer und Kübler genannt.

Diese Einzelvorträge sind nun unter dem obengenannten Titel in Buchform herausgegeben worden, so daß man einmal nebeneinander die verschiedenen freitragenden Bauweisen — es sind deren zehn behandelt — in zahlreichen Abbildungen nebst entsprechenden Beschreibungen kennen lernen kann. Zur Einführung gehen einige Abhandlungen über die wirtschaftliche Lage des Baumarktes, den anatomischen Aufbau und die mechanische Prüfung sowie über den Feuerschutz des Holzes voraus. Wie bereits gesagt, kommt jedes System durch einen berufenen Vertreter zu Worte, und es bleibt dem Leser überlassen, sich sein Urteil über die einzelnen Systeme zu bilden und danach seine Auswahl zu treffen. Das Buch ist daher auch mehr eine Werbeschrift und kein Lehrbuch im üblichen Sinne. Es will zunächst nur zu Versuchen mit den einzelnen Arten des Holzbaues ermuntern, um dann später an Hand der vielseitigen Erfahrungen das Beste heraussuchen zu können, was heute nach verhältnismäßig kurzer Bewährungsfrist noch nicht vollkommen möglich ist. Immerhin muß das fast völlige Fehlen genauerer theoretischer und wirtschaftlicher Erörterungen für den Vergleich der Systeme als ein Mangel des Buches bezeichnet werden. Wenn auch vieles noch im Fluß ist und der Herausgeber sich dessen wohl bewußt auf eine spätere Neuauflage vertröstet, so wäre es zweifellos für die raschere Förderung des Ganzen nützlicher gewesen, schon jetzt soweit möglich auf die theoretische und wirtschaftliche Seite näher einzugehen. Trotz alledem ist die zusammenfassende Darstellung der freitragenden Holzkonstruktionen als eine Bereicherung der technischen Literatur zu begrüßen und wird auch in der vorläufigen Form als Werbeschrift für die weitere Ausbreitung der Holzbauweisen nützliche Dienste leisten. Dr.-Ing. Busse.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Kilometerzeiger Nr. 31 (Eisenbahndirektion Altona) ist der Nachtrag VII erschienen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 156 vom 30. Juni 1921 und Nr. II 62 vom 2. Juli 1921 an je a) Österreichisches Bundesministerium für Verkehrswesen, Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern, Eisenbahn-Generaldirektion Dresden, Eisenbahndirektion Halle, Niederländische Staatseisenbahn, b) Direktion der Königl. Ungarischen Staatsbahnen, Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart, Eisenbahn-Zentralamt Berlin, Südbahngesellschaft in Wien, Holländische Eisenbahngesellschaft, betreffend „Gemischter Ausschuß zur Vorberatung eines Antrages auf Änderung der Befugnisse und Geschäftseinteilung des Technischen Ausschusses" (abgesandt am 2. bzw. 5. Juli d. J.);

Nr. V 141 vom 27. Juni 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 29. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 25. Juni d. J. entschlief in Hannover im 79. Lebensjahre
der Königliche Geheime Baurat
Karl Rebentisch.

Der Verstorbene hat seit dem 1. April 1899 bis zum Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1908 der hiesigen Eisenbahndirektion angehört. Er hat sein verantwortungsvolles Amt in vorbildlicher Pflichttreue und mit bestem Erfolge verwaltet. Durch seine liebenswürdigen Eigenschaften als Mensch und Mitarbeiter hat er sich ein dauerndes Gedenken gesichert.

Hannover, den 29. Juni 1921. (660)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.**

2. Güterverkehr.

**Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C II.
Tfv. 200. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Heft C II — Ausnahmetarif.**

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1921 gilt der Ausnahmetarif 9 für Fische usw., Heringe auch im Verkehr mit den Saarbahnen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (663)

Berlin, den 30. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Potsdam unter die Wasser-Umschlagstellen — Abschnitt IV, 2 des Tarifs — aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (670)

Berlin, den 1. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg, Tarifheft 11 B.

Ab 1. Juli 1921 werden die Stationen Hochdorf (Riß) OR und Stammheim b. Ludwigsburg einbezogen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarifanzeiger der vormalig Preuß.-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. (658)

Dresden, am 28. Juni 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II. Tfv. 200. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1921 werden als Versandstationen in den Ausnahmetarif 8 für frische usw. Seefische nachgetragen: Lensahn, Lütgenbrode und Neustadt (Holst.).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Juli 1921. (674)
Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Binnentarif für die Hessischen Eisenbahnlinien.

Die auf Seite 15 unter G a) angegebene Ueberfuhrgebühr für die Beförderung eines Wagens zwischen den Bahnhöfen Nieder Ingelheim (Selztalbahn) und Ingelheim (Staatsb.) beträgt bei Weiterbeförderung

1. von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art 24 ℳ,
2. von allen anderen Gütern 25,70 ℳ.

Darmstadt, am 28. Juni 1921. (666)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Reichseisenbahnen, sächsisches Netz.

Am 1. Juli 1921 werden für die Überführung von Gütern in Wagenladungen, die mit der Eisenbahn in Altwarnsdorf über Warnsdorf csl. Stb. eingehen oder von Altwarnsdorf über Warnsdorf csl. Stb. ausgehen, für die Strecke Warnsdorf-Altwarnsdorf Überfuhrgebühren eingeführt. Sie betragen in Hellern für 100 kg bei Sendungen der Tarifklasse A 195, A^n 234, B 173, B^n 225, C 143, C^n 199, D 112, D^n 167, E 84, bei Sendungen des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen, Braunkohlen usw. 55 Heller für 100 kg.

Dresden, am 29. Juni 1921. (662)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Milch (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1921 wird ein Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch herausgegeben. Der Ausnahmetarif gilt für den Binnen- und Wechselverkehr des preußisch-hessischen, sächsischen, bayrisch-linksrheinischen (pfälzischen), mecklenburgischen und oldenburgischen Netzes der Reichseisenbahnen nebst der an diese Netze anschließenden Privatbahnen, mit Ausnahme der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn, der Braunschweig-Schöninger und der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Durch den Ausnahmetarif für Milch werden aufgehoben die „Bedingungen für die regelmäßige Beförderung von Milch“

a. im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Gemeinsames Heft A, Anhang 2 (Tarifverzeichnis Nr. 200),
b. die sächsische Ausgabe vom 14. Oktober 1918, Vordruck Nr. 635,
c. die pfälzische Ausgabe vom 1. Mai 1907 (Neuausgabe),
d. die Ausgabe der Eisenbahn-Generaldirektion Schwerin ohne Datum.

Gegenüber dem alten Milch-Abonnementsverkehr ändert sich in der Annahme, Beförderung und Auslieferung der Milch nichts; die Verladung und Ausladung liegt nach wie vor dem Absender oder Empfänger ob. Die durch den Ausnahmetarif eintretende Frachtermäßigung beträgt 30—50 v. H. der jetzigen Milchfrachten.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juni 1921. (664)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B (Tfv. 1b).

Mit Wirkung vom 1. Juli 1921 treten folgende Frachtermäßigungen in Kraft:

1. Der 50% Gewichtszuschlag für Güter der ermäßigten Eilgutklasse (Klasse II e) fällt fort.
2. Gebrauchte Packmittel werden bei Aufgabe als Frachtstückgut zu den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse für das halbe wirkliche Gewicht — mindestens für 20 kg — befördert, sofern nicht die Fracht für das volle Gewicht nach den Sätzen der ermäßigten Stückgutklasse billiger ist.

Aus diesem Anlaß wird der Tarif vom gleichen Zeitpunkte ab, wie folgt, geändert:

Zu § 11 Stückgut.

Die Ziffern (2) und (3) erhalten folgende Fassung:

„(2) Für die der Klasse II e angehörenden Güter wird, soweit nichts Besonderes bestimmt ist, die Fracht nach Abschnitt A für Frachtgut berechnet.

(3) Werden Eilgüter beider Klassen in getrennter Verpackung auf einen Eilfrachtbrief aufgegeben, so wird die Fracht der Klasse I e für die ganze Sendung berechnet, wenn nicht die getrennte Frachtberechnung eine billigere Fracht ergibt. Bei der Einzelberechnung wird die Fracht für das zu den Klassen I e und II e gehörige Gut, mindestens für je 10 kg berechnet. Die Fracht wird jedoch für 20 kg nach den Sätzen der Klasse I e berechnet, wenn sie billiger ist.“

Zu § 12. Wagenladungen.

Absatz (2) wird durch den folgenden ersetzt:

„(2) Für die der Klasse II e angehörenden Güter wird, soweit nichts Besonderes bestimmt ist, die Fracht nach Abschnitt A für Frachtgut berechnet. Über die Frachtberechnung für Wagen mit Schaustellungen usw. bei Aufgabe als Eilgut vergleiche § 30 (1).“

Zu § 25. Sperrige Stückgüter.

Absatz (2) a erhält folgende Fassung:

„a. Bei Eil- oder Frachtgut für das 1½ fache des wirklichen Gewichts, mindestens . . . usw., wie bisher.“

Der Absatz (2) b wird gestrichen. Der jetzige Absatz (2) c wird (2) b.

Zu § 26.

Der Absatz (3) erhält folgende geänderte Fassung:

„(3) Wird sperriges und nichtsperriges Eil- oder Frachtgut in getrennten Frachtstücken mit demselben Frachtbrief aufgegeben und gehört das sperrige und das nichtsperrige Gut derselben Eil- oder Frachtstückgutklasse an, so wird das Gewicht des sperrigen und des nichtsperrigen Gutes ohne Abrundung besonders ermittelt und die Fracht für das Gesamtgewicht, mindestens für 30 kg berechnet.“

Der zweite Satz des Absatzes (4) wird, wie folgt, geändert:

„Das Mindestgewicht beträgt in diesem Falle für sperriges Gut 20 kg, für nichtsperriges Gut 10 kg.“

Der zweite Satz des Absatzes (5) wird ebenfalls wie folgt geändert:

„Das Mindestgewicht beträgt in diesem Falle für das Gut jeder Klasse 20 kg.“

Hinter § 32. Luftschiffe ist neu aufzunehmen:

„§ 33. Gebrauchte Packmittel.

(1) Für gebrauchte Packmittel wird bei der Aufgabe als Frachtstückgut die Fracht nach den Sätzen der allgemeinen Stückgutklasse für das halbe wirkliche Gewicht — mindestens für 20 kg — berechnet, sofern nicht die Fracht für das volle Gewicht nach den Sätzen der ermäßigten Stückgutklasse billiger ist.

(2) Sind gebrauchte Packmittel in anderen solchen enthalten, ohne in ihnen fest und sicher verpackt zu sein, so wird eine Gewähr gegen den Verlust des Inhalts nicht übernommen.

(3) Für gebrauchte Packmittel, die in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können, ist mindestens die Fracht nach § 24 zu erheben.

§ 34.

Bei gebrauchten leeren, nicht in Körbe oder Kübel eingesetzten Glas- oder Tonballons wird bei Aufgabe als Frachtstückgut die Fracht nach den Sätzen der Klasse I für das halbe wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 2000 kg für jeden verwendeten Wagen berechnet, sofern nicht die Fracht für das 1½ fache Gewicht billiger ist.“

Die bisherigen §§ 33 bis 56 erhalten die Ziffern 35 bis 58.

§ 37 — neu § 39 — Fische, Krabben, Bienen.

Absatz (1) erhält folgende Fassung:

„(1) Für Fische usw., wie in der Klasse II e genannt, sowie für frische oder nur abgekochte Krabben (Garneelen, Granat) werden bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut (vergleiche §§ 14 und 15) die einfache Eilgutfracht (§§ 11 und 12), mindestens jedoch 4,50 ℳ für jede Frachtbriefsendung erhoben.“

Die folgenden Unterabsätze a und b sind zu streichen.

Zu den Stellen „Packmittel, gebrauchte“ der Klassen II und D ist folgender Hinweis aufzunehmen:

„(vergleiche §§ 33 bis 35 der Allgemeinen Tarifvorschriften).“

Berlin, den 28. Juni 1921. (665)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1921 ab wird die Gebühr für die Überführung von Wagenladungen zwischen Emden Außenhafen und der Ladestelle Emden rechtes Fahrwasserufer erhöht, und zwar:

a) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art für den Wagen von 560 ₰ auf 3760 ₰,
b) für alle übrigen Güter von 600 ₰ auf 4030 ₰.

Näheres enthält die am 30. Juni 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juni 1921. (668)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II.

Vom 1. August 1921 an werden im Verkehr mit Stationen der norwegischen Bahnen für die schwedischen Durchgangsanteile besondere Kurszuschläge erhoben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (673)

Altona, den 30. Juni 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 b, Tfv. 2000).

1. Am 1. August 1921 tritt der Nachtrag IV zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, vom Dezember 1920 in Kraft.
Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Tariferleichterungen treten auch einige Tariferhöhungen ein.
2. Im deutschen Personen- und Gepäcktarif, Teil I, Seite 15 wird der Abschnitt C VI 1 D zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigung für Mitglieder von Krankenkassen und Versicherte der Versicherungsanstalten betr.) mit Gültigkeit vom 1. August 1921 gestrichen.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderungen des § 6 E.V.O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Druckabzüge der Nachträge können vom 26. Juli an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (661)

Berlin, den 28. Juni 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Gütertarif. Deutsche Wechseltarife.

Mit sofortiger Wirkung ist im Ausnahmetarif 6 für Kohlen bei den Gewinnungsstätten für Steinkohlen Ortenberg (Baden) nachzutragen.

Karlsruhe, den 1. Juli 1921. (671)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 8. Juli 1921 ab wird der für Baukies und Bausand im Versand von Capellen-Lauersfort zu erhebende Frachtzuschlag von 20 ₰ ermäßigt auf 15 ₰ für 100 kg.

Näheres enthält die am 8. Juli 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Juli 1921. (672)
Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Die Ausführung der Tischler- und Anschlägerarbeiten ohne Beschlaglieferung (Los II und III, etwa 105 qm Fenster und 40 qm Türen anfertigen und anschlagen) zum Umund Erweiterungsbau des Speisehauses bei der Erweiterung der Hauptwerkstätte am Bahnhof Paderborn Hbf. soll im ganzen oder geteilt vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungshefte können in unserem Geschäftszimmer eingesehen oder, soweit der Vorrat reicht, gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 20 ℳ ohne Zeichnungen bezogen werden.

Die Angebote sind bis 15. Juli 1921, vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Dienststelle postfrei einzusenden.

Mit dem Angebot sind zugleich zwei Holzproben einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. Erfüllungsfrist 12 Wochen. (657)

Paderborn, den 25. Juni 1921.
Baubüro des
Eisenbahn-Werkstättenamts 1.

Bekanntmachung.

Die Lieferung von 35 000 t Steinschlag 1. Klasse soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei, hier, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 6 ℳ an die Bürokasse der Eisenbahndirektion, im Wege des Postscheckverfahrens unter Konto Nr. 13 578, Postscheckamt Erfurt, von der Kanzlei bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift und versiegelt bis zu dem Eröffnungstermine an das Rechnungsbüro, hier, bis zum 18. Juli 1921, 11 Uhr vormittags einzusenden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen. (669)
Erfurt, den 28. Juni 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterial.

6 Stück Morseapparate, gut erhalten, zu verkaufen. (659)
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Die Gesellschaft der Niederländischen Eisenbahnen hat zum Verkauf auf ihren Bahnhöfen Goch und Xanten an alten Oberbau-Materialien circa 45 000 kg Eisenschrott, 75 000 kg Stahlschrott (Schienen), 10 000 kg Gußschrott und 1000 kg Blecheisen.

Erkundigung und Bedingungen bei ihrem Bahnmeister Schumacher zu Goch resp. Brode zu Xanten.

Offerten werden bis 20. Juli e. k. eingewartet bei der Bauinspektion, 's-Bosch, Postelstr. 50. (667)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 28. Berlin, den 14. Juli 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Vereinfachung der Behördenorganisation.

Von Regierungsrat Gall, Vorstand des Hauptbahnhofs Stuttgart.

I.

In einem Nachwort zu seiner in Nr. 22 dieser Zeitung von 1920 besprochenen Schrift: „Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahn-Verwaltungsordnung“ kommt Staatsminister a. D. Hoff zu dem Ergebnis, daß die Natur des Eisenbahndienstes keine Aufeinanderschichtung von Betriebsbehörden verträgt, vielmehr unter nur einem behördenartigen Gebilde selbständiges Handeln aufsichtführender und ausführender Beamten erheischt. Den Bezirksleitungen (Eisenbahndirektionen) sind zur unmittelbaren Beaufsichtigung des ausführenden örtlichen Dienstes Aufsichtsbeamte, Inspektions- oder Amtsvorstände für die einzelnen Sachgebiete zu unterstellen (S. 80 a. a. O.). Für den ausführenden Dienst erachtet es Hoff an sich als die einfachste Lösung, daß ein Beamter den Gesamtdienst eines Bahnhofes leitet. (S. 56).

Der Frage der Lostrennung des Bahnunterhaltungsdienstes vom Betrieb und der Vereinigung von Betrieb und Verkehr näherzutreten, hält er für erwägenswert, weil schon die gegenwärtigen Zeitverhältnisse das Vorwärtsstreben im praktischen Dienst erprobter Fachmänner des ausführenden Bahnhof-, Abfertigungs-, Bahnaufsichts- und Werkstättendienstes organisatorische Aenderungen gerade in der unmittelbaren Beaufsichtigung des ausführenden Dienstes erheischen, ohne daß eine Neuerung in dieser Richtung für die höheren technischen Beamten Nachteile im Gefolge zu haben brauchte. (S. 54/55.)

Der Anregung, die Dienstzweige größerer Bahnhöfe unter einem Vorstand zu einem „Amt“ zu vereinigen und ihm auch noch die Bahnhöfe benachbarter Orte zu unterstellen, sollte jedoch nach Hoff nur nach sehr eingehenden Versuchen nähergetreten werden, weil „jede Instanz Mehrarbeit schafft, die sehr oft den Vorteil größerer Machtfülle aufhebt“ (S. 56).

Von den verschiedenen Vorschlägen bezüglich der Neuordnung des Aufsichtsdienstes sagt Hoff, daß von manchen Fachgenossen die Tätigkeit der „Amts“vorstände zu stark als betrieb- und verkehrleitend eingeschätzt wird. Zutreffender werde es sein, die Tätigkeit dieser Beamten mehr in der unmittelbaren Aufsicht über die örtliche Diensthandhabung zu erkennen und dabei zu bedenken, daß für den Betriebsleitungs- und den Beförderungsdienst bei den Eisenbahndirektionen besondere Dezernenten mit Unterstützung erfahrener Beamten des ausführenden Dienstes wirken (S. 52). „Auf jeden Fall kann die Reichseisenbahnverwaltung diese Frage in Ruhe klären, und es erscheint empfehlenswert, auf dem von der preußischen Eisenbahnverwaltung schon vor dem Krieg eingeschlagenen Weg der Übertragung selbständiger Entscheidungsbefugnisse an die Dienstvorsteher weiter voranzuschreiten“ (S. 57).

Es möge nun einem süddeutschen Bahnhofsvorstand gestattet sein, nach seinen Erfahrungen auf einem nach dem bisherigen süddeutschen System einheitlich geleiteten großen Bahnhof zu der Frage der Bahnhofbetriebsführung mit einer verantwortlichen Spitze und den damit seines Erachtens eng zusammenhängenden anderen Fragen Stellung zu nehmen. Darüber dürfte zunächst allseitige Übereinstimmung bestehen, daß vor allem die eiserne Notwendigkeit äußerster Sparsamkeit

erfordert, mit einer Materie unter keinen Umständen mehr Personen zu befassen, als es zur Erreichung des wirtschaftlichen Zwecks unbedingt erforderlich ist, und daß der Verwalter der einzelnen Wirtschaftselemente der Bezirksleitung gegenüber für die Wirtschaftsführung unmittelbar und im ganzen Umfang verantwortlich sein muß. Die Wirtschaftselemente sind die „Bahnhöfe“. Der Leiter eines Bahnhofes muß persönlich die Befähigung haben und sachlich in die Lage versetzt sein, Maßnahmen zu treffen, um den Verkehr mit den gegebenen Betriebsmitteln ordnungsmäßig und wirtschaftlich zu bedienen. Er muß ein Urteil darüber haben, ob und inwieweit eine betriebliche Maßnahme eine fördernde oder nachteilige Wirkung auf den Abfertigungsdienst und die Interessen der Verkehrtreibenden hat. Betrieb und Verkehr kann er nur dann wirtschaftlich bedienen, wenn er beide Gebiete gleichermaßen theoretisch und praktisch beherrscht und er für beide Gebiete auf seinem Bahnhof verantwortlich ist. Nur dann kommt er nicht in die Gefahr, bewußt oder unbewußt, das eine Gebiet zum Nachteil des anderen zu bevorzugen. Ist er für beide zugleich verantwortlich, so hat er in seiner Einzelperson den Widerstreit beider Interessen verantwortlich auszukämpfen. Das wird er aber wiederum nur dann mit seinem ganzen Ich tun und tun können, wenn er seine dienstliche Meinung bei der leitenden Zentralinstanz unmittelbar zur Geltung bringen kann, dieser unmittelbar verantwortlich ist und nicht bei der Direktion die Vermutung zunächst dafür zu sprechen hat, die Meinung der Zwischeninstanz sei die maßgebende. Sobald sein Verantwortlichkeitsgefühl und seine Tätigkeit durch eine Zwischeninstanz, sei es ein Verkehrsamt oder ein Betriebsamt, gespalten, gedämpft und verschleiert ist, tritt der Anreiz unwillkürlich zurück, und der Bahnhofvorstand wird sich bald freiwillig, bald unter dem Zwang der Meinung der übergeordneten Stelle mehr oder weniger dazu bequemen, das Ausdenken und die Verantwortung ihr zu überlassen, wenn er nicht eine geborene Kampfnatur ist. Noch schlimmer muß dies wirken, wenn auf größeren Bahnhöfen Verkehr und Betrieb schon in den örtlichen Dienststellenvorständen getrennt ist und der geschäftliche Verkehr zwischen ihnen in wichtigen Fragen für denselben Bahnhof hier durch das Verkehrsamt, dort durch das Betriebsamt geht, die Zentralbehörde also noch weniger die Gewähr dafür hat, einen Antrag zu erhalten, in dem die Bedürfnisse von Verkehr und Betrieb von vornherein gegeneinander abgewogen sind.

Das alles weist zum allermindesten auf eine Vereinigung von Betriebs- und Verkehrsaufsicht in einer Bezirksstelle hin; damit dürfte aber auch schon die weitere Frage nach der wirtschaftlichen und dienstlichen Zweckmäßigkeit solcher lediglich beaufsichtigenden Bezirksstellen überhaupt aufzuwerfen sein. Auf jeden Fall könnte hierbei der Bahnunterhaltungsdienst, der im regelmäßigen Lauf weder vom Betrieb, noch vom Verkehr unmittelbar berührt wird, für sich ausgeschieden werden.

Das andere große Reichsverkehrsinstitut, die Post, kennt Zwischeninstanzen nicht. Die Reichspost denkt nicht daran, dieses System zu verlassen. Warum sollte das, was bei der Post möglich und zweckmäßig ist, nicht auch bei uns durchführbar sein? Man könnte einwenden, der Eisenbahn seien im Verhältnis zur Post ungleich größere Grundstücks-, Material- und Güterwerte sowie die Sorge für die Sicherheit der Reisenden anvertraut, sie habe ein unendlich größeres Anlage- und Betriebskapital zu verwalten, für das die beste und eingehendste Aufsicht gerade genügt. Nun sagt schon Hoff (S. 52), daß die Leitung des Fahrdienstes oder des „Fahrbetriebes“, wie er es nennt, tatsächlich nicht in den Händen der Vorstände der Betriebsämter liegt, ihre Tätigkeit vielmehr auf die formelle „Aufsicht“ über die örtliche Diensthandhabung, d. h. die Beachtung der bestehenden Dienstvorschriften, also eine mehr büromäßige Tätigkeit beschränkt ist. Betrieb und Verkehr lassen sich nicht in den mehr oder weniger willkürlich festgesetzten Grenzen von Betriebs- und Verkehrsämtern regeln, die betrieblichen und Verkehrszu sammenhänge mancher Bahnhöfe neigen viel mehr in de Bezirk eines Nachbaramtes oder sogar einer Nachbarve waltung. Die großen Zugbildungs- und Verschiebebahnhöf haben auf den Betrieb selbst ganzer Netze und der an schließenden Verwaltungsbezirke einen bestimmenden Ein fluß gewonnen. Die stets schwankenden und wechselnde Betriebs- und Verkehrsverhältnisse haben ihnen di Aufgabe der täglichen Regelung des Fahrbetriebs- und Be förderungsdienstes in die Hand gegeben. Sie bearbeiten i Wirklichkeit die notwendigen Ausführungsanordnungen zum Zugbildungsplan und den Beförderungsvorschriften un wirken schon bei der Feststellung des Fahrplans bestimmen mit. Die Ämter können zum mindesten ohne Befragung un wesentliche Mitwirkung dieser Bahnhöfe keine betrieblichen Anordnungen treffen. Auch die Direktionen sind im rasche Wechsel der Verhältnisse genötigt, mit den betriebswichtige Bahnhöfen unmittelbar zu verkehren und in ständiger Füh lung zu bleiben. Die Ämter können nicht mehr unmittelba aus den lebendigen Quellen des Betriebes und Verkehr schöpfen, sie leben aus zweiter Hand, aus den Akten, un zwar desto mehr, je größer ihr Bezirk und ihr Hilfsbeamten apparat ist.

Für den Betrieb und die Betriebsverwaltung großer Bahn höfe ist die Verantwortung tatsächlich auf den Bahnhof vorstand übergegangen, für sie scheiden die Betriebsämte als betriebsleitende, ja selbst im wesentlichen als betriebs verwaltende Instanz aus. Bei dem mit dem Betriebsdienst eng verschlungenen und seine Voraussetzung bildenden Be förderungsdienst ist es dasselbe.

Es bleibt noch zu erörtern: die Aufsicht und Anleitung im allgemeinen Verwaltungs-, Personal- und Abfertigungsdienst. Im Abfertigungsdienst handelt es sich im Gegensatz zum Be triebs- und Beförderungsdienst nicht darum, täglich wechselnde und neu auftretende Bedürfnisse und Verhältnisse auf die einfachste, rascheste und beste Weise zu meistern. Hier sind es überwiegend Gegenstände des inneren Geschäfts betriebes, bei denen die besonderen örtlichen Verhältnisse mehr oder weniger zurücktreten oder die wirtschaftlichen Folgen und möglichen Berufungen eine gegenseitige Ab wägung und gleichmäßige Behandlung für das ganze Wirt schaftsgebiet erfordern. Der regelmäßige Geschäftsgang kann sich nach allgemeinen Vorschriften abwickeln. Die Verwaltung und Nutzung des Grundeigentums, das Material und Ausstattungswesen, die Kassen- und Rechnungsführung, überhaupt jede Verwaltungstätigkeit, die auf den wirtschaft lichen Erfolg bestimmend einwirkt, muß unter den jetzigen traurigen Verhältnissen der Milliardenverluste und dem Gebot alleräußerster Sparsamkeit erst recht von der Zentrale der Direktion aus geleitet und unmittelbar beaufsichtigt werden. Das kann nicht über den Umweg durch Unterbezirke ge schehen. Die einheitliche Straffheit des Sparsystems darf nicht durch die „Aufsicht“ eine einer Vielheit von der Zentrale losgelöster Köpfe und durch die Verschiedenheit ihrer wirt schaftlichen Veranlagung und Auffassung gelockert werden.

Nicht zuletzt in der Behandlung der Personalangelegen heiten und im persönlichen Verkehr mit dem Personal hat die neue Zeit den Bahnhofvorstand frei herausgestellt. An ihn hält sich das Personal, von ihm verlangt es Rechenschaft und Erfüllung seiner „Forderungen“, nicht vom „Amts“vor stand. Er hat mit den Vertrauensleuten und den Betriebs räten zu verhandeln. Von ihm verlangt man hierin raschen und richtigen Entschluß. Es nützt ihm nichts mehr, sich hinter die Zuständigkeit zu verschanzen. Auch in Personal sachen geht die Entwicklung nicht in der Richtung auf die Erhaltung einer Zwischeninstanz. Gründe der gleichmäßigen Behandlung des Personals, der Gleichmäßigkeit des Perso nals in Ausbildung und Erziehung, der Sicherstellung seiner wirtschaftlichen Verwendung und gleichmäßigen Entlohnung, der Erzielung von Personalersparnis durch zweckmäßige Aus-

utzung der Arbeitskraft und raschen Personalausgleich eisen auch hier zwingend auf eine unmittelbare Verbindung wischen Direktion und ausführendem Dienst und auf die Vereinigung dieses Dienstes auf einem Bahnhof unter iner Spitze hin.

II.

Wenn hiernach im Grundsatz aus Gründen der zeitlichen Entwicklung, der Sparsamkeit und der Vereinfachung des Geschäftsganges die Möglichkeit, die Bezirksstellen als behördliche Zwischeninstanzen auszuschalten, gegeben erscheint, so kann es sich andererseits keinenfalls darum handeln, die Angelegenheiten der örtlichen Dienststellen schlechtweg und unterschiedslos unmittelbar von der Direktion aus zu leiten. Es muß auf der einen Seite mit der Erweiterung der Zuständigkeit und Verantwortung der Bahnhofvorstände im Betriebs-, Verkehrs- und Verwaltungsdienst fortgeschritten werden, auf der anderen Seite aber ist die Beaufsichtigung und Prüfung von Betrieb, Verkehr und Verwaltung mit dem Wirtschafts-, Rechnungs- und Kassenprüfungswesen bei der Direktion zu zentralisieren und unter die unmittelbare Leitung der zuständigen Fachdezernenten zu stellen. Die „Inspektion" ist an den Sitz der Direktion zu verlegen und nach einzelnen Dezernaten oder zusammengefaßt in mehrere zu gliedern, jedoch haben die Inspektionsbeamten die Beaufsichtigung der ausübenden Dienststellen nach der unmittelbaren Weisung der Dezernenten und des Präsidenten der Direktion einheitlich auszuüben. Dabei soll es nicht ausgeschlossen sein, bei besonderen örtlichen Verhältnissen des Direktionsbezirks oder einzelner Dezernate, gewisse Inspektionsbeamte mit ständigem Wohnsitz nach auswärts zu „detachieren", ohne daß sie dadurch ihre Eigenschaft und die Fühlungnahme als unmittelbare Hilfsbeamte der Direktion verlören.

Für den Personalausgleich, die Erlassung von Ausführungsbestimmungen für betriebs- und verkehrsdienstliche Verfügungen in einem bestimmten Streckengebiet, die Beratung kleinerer Stationen, die Betriebsleitung bei Betriebsstörungen und Unfällen wären geeignete betriebswichtige Bahnhöfe als „betriebsleitende Bahnhöfe" zu bestimmen, denen aber im übrigen die anderen Bahnhöfe gleichgeordnet bleiben.

Auf großen Bahnhöfen sind größere Geschäftszweige (Personal-, Lohn- und Wirtschaftswesen, Fahrbetriebsdienst, Bahnpolizei usw.) einem besonderen Abteilungsleiter zu unterstellen, der dem Bahnhofvorstand für die ordnungsmäßige Abwicklung des Dienstes in seiner Abteilung verantwortlich ist und die laufenden Geschäfte darin selbständig erledigt, soweit sie nicht grundsätzlicher Art sind, den Gesamtdienst oder eine andere Abteilung mitberühren oder es sich nicht um Beschlüsse, Berichte und Vorlagen an die Direktion rein formeller Art handelt. Die bisherigen Abfertigungen und Stationskassen behalten ihre besonderen Dienststellenleiter mit erweiterten Befugnissen eines Abteilungsleiters. Die Abteilungs- und die Dienststellenleiter sind zugleich die Hilfsarbeiter des Bahnhofvorstandes zur Ausarbeitung der Entwürfe für größere Vorlagen an die Direktion oder Anordnungen für den Bahnhofdienst, die nach der Geschäftsausteilung in ihre Abteilung fallen.

Die Hauptaufgabe des von der Kleinarbeit des laufenden Dienstes losgelösten Bahnhofvorstandes ist die zusammenfassende persönliche Beaufsichtigung des Bahnhofdienstes an Ort und Stelle in allen seinen Teilen, und zwar einschließlich derjenigen technischen Gebiete, die die Wirtschaftsgestaltung und die Betriebsführung des Bahnhofs beeinflussen, ohne daß dadurch im übrigen die Unmittelbarkeit der technischen Dienststelle beeinträchtigt würde. Unmittelbare Dienststellen mit geschlossenem Personalstand dürfen auf demselben Bahnhof neben der „Bahnhofverwaltung" nur dann bestehen, wenn trotzdem Sparsamkeit in der Personalverwendung und Wirtschaftsführung gewahrt ist oder es sich um rein technische Betriebe handelt, die technisch besonders ausgebildetes Personal und örtliche technische Beaufsichtigung verlangen.

Durch die Unterstellung des gesamten Bahnhofbetriebsdienstes unter die betriebs- und wirtschaftstechnische Leitung einer der Direktion unmittelbar verantwortlichen Person und die Entlastung des Bahnhofleiters durch Einführung des Abteilungssystems dürften die eingangs angeführten Bedenken von Hoff hinsichtlich der Entstehung einer neuen Zwischeninstanz sowie die von ihm und auch von anderer Seite in diesen Blättern schon geäußerten Zweifel an der Möglichkeit der Beherrschung des ganzen Stoffes durch eine Person beseitigt sein. Es darf dabei darauf hingewiesen werden, daß bisher die Bahnhofvorstände der süddeutschen Verwaltungen diese Aufgabe bei entsprechender persönlicher Entlastung von der Aktenbearbeitung zu erfüllen vermochten.

Umgekehrt liegt es in derselben Linie der Wirtschaftlichkeit und Geschäftsvereinfachung, daß kleinere Bahnhöfe von geringer betrieblicher und wirtschaftlicher Bedeutung mit anderen Bahnhöfen zu einer Wirtschaftsgemeinschaft zusammengefaßt und an einen Wirtschaftsbahnhof angeschlossen werden, d. h. es ist das System der „Vorstationen" weiter auszubauen. Der Tätigkeitsbereich eines solchen Wirtschaftsleiters darf einerseits nicht zu groß und andererseits muß er so vielseitig sein, daß seine Verantwortung und seine Erfahrung fortwährend gestählt und geübt werden. Die Männer, die das Können und die Fähigkeiten dazu haben, sind da, bei uns und in Preußen. Daran zweifelt auch Hoff nicht. Nötig ist natürlich eine strenge Auslese der tüchtigen unter den höheren und den mittleren Beamten vom Sekretär- und Assistentendienst, je nachdem es die Bedeutung der Dienststelle erfordert. Angesichts der Lage, in der wir uns befinden, glaubt der Verfasser, daß auf Grund der vorstehenden Vorschläge auch die Bedenken, die in Nr. 76 dieser Zeitung vom 8. Oktober 1919 Regierungsrat Kehm in Crailsheim vom Standpunkt eines Betriebsinspektionsvorstandes gegen die in Nr. 53 vom 19. Juni 1919 von dem nunmehrigen Oberbahnamtmann Faude bei der Generaldirektion Stuttgart gemachten Vorschläge ähnlicher Richtung erhoben hat, zurückgestellt werden können.

Beim Bahnunterhaltungs-, maschinentechnischen und Werkstättendienst — wo sie, wenigstens bei uns in Württemberg, ohnehin weniger scharf durchgeführt war — hätte die förmliche Instanzentrennung zwischen Orts- und Bezirksdienst in gleicher Weise wie beim Betriebs- und Verkehrsdienst wegzufallen.

Daß eine solche Organisation namentlich für Preußen eine wesentliche Änderung der Stellung und Betätigung der höheren Beamten des Verwaltungs- und technischen Dienstes bedeutet und an die Fähigkeit der mittleren Beamten erheblich größere Anforderungen stellt, ist zweifellos. Man wird zwar, wie gesagt, mit den vorhandenen Beamten die Umstellung reibungslos — insbesondere auch ohne jegliche Schädigung der wirtschaftlichen Stellung und des dienstlichen Fortkommens der höheren, mittleren und unteren Beamten — durchführen können, aber für den Dauerzustand erfordert die Neuordnung eine grundsätzliche Änderung in dem Aufbau der Vorbildung und praktischen Ausbildung in erster Linie der höheren, aber auch der mittleren und besonders wieder der unteren Beamten, damit künftig die Wirtschaftlichkeit in der Personalverwendung bis zum letzten Rest durchgeführt werden kann.

Für die erörterten Fragen der Organisation und Ausbildung ist es mit Staatsminister a. D. Hoff, wie in der Einleitung angeführt, als erste Voraussetzung zu bezeichnen, daß sie „mit Ruhe" geklärt werden. Die schlimmen Erfahrungen mit den Einstufungen bei der Reichsbesoldungsordnung müssen zur Warnung dienen. Dort hat es sich gezeigt, wie folgenschwer es werden kann, Beamtengruppen mit nach außen und der Bezeichnung nach scheinbar gleichartigen Auf-

gaben in das Musterschema einer Verwaltung einzuordnen, ohne zuvor den ganzen organisatorischen Aufbau der bisherigen Einzelverwaltungen, die Vor- und Ausbildung ihrer Beamten, die Verschiedenartigkeit ihrer gesellschaftlichen und dienstlichen Stellung, die Betätigung innerhalb des ihnen zugewiesenen Aufgabenkreises und ihre Zuständigkeiten im einzelnen geprüft und verglichen zu haben. Wenn die bisherige Organisation, die auf Land und Leute eingerichtet war, in ihrer Endwirkung eine befriedigende Betriebs- und Wirtschaftsführung erzielte, so könnte es für die künftige Betriebsführung einer Einzelverwaltung als Verwaltungsbezirk der Reichseisenbahnen verhängnisvoll werden, ihr ohne Berücksichtigung und Ausgleichung der entwicklungsgeschichtlichen und persönlichen Verschiedenheiten von heute auf morgen eine wesensfremde Organisation aufzudrängen oder den tatsächlichen Entwicklungslauf der Betriebsführung künstlich zu hemmen und zu zerreißen. Einer grundlegenden Änderung und Gleichmachung für das gesamte Gebiet der Reichseisenbahnen muß jedenfalls eine eingehende gegenseitige und praktische Prüfung und Vergleichung der dienstlichen und persönlichen Verhältnisse bei den einzelnen Verwaltungen an Ort und Stelle vorangehen.

Graphische Rechentafeln für den Eisenbahnbetrieb.

Vom Regierungsbaurat Dr.-Ing. **W. Müller**, Berlin.

Der Bankbeamte wird die Kapitalzinsen für einen bestimmten Zeitabschnitt, der Unternehmer den Wochenlohn für seine Arbeiter, der Eisenkonstrukteur die Träger- und Stabgewichte einer Brücke meist nicht nach den landläufigen Rechenweisen ermitteln, da das Lösen derartiger massenweise auftretender Aufgaben sehr zeitraubend ist und besonders lästig empfunden wird. Die Lösungen entnimmt man daher in der Regel aus Tabellen. Diese Zahlentafeln sind für 3 zusammengehörige Werte x, y, z dergestalt angelegt, daß die Werte x in der obersten wagerechten Reihe, die Werte y in der ersten senkrechten Spalte stehen. Die gesuchte Größe z findet man in der zu y gehörigen wagerechten Reihe senkrecht unter dem gegebenen x. (Vgl. die später folgende Bremstafel.) Die Zahlentafeln bringen in ihrer Anwendung unstreitig eine große Zeitersparnis. Um so umständlicher ist ihre Aufstellung. Denn tatsächlich muß ja meist jede einzelne Rechnung durchgeführt werden.

Da nun die Mathematik die Kunst ist, Rechnungen zu vermeiden, so sind Mittel anzuwenden, diese Lösungen ohne zeitraubende Rechenarbeit in anschaulicher Weise zu erhalten.

Dieses Mittel bietet die Geometrie durch die graphischen Rechentafeln, deren Unterschied von den Zahlentafeln darin besteht, daß jeder zahlenmäßigen Größe zunächst irgend ein geometrisches Element zugeordnet und mit diesen Elementen dann geometrisch weiter operiert wird. Am meisten üblich ist es, einen bestimmten Zahlenwert (z. B. Gewicht, Spannung usw.) durch eine ihm proportionale Länge zu ersetzen.

Derartige graphische Rechentafeln können auch für den Eisenbahnbetrieb mit Vorteil aufgezeichnet werden. Im Anhang zum Fahrplanbuch der Eisenbahndirektionen sind die Vergleichstafeln I und II für Personen- und Güterzüge und die Bremstafel als Zahlentafeln enthalten, die beiden ersteren mit je 310, die letzte mit über 2400 ausgerechneten Werten. Es lohnt sich, diese Zahlentafeln durch graphische Rechentafeln zu ersetzen, die ebenso einfach im Gebrauch sind, aber für die Herstellung bei weitem nicht die umfangreichen Rechenarbeiten wie die Zahlentafeln erfordern.

I. Graphische Vergleichstafeln für Personen- und Güterzüge.

Der Zweck dieser Tafeln ist, aus der Zuglast, die eine bestimmte Lokomotivgattung nach dem Fahrplanbuch über eine Strecke ziehen kann, das einer anderen Lokomotivgattung ent-

sprechende Wagengewicht für die gleichen Fahrzeiten zu ermitteln. Diese Tafeln finden Anwendung, wenn z. B. die planmäßige Lokomotive nicht betriebsfähig ist, und der Zug mit einer schwächeren gefahren werden soll. Sie liefern dann das Wagengewicht, das die zur Verfügung stehende Maschine nach dem Fahrplan befördern kann. Bei diesen Vergleichstafeln ist für je 2 verschiedene Lokomotivgattungen das Verhältnis der entsprechenden Wagengewichte unveränderlich angenommen. Die Verhältniszahlen, bezogen auf die sogenannte Einheitsgattung — für Personenzüge die P_3 und T_5, für Güterzüge die G_3, T_8 und T_9 —, sind unterhalb dieser Vergleichstafeln angegeben. (Siehe Vergleichstafel I.) Die Tonnenzahlen, die für

Vergleichstafel I für Personenzüge.
(Tonnen)

P 2 T 4	P 3 T 5	T 8 T 9	S 2 P 4	S 3 T 11 G 5	S 5	T 12	S 4 P 6	T 10	S 6 S 7	S 10 P 8 T 16
54	60	75	78	90	105	108	120	126	132	150
63	70	88	91	105	123	126	140	147	154	175
72	80	100	104	120	140	144	160	168	176	200
81	90	113	117	135	158	162	180	189	198	225
90	100	125	130	150	175	180	200	210	220	250
108	120	150	156	180	210	216	240	252	264	300
usw. bis 558	620	775	806	930	935	935	935	935	935	935
Verhältniszahlen:										
0,90	1,00	1,24	1,30	1,50	1,75	1,80	2,00	2,10	2,20	2,50

gleich leistungsfähige Maschinen in senkrechten Spalten stehen, erhält man durch Vervielfältigung der Zuglasten der Einheitsgattungen mit den Verhältniszahlen der anderen Lokomotiven.

Der Gebrauch der Zahlentafeln ist folgender: Das im Fahrplanbuch für eine bestimmte Lokomotivgattung angegebene Wagengewicht sucht man in der zugehörigen Spalte auf, geht wagerecht bis zur Spalte für die zur Verfügung stehende Lokomotive und findet dort die Last des Zuges, der mit dieser Maschine nach dem bestehenden Fahrplan befördert werden kann.

Zur Aufzeichnung der graphischen Vergleichstafeln trägt man auf Millimeterpapier wagerecht die Achse der Zuglasten in einem beliebig gewählten Maßstab, etwa 1 cm = 100 t auf. Faßt man die Verhältniszahlen als Tangenten von Winkeln auf — für die S_5 ist beispielsweise $1{,}75 = tg\,\alpha_6$ und für die Einheitsgattung P_3 ist $1 = tg\ 45°$ (Abb. 1) —, und ist die Zuglast für letztere

Abb. 1.

Abb. 2

Maschine auf der in Frage kommenden Strecke G_o Tonnen, so ist das entsprechende Wagengewicht G_n einer anderen Lokomotivgattung, da sich nach $G_n : G_o = 1{,}75 : 1 = tg\,\alpha_6 : tg\,45°$ verhält, $G_n = \frac{1{,}75}{1} \cdot G_o = G_o\, tg\,\alpha_6$.

Durch Herunterloten kann man G_n auf der Achse für die Zuglasten ablesen. Nach letzterer Gleichung liegen die den verschiedenen Gewichten G_o entsprechenden Lasten G_n auf einer Geraden durch den Nullpunkt der Zuglastenachse. Für die Aufzeichnung dieser Linie genügt daher die Berechnung eines ihrer Punkte, am zweckmäßigsten desjenigen für $G_o = 1$ Tonne. Dann ist G_n = der Verhältniszahl. Die Strahlen für die einzelnen Lokomotivgattungen erhält man danach, wenn man senkrecht über den Nullpunkt beispielsweise 1 = 5 cm aufträgt und vom oberen Endpunkt im gleichen Maßstab wagerecht die Verhältniszahlen absetzt und durch diese Punkte vom Nullpunkt aus Strahlen legt, an deren freie Enden man die Bezeichnung für die zugehörige Lokomotivgattung schreibt.

Ersetzt man in der Gleichung $G_n = \frac{1{,}75}{1} G_o$ die Verhältniszahl 1 der Einheitsgattung (P_3) durch diejenige einer anderen Maschine, z. B. 1,3 für die P_4 und das Gewicht G_o durch das zu suchende G_x, so ist das Gewicht, das nach dem Fahrplanbuch gefahren werden kann, $G_n = \frac{1{,}75}{1{,}3} G_x$, und es verhält sich $G_x : 1{,}3 = G_n : 1{,}75$ oder $G_x : tg\,\alpha_4 = G_n : tg\,\alpha_6$.

Es ist aber nach Tafel I $tg\,\alpha_4 = \frac{G_x}{AB}$ und $tg\,\alpha_6 = \frac{G_n}{CD}$

Daher ist AB = CD.

Hieraus ergibt sich der Gebrauch der Tafel I, der an einem eingetragenen Beispiel erläutert werden soll. Lotet man das gegebene Wagengewicht 525 t (Punkt A) von der Achse auf den Strahl für die dienstplanmäßige Lokomotive (S_5) bis Punkt B, geht von diesem wagerecht bis zum Punkt C des Strahls für die zur Verfügung stehende Lokomotive P_4, so trifft das Lot von C auf die Wagengewichtsachse im Punkte D auf das gesuchte Gewicht $G_x = 390$ t, für das der Zug zu bilden ist. Da die Vergleichstafeln auf Millimeterpapier aufgezeichnet sind, kann dieser Vorgang ohne Zeichnung, also mit dem Auge ausgeführt werden.

Die Vergleichstafel II für Güterzüge ist in ähnlicher Weise hergestellt. Hier sind wegen Raumersparnis die Verhältniszahlen wagerecht in doppeltem Maßstab von 1 = 5 cm aufzu-

Vergleichstafel II für Güterzüge.
(Tonnen)

T 7	G 2	G 3 T 8 T 9	G 4 T 13	G 5	G 7 G 9	G 8	T 16	G 8[1] Heißdampfl.	G 10
120	128	150	165	173	210	270	300	345	367
150	160	188	206	216	262	338	375	432	460
180	191	225	248	259	315	405	450	518	551
210	223	262	288	302	368	473	525	603	642
240	255	300	330	345	420	540	600	690	735
270	287	338	372	588	472	608	675	777	828
300	319	375	412	431	525	675	750	863	918
usw. bis 1350	1434	1688	1688	1688	1688	1688	1688	1688	1688
Verhältniszahlen:									
0,80	0,85	1,00	1,10	1,15	1,40	1,80	2,00	2,3	2,45

tragen. Es ist hiernach einleuchtend, daß die Anfertigung der graphischen Rechentafeln bedeutend weniger Zeit erfordert als die Ausrechnung der Zahlentafeln, da in jeder graphischen Tafel nur 11—12 Werte, und zwar ohne vorherige Ausrechnung, aufzutragen sind. Die Fehlerquellen sind daher in diesem Falle weniger zahlreich. Während in den Zahlentafeln nur die einzelnen errechneten Werte zu finden sind, enthalten die graphischen Tafeln alle vorkommenden Werte. Die Handhabung der graphischen Tafeln ist genau so einfach wie die der Zahlentafeln.

II. Graphische Bremstafeln.

Eine andere Anwendung soll durch die Aufzeichnung der Bremstafel als **Fluchtlinientafel** gezeigt werden. Die Bremstafel dient zur Ermittelung

a) der Anzahl der für eine bestimmte Zugstärke zu bedienenden Bremsen bei gegebenen Bremsprozenten,

b) der Wagenachsenzahl, die durch die vorhandene Anzahl der bedienten Bremsen bei gegebenen Bremsprozenten befördert werden darf.

Ist b = der Anzahl der zu bedienenden Bremsen,
p = den Bremsprozenten,
w = den Wagenachszahlen, so ist nach a) $b = p \cdot w$

und nach b) $w = \frac{b}{p}$.

Der Anfang der Bremstafel ist umstehend wiedergegeben. Ihr Gebrauch ergibt sich aus dem vorher Gesagten.

Zur Entwickelung des Gedankenganges für die Anfertigung der graphischen Bremstafel geht man von der Gleichung für a) $b = p \cdot w$ aus. Logarithmiert man diese, so erhält man

$$\log b = \log p + \log w.$$

Bremstafel.

Für die in der ersten Spalte angegebenen Bremsprozente können die Züge bis zu den in den folgenden Spalten angegebenen Zahlen an Achsen stark sein, wenn die Zahl der bedienten Bremsachsen beträgt

Brems-Prozente	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
6	33	50	66	83	100	116	133	150																					
7	28	42	57	71	85	100	114	128	142	150																			
8	25	37	50	62	75	87	100	112	125	137	150																		
9	22	33	44	55	66	77	88	100	111	122	133	144	150																
10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150															
11	18	27	36	45	54	63	72	81	90	100	109	118	127	136	145	150													
12	16	25	33	41	50	58	66	75	83	91	100	108	116	125	133	141	150												
13	15	23	30	38	46	53	61	69	76	84	92	100	107	115	123	130	138	146	150										
14	14	21	28	35	42	50	57	64	71	78	85	92	100	107	114	121	128	135	142	150									
15	13	20	26	33	40	46	53	60	66	73	80	86	93	100	106	113	120	126	133	140	146	150							
16	12	18	25	31	37	43	50	56	62	68	75	81	87	93	100	106	112	118	125	131	137	143	150						
17	11	17	23	29	35	41	47	52	58	64	70	76	82	88	94	100	105	111	117	123	129	135	141	147	150				
18	11	16	22	27	33	38	44	50	55	61	66	72	77	83	88	94	100	105	111	116	122	127	133	138	144	150			
19	10	15	21	26	31	36	42	47	52	57	63	68	73	78	84	89	94	100	105	110	115	121	126	131	136	142	147	150	
20	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150
21	9	14	19	23	28	33	38	42	47	52	57	61	66	71	76	80	85	90	95	100	104	109	114	119	123	128	133	138	142
22	9	13	18	22	27	31	36	40	45	50	54	59	63	68	72	77	81	86	90	95	100	104	109	113	118	122	127	131	136
usw. bis																													
50	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60

Setzt man nach Abb. 2 von einer Wagerechten aus die Strecke $u = \log p$ auf einer Senkrechten für die Bremsprozente und im gleichen Maßstab die Strecke $v = \log w$ auf einer zweiten Senkrechten im beliebigen Abstand L für die Wagenachszahlen ab, schreibt an die oberen Endpunkte die zugehörigen Zahlen p und w, zieht sodann von derselben Wagerechten aus in der Mitte zwischen den beiden Senkrechten eine dritte für die Bremsachsen, spannt einen Faden oder legt ein Lineal von p nach w, so trifft diese Verbindungsgerade (Fluchtlinie) die Mittelsenkrechte im Abstand m von der Wagerechten, und es ist im Trapez $m = \frac{1}{2}(u + v)$. Ist nun m im halben Maßstab von u und v aufgetragen, so ist $m = \log p + \log w = \log b$, d. h. die zu dem oberen Endpunkt der Strecke m gehörige Zahl b ist gleich der gesuchten Anzahl der Bremsachsen.

In ähnlicher Weise kann man auch von den gegebenen Zahlen p und b nach der rechten Außensenkrechten durchfluchten und erhält so die Anzahl der Wagenachsen, mit der der Zug nach der verfügbaren Bremskraft zu bilden ist.

Trägt man auf den drei Senkrechten die zugehörigen Werte in größerer Anzahl der Reihe nach auf, so entstehen auf ihnen logarithmische Skalen.

Zur Aufzeichnung der logarithmischen Skalen benutzt man den Rechenschieber, der ja auch diese Teilung hat, und zwar für die Außensenkrechte die 25-cm-Teilung und für die Mittelsenkrechte die 12,5-cm-Teilung. Die beigefügte zeichnerische Bremstafel ist mittels eines kleineren Rechenschiebers mit 12,5-cm- und 6,25-cm-Teilung angefertigt. Zum Gebrauch der Tafel ist also nur ein kleiner Bindfaden oder ein Lineal erforderlich. Die Handhabung ist daher äußerst einfach und die Herstellung in bedeutend kürzerer Zeit ohne jegliche Rechnung auszuführen als die Aufstellung der entsprechenden Zahlentafeln.

Der Zweig der mathematischen Wissenschaft, der sich mit der Aufzeichnung derartiger Rechentafeln befaßt, heißt Nomographie, die ihre Entstehung Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts dem französischen Ingenieur Maurice d'Ocagne verdankt. Zum Studium werden aus der Teubnerschen Mathematisch-physikalischen Bibliothek die Bändchen 28 und 37 „Einführung in die Nomographie" von P. Luckey empfohlen.

Die beschriebenen Rechentafeln, die m. W. die ersten Anwendungen der Nomographie auf den Eisenbahnbetrieb sind, sollen zu weiteren anregen. Vielleicht wird auch auf diesen Gebieten, ähnlich wie im Maschinenbau, der Elektrotechnik und vor allem bei Kalkulationen, von Nomogrammen, deren Vorzüge nicht zu verkennen sind, Gebrauch gemacht werden können.

Der ständige Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

Auf Einladung der vorsitzenden Verwaltung (Eisenbahndirektion Köln) hat der Vereinswagenausschuß am 23./25. Mai 1921 seine 73. Vollversammlung in Ulm abgehalten. In der Verhandlung, die unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten von Guérard stattfand, sind folgende Beschlüsse von besonderer Bedeutung gefaßt worden:

1. Das allseitige Bestreben nach Vereinfachung der gesamten Wagenbenutzungs- und Abrechnungsvorschriften veranlaßte das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, im Januar 1921 die schleunige Umarbeitung des Vereins-Wagenübereinkommens zu beantragen. Zweck und Ziel des Antrages waren in der Hauptsache die Vereinfachung der verwickelten und für die Dienststellen schwer verständlichen Benutzungsvorschriften, die Einführung einer reinen gestaffelten Zeitmiete, Wegfall der Laufmiete und der zu ihrer Berechnung erforderlichen umständlichen und zeitraubenden Lauffeststellung, Wegfall der Lauf- und Ladefristen, Verzögerungsgebühren und Geldbußen, außerdem die Vereinfachung der Wagenmieteabrechnung, sowie der Wegfall der gegenseitigen Erstattung der Wiederherstellungskosten für beschädigte, aber noch lauffähig gebliebene Wagen.

Bevor dieser Antrag im Wagenausschuß zur Verhandlung kam, fanden im April d. J. in Stresa unter Mitwirkung der hauptbeteiligten Vereinsverwaltungen internationale Verhandlungen statt, in denen auf der Grundlage der vom Eisenbahn-Zentralamt Berlin gestellten Anträge ein neues internationales Wagenrecht (RIV,) zustande kam. Da von jeher der Wunsch bestand, die drei wichtigsten, für den europäischen Wagenverkehr in Frage kommenden Wagenregulative, nämlich das Vereinswagenübereinkommen, das internationale und das deutsch-italienische Wagenregulativ tunlichst in Übereinstimmung zu bringen, änderte das Eisenbahn-Zentralamt nunmehr seinen Antrag dahin, das Vereins-Wagenübereinkommen nach dem Vorbilde des neuen RIV. umzuarbeiten, dessen Fassung möglichst wörtlich zu übernehmen und nur da Änderungen oder Ergänzungen vorzunehmen, wo die besonderen Verhältnisse im Verein dies bedingen.

Dieser Antrag fand im Wagenausschuß einstimmige Annahme. Nach eingehender Beratung wurden vom Ausschuß die Richtlinien für ein neues Vereins-Wagenübereinkommen aufgestellt und die Ausarbeitung eines vollständigen Entwurfs einem Ausschuß übertragen. Der inzwischen vom Unterausschuß fertig gestellte Entwurf soll in der nächsten am 26. Juli in Regensburg stattfindenden Sitzung nochmals vom Vollausschuß durchberaten und hierauf der diesjährigen Vereinsversammlung unterbreitet werden, damit das neue Vereins-Wagenübereinkommen mit dem 1. Januar 1922 in Kraft gesetzt werden kann.

2. Da die in der Anlage V des zurzeit gültigen Vereins-Wagenübereinkommens vorgesehenen Preise für Wiederherstellungskosten den heutigen Verhältnissen längst nicht mehr entsprechen, hatte die Eisenbahndirektion Essen sowie die

[..]rektion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft einen [..]inglichen Antrag auf Erhöhung der im Vereins-Wagen[..]ereinkommen vorgesehenen Vergütungssätze für Ersatz und [..]iederherstellung von Wagen und Wagenteilen eingebracht. [..]ch entsprechender Vorberatung des Antrags durch den Tech[..]schen Ausschuß beschloß der Wagenausschuß für die noch [..]ch dem alten Vereins-Wagenübereinkommen abzurechnenden [..]sten eine Erhöhung der Preise in folgendem Umfange:

a) Die in der Anlage V des Vereins-Wagenübereinkommens vorgesehenen Vergütungssätze für Beschädigungen und Abgänge, die laut Meldebuch in der Zeit vom 1. Januar 1919 bis 31. Dezember 1919 eingetreten oder festgestellt sind, sind mit dem 3½fachen Betrage, diejenigen, die in der Zeit von 1. Januar 1920 bis zum 30. Juni 1921 eingetreten oder festgestellt worden sind, mit dem siebenfachen Betrage zu verrechnen.

b) für stark beschädigte oder zertrümmerte Wagen, die vor dem 1. Januar 1917 beschafft worden sind, ist bei der Berechnung der Vergütung nach § 24 Abs. 6 des Vereins-Wagenübereinkommens der Neuwert mit dem 3½ fachen Betrage zu vergüten, wenn die Beschädigungen oder Zertrümmerungen laut Meldebuch in der Zeit vom 1. Januar 1919 bis 31. Dezember 1919, und mit dem 7fachen Betrage zu verrechnen, wenn die Beschädigungen oder Zertrümmerungen laut Meldebuch in der Zeit vom 1. Januar 1920 bis 30. Juni 1921 stattgefunden haben.

Der Neuwert des Wagens ist in Markwährung in Rechnung zu stellen. Bei Anschaffung in anderer Währung erfolgt die Umrechnung zum Kurse der Anschaffungszeit.

c) Die im § 18 Abs. 4 und § 22 Abs. 1c angegebene 40-Mark-Grenze ist sinngemäß bei den Abrechnungen für das Jahr 1919 auf das 3½fache und für die Zeit vom 1. Januar 1920 bis 30. Juni 1921 auf das 7fache zu erhöhen; hiernach sind in den Rechnungen alle Beträge zu streichen, die etwa unter Zugrundelegung der in der Zeit vom 1. Januar 1919 bis 30. Juni 1921 gültigen Preise als den Betrag von 40 ℳ überschreitend aufgenommen worden sind, vielmehr nur solche Schäden zu vergüten, die den Betrag von 40×3½ oder 40×7 überschritten haben.

Für die Zeit vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 1921 soll noch eine den neueren Zeitverhältnissen entsprechende Vervielfältigungszahl festgestellt werden.

Gemäß § 15 Abs. 1 der Satzungen unterliegt der Beschluß zu 2 zunächst noch der schriftlichen Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern.

3. Für die zu den Eisenbahnfahrzeugen gehörigen besonderen Einrichtungen, wie Bremsen, Heizung, Beleuchtung usw., hatte das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin die Anwendung einheitlicher Abkürzungen in den Vereinsgüterwagenpark-Verzeichnissen beantragt und ein entsprechendes Verzeichnis der Abkürzungen vorgelegt.

Nach einer noch von technischer Seite vorzunehmenden Überprüfung dieser Vorschläge wurde die Geschäftsführende Verwaltung ermächtigt, vor der Neuauflage der Verzeichnisse die einheitlichen Abkürzungen in das Vorwort zur Sammlung der Verzeichnisse aufzunehmen.

Beratungen des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

[..]er Technische Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahn[..]rwaltungen tagte am 21. bis 24. Juni in München nach sieben[..]ähriger Unterbrechung seiner Arbeiten zum ersten Male seit [..]sbruch des Krieges. Die außerordentlich umfangreiche Tages[..]dnung legte Zeugnis davon ab, daß es dringend notwendig [..]r, die Arbeiten endlich wieder aufzunehmen, denn der Wieder[..]fbau der Weltwirtschaft wird gerade an den Techniker und [..]cht zuletzt an den Eisenbahntechniker erhöhte Anforderungen [..]r Mitarbeit stellen. Nach den Worten des Herrn Staatsrat [..]iegel vom Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, [..]r die Versammlung in München willkommen hieß, wird ge[..]de der Technische Ausschuß des Vereins große Aufgaben zu [..]sen haben, indem er der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahn[..]triebes Aufmerksamkeit zuzuwenden, die Frage einer wissen[..]haftlichen Betriebsführung zu behandeln und die technische [..]sgestaltung der Bahnen möglichst zu vereinfachen haben [..]rd. Auch der Vorsitzende des Ausschusses Herr Ministerial[..]t von Lázár von der Direktion der Ungarischen Staatseisen[..]hn betonte, daß es nötig sei, die Eisenbahn als wichtigstes [..]ied der Weltwirtschaft in ihrer Leistungsfähigkeit wieder [..]f eine höhere Stufe zu bringen. Und so waren denn auch die [..]ratungsgegenstände des Technischen Ausschusses des Ver[..]ns zum Teil schon auf Zukunftsaufgaben gerichtet, die dazu [..]enen sollen, nicht nur das bisherige Arbeitsfeld, sondern auch [..]n Mitarbeiterkreis zu erweitern. Das Gutachten, das der [..]chnische Ausschuß über die hierzu nötige Neuorganisation [..]gegeben hat, unterliegt jedoch noch einer weiteren satzungs[..]mäßen Beratung.

Außer diesen Aufgaben wurden folgende Anträge einer [..]schlußfassung unterzogen oder über sie Gutachten abgegeben: [..] Neuaufstellung einer Güteprobensammlung. 2. Anträge auf [..]höhung der Preise für Wiederherstellung von Wagen nach [..]r Anlage V des Vereinswagenübereinkommens. 3. Mehrere [..]träge auf Änderung der Anlage VI des Vereinswagenüber[..]kommens, betreffend die Beladung der Güterwagen. 4. An[..]g auf Einführung einer zweiteiligen Heizkupplung. 5. Frage [..]r Beseitigung der schädlichen Einflüsse des Schienenstoßes. [..] Antrag auf Zulassung langer Schlafwagen zum Verkehr auf [..]n Vereinsbahnen und auf Überprüfung des § 125 der Techni[..]hen Vereinbarungen, betreffend Wagenlängen und Überhänge. [..] Anträge auf Umgestaltung des Technischen Vereinsorgans.

[..]olgende Beratungsgegenstände wurden Unterausschüssen zur [..]rberatung überwiesen:

1. Antrag auf Festsetzung einheitlicher Untersuchungsvor[..]hriften für Altstoffe. 2. Antrag auf Einarbeitung der Berner [..]schlüsse vom 14. Dezember 1912 in das Radstandsverzeichnis, die Technischen Vereinbarungen und das Vereinswagenübereinkommen. 3. Antrag auf Ergänzung der Ladeprofile des Radstandsverzeichnisses. 5. Antrag auf Überprüfung der in den Technischen Vereinbarungen und den Grundzügen enthaltenen Bestimmungen über die Radsätze der Wagen, Lokomotiven und Tender. 6. Antrag auf Änderung des § 159 der Technischen Vereinbarungen über die Länge und Belastung der Züge. 7. Antrag auf Aufstellung einer Bremstabelle für Schmalspurbahnen. 8. Antrag auf einheitliche Ausführung des Anschlußstückes an der Füllvorrichtung der Wasserbehälter der Personenwagen. 9. Antrag auf Überprüfung der Blätter XVIII und XIX der Technischen Vereinbarungen über Faltenbälge. 10. Antrag auf Überprüfung des § 137 der Technischen Vereinbarungen über den Verschluß der Personenwagen. 11. Frage der Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse der Güterzüge. 12. Fragen des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen. 13. Frage der zweckmäßigen Oberbauausbildungen in Gleiskrümmungen. 14. Begutachtung der die seitliche Schienenkopfabnutzung betreffenden technischen Frage. 15. Frage der Beseitigung der schädlichen Einflüsse des Schienenstoßes. 16. Herbeiführung einer einheitlichen Berechnungsweise des Oberbaues. 17. Antrag auf Änderung der auf Blatt VIII der Technischen Vereinbarungen angegebenen Festigkeitsziffern für Schraubenkupplungen. 18. Antrag auf Überprüfung des § 81 der Technischen Vereinbarungen, betreffend Anbringung von Signalstützen. 19. Antrag auf Änderung der Vorbemerkungen im Radstandsverzeichnis, betreffend den Raddruck. 20. Antrag auf Überprüfung der §§ 86³, 108 und 116³ der Technischen Vereinbarungen über das Herabreichen von Kupplungen an Lokomotiven, Tendern und Wagen unter 130 mm über Schienenoberkante. 21. Antrag auf Prüfung der im § 134a der Technischen Vereinbarungen enthaltenen Bestimmungen über den Bau von Kesselwagen und Topfwagen. 22. Antrag auf Überprüfung eines neu zu erstellenden Vereinswagenübereinkommens hinsichtlich technischer Bestimmungen.

Schließlich wurden noch eine Reihe allgemeiner technischer Fragen, die sich insbesondere auf das Studium der im Kriege gewonnenen Erfahrungen mit Ersatzbau- und Ersatzbetriebsstoffen beziehen, oder andere neuzeitliche Aufgaben behandeln, Unterausschüssen zur Vorberatung zugeteilt.

Nur einige wenige Anträge wurden als durch die Zeitverhältnisse überholt oder als zurzeit nicht wichtig genug, angesehen und von weiterer Bearbeitung ausgeschlossen.

Den Abschluß dieser wichtigen ersten Beratung nach dem Kriege bildete eine Besichtigung der Bauarbeiten für das elektrische Kraftwerk am Walchensee, die in einer der nächsten Nummern dieser Zeitung näher beschrieben werden.

Sparsame Wirtschaftsführung.

Vom Oberbahnhofsvorsteher **Streck**, Neudietendorf.

Die Ausführungen unter obiger Überschrift in Nr. 9 d. Ztg. veranlassen mich, auch meinerseits auf einige Punkte hinzuweisen, bei denen der Sparsamkeitshebel angesetzt werden könnte.

1. Der Packwagenumlaufplan (im Erfurter Bezirke 24 Seiten stark) ist m. E. bei den meisten Dienststellen nur in einem Stück erforderlich. Für die jetzt damit ausgerüsteten zahlreichen stationären Bediensteten genügt ein Auszug etwa nach folgendem Muster:

Lfde. Nr. des Umlaufplanes	Umlauftage	Pg kommt aus Zug	Pg geht über auf Zug	Art der vorzunehmenden Reinigung und Gasfüllung	Bemerkungen
78	3	6834 leer	6846	—	
—	—	6600 „	7432	R G	
—	—	6602 „	7438	—	wenn Zug 7438 ausfällt, mit Zug 7048

2. Die Sonntagsruhevorschriften (31 Seiten stark) sind auch nur in einem Stück nötig. Den in Frage kommenden Bediensteten kann durch Aushang eines (zweckmäßig aufgezogenen) Auszuges von allen bei den verschiedenen Plänen verkehrenden Zügen Kenntnis gegeben werden nach folgendem Muster:

				Westen			Osten		
				C	C	A	C	C	A
				Osten			Westen		
	R	A	C	A	R	R	A	R	R
7465 6859 6832	+ ⊕ Mo	+ + Mo	+ + Mo	+ ⊕ Mo	+ ⊕ Mo	+ ⊕ Mo	+ + Mo	+ ⊕ Mo	+ ⊕ Mo

+ = Zug verkehrt. ⊕ = fällt Montags aus. ● = fällt aus.

Auf einer Folioseite sind bequem die Angaben für 70 Güterzüge unterzubringen.

3. Auch die — jetzt umgedruckten — Diensteinteilungen lassen sich von einem einzigen bei der Dienststelle zur Einsichtnahme ausliegenden Stück dem Personal auszugsweise bekanntgeben wie folgt:

Es geht über

vom Zug	Zugpersonal auf Zug	Lok auf Zug	Lokpersonal auf Zug	Packwagen auf Zug
7465	7432	7422	7432	7464
6849	7422	6846		läuft durch

4. Die Sonderzugfahrpläne werden zurzeit den äußeren Dienststellen in so viel Stücken zugestellt, wie Aufsichtsbezirke, Stellwerke oder Weichenstellerbezirke vorhanden sind. An ausführlichen, oft auf lange Strecken lautenden Fahrplänen sind nur soviele nötig, wie Fahrplanbücher an die beteiligten Stellen ausgehändigt werden müssen. Für die anderen Bahnhofsstellen genügt die Bekanntgabe der bei anderen Zügen in der Bahnhofsfahrordnung enthaltenen Angaben auf deren Formular. Es hat dies den Vorteil, daß mehrere an einem oder an nahe zusammenliegenden Tagen verkehrende Sonderzüge gleichzeitig auf einem Blatt bekanntgegeben werden können.

5. Der Zugbildungsplan (96 Seiten stark) ist für viel Bahnhöfe überhaupt entbehrlich, selbst wenn auf ihnen ein Zu endet oder beginnt. Für die Bahnhofsbediensteten genügen Au züge wie folgt:

Wagengattung	284	285	286	287	
A B	—1	+1			
C			—2	+2	
		+1	—1		
D	—3	+3			
			—2	+2	
P			—1	+1	

6. Güterbeförderungsvorschriften Heft und 3. Es genügt für die damit arbeitenden Abfertigung beamten ein Auszug, der die auf der Strecke laufenden Eilgu und Stückgutkurswagen enthält, etwa in der Form:

Zug 7123 Sk Nr.	Zug 7422 Sk Nr.	Zug 7118 Sk Nr.	Beförderungsaufgabe
— 105	+ 105	172	Eisenach | Ilmenau Erfurt über Gräfenroda - Erfurt

Offene Stückgutwagen zum Ausladen können blau, zum Ei laden rot unterstrichen werden. Ein für den Neudietendorfe Bahnhof aufgestellter Auszug für 30 Güterzüge und übe 100 Stückgutkurswagen hat z. B. die Größe 42 × 90 cn Der Vorteil ist, daß jeder im Zug laufende, abgehende (—) un zugehende (+) Wagen sofort zu ersehen ist.

7. Viele unnütze Arbeit muß durch Aufstellung der ver schiedensten Pläne geleistet werden. Gerade in de Tagen des Fahrplanwechsels, wo mancher Bedienstete ei tretende Änderungen vielleicht nachsehen würde, sind die Plä nicht zur Hand, da sie doch immer erst vervielfältigt werde müssen, und wenn sich die Leute dann ohne sie eingearbeite haben, werden sie weder gewürdigt noch benötigt und diene nur zur Unterrichtung der Kontrollbeamten. Durch die einfach Bestimmung, daß Güter mit der nächsten für sie vorgesehene Beförderungsmöglichkeit abgehen müssen, ließe sich dies Riesenarbeit beseitigen, denn alle die Lade-, Bedienungs Wagenübergangspläne usw. sind ja nur Auszüge aus schon be stehenden Vorschriften und Anordnungen.

8. Dienstanweisungen und Dienstvorschrif ten. Viel Geld könnte erspart werden, wenn die Dienstan weisungen und Dienstvorschriften für bestimmte Beamten gruppen zusammengefaßt würden, wie es z. B. auf der Lei ziger Ausstellung in dem Normalstellwerk für die Weiche steller geschehen war. Es würde dann der Betriebsbeamte de Band 1, 2 oder 3, je nach seinem Dienst, bekommen, statt wi jetzt bis zu 10 einzelne Bände, in denen sich vieles wiederholt

9. Papierersparnis im kleinen, die sich durch di Masse summiert, kann durch zweckentsprechende Ausgestaltun der Vordrucke erfolgen, z. B. Lieferung halber Einlagen fü häufig zur Verwendung kommende Vordrucke, damit nicht z. B bei einer mittels Vordrucks anzufertigenden Liste oder Loh rechnung, die 1½ Seiten lang ist, 3 Seiten verwendet werde weil der Einlagevordruck eben 2 Blätter statt 2 Seiten hat Viel Geld könnte m. E. auch einmalig erbracht werden, wen die an vielen Stellen unnütz vorhandenen alten Amtsblätter sammlungen den nahe beieinander oder gar in einem Gebäud untergebrachten Stellen nur noch in einem Stück zum gemein samen Gebrauch belassen und die übrigen verkauft würden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 14. Juni einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 65 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Der Nachtragsetat des Reichsverkehrsministeriums.** Im Hauptausschuß des Reichstags wurde am 27. Juni d. J. der Nachtragsetat des Reichsverkehrsministeriums beraten. Auf Anfrage von deutschnationaler Seite bestätigte Staatssekretär Stieler, daß die Einnahmen der Reichseisenbahnen in den beiden ersten Monaten des Haushaltsjahres ungünstig gewesen seien. Das liege an dem Ausfall Oberschlesiens seit Anfang Mai sowie daran, daß infolge des Wegfalls des Überschichtenabkommens im Ruhrgebiete die Wagengestellung an der Ruhr wesentlich geringer geworden sei. Sie übersteige kaum die Gestellung im vorigen Jahre. Im allgemeinen beurteile er die Aussichten für die Einnahmegestaltung der Eisenbahnen eher pessimistisch. Das allgemeine Darniederliegen des Wirtschaftslebens mache sich stark bemerkbar. Nur wenn darin eine schnelle und wesentliche Besserung eintrete, sei daran zu denken, daß die Einnahmeschätzungen einigermaßen erreicht würden. An der kürzlichen Erhöhung der Tarife läge seiner Meinung nach der Einnahmerückgang nicht. Die am 1. Juni in Kraft getretenen erhöhten Personentarife hätten keinen Verkehrsrückgang gebracht. Infolge der Erhöhung der Gütertarife sei eine starke Einnahmesteigerung im Güterverkehr erreicht, demgegenüber sei allerdings ein Verkehrsrückgang eingetreten.
Abg. Schultz-Bromberg (D. Nat.) forderte eine Verbilligung der Personentarife zwischen Ostpreußen und dem Reich. Staatssekretär Stieler versicherte, es geschehe alles, um der besonderen Lage Ostpreußens in jeder Weise Rechnung zu tragen. — Abg. D. Mumm (D. Nat.) wünschte Schlafwagen dritter Klasse. Es sollen solche nach Mitteilung von Staatssekretär Stieler versuchsweise hergerichtet werden.
Der Haushalt des Reichsverkehrsministeriums wurde darauf verabschiedet.

— **Bezeichnung des Reichseisenbahnunternehmens.** Das gesamte Reichseisenbahnunternehmen nannte man bei der Übernahme auf das Reich „Reichseisenbahnen“. Kurze Zeit nachher wurde angeordnet, daß die Bezeichnung auf Fahrplänen, Kursbücher usw. „Deutsche Reichseisenbahnen“ zu lauten habe. Dies ist auch auf den Fahrplänen, den Kursbüchern im allgemeinen jetzt durchgeführt. Der Reichsverkehrsminister hat jedoch soeben den Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums, den Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und zentralen Ämtern mitgeteilt, daß die Fahrzeuge der Reichseisenbahnen künftig die Aufschrift „Deutsche Reichsbahn“ erhalten sollen. Dementsprechend ist auch sonst zur allgemeinen Benennung des gesamten Unternehmens auf Kursbüchern, Fahrplänen und sonstigen Drucksachen sowie auf Frachtbriefstempeln diese Bezeichnung anzuwenden.

— **Zur Einstufung der Orte in das Ortsklassenverzeichnis.** Von der Beamtenschaft ist vielfach eine bessere Einstufung der Orte in das Ortsklassenverzeichnis angeregt worden. Entsprechende Wünsche sind u. a. auch dem Reichsverkehrsminister in der Annahme vorgetragen worden, daß die höhere Einstufung in die Ortsklasseneinteilung bei der Reichsregierung am Widerspruche des Reichsverkehrsministers scheitert. Dies trifft nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 26. Juni d. J. nicht zu. Das Ortsklassenverzeichnis für die Beamten wird vom Reichsfinanzministerium aufgestellt, das zur Grundlage seiner Entscheidungen die sachlichen Vorarbeiten einer neutralen Stelle, des Statistischen Reichsamts, macht. Das Statistische Reichsamt macht seine Vorschläge auf Grund besonderer Erhebungen über die Teuerungsverhältnisse wichtiger Lebensbedürfnisse und zieht auch alle anderen erwägenswerten Beeinflussungsmomente in Betracht. Die Aufgabe des Reichsverkehrsministeriums bei den Arbeiten beschränkt sich lediglich darauf, das Gesamtbild der Erwägungen dadurch zu vervollständigen, daß jeweils mitgeteilt wird, wie die Orte im Ortsklassenverzeichnis des Reichslohntarifs für die Arbeiter der Reichseisenbahnverwaltung auf Grund der Lohnverhältnisse dieser Orte eingereiht worden sind. Dabei war allerdings vielfach festzustellen, daß die Teuerungsstatistik zu anderen Ergebnissen führte, als die Betrachtung des Lohnbildes. In diesen Fällen ist bei der vorläufigen Ortsklasseneinteilung auf Anordnung der Reichsregierung im Zweifelsfalle zunächst nach den Ergebnissen der Lohnstatistik entschieden worden, um bei dem Provisorium nicht über die außer Zweifel stehenden Verhältnisse hinauszugreifen. Bei der endgültigen Regelung fällt diese Schranke fort. Es steht lediglich in dem Ermessen des Statistischen Reichsamts und des Reichsfinanzministeriums, ob und welches Gewicht sie bei ihren Entschließungen den vom Reichsverkehrsministerium vorgetragenen Lohnbilde beilegen wollen.

— **Beschaffung von Rollmaterial.** Für die außergewöhnliche Beschaffung von Lokomotiven und Wagen ist in den kürzlich genehmigten Nachtragshaushalt des Reichsverkehrsministeriums ein Betrag von 1500 Millionen Mark eingestellt, der im Rechnungsjahr 1921 verausgabt werden soll. In den Grenzen des Restbedarfs von 490 Millionen Mark sind Vorausbestellungen zulässig. Veranschlagt ist die Beschaffung von 550 Lokomotiven, 1000 Personenwagen, 200 Gepäckwagen, 15 500 Güterwagen im Gesamtwerte von 1990 Millionen Mark. Die neuerliche Abgabe von Lokomotiven und Wagen auf Grund des Waffenstillstands- und Friedensvertrages und insbesondere die im Gange befindliche Rückgabe der Beutewagen gefährden die geregelte Bedienung des Verkehrs. Alsbaldige Neubeschaffungen sind daher dringend erforderlich. Auf Grund der bisherigen Bewilligungen für 1921 sollen aus Mitteln des ordentlichen Haushalts 806 Lokomotiven, 980 Personen-, 235 Gepäck- und 8580 Güterwagen, aus allgemeinen Reichsmitteln 900 Lokomotiven, 1344 Personen-, 1000 Gepäck- und 11 378 Güterwagen beschafft werden. Insgesamt ergibt sich, wenn diese Beschaffungen durchgeführt werden, eine Vermehrung des Fahrzeugbestandes um 2256 Lokomotiven, 3324 Personenwagen, 1435 Gepäckwagen, 35 458 Güterwagen.

— **Verauslagung des Rheinzolls durch die Eisenbahnverwaltung.** Auf eine Anfrage des Abgeordneten Dr. Cremer im Reichstage hat der Reichsverkehrsminister folgende Antwort erteilt: „Die Erhebung der Zölle durch die Entente führte in schneller Folge zu einer derartigen Anhäufung der Güter auf den Grenzbahnhöfen, daß eine völlige Verstopfung nicht nur dieser Bahnhöfe, sondern auch der angrenzenden Strecken eintrat. Der drohenden Lahmlegung des gesamten Verkehrs mit ihren unabsehbaren Folgen für das deutsche Wirtschaftsleben mußte durch rasche Räumung und Freihaltung der Bahnhöfe entgegengewirkt werden. Die Eisenbahnverwaltung sah sich deshalb gezwungen, die an der Grenze aufkommenden Zölle auszulegen und nachträglich von den Empfängern der Sendungen auf den Empfangsstationen wieder einzuziehen. Die entsprechenden Maßnahmen sind mit der deutschen Zollbehörde vereinbart worden; ein Abkommen mit Verwaltungsstellen der Entente wurde nicht getroffen.“

— **Entrichtung der Ausfuhrabgabe beim Verkehr durch das besetzte Gebiet.** Wie der „D. Allg. Ztg.“ gemeldet wird, muß auf Anordnung der Interalliierten Rheinlandskommission beim Güterversand aus dem unbesetzten über das besetzte Gebiet nach dem Ausland die Ausfuhrabgabe im besetzten Gebiet entrichtet werden. Der Reichskommissar für Ein- und Ausfuhrbewilligung empfiehlt nun den Interessenten, da die Eisenbahnverwaltung eine Quittung über die bezahlte Ausfuhrabgabe bereits bei Annahme der Güter verlangt, die Ausfuhrabgabe gleichzeitig bei Aufgabe der Güter beim Postamt für eine Zollkasse des besetzten Gebietes einzuzahlen und die Quittung an die Ausfuhrbewilligung anzuheften. Die Einhaltung dieses Verfahrens vermeidet die Gefahr einer doppelten Entrichtung der Ausfuhrabgabe.

— **Expreßgutverkehr mit dem Memelgebiet.** Wie der Handelskammer zu Berlin mitgeteilt wird, wird die Beförderung von Expreßgütern zwischen Deutschland und dem Memelgebiet wieder zugelassen. An Zollpapieren sind erforderlich: 1. statistischer Anmeldeschein, 1 Ausfuhrerklärung, 1 Ausfuhrgenehmigung oder 1 Bescheinigung, daß die Ausfuhrgenehmigung nicht notwendig ist. Annahme erfolgt in Berlin nur bei der Gepäckabfertigungsstelle Bahnhof Friedrichstraße, wo die zollamtliche Vorabfertigung von 8—3 Uhr stattfindet.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin.** Die ordentliche Generalversammlung am 25. Juni d. J., in der 100 000 M. Stammaktien und 1 811 000 M. Vorzugsaktien vertreten waren, genehmigte, wie wir der B. B. Ztg. entnehmen, die Jahresrechnung für 1920 und erteilte die Entlastung. Bei einer Einnahme von 623 245 *M* (i. V. 422 329 *M*) an Zinsen auf Wertpapiere und sonstigen Erträgnissen ergibt sich für das abgelaufene Geschäftsjahr ein Gewinn von 44 384 *M* (154 617 *M*), um den sich der Verlustsaldo auf 4 023 682 *M* (4 068 066 *M*) ermäßigt. Es erforderten nämlich Obligationszinsen, Unkosten und

Talonsteuer 103 882 M (104 632 M), andere Zinsen 70 118 M (35 007 M), Geschäftsunkosten in Wien und Berlin 254 860 M (128 072 M) und Abschreibungen auf verschiedene Schuldner 150 000 M (0). In der Bilanz erscheinen Wertpapiere mit 3 734 784 Mark (3 736 013 M), Baugeräte, Stoffe und Eisenbahnwagen mit 135 146 M (99 468 M), Schuldner mit 656 561 M (1 346 009 M), Gläubiger haben 1 072 985 M (1 762 776 M) zu fordern. Wie der Vorsitzende hervorhob, hat sich die schlechte finanzielle Lage des Unternehmens im abgelaufenen Jahre nicht gebessert, vielmehr noch weiter verschlechtert. Die Frist, die die Obligationenbesitzer (2 308 500 M Obligationen im Umlauf) zur Stundung gewährt hatten, ist abgelaufen, so daß sich die Verwaltung von neuem an diese wenden mußte. Die dazu einberufene Versammlung war wegen ungenügender Kapitalvertretung beschlußunfähig, und so bleibt der Verwaltung nichts weiter übrig, als nochmals eine Versammlung einzuberufen oder nach Mitteln zu suchen, um den Verpflichtungen gegenüber den Obligationenbesitzern gerecht werden zu können. Bei der gekennzeichneten Lage des Unternehmens dürfte dies allerdings auf große Schwierigkeiten stoßen. Der Vorstand führt in seinem Bericht aus: Im abgelaufenen Geschäftsjahre waren der allgemeinen Lage wegen Baugeschäfte nicht zu tätigen. Die noch im Gange befindlichen Holztransporte wurden, um größere Verluste zu vermeiden, abgestoßen, so daß das Baugeschäft der Gesellschaft zurzeit ganz ruht. Aus dem Verkauf der für die Holztransporte seinerzeit angeschafften Feldbahngeräte wurde ein angemessener Nutzen erzielt. Die Erträgnisse der im Besitz der Gesellschaft befindlichen Eisenbahnaktien waren im Jahre 1920 bedeutend höhere, da die Dividende für 1918 und 1919 für ein im tschechoslowakischen Staate belegenes Eisenbahnunternehmen infolge der nunmehr mit der Eisenbahndirektion stattgefundenen Abrechnung festgesetzt werden konnte und demnächst zur Auszahlung gelangt.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb verlief in der Woche vom 26. Juni zum 2. Juli im allgemeinen glatt wie in der vorhergegangenen Woche bei verhältnismäßig geringem Güterverkehr. Die Wirkungen der Zollgrenze und des damit verbundenen Rückganges gewisser Verkehre machen sich weiter bemerkbar und haben eine vollständig andere Belastung vieler Bahnhöfe mit sich gebracht. Die hieraus entstehenden Schwierigkeiten konnten bis jetzt bei dem schwachen Verkehr überwunden werden. Für Kohle, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 26. Juni zum 2. Juli im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 19 608 Wagen (berechnet zu je 10 t) angefordert und gestellt. Hierbei ist der 29. Juni (Festtag Peter und Paul), an dem nur 10 575 Wagen gestellt wurden, nicht berücksichtigt. Es ist demnach ein Rückgang des Wagenbedarfs für Brennstoffe gegenüber der Vorwoche unabhängig von dem Festtage zu verzeichnen. (Höchstgestellung am 30. Juni 20 124 Wagen.) In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 175 Wagen. Der Rheinwasserstand ist in der Berichtswoche leider wieder zurückgegangen. Wenn nicht bald stärkerer Zufluß eintritt, wird wieder mit Einschränkungen gerechnet werden müssen. Schleppkraft und namentlich Kahnraum werden nach wie vor hinreichend angeboten. Der Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich werktäglich auf 23 643 t (22 876 t). In den Zechenhäfen der Kanäle wurden 22 315 t (25 002 t) umgeschlagen.

— **Reichskonferenz der technischen Eisenbahnbeamten.** Wie der „D. Allg. Ztg." gemeldet wird, hat eine Reichskonferenz der technischen Beamten der Reichseisenbahnverwaltung in den letzten Junitagen in München stattgefunden. Die gefaßten Beschlüsse gingen dahin, daß in dem Reichsausschuß der technischen Beamten der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner die gesamten Beamten des technischen Dienstes zusamengefaßt werden sollen, um dadurch die besonderen Interessen des technischen Personals erfolgreicher vertreten zu können. Dieser Ausschuß soll sich vor allen Dingen die Aufgabe stellen, die Verschiedenheiten innerhalb der einzelnen Länder in der Bewertung des technischen Dienstes zu beseitigen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind versetzt worden: die Regierungsräte Dr. jur. Behren, bisher in Cassel, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen, Dr. jur. Güldenpenning, bisher in Altona, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale) und Preuß, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, die Oberregierungsbauräte Grunzke, bisher in Köln, nach Essen, Clemens, bisher in Essen, zur Eisenbahndirektion nach Köln, Engelbrecht, bisher in Magdeburg, zur Eisenbahndirektion nach Hannover, Mestwerdt, bisher in Hannover, nach Hemelingen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Sebaldsbrück, Rave, bisher in Münster (Westf.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Quelle, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, Hansmann, bisher in Stettin, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hamburg und Zinkeisen, bisher in Berlin-Schöneberg, nach Berlin als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 daselbst; — die Regierungsbauräte Frederking, bisher in Halle (Saale), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cassel, Henske bisher in Königsberg (Pr.), zur Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Fritz Neubert, bisher in Cassel, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Berlin, Lüttmann, bisher in Marienwerder (Westpr.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Spiesecke, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Brandenburg (Havel), Pösentrup, bisher in Hagen (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Münster (Westf.), Stüve, bisher in Corbach, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Sulingen (Hann.), Stengel, bisher in Münster (Westf.), nach Köln als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 Köln-Deutz, Reichert, bisher in Hannover als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Frankfurt (Main), Zietz, bisher in Osterode (Ostpr.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Marienwerder (Westpr.), Gengelbach, bisher in Elberfeld, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Weimar (Thür.), Lubseder, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Stettin, Max Schulze, bisher in Halberstadt, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Wiegels, bisher in Horrem, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Hannover, Mann, bisher in Halle (Saale), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Corbach, Rhode, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Halberstadt, Eyert, bisher in Senftenberg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Hagen (Westf.), Mau, bisher in Trier, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Sorau, Georg Neumann, bisher in Beuthen (Oberschl.), zur Eisenbahndirektion nach Essen, Scheer, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, Baltin, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Trier, de Neuf, bisher in Köln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen, Brunner, bisher in Frankfurt (Oder), nach Potsdam als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Gustav Rosenfeldt, bisher in Stargard (Pom.), zur Eisenbahndirektion nach Stettin, Grabe, bisher in Hemelingen, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Wilhelm Kayser, bisher in Worms, als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hagen (Westf.), Wieszner, bisher in Breslau, nach Oels als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Ahlf, bisher in Jena, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Crayen, bisher in Magdeburg, nach Brandenburg (Havel) als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstande des Eisenbahnwerks Brandenburg West, Lorenz, bisher in Erfurt, nach Dortmund als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahnhauptwerkstäte daselbst, Müsken, bisher in Königsberg (Pr.), nach Magdeburg als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Magdeburg-Salbke, Paul Neubert, bisher in Potsdam, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Ernst Braun, bisher in Trier, als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Frankfurt (Main), Emil Moeller, bisher in Paderborn, nach Witten als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Paehler, bisher in Recklinghausen, nach Paderborn als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte Paderborn 2 Nord, Fleck, bisher in Weißenfels, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Silbereisen, bisher in Neumünster, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), Promnitz, bisher in Oels, nach Königsberg (Pr.), als Oberbaurat (auftrw.) und Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Paul Wilcke, bisher in Limburg (Lahn), nach Erfurt als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Hebbel, bisher in Hagen (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Weißenfels, Streuber, bisher in Hamburg, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 2 nach Dortmund, Körner, bisher in Leipzig, nach Breslau als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 daselbst, Hickmann, bisher in Weimar (Thür.), nach Limburg (Lahn), als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst und Richard Richter, bisher in Dortmund, nach Berlin als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Haupt-

..rkstätte Berlin Markgrafendamm, der Eisenbahn-Betriebs-..genieur Haeske, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) ..s Eisenbahn-Maschinenamts 2 nach Magdeburg, der Eisenbahn-..spektor Großschupff, bisher in Breslau, nach Stargard ..om.) als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der ..senbahn-Hauptwerkstätte daselbst, die Regierungsassessoren ..lolf Becker, bisher in Mainz, zur Eisenbahndirektion nach ..rankfurt (Main), Dr. jur. Schubert, bisher in Magdeburg, ..r Eisenbahndirektion nach Essen und Dr. jur. Henning, ..sher in Essen, zur Eisenbahndirektion nach Cassel.

Übertragen worden ist: den Oberregierungsbauräten Ciliax .. Königsberg (Pr.) die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-..triebsamts 1 daselbst, Gustav Koehler in Cassel die Stel-..ng des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 2 daselbst, ..d Peine in Magdeburg die Stellung des Vorstandes ..s Eisenbahn-Betriebsamts 5 daselbst; — den Regierungs-..uräten Pommerehne in Cassel die Stellung des ..rstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst, Ruckes .. Magdeburg die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-..triebsamts 4 daselbst, Lewerenz in Königsberg (Pr.), die ..ellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 3 daselbst, ..-Ing. Steinbrecher in Berlin die Stellung des Vorstan-..s des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst, Dr.-Ing. Gustav ..agner in Wedau die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-..aschinenamts 2 in Duisburg und Wolfgang Köhler in ..rlin, die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Werkstätten-..nts 1a Berlin Markgrafendamm. — Der Regierungsbaurat Rei-..tz in Berlin ist der Eisenbahndirektion Berlin zur Beschäf-..tigung überwiesen.

Dem Ober- und Geheimen Baurat Otto Krause bei der ..senbahndirektion in Elberfeld, den Oberregierungsbauräten ..hnke beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Patté bei ..r Eisenbahndirektion in Erfurt und Struck bei der Eisen-..hndirektion in Stettin, den Geheimen Bauräten Klotzbach, ..tglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, Hoefer, Mit-..ied der Eisenbahndirektion in Köln, und Capelle, Vorstand ..s Eisenbahn-Betriebsamts in Sorau, dem Geheimen Regie-..ngsrat Lentze, Mitglied der Eisenbahndirektion in Halle ..aale) und dem Eisenbahndirektor Articus, Vorstand des ..senbahn-Verkehrsamts in Kattowitz, ist die nachgesuchte Ent-..ssung aus dem Reichseisenbahndienst mit Ruhegehalt erteilt.

Dem Regierungsbaurat Krohn, Vorstand des Eisenbahn-..erkstättenamts 1a Berlin, ist die nachgesuchte Entlassung ..s dem Reichsdienst erteilt.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle ..yern, wurden in gleicher Diensteseigenschaft in etatsmäßiger ..eise berufen: der Eisenbahnassessor der Eisenbahndirektion ..ünchen Ludwig Kinner an die Maschineninspektion Rosen-..im als deren Vorstand, der Eisenbahnassessor der Eisenbahn-..rektion Nürnberg Karl Senninger an die Maschineninspek-..on I Nürnberg als deren Vorstand, der Eisenbahnassessor der ..senbahndirektion Nürnberg Otto Taschinger an die ..aschineninspektion II Nürnberg als deren Vorstand und der ..senbahnassessor der Eisenbahndirektion Regensburg, Rudolf ..raßl an die Maschineninspektion Passau als deren Vorstand. .. Der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Regensburg Johann ..üßlein wurde wegen nachgewiesener Dienstunfähigkeit in ..n dauernden Ruhestand versetzt.

Österreich

— **Begrüßungsschreiben des Bundesministers für Verkehrs-..esen an die Verkehrsbediensteten.** Der neugewählte Bundes-..nister für Verkehrswesen Dr. Walter Rodler richtete ..nterm 23. Juni folgendes Begrüßungsschreiben an die Verkehrs-..diensteten:

Das Vertrauen des Nationalrates hat mich auf den Posten ..s Bundesministers für Verkehrswesen berufen. Als ich mich ..tschloß, diesem Rufe Folge zu leisten, war ich mir vollkommen ..wußt, den an mich in ernster Zeit herantretenden schweren ..ufgaben nur dann gerecht werden zu können, wenn ich hier-..i auf die erprobte, bisher stets bewiesene Opferwilligkeit und ..ensteshingebung des gesamten Personals bauen kann. Im ..teresse unseres schwer geprüften Vaterlandes bitte ich Sie, ..r diese nicht zu versagen und in gemeinsamer werktätiger ..beit mitzuhelfen an dem Wiederaufbau unseres Verkehrs-..esens. Der Gedanke an den gemeinsamen Beruf, der uns zu-..mmengeführt hat und uns innig vereint, möge alle Unter-..hiede und alles Trennende vergessen lassen, damit es uns ge-..ngt, im einträchtigen Zusammenwirken aus dem Niedergange ..s emporzuringen. In der festen Hoffnung auf das Gelingen ..grüße ich das gesamte Personal meines Ressorts auf das herz-..chste und gebe gleichzeitig meinerseits das Versprechen, jeder-..eit ein warmherziger mitfühlender Anwalt der Interessen aller Angestellten und ein freundschaftlicher aufrichtiger Berater und Förderer jedes Einzelnen sowie der Gesamtheit sein zu wollen.

— **Ein- und Ausfuhrerleichterungen für Abschlüsse auf der Wiener Messe.** Wie der Wochenschrift des Handelsmuseums (Nachrichten des Messedienstes) zu entnehmen ist, hat sich die österreichische Regierung zwecks möglichst weitgehender Ein- und Ausfuhrerleichterungen im Messeverkehr mit Vorschlägen an die Regierungen der auswärtigen Staaten gewendet. Hierbei wurden von der österreichischen Regierung bestimmte Richtlinien in Aussicht genommen, die bei Gewährung von Gegenseitigkeit oder bei Begünstigungen für die Einfuhr österreichischer Messewaren durch die auswärtigen Staaten für die auf der Wiener Messe abgeschlossenen Geschäfte Geltung haben sollen. Demnach soll bei Messeabschlüssen, falls diese auf der Messe selbst vom Messeamt (Messedienst) bestätigt sind und es sich um solche Artikel handelt, die handelsüblich auf Mustermessen umgesetzt werden und deren Ein- oder Ausfuhr nur auf Grund einer besonderen Bewilligung gestattet ist, folgender Vorgang eingehalten werden: A. Zur Ausfuhr aus Österreich soll, einige wenige Gegenstände ausgenommen, für alle Waren die Ausfuhrbewilligung erteilt werden, soweit es sich nicht um staatlich bewirtschaftete Sachen handelt. B. Zur Einfuhr nach Österreich behält sich 1. die österreichische Regierung nur bezüglich ganz weniger, taxativ aufgezählter Warengruppen die fallweise Beurteilung der Einfuhranträge vor. 2. Bei einzelnen ebenfalls aufgezählten Gegenständen sollen für Messeaufträge einer österreichischen Firma an ein und dieselbe ausländische Ausstellerfirma Einfuhrbewilligungen bis zum Höchsteinfuhrwert von 100 000 K ohne weiteres bewilligt werden. 3. Bei dem überwiegenden Großteil aller übrigen Waren soll, falls es sich nicht um österreichische Monopol- und staatlich bewirtschaftete Gegenstände handelt, die Einfuhrbewilligung unbeschränkt erteilt werden.

— **Haftpflicht der Eisenbahn bei einem durch Bergsturz herbeigeführten Unfall.** Mit einem dem größten durch ein Naturereignis herbeigeführten Eisenbahnunfall hatte sich vor kurzem das Wiener Oberlandesgericht zu befassen. In der Nacht zum 16. Januar 1917 wurde zwischen Sagor und Trifail ein Zug der Südbahn, die dort an hohen Bergwänden vorbeiführt, durch eine niedergehende Steinlawine teils zertrümmert, teils verschüttet. Zahlreiche Reisende wurden getötet oder schwer verletzt, viele Personen fielen auch in die dort fließende Save. Einer der Verletzten, der Korporal Adolf Pospischil, der damals als Transportbegleiter mit dem Postzuge der Südbahnlinie von Laibach nach Wien fahren wollte, brachte gegen die Südbahngesellschaft beim Wiener Handelsgerichte eine Klage auf Zahlung der Spitals- und Kurkosten, eines Schmerzensgeldes von 4000 K usw. ein. Er starb bald darauf und seine Eltern traten als Erben in den Prozeß ein. Der Klagevertreter begründete das Klagebegehren mit dem Mangel an Sicherheitsvorkehrungen gegen Steinlawinen. Die beklagte Südbahn wendete höhere Gewalt ein, da es sich um einen durch unerwarteten, wildbachartigen Wasseraustritt verursachten Bergsturz handle. Das Handelsgericht erkannte, daß das Klagebegehren dem Grunde nach zu Recht bestehe. Ein Bergsturz müsse zwar als höhere Gewalt und unabwendbarer Zufall angesehen werden, allein nach den Aussagen von Zeugen seien damals höchst gefahrdrohende Anzeichen zu erblicken gewesen, und da überdies in der finsteren, stürmischen Nacht ein strömender Regen niederging, wäre mindestens in den Nachtstunden der Zugverkehr einzustellen gewesen, damit bei Tagesanbruch die Beschaffenheit der Berglehne in der Richtung geprüft werden könne, ob nicht infolge der vorangegangenen Witterung Gefahr drohe. Gegen dieses Urteil legte die Südbahngesellschaft Berufung ein, die jetzt vom Oberlandesgerichte abgewiesen wurde.

— **Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Am 1. d. M. wurde unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Schonka die Hauptversammlung der Gesellschaft abgehalten. Der Vorsitzende eröffnete die Versammlung mit einer Ansprache, die auf die Folgen des Krieges für die Ergebnisse des Betriebes und das Erträgnis hinwies. In Erledigung der Tagesordnung wurde nach Verlesung des Revisionsberichtes, der bereits in Nr. 24 S. 469 d. Ztg. mitgeteilte Geschäftsbericht einstimmig genehmigt, ebenso der Antrag auf Verteilung des Reingewinnes, nach welchem eine Dividende von 210 K für die Aktie und 14,70 K für jeden Genußschein zur Auszahlung gelangen. Bezüglich der Regelung des Beitrages zum Schiffsassekuranzfonds wurde der Antrag der Verwaltung zum Beschluß erhoben, daß von einer Festlegung einer Zahl zunächst abzusehen und die Bestimmung des zu leistenden Beitrages der Beschlußfassung der nächstjährigen Hauptversammlung vorzubehalten sei. Die Versammlung gab ihre Zustimmung zu der von der Verwaltung befürworteten Ab-

änderung der Pensionssatzungen und schritt sodann zur Neuwahl des Verwaltungsrates; als dessen Präsident bzw. Vizepräsident werden wirken: Dr. Franz Schonka und Alexander Weiner.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Die Gesellschaft versendet ihren Bericht über das Geschäftsjahr 1920. Die Kohlenförderung und die Kokserzeugung zeigen geringe Steigerungen gegen das Vorjahr, doch ist der Arbeiterstand verhältnismäßig höher gestiegen und die Leistung des einzelnen Arbeiters noch weiter gesunken. Durch zwei tschechoslowakische Gesetze wurden beim Bergbau Betriebs- und Revierräte sowie Unternehmungsräte geschaffen, die jedoch im Jahre 1920 ihre Tätigkeit noch nicht begonnen haben. Den beim Bergbau Beschäftigten steht nunmehr eine 10prozentige Beteiligung an dem zur Ausschüttung gelangenden Reingewinne der Bergbauunternehmung zu. Dieser Anteil wird von der Nordbahn im Betrage von 1 719 762 ö. K. zur Widmung für gemeinnützige Zwecke der beim Bergbau Beschäftigten aus dem Erträgnisse zugestellt.

Die Erzeugungskosten haben im Jahre 1920 die größte absolute Höhe erreicht. Die staatliche Sperre über Kohle und Koks und die Nebenerzeugnisse blieb während des ganzen Jahres 1920 aufrecht. Die Erzeugnisse wurden, mit Ausnahme des Ammoniaksulfats, voll abgesetzt. Die gesellschaftliche Montanbahn wurde von den tschechoslowakischen Staatsbahnen betrieben und zeigt eine mäßige Verkehrssteigerung. Auf die Einlösungsrenten für die verstaatlichten Eisenbahnlinien wurden von den beteiligten Staaten wie im Vorjahre Abschlagszahlungen geleistet; sie beziffern sich auf 14 630 408 ö. K. gegen 15 176 684 im Vorjahre. Der Mindererträg ist auf den Minderwert der in polnischen Mark gezahlten polnischen Rate zurückzuführen. Für die Pensionsversicherung der Angestellten ist, wie im Vorjahre, neuerlich eine ansehnliche Zuwendung vorgesehen; überdies wird einer ergänzenden Pensionsversicherungs-Zuschußkasse, welche von der Gesellschaft zufolge eines gemeinsamen Beschlusses der Ostrau-Karwiner Gewerken zu errichten ist, ein Betrag von 44 040 000 ö. K. zugewiesen. Die Gesellschaft wird ihren Sitz nach Mährisch-Ostrau verlegen. Die Übersiedlung der Generaldirektion dahin ist eingeleitet und wird bis zu der für Jahresschluß erwarteten Vollendung der notwendigen Baulichkeiten durchgeführt werden. Die Bilanz für 1920 ist noch in österreichischer Währung, dagegen das Gewinn- und Verlustkonto sowohl in österreichischer als auch, unter Zugrundelegung des Kurses vom 31. Dezember 1920, in tschechischer Währung erstellt. Dieser Kurs betrug 100 tsch.-sl. K. = 734 ö. K. gegen 283 österreichische Kronen im Vorjahre, wodurch die höheren Zahlen der Rechnungsabschlüsse für 1920 mitbedingt sind. Die Abschreibungen an den Montananlagen für 1920 betragen für die Montanbahn 267 149 ö. K., für die Kohlenwerke und die Koksanstalt Franzensschacht 7 228 756 ö. K., zusammen sonach 7 495 905 ö. K. Dieser Betrag wurde, da die Abschreibungen in der für 1921 in tschechischer Währung aufzustellenden Bilanz in dieser Währung durchzuführen sein werden, in dem in tschechischer Währung erstellten Gewinn- und Verlustkonto al pari eingestellt; in dem in österreichischer Währung ausgewiesenen Gewinn- und Verlustkonto erscheint überdies eine „Valutarische Ergänzung der Abschreibungen an den Montananlagen" im Betrage von 47 524 042 ö. K.

Aus dem Rohgewinn werden ansehnliche Beträge zurückgestellt: für die Erfordernisse an Erwerbsteuer, für welche bereits in den Vorjahren rund 25 000 000 K. zurückgelegt worden waren, 94 686 000 ö. K., für die obenerwähnte Pensionszuschußkasse 44 040 000 ö. K., für den Baufonds I (Bau von Wohn- und Betriebsgebäuden und Erneuerung alter und Anschaffung neuer Maschinen) 73 400 000 ö. K., für den Baufonds II (für Arbeiterhäuser und Wohlfahrtseinrichtungen) 17 000 000 ö. K., für den Erneuerungsfonds 126 000 000 ö. K., zusammen 355 126 000 ö. K.

Von dem laut Gewinn- und Verlustkonto nach Abzug der Abschlagsdividende verbleibenden Reingewinne im Betrage von 34 650 299 ö. K. (im Vorjahre 17 387 857) ist zunächst die Restzahlung von 75 ö. K. für die Aktie auf die 180 K. betragende Dividende zu bezahlen 4 998 000 ö. K., somit verbleiben 29 652 299 ö. Kronen, hiervon 3 % Gewinnanteile des Verwaltungsrates 889 569 ö. K., sonach 28 762 730 ö. K., zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1919 3 081 213 ö. K., demnach zur Verfügung der Generalversammlung 31 843 943 ö. K.

— **Frachtermäßigung für Sömmerungsvieh.** Für Weidevieh, das auf dem Wege zur Sömmerung oder von dieser mit der Eisenbahn befördert wird (Sömmerungsvieh) wird auf den österreichischen Eisenbahnen im laufenden Jahr eine Frachtbegünstigung in Form eines weitgehenden Nachlasses von der tarifmäßigen Fracht sowohl bei der Hin- als auch bei der Rücksendung der Tiere gewährt. Auskünfte über die Einzelheiten der Vergünstigung erteilen die Stationen.

— **Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner.** Anläßlich der vom 3. bis 5. September d. J. in der Turnfesthalle in Linz a. D. stattfindenden Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner gelangt ein Ausstellungsführer zur Ausgabe, in dem alle wesentlichen zahlenmäßigen Übersichten sowie die Beschreibung der ausgestellten Gegenstände, eine Schilderung der Entwicklung des Kleingartenwesens bei den Eisenbahnern, einzelne Bauarten für Kleinsiedlungen und vieles andere Wissenswerte enthalten sein wird. In diesem Führer wird aber auch den Firmen, die einschlägige Gegenstände erzeugen, Gelegenheit geboten sein, Ankündigungen unterzubringen, die spätestens bis 1. August d. J. an die Ausstellungsleitung, Bundesbahndirektion Linz, zu richten sind.

— **A. E. G. — Union Elektrizitätsgesellschaft.** In der kürzlich abgehaltenen Hauptversammlung wurde der Rechnungsabschluß für das Geschäftsjahr 1920 genehmigt und die Verteilung einer Dividende von 12 % beschlossen. Die Werkstätten der Gesellschaft sind derzeit mit industriellen und staatlichen Aufträgen, bei welch letzteren die Bestellungen zur Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen eine große Rolle spielen, andauernd beschäftigt. Die Gesellschaft plant in engster Interessengemeinschaft mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin ihre Tätigkeit durch Vergrößerung ihres Arbeitsgebietes wesentlich zu erweitern. Wegen der deshalb notwendigen Investitionen sowie wegen der dauernd erhöhten Materialpreise, Löhne und Unkosten wurde die Erhöhung des Aktienkapitals um 125 Millionen Kronen auf 225 Millionen Kronen beschlossen.

Ungarn.

— **Der Voranschlag der Staatsbahnen für das Jahr 1921/22.** In der jüngst abgehaltenen Sitzung der Nationalversammlung führte Finanzminister Dr. Hegedüs anläßlich des der Nationalversammlung unterbreiteten Voranschlages der Staatsbahnen für das Jahr 1921/22 aus, daß dieser vorläufig einen Fehlbetrag von 1185 Millionen Kronen aufweise. Es müsse aber erwogen werden, daß die Staatsbahnen von Tag zu Tag sich dem europäischen Stande nähern und daß der Fehlbetrag 500 Millionen enthalte, die eigentlich nicht aus dem Betriebe, sondern aus jenen Unterstützungen entstanden sind, die den Wagenbewohnern, den Unversorgten und den Flüchtlingen gewährt wurden. Der eigentliche Fehlbetrag betrage 500 bis 600 Millionen, was nach der rumänischen Besetzung und nach der Herrschaft des Bolschewismus einen ansehnlichen Betrag bedeute. Im weiteren Verlaufe seiner Rede betonte der Finanzminister mit Nachdruck, daß die größte Anforderung an den Voranschlag die Investitionen der Staatsbahnen und der staatlichen Eisenwerkstellen, für die 1300 Millionen Kronen veranschlagt seien. Insgesamt belaufen sich sämtliche Investitionen auf zwei Milliarden, die der Finanzminister durch eine besondere Anleihe zu beschaffen wünscht.

— **Frachtberechnung im Verkehr zwischen Ungarn und Rumänien.** Im Güterverkehr zwischen ungarischen und den jenseits der Demarkationslinie liegenden Stationen erfolgt die Frachtberechnung auf die Weise, daß vorerst die Kilometerentfernung bis zur Demarkationslinie und von hier bis zur Grenzlinie ermittelt und der Frachtsatz für diese Gesamtentfernung festgestellt wird. Auf diese Weise erhält man den für die ungarischen Strecken entfallenden Frachtsatz. Die beschriebene Art der Frachtberechnung kann jedoch im Verkehre mit rumänischen Stationen nur dann angewendet werden, wenn aus den Frachtbriefe schon bei der Aufgabe zweifellos ersichtlich, daß die Sendungen für Stationen jenseits der Demarkationslinie bestimmt sind. Im entgegengesetzten Falle wird die Fracht für die von der Grenzstation bis zur Demarkationslinie entfallende Kilometerentfernung in dem neu auszustellenden Frachtbriefe besonders aufgerechnet. Es liegt daher im Interesse der Parteien, wenn in der ursprünglichen Aufgabestation in die im Frachtbriefe vorgesehene Rubrik „Bestimmungsstation" die in Betracht kommende ungarische Übergangsstation und in der Rubrik: „Bestimmungsort" die endgültige Bestimmungsstation genau angegeben wird. In Ermangelung der angegebenen Vorschrift kann die obenerwähnte ermäßigte Frachtberechnung nicht angewendet werden. Ein nachträglich eingebrachter Beweis, daß die Sendung nach rumänischen Stationen weiterbefördert wurde, kann nicht berücksichtigt werden. Nach einer Kundmachung der ungarischen Staatsbahndirektion wurde die bisherige Kilometerentfernung von Biharkeresztes bis zur Demarkationslinie von 2 auf 6 km abgeändert.

— **Ungarns Außenhandel im Jahre 1920.** Die Einfuhr Ungarns im Jahre 1920 betrug 5,4 Millionen, die Ausfuhr 5,2 Millionen Doppelzentner. Sowohl bei der Ein- wie bei der Ausfuhr waren hauptsächlich Österreich, die Tschechoslowakei und Deutschland beteiligt. Aus der Tschechoslowakei wurden eingeführt 2 Millionen Doppelzentner Güter, darunter 1,3 Millionen Doppel

…ntner Holz, wovon neun Zehntel aus den von der Tschecho-…owakei besetzten Gebieten stammten. Aus Österreich wurden …000 dz Webwaren und 230 000 dz Papierwaren eingeführt. Der …ößte Teil des Salzbedarfes wurde aus Deutschland gedeckt …00 000 dz). Aus Italien wurden 220 000 dz Reis, aus Polen …0 000 dz Mehl, 53 937 dz Schmalz und aus Argentinien 27 681 dz …eizen hereingebracht. Nach Österreich wurden ausgeführt … Millionen Doppelzentner Braunkohle, 834 000 dz Wein, …8 969 dz Obst und Gemüse, 265 dz Erdäpfel, 160 000 dz Zwie-…ln und Knoblauch. Ausgeführt wurden nach der Tschecho-…owakei 507 000 dz Güter, zumeist Braunkohlen, nach Deutsch-…nd 206 000 dz (Bohnen, Obst, Zement usw.). Auch nach Hol-…nd, Italien und der Schweiz fand eine Ausfuhr statt.

— **Wohnungsgeldzulagen der Eisenbahnangestellten.** Nach …ner Regierungsverordnung wurden die Wohnungsgeldzulagen …r Eisenbahnangestellten und Zurruhegesetzten entsprechend …höht. Die Erhöhung beträgt in Budapest, vom letzten Viertel-…hr 1920 angefangen, 32, vom 3. Vierteljahr 1921 ab weitere 80, …sammen daher 112 %; in der Provinz, vom letzterwähnten Zeit-…nkte angefangen 80 %. Die Zulage des Wohnungsgeldes für …rruhegesetzte wurde in Budapest um 32 bzw. 110, daher zu-…mmen um 142 % erhöht; außerhalb der Hauptstadt erhalten …rruhegesetzte und Witwen eine Zulage von 115 % ihrer tat-…chlichen Wohnungsgeldpension. — Für die seit 1. November …20 verflossene Zeit gelangen die Erhöhungen auf einmal zur …szahlung.

— **Außerordentliche Zulage für Eisenbahnangestellte.** Anfang …eses Jahres wurde auf Vorschlag des Finanzministers den …aatsbediensteten für die Monate April, Mai und Juni eine …ußerordentliche Zulage gewährt. Da inzwischen im Zusammen-…nge mit der Abrüstung des Militärs sich die Notwendigkeit …gab, die für diese Monate bewilligte Zulage der Angehörigen …s Heeres auf weitere drei Monate zu erstrecken, bewilligte der …inisterrat auf Vorschlag des Finanzministers die Zulage auch …n Staatsbediensteten für die Monate Juli, August und Sep-…mber. Diese Zulage wird mit Ende September d. J. eingestellt …d keinesfalls erneuert werden.

— **Frachtermäßigung und außertourliche Beförderung von Ge-…üse und Obst.** Im Handelsministerium fand wegen der Beför-…rungen der Gemüse- und Obstsendungen eine Konferenz statt, … der Interessenvertretungen teilgenommen haben. Den hier …machten Vorschlag, eine fünfprozentige Tarifermäßigung für …bst- und Gemüsesendungen zu erwirken, wies der Vertreter …s Handelsministeriums mit Rücksicht auf den Umstand zu-…ick, daß eine solche Tarifermäßigung bei den jetzigen Markt-…eisen kaum in Betracht käme. Die Konferenz nahm hierauf …n der Herabsetzung der Frachtsätze Abstand. Sodann wurde …e Frage der raschesten Beförderung der Obst- und Gemüse-…ndungen erörtert. Handelsminister v. Hegyeshalmi hat bereits …tsprechende Maßnahmen getroffen, indem er an sämtliche …ationen der Staats- und Privatbahnen einen Erlaß richtete, die …engenannten Sendungen außer der Reihe abzufertigen und …ch an Sonn- und Feiertagen zur Aufgabe zu übernehmen und … den Bestimmungsstationen den Empfängern auszufolgen. Be-…ndere Verfügungen wurden insbesondere auf den Strecken …egléd-Kecskemét und Nagykörös mit Rücksicht auf die …ischere Abfertigung von Marillen und Gurken in Wagen-…ndungen getroffen.

— **Die Wiederaufnahme des Schiffs- und Eisenbahnverkehrs …it der Tschechoslowakei.** Im Juni hat Ungarn den Schnell-…gverkehr mit der Tschechoslowakei wieder aufgenommen, der …it 1918 eingestellt war. Es verkehren jetzt direkte Züge …ach Oberungarn und nach Prag-Karlsbad-Bodenbach sowie …ach Berlin über Oderberg. Die Paß- und Zollrevision findet … Párkány statt. Die Fahrpreise müssen in tschechischen …ronen gezahlt werden.

Der Schiffsverkehr mit Belgrad hat auch begonnen. Die unga-…schen Dampfer werden jedoch Südslawien und Rumänien so-…nge nicht berühren können, als der Friedensvertrag von …rianon nicht ratifiziert ist.

— **Ausfuhrgebühren.** Laut Verordnung des Finanzministeriums …önnen Leim, Rohr und Hafer ohne Ausfuhrgebühren ausge-…ihrt werden. Dagegen sind für Pfefferbohnen, Hanf- und …lachssamen, für gewisse Ölsamen, ferner für vegetabilische …ettöle für den Doppelzentner 50 K, für Gänseleber, Geflügel …nd Wildkonserven für 1 kg 10 bzw. 5 K, für jedes Pferd 3000 K, …ür Geflügel 2,50 K für das Stück und für jedes Ei 50 H an …usfuhrgebühren zu entrichten. Für Rennpferde ist bei Vor-…eisung der entsprechenden Ausweise keine Ausfuhrgebühr zu …ezahlen.

Uebrige europäische Länder.

— **Entgleisung des Expreßzuges Paris—Amsterdam.** Wie W. T. B. aus Brüssel meldet, ist der Expreßzug Amsterdam—Paris, der am 6. Juli nachts gegen 12 Uhr Brüssel verließ, bei Hennyeres zwischen Tubice und Braine Lecomte entgleist. Der erste Packwagen wurde zertrümmert. Zwei Schaffner wurden so schwer verwundet, daß Todesgefahr besteht. Der Postwagen wurde förmlich zersplittert; sieben französische Postbeamte wurden getötet, drei verwundet. Die übrigen Wagen entgleisten. Etwa zwanzig Reisende wurden verwundet. Die bisherige Untersuchung weist auf die Möglichkeit eines verbrecherischen Anschlages hin, da die Schienen an mehreren Stellen gelockert worden sind.

— **Simplontunnel.** Die Bauarbeiten am zweiten Simplontunnel sind derart vorgeschritten, daß mit seiner betriebsfertigen Vollendung gegen Ende des Jahres gerechnet werden kann. Es wird dann der gesamte Verkehr vom ersten Tunnel auf den zweiten umgelegt, und es werden im ersten Tunnel die Ausbesserungsarbeiten ausgeführt, die sich als notwendig erwiesen haben.

Gemäß Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien ist die italienische Regierung verpflichtet, das zweite Gleis auf der Südrampe Iselle—Domodossola zu erstellen, sobald der Rohertrag des Verkehrs zwischen Brig und Domodossola 50 000 Fr. für das Kilometer der wirklichen Länge und das Jahr überschritten haben wird. Die Bauarbeiten für diese Doppelspur sind im Gange, doch dürften bis zu ihrer Vollendung noch einige Jahre vergehen.

— **Rundfahrkarten der Schweizerischen Bundesbahnen.** Die Bundesbahnen gewähren vom 1. August d. J. ab für Rundfahrten von weniger als 400 Kilometer Umfang einen Rabatt von 10 %, für Rundfahrten von 400 und mehr Kilometer Umfang einen solchen von 20 %. Die Gültigkeitsdauer der Rundfahrkarten ist bis 400 km auf 10 Tage und für Reisen von mehr als 400 km auf 45 Tage angesetzt.

— **Zur Lage der französischen Eisenbahnen.** In der Sitzung des Senats vom 7. Juli d. J. gelegentlich der Beratung des Gesetzentwurfs über die Neuorganisation der französischen Eisenbahnen gab der Minister der öffentlichen Arbeiten, Le Trocquer, folgendes Bild über die Lage der französischen Eisenbahnen:

„Nach dem Waffenstillstand machten sich die Folgen des Krieges in erheblichem Maße bemerkbar: Materialkrisis, Kohlenkrisis und moralische Krisis des Personals, zurückzuführen auf gewisse Enttäuschungen und die Unerfahrenheit des neueingestellten Personals. Alles dieses gehört jetzt der Vergangenheit an; die Brennstoffkrisis ist überwunden, der Güterwagenpark hat seinen normalen Stand erreicht, der Park der Personenwagen und der Lokomotiven wird sich auch bald wieder in normaler Verfassung befinden. Was die moralische Krisis des Personals angeht, so genügte es, auf seine Haltung während des Streiks im vorigen Jahre hinzuweisen, denn unter dem Vorwand, die ‚Nationalisation' der Eisenbahnen zu erreichen, wollte man es gegen die Nation aufhetzen.

Es macht sich eine Zunahme des Verkehrs bemerkbar. Die Zahl der Reisenden im Jahre 1920 übertrifft die im Jahre 1913. Die Zahl der beladenen Güterwagen betrug im Dezember 1920 37 198 gegenüber 52 467 im Jahre 1913; aber der Tonnengehalt der heutigen Wagen ist größer; wir besitzen jetzt 20- und 30-Tonnenwagen, so daß die beförderte Last nur um 9000 t gegenüber der im Jahre 1913 zurückbleibt.

Die Verspätungen sind ganz erheblich zurückgegangen und der Wagenumlauf ist normal. Gerade hier sind Besserungen eingetreten, die man anerkennen muß.

Bleibt nun nichts mehr zu tun übrig? Keineswegs. Wir müssen unser Sicherungswesen, unser Signalsystem, den Oberbau verbessern; wir müssen unsere Rangierbahnhöfe ausbauen und die durchgehende Bremse im Güterzugverkehr einführen. Aber alles dies erfordert Geld, und unsere Eisenbahnen arbeiten mit Fehlbeträgen. Diese sind aber keineswegs eine Eigentümlichkeit der französischen Bahnen. In Belgien beträgt der Fehlbetrag für 4700 km Schienenlänge 400 Millionen jährlich in den Jahren 1919 und 1920; in England beträgt er für das Jahr 1920 46 Millionen Pfund, das sind 2 Milliarden Franken; für den Monat April 1921 allein belief sich der Fehlbetrag der englischen Eisenbahnen auf 9½ Millionen Pfund oder 400 Millionen Franken. Es handelt sich also um eine allgemeine Erscheinung.

Der französische Fehlbetrag war teilweise zurückzuführen auf die Kohlenkrisis; diese ist fast überwunden. Er war ferner herbeigeführt durch den Achtstundentag. Es ist mir gelungen, eine verständigere Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag durchzusetzen, und hierdurch eine erhebliche Herabsetzung des Personals zu erreichen. Es sind bisher 25 000

Angestellte seit dem 1. Januar entlassen worden. Dies bedeutet eine Ersparnis von 138 Millionen.

Ich habe ferner die Absicht, die bisherige Durchführung des Gesetzes über den Achtstundentag zu ändern. Sie entspricht keineswegs dem Geist des Gesetzes, wie es seinerzeit vom Parlament angenommen ist. Ich habe in dieser Frage ein Einvernehmen zwischen den Eisenbahnern und den Eisenbahngesellschaften erzielt, und ich werde binnen kurzem dem Staatsrat eine Verfügung vorlegen können, die die Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag einer völligen Neuregelung unterzieht. Es werden hierdurch Ersparnisse von 235 bis 240 Millionen erzielt werden.

Was die Gehaltsfrage angeht, so hat, wie bekannt, der Staat die Zahlung der Teuerungszuschläge an die Eisenbahner unter denselben Bedingungen übernommen, wie die Bewilligung der Teuerungszulagen an die Staatsbeamten. Ich bin aber durch den Finanzminister zu der Erklärung ermächtigt, daß der Haushalt für das Jahr 1922 keine Teuerungszuschläge für die Staatsbeamten mehr vorsehen wird. Die für die Eisenbahner werden also ebenfalls in Fortfall kommen, was eine Ersparnis von 300 Millionen zur Folge hat. Da man endlich auch die Gehälter der Staatsbeamten einer Nachprüfung unterziehen wird, so appelliere ich an den Patriotismus der Eisenbahner, sich zu einer Revision auch ihrer Gehälter und Bezüge, wie sie durch den Accord Tissier festgelegt sind, bereitzufinden."

Was die Frage des Achtstundentages angeht, so besteht nach diesen Erklärungen des Ministers begründete Aussicht, daß die beabsichtigte Neuregelung der Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag, worüber in dieser Zeitung (Nr. 18, S. 346) berichtet wurde, demnächst verwirklicht werden wird.

— **Zur Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen.** Am 6. d. M. hielt auf der Konferenz des Nationalen Eisenbahnerbundes zu London der Arbeiterführer Thomas eine Rede, in der er sagte, er sehe nichts, was die Vermutung rechtfertigen könnte, daß es zu einem Streik der Eisenbahner kommen werde. Die Nationalisierung der Eisenbahn, die von den Eisenbahnern gewünscht werde, sei nur zu erreichen, wenn es gelinge, das Land davon zu überzeugen, daß dies die richtige Politik sei. Die Versammlung sprach Thomas mit 57 gegen 17 Stimmen ihr Vertrauen aus.

— **Eine Güterwagengemeinschaft in England.** Bei der Zersplitterung der englischen Eisenbahnen in die Einzelnetze einer großen Zahl von Gesellschaften werden die Güterwagen dort sehr schlecht ausgenutzt, namentlich ergeben sich viele Leerläufe. Etwas verbessert worden sind diese Verhältnisse neuerdings bereits dadurch, daß als Kriegsmaßnahme, die aber heute noch besteht, den Eisenbahngesellschaften unter gewissen Einschränkungen erlaubt worden ist, die leer zurückgehenden Güterwagen zu beladen, so daß insofern bereits eine gewisse Gemeinschaft besteht. Bestrebt, Ersparnisse zu erzielen, will man aber auf diesem Wege noch einen Schritt weiter gehen, und wirklich einen allen englischen Eisenbahnen gemeinschaftlichen Güterwagenpark schaffen. Die bisher zugelassene Benutzung der Güterwagen durch andere Gesellschaften als ihre Eigentümer, hat sich bewährt, und man erhofft noch größere Vorteile, wenn die Gemeinschaft noch weiter ausgedehnt wird. Bestimmte Pläne in dieser Hinsicht bestehen noch nicht, aber die Frage wird eifrig besprochen. Die mit der Gründung einer Güterwagengemeinschaft verbundenen Aufgaben sind nicht leicht zu lösen, doch lohnen die Ersparnisse, die dadurch zu erzielen sein werden, die Aufwendung erheblicher Mühe. Sowohl die Eisenbahnen wie deren Benutzer werden daraus Vorteil ziehen. Vermutlich wird eine besondere Vereinigung der Eisenbahngesellschaften gegründet werden, und ein Wagenamt wird die Verteilung der Wagen und die Abrechnung unter den Gesellschaften übernehmen.

— **Der Kohlenarbeiter-Ausstand in England.** Am 4. Juli ist nach einer Unterbrechung von 12 Wochen die Arbeit in den englischen Kohlenbergwerken wieder aufgenommen worden. Am 27. Juni haben sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer geeinigt, und am 1. Juli ist ihr Abkommen durch das Parlament genehmigt worden. Diese Genehmigung war nötig, weil zur Durchführung des Abkommens ein Staatszuschuß von 10 000 000 £ gewährt werden muß. Die Streitigkeiten, die zu dem Ausstand führten, hatten ihren Grund in der Aufgabe der staatlichen Bewirtschaftung der Kohle, und das Abkommen soll nun den Übergang von der Zwangswirtschaft des Krieges zur freien Friedenswirtschaft erleichtern. Es gilt zunächst bis zum September 1922 und ist dann mit dreimonatiger Frist kündbar. Das Abkommen sieht für die Arbeiter einen Mindestlohn vor, der 20 % über dem Friedenslohn liegt. Dieser Mindestsatz soll durch Abbau der jetzigen hohen Löhne innerhalb 3 Monaten erreicht werden, und der 10-Millionen-Zuschuß soll die Möglichkeit bieten, den Abbau langsamer vorzunehmen, als die Bergwerkbesitzer glaubten zugestehn zu können. Die wichtigste, von allem Herkommen abweichende Bestimmung der neuen Vereinbarung betrifft die Gewinnbeteiligung der Arbeiter. Nach den Nachrichten, die bisher darüber zu uns gedrungen sind, wird dem Arbeitgeber für je 100 £, die er in Löhnen an seine Arbeiter auszahlt, ein Betrag von 17 £ als Gewinn überlassen. Der dann noch verbleibende Überschuß wird im Verhältnis 17 : 83 unter Arbeitgeber und Arbeitnehmer verteilt.

Das Wirtschaftsleben Englands und namentlich der Eisenbahnverkehr haben unter dem Ausstand in den Kohlenbergwerken schwer gelitten, um so schwerer, als man bei den hohen Kohlenpreisen, deren Rückgang man erhoffte, allgemein vermied, große Kohlenvorräte aufzukaufen. Die Eisenbahnen haben infolgedessen ihren Zugverkehr stark einschränken müssen. Einige sind zur Ölfeuerung übergegangen, indem sie dabei alte Gedanken, die schon vor Jahren auf diesem Gebiete, z. T. versuchsweise durchgeführt worden waren, wieder aufnahmen. Als Brennstoff dienten dabei die Rückstände der Gasgewinnung, z. T. aus bahneigenen Gaswerken. Der Zwang, die Zahl der Züge zu vermindern, war für die Eisenbahngesellschaften um so schmerzlicher, als sie im Begriff waren, ihren Personenverkehr, der im Kriege durch den Wegfall aller Fahrten zu ermäßigten Preisen — außer Monats- und Arbeiterkarten — stark eingeschränkt worden war und sich davon noch nicht wieder erholt hatte, wieder auf den Friedensstand zu bringen. Dazu wäre gerade die Zeit des Ausstands, da in ihr unter gewöhnlichen Verhältnissen der Ausflugs- und Vergnügungsreiseverkehr eingesetzt hätte, die richtige Zeit gewesen. Nunmehr soll das Versäumte nachgeholt werden, indem wieder Sonderzüge zu ermäßigten Preisen für die Urlaubs- und Erholungsreisenden eingerichtet werden. — Bei der Bedeutung, die der Ausstand der Kohlenarbeiter für die Eisenbahner hat, behalten wir uns vor, auf ihm noch näher zurückzukommen; doch wollen wir hierzu einen Zeitpunkt abwarten, zu dem eine gewisse Entfernung eine objektive Darstellung ermöglicht als es jetzt, unmittelbar nach seiner Beendigung, wo alle Eindrücke noch frisch sind, möglich ist.

— **Estland.** Auf der Strecke Reval-Narwa werden zur Zeit Versuche mit Brennschieferfeuerung angesetllt. Die Probefahrt des Zuges Narwa—Reval mit einer Lokomotive, die Mischfeuerung von Brennschiefer und Torf hatte, verlief befriedigend.

— **Lettland.** Die Wagenfabrik „Phönix" hat zur Wiederaufnahme ihres Betriebes und Erweiterung ihrer Anlagen von der lettländischen Regierung ein Darlehen von 3 Millionen lett. Rubel erhalten. Die Fabrik beabsichtigt, ihre durch den Krieg unterbrochene Tätigkeit im früheren Umfange wiederaufzunehmen. („Jaunas Näch Sinas".) — Auf der Strecke Riga—Walk—Reval sollen zwei Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft für den direkten Verkehr eingestellt werden. Die Benutzung der Züge auf dieser Linie ist infolge der Paß- und Verkehrsschwierigkeiten bisher sehr gering (nur etwa 20 Personen täglich). Es ist beabsichtigt, die Paß- und Zollrevision des kleinen Gepäcks in den Schlafwagen stattfinden zu lassen, während die in den Klassenwagen Reisenden den Grenzformalitäten auf der lettländisch-estländischen Übergangsstation (Walk) auch weiterhin unterworfen bleiben sollen. Eine gleiche Regelung ist bereits im litauisch-lettländischen Grenzverkehr auf der Strecke Wirballen—Mosheiki—Riga für die Schlafwagenreisenden des Schnellzuges (im Anschluß an D 3: Berlin-Eydtkuhnen) getroffen.

— **Lettländisch-Litauischer Durchgangsverkehr.** Die Vereinbarungen über einen durchgehenden Verkehr bezogen sich bisher nur auf den direkten Schnellzug Wirballen—Kowno—Mosheiki—Riga. Die lettländische Eisenbahnverwaltung hat nunmehr Verhandlungen mit Litauen eingeleitet über den direkten Durchgangsgüter- und Personenverkehr in weitem Umfange.

— **Lettländisch-estländischer Durchgangsverkehr.** Über einen durchgehenden Verkehr auf der Strecke Alt-Schwaneburg (lettländisch)-Walk-Pernau (estländisch) sind Verhandlungen aufgenommen. Die lettländisch-estländische Grenze schneidet diese Bahn an drei Stellen: bei Hoppenhof (lettl.), zwischen Walk und Koiküll (estl.) und bei Moiseküll. Die Züge verkehren bisher nur im Gebiet von Lettland zwischen Alt-Schwaneburg und Hoppenhof sowie zwischen Walk und Moiseküll.

Der Durchgangsverkehr auf der Strecke Riga—Walk—Reval ist in die Wege geleitet. Sp.

Fremde Erdteile.

— **Brückenbau zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada.** Zwischen Detroit im Staate Michigan und Windsor in Kanada ist der Bau einer Eisenbahn- und Straßenbrücke, der sechsten Brückenverbindung zwischen beiden Staaten, der dritten, die auch dem Straßenverkehr dient, geplant. Sie soll als Hängebrücke

usgeführt werden und nach amerikanischen Quellen eine Hauptffnung von 540 m (?) haben; gemeint ist hier wohl die Gesamtänge des eisernen Ueberbaues. Sie wird zweigeschossig angelegt; die untere Fahrbahn soll vier Eisenbahngleise, die obere zwei Straßenbahngleise und den sonstigen Verkehr aufnehmen. Neben zwei je 8,5 m breiten Fahrbahnen werden zwei Fußwege von je 2,15 m Breite liegen. Die Baukosten sind zu 30 000 000 $ veranschlagt. Der Bau soll etwa vier Jahre dauern und diesen Herbst in Angriff genommen werden. Auf kanadischer Seite schließen die Eisenbahngleise an die Essex Terminal Railway an, auf amerikanischer wird die Verbindung mit der Pennsylvania-, der Pere Maquette-, der Wabash- und der Michigan Central Eisenbahn hergestellt.

— **Betriebsersparnisse in Amerika.** Der Vorsitzende der Amerikanischen Eisenbahnvereinigung hat in einem Aufsatz, den er in einer amerikanischen Zeitschrift veröffentlicht, dargelegt, wie sich die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten bemühen, Ersparnisse bei den Betriebsausgaben zu erzielen und so diese mit den Einnahmen in Einklang zu bringen. Die Löhne machen nach seinen Darlegungen auch dort den Hauptanteil der Ausgaben aus, und die Möglichkeit, auf diesem Gebiete zu sparen, ist, wenigstens unter den heutigen Verhältnissen, sehr beschränkt. Es müssen daher andere Wege gesucht werden, die zu dem erstrebten Ziel führen. Der amerikanische Aufsatz gibt deren 12 an. Die zwei ersten beziehen sich auf die Kohlenwirtschaft: der Kohlenverbrauch muß bis an die äußerste Grenze des Möglichen eingeschränkt werden, und bei den hohen und wechselnden Kohlenpreisen darf immer nur so viel Kohle angekauft werden, daß der augenblickliche Bedarf gedeckt ist. Die Zahl der Schadensfälle, die Anlaß zur Zahlung hoher Entschädigungen geben, muß verringert werden; das ist nur durch einen Feldzug im großen, der sich über das ganze Land erstreckt, möglich. Die Leistungen der Betriebsmittel, namentlich der täglich von einem Güterwagen zurückgelegte Weg, müssen größer werden. Der Laderaum der Güterwagen muß besser ausgenutzt werden, und die Züge müssen so lang gemacht werden, wie es die Zugkraft der Lokomotive erlaubt. Der Betrieb muß in großen Bezirken einheitlich geleitet werden. Bahnhöfe und Haltestellen, die nichts einbringen, müssen geschlossen werden. Unnötige Züge müssen aufgelassen werden. Der Abfall, Schrott u. dergl., muß ausgenutzt werden. Ersatzteile und Rohstoffe dürfen bei den augenblicklichen hohen Preisen nicht auf Vorrat, sondern nur zur Deckung des augenblicklichen Bedarfs angekauft, und ihre Verwendung auf das notwendige Maß eingeschränkt werden. Die Winke, die der amerikanische Fachmann hier gibt, sind gewiß beherzigenswert, und wenn die von ihm angegebenen Maßnahmen durchgeführt werden können, werden umfangreiche Ersparnisse zu erzielen sein, so daß sich die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen wesentlich bessern würde. Ihrer Durchführung stehen aber schwer zu überwindende Hindernisse im Wege, und noch größer sind die Schwierigkeiten, die eine Herabsetzung der Ausgaben für Löhne geradezu unmöglich machen. Mit Entlassungen muß sehr vorsichtig vorgegangen werden; sie sind nur gerechtfertigt, wenn der Verkehr stark und dauernd zurückgeht, und das ist augenblicklich in den Vereinigten Staaten der Fall. Die Löhne sollten aber mehr, als dies zur Zeit geschieht, den Leistungen angepaßt werden, so daß nicht alle Arbeiter gleich hoch bezahlt werden. Auch sollten sie den Teuerungsverhältnissen jeder Art und namentlich auch dem Sinken der Lebensmittelpreise entsprechend gerecht werden.

Allgemeines.

— **Ein eigenartiges Land- und Wasserfahrzeug (Train-Amphibie).** Die schwierige Aufgabe, eine Zugvorrichtung zu erfinden, mit der man hier zu Lande wie zu Wasser gleich gut fahren kann, scheint nach einem Bericht der „Indépendance belge" (Nr. 120) vom 30. April d. J. endlich und zwar in Belgien eine Lösung gefunden zu haben. Die Ingenieure Goldschmidt und Vanderhaeghen haben dem belgischen Kolonialminister Franck und Vertretern der Presse ihren Versuchszug in Willebroeck vorgeführt. Man glaubt in dieser Zugvorrichtung ein brauchbares Beförderungsmittel für den Kongo gefunden zu haben.

Über die Bauart des Zuges bringt der Zeitungsbericht nur dürftige Angaben. Zwei Schwimmgefäße (flotteurs) sind mittels eines doppelten Joches seitlich an dem Fahrzeug befestigt, an dem in der Mitte ein Antrieb zum Rollen auf einer einschienigen Gleitbahn aufgehängt ist. Die Einschienenbahn ist auf einem gemauerten oder in Holz gezimmerten Unterbau angeordnet, dessen Umriß sich mit genügendem Spielraum in den Zwischenraum zwischen die beiden Schiffsgefäße einfügt. Die in Willebroeck hergestellte Versuchsbahn besteht aus einer einfachen Pfahlstellung teils in einem Kanal, teils in die Erde gerammter Pfähle, die durch ein fortlaufendes Tragwerk verbunden sind. Auf diesem ist die Fahrschiene befestigt.

Beim Schwimmen ist die Standfähigkeit infolge der Breite des Fahrzeugs sehr groß. Ein genauer Gewichtsausgleich der beiden Gefäße ist nicht unbedingt erforderlich, da deren Schwerpunkt sehr tief unter der Aufhängungslinie liegt; daher ist auch die Standsicherheit auf der Laufschiene sehr groß.

Der Zug besteht aus dem Treiber (loco-remorqueur) und mehreren Fahrzeugen von (je?) 20 t Nutzlast. Die Motoren können beliebig auf die Schiffsschrauben oder die Triebräder geschaltet werden. Die Landung vollzieht sich in einem Führungskanal. Die Einführung des Fahrzeuges auf die Schienenbahn wird selbsttätig gesichert durch eine gabelförmige Anordnung, die vor jedem Radsatz angebracht ist, wobei jede Mitwirkung der Bedienungsmannschaft entbehrlich und jede gewünschte Sicherheit der Wirkung erzielt wird.

Für das gewaltige Kongobecken soll der neue Wasser-Landzug eine wirklich wirtschaftliche Beförderung ermöglichen. Die Mehrzahl der kongolesischen Wasserstraßen ist durch natürliche Hindernisse, Wasserfälle oder Stromschnellen, unterbrochen, deren Überschreitung bisher für unmöglich galt. So enthält die Wasserstraße des Kongo von Bukama bis zur Mündung in den Atlantischen Ozean bei mehr als 3000 km Länge eine Reihe von schiffbaren Stromhaltungen, wechselnd mit Abschnitten, die nicht für schiffbar gelten; es ergaben sich daraus für die Beförderung der Güter vom Katangabezirk nach dem Atlantischen Ozean auf der einzigen rein belgischen Verkehrsstraße, über welche die belgische Kongokolonie verfügt, nicht weniger als 14 ebenso langwierige wie kostspielige Umladungen. Die Einführung des neuen Fahrzeuges in die Kongokolonie würde eine Beförderung der Frachten in dem Schiffswagen ohne Umladung von beliebiger Stelle des Schutzgebiets bis zum Weltmeer ermöglichen.

Die Ergebnisse der Vorführung am 29. April sollen so befriedigend ausgefallen sein, daß der Kolonialminister die Erfinder zu ihrem Erfolge lebhaft beglückwünschen konnte. Auf die weitere Entwicklung der Erfindung darf man gespannt sein.

F. B.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Vom 5. Juli 1921 an wird die Beförderung lebender Tiere in besonderen Wagen von und nach Stammheim bei Ludwigsburg zugelassen. Die Beförderung von Kleinvieh in Einzelsendungen ist ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Der an der Linie Bodenbach-Dresden gelegene Bahnhof Schöna erhält vom 1. August 1921 ab die Bezeichnung „Schöna-Herrnskretschen".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 61 vom 5. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen auf Vereinfachung und Vereinheitlichung des Streckenbewachungsdienstes (abgesandt am 12. Juli d. Js.);

Nr. III 191 vom 7. Juli 1921 an a) Österreichisches Bundesministerium für Verkehrswesen, Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Eisenbahn-Generaldirektion Dresden, Eisenbahndirektion Halle, Generaldirektion der Niederländischen Staatseisenbahnen, b) Direktion der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart, Eisenbahn-Zentralamt Berlin, Generaldirektion der Südbahngesellschaft in Wien, Generaldirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft Amsterdam, betreffend Sitzung des gemischten Ausschusses zur Vorbereitung eines Antrages auf Änderung der Befugnisse und Geschäftseinteilung des Technischen Ausschusses (abgesandt am 8. Juli d. Js.);

Nr. III 196 vom 11. Juli 1921 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Anlage IV zum Entwurf des neuen VWÜ (abgesandt am 12. Juli d. Js.);

Nr. III 197 vom 4. Juli 1921 an sämtliche Mitglieder des Vereins und die an den Vereinseinrichtungen gemäß § 6 der Satzungen teilnehmenden Verwaltungen, betreffend die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 12. Juli d. Js.);

Nr. IV 96 vom 1. Juli 1921 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Antrag der Eisenbahndirektion Berlin auf Änderung der Anmerkung 1 zum Art. 19 des Übk. zum VBR. (abgesandt am 6. Juli d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. August 1921 wird die normalspurige Bahnstrecke Sulingen (Han.)-Siedenburg als Nebenbahn mit den Stationen Siedenburg und Mellinghausen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (688)

Münster (Westf.), den 2. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Gebühren.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Gebührentarifes für die Lagerhäuser in Wien II, Praterkai-Fruchtplatz.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1921 wird ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft in Wien II, Praterkai-Fruchtplatz eingeführt, welcher Gebührensätze und Bestimmungen enthält. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1921 aufgehoben.

Der Tarif ist durch die Direktion in Wien, durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 10 Kronen pro Stück zu beziehen. (680)

Wien, am 5. Juli 1921 Nr. 67 120/Ia.

3. Güterverkehr.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 wird die Station Allendorf (Kr. Wetzlar) St, WA an der neuerbauten Nebenbahn Stockhausen (Lahn) - Allendorf (Kr. Wetzlar) in den Tarif einbezogen. Die nördlichen Teilentfernungen werden durch Anstoß von 8 km an Stockhausen (Lahn) gebildet.

Vom gleichen Tage ab wird die Teilentfernung Stockstadt (Main) -Aschaffenburg Hbf, auf „7 km" geändert. (686)

München, den 30. Juni 1921.
Tarifamt b. Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Gütertarif der Reichseisenbahnen, mecklenburgisches Netz.

Mit Gültigkeit vom 11. Juli d. J. wird im Binnengütertarif der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 3a für rohe Kalisalze zur Kunstdüngerfabrikation von Malliß nach Lübtheen von 10 auf 20 ₰ für 100 kg erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (679)

Schwerin, den 8. Juli 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Dießen in den direkten Verkehr aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (677)

Erfurt, den 5. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtzuschläge für die in Bodenwerder-Linse von der Eisenbahn zur Binnenwasserstraße oder umgekehrt umzuschlagenden Sendungen („Wasserumschlagsgut") aufgehoben. Näheres enthält die am 11. Juli 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (678)

Berlin, den 7. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Vom 1. August 1921 ab werden bis auf weiteres für den Versand von Salz der Klasse D des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Frachtermäßigungen gewährt. Sie werden bei Auflieferung von über 2000 t in einem Monat und von ein und demselben Verlader zugestanden. Näheres durch unsere Verkehrskontrolle. (684)

Mit Wirkung vom 15. Juli d. J. treten Frachtermäßigungen in Kraft:

1. Im Verkehr mit unseren Stationen Culm (Reuß) und Gera-Leumnitz nach den Stationen der Eisenbahn-General-Direktion Dresden für den Versand von Kalk der Klassen D und E.
2. Im Verkehr von unserer Station Kayna nach den Stationen der Eisenbahn - Generaldirektion Dresden und im Ostmitteldeutsch-Sächsischen Verkehr für den Versand von Erde der Klasse E.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (681)

Gera-Reuß, den 7. Juli 1921.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1921 wird die Württembergische Station Steinenbach-Blönried „OR" in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (685)

Hannover, den 7. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Badischer Tiertarif, Deutsche Wechseltiertarife, Teil II.

Mit Wirkung vom 1. August 1921 ab wird die Überfuhrgebühr für Tiersendungen zwischen Heidelberg und Heidelberg Viehhof auf 32,10 ℳ für den Wagen festgesetzt. (682)

Karlsruhe, den 30. Juni 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Tarif 1101 — Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit werden di Stationen Lohnig und Siegersdorf (O unter die Gewinnungsstätten IV 1 a) de Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw (Seite 4 des Tarifs) aufgenommen.

Breslau, den 5. Juli 1921. (683)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltunge

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden di Stationen Attendorn und Herdecke de D. Bz. Elberfeld, Lüneburg des D. Bz Hannover, Köln-Mülheim Eilgut de D. Bz. Köln sowie Harrislee, Preetz un Uphusum des D. Bz. Altona in de Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güter abfertigungen. (675)

Altona, den 28. Juni 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Neuausgabe des Tarifes für die Beför derung von Gütern zwischen Statione der österreichischen Bundesbahnen un der vom Bunde betriebenen Privatbahne und der Südbahn-Gesellschaft (öster reichische Linien) einerseits und Sta tionen der Lokalbahnen der österreichi schen Bundesbahnen Reutte-Schönbich Staatsgrenze und Staatsgrenze be Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) sowi der Stationen Pfronten-Steinach Über gang anderseits.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1921 trit ein neuer Tarif für die Beförderung vo Gütern zwischen Stationen der öster reichischen Bundesbahnen und der vo Bunde betriebenen Privatbahnen un der Südbahn-Gesellschaft (österreichisch Linien) einerseits und Stationen de Lokalbahnen der österreichischen Bu desbahnen Reutte-Schönbichl Staats grenze und Staatsgrenze bei Griese Reutte (Mittenwaldbahn) sowie der Sta tion Pfronten-Steinach Übergang ande seits in Kraft.

Er enthält im allgemeinen Erhöhunge der österreichischen Teilfrachtsätze so wie Ergänzungen der Tariftafeln.

Durch diesen Tarif wird der vo 1. Mai 1921 gültige Tarif aufgehoben un ersetzt.

Der Tarif ist bei der Zentralverkaufs stelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 1 sowie durch Vermittlung der beteiligte Stationen zu erhalten. (676

Wien, am 24. Juni 1921.
Österreichische Bundesbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn

Mit Gültigkeit ab 15. Juli 1921 kom men Schülerrückfahrkarten zu ermäßigte Fahrpreisen zur Ausgabe. Die den Tari ergänzenden, gemäß § 2 EVO. genehmig ten Ausführungsbestimmungen könne bei den Fahrkartenausgaben eingesehe werden. (687

Berlin, den 8. Juli 1921.
Centralverwaltung für Secundärbahnen Herrmann Bachstein.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 29. | Berlin, den 21. Juli 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Das Walchenseekraftwerk.

Den Schluß der Tagung des Technischen Ausschusses des 'ereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, die vom 21. bis 4. Juni d. J. in München stattfand (zu vgl. den Bericht in Nr. 28 uf S. 541), bildete am 24. eine Besichtigung der Baustellen des Valchenseekraftwerks, an der die Teilnehmer der Tagung, außer en Vertretern der Bahnen des Deutschen Reichs zum ersten Iale seit der Vorkriegszeit auch wieder Vertreter der holländichen, ungarischen, österreichischen Bahnen und der Aussig-Tepitzer Bahn sich beteiligten. Früh um 7 Uhr ging es vom Starnerger Bahnhofe, auf dem Herr Staatsrat Riegel die Erschieenen begrüßte, mit dem bereitgestellten Sonderzug in die Berge.

Der Weg der Reise ist in Abb. 1 mit starken Linien angezeigt.)er Leser ersieht, daß sich dieser ganz von selbst in drei Abchnitte teilte. Die Besichtigung der Baustellen auf der Strecke wischen Mittenwald und Kochel — in Abb. 1 punktiert angeeutet — war als Kraftwagentour zwischen die Eisenbahnahrten von München nach Mittenwald und von Kochel nach München eingeschoben. Auf der Hinfahrt wurde in Garmisch lie Dampflokomotive von der elektrischen abgelöst; hier war m Bahnhofe durch ein ausgezeichnetes Frühstück bayerischer Art zur Stärkung vorgesorgt.

In Mittenwald hatte die Postverwaltung in entgegenkomnendster Weise mehrere funkelnagelneue Kraftwagen zur Verügung gestellt, deren Fahrt auf der Landstraße über Wallgau,)bernach, Walchensee, Urfeld und den Kesselberg bis Kochel in sorgsam in den Besichtigungsplan eingepaßt war. Als Hauptesichtigungspunkte ergaben sich nach dem Stande der Ausfühungen die Wehranlage bei Krün, die Dücker- und Stollennlage auf dem Wege nach Wallgau zu, das Einlaufwerk bei Jrfeld und die Baustelle des Hauptkraftwerks am Kochelsee.

Nach der technischen Gestaltung und ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung sind die Walchenseewerke zu den gewaltigsten Wasserkraftanlagen unserer Erde zu zählen; es ziemt sich daher, etwas ausführlicher darüber zu berichten.

1.

Die Werke haben eine ziemlich wechselvolle Vorgeschichte, über deren erste Abschnitte das im Auftrage des K. Staatsministeriums des Innern von der K. Obersten Baubehörde bearbeitete, 1907 herausgegebene Werk „Die Wasserkräfte Bayerns" bis zu diesem Zeitpunkt ausführlicher berichtet.

Auf die Wasserkraft, die durch die Ueberleitung von Isarwasser in den Walchensee gewonnen werden kann, wurde danach zuerst von dem großherzoglich hessischen Oberbaurat Schmick hingewiesen, der gemeinschaftlich mit dem schweizerischen Ingenieur Jean Jaquel der bayerischen Regierung behufs Erlangung einer Konzession im Jahre 1904 einen Entwurf vorlegte, der die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich zog. Den gleichen Gegenstand behandelte bald darauf der preußische Major von Donat; im Januar 1906 reichte auch er dem Verkehrsministerium ein Konzessionsgesuch ein. Nach eingehender Würdigung der Vorschläge beschloß jedoch die Staatsregierung, die Wasserkraft für staatliche Zwecke, und zwar in erster Linie für den elektrischen Bahnbetrieb auszunützen. Dementsprechend wurde im Jahre 1907 von der Obersten Baubehörde im Benehmen mit dem Staatsministerium ein eigener allgemeiner Entwurf über die Wasserkraftanlage ausgearbeitet.

Die drei Entwürfe stimmen darin überein, daß sie den bedeutenden Höhenunterschied zwischen dem Walchen- und Kochelsee, der nicht weniger als 202 m beträgt — der Spiegel des

Walchensees liegt 802 m, der des Kochelsees 600 m über dem Meere — für Kraftabgabe nutzbar machen. Zu diesem Zwecke wird das Wasser des Walchensees mit einem Stollen durch den Kesselberg, der nur eine 2 km breite Trennungswand zwischen den beiden Seen darstellt, nach der Kochelseeseite hinübergeleitet, wo seine Kraft am Fuße des Berges in einem Turbinenhaus ausgenutzt wird.

Zu einem so bedeutenden Gefälle steht die natürliche Zuflußmenge des Walchensees, der nur ein geringes Niederschlagsgebiet besitzt, in keinem Verhältnis. In den Entwürfen war daher weiter übereinstimmend vorgesehen, den Zufluß aus dem benachbarten Flußgebiet der Isar um ein Mehrfaches zu verstärken,

Abb. 1. Reiseweg zum Walchensee.

um eine Wassermenge von mindestens 10 cbm in der Sekunde ständig ausnutzen zu können.

Die Überleitung des Isarwassers in den Walchensee war in verschiedener Weise geplant.

Schmick sieht in dem Flusse unterhalb Wallgau ein bewegliches Wehr von etwa 1 m Stauhöhe vor, von dem aus das Isarwasser in einem Stollen zunächst zum Obernachbache und von da in den Walchensee geleitet werden soll; die Obernach war entsprechend auszubauen. In den 7 Monaten vom April bis Oktober vermag die Isar an der Wehrstelle bis zu 11,6 cbm Wasser in der Sekunde herzugeben, also nicht nur die oben bezeichnete Betriebswassermenge von 10 cbm/sek, die aus dem Walchensee dauernd abgeführt werden soll, sondern auch noch den Fehlbetrag, der sich in den übrigen 5 Monaten vom November bis März ergibt. In den sieben wasserreichen Monaten erfährt der Seespiegel einen Aufstau von etwa 1 m, der sich in der wasserärmeren Zeit wieder ausgleicht; die Aufspeicherung wird mittels eines in den Seeabfluß, die Jachen, einzubauenden Schützenwehres geregelt. Im weiteren Ausbau soll das Isarwasser nicht mehr in die Obernach, sondern durch eine Stollenfortsetzung mit geringem Gefälle gesondert zum Ufer des Walchensees weitergeleitet werden, wo es mittels einer Gefällstufe von 40 m in einem Nebenkraftwerk zu der Leistung des Hauptkraftwerks am Kochelsee im Durchschnitt noch weitere 3600 PS beisteuert.

Die Durchbrechung des Kesselberges erfolgt von Urfeld aus, der Abführungsstollen mündet am nördlichen Bergeshange in einem Wasserschloß, von dem das Betriebswasser in einem Felsschacht die Höhe von 200 m bis zum Turbinenhause durchfällt. Bei einem Wirkungsgrade der Turbinen von 75 % ließ sich danach eine Kraftleistung erzielen von

$$\frac{75}{100} \times \frac{10\,\text{cbm} \times 1000\,\text{kg} \times 200\,\text{m}}{75\,\text{kg}} = 20\,000\ \text{PS}.$$

Ein kurzer Unterwassergraben leitet das Verbrauchswasser in den Kochelsee, von dem es in die Loisach eingeführt wird, die bei Wolfratshausen in die Isar einmündet. Die Loisach war von dem vermehrten Wasserzufluß entsprechend zu korrigieren.

Von Donat geht in der Ausnutzung des Isargebietes wesentlich weiter als Schmick. Er will der Isar das Wasser vollständig entziehen und außerdem das gesamte Rißbachwasser dem Walchensee zuführen. Unterhalb Wallgau soll die Isar durch eine Talsperre von 35 m Höhe zu einem künstlichen See von 65 Millionen Kubikmeter Fassungsraum aufgestaut werden, in den das Wasser des ebenfalls durch eine Talsperre abzufangenden Rißbaches mittels eines Hangkanals eingeführt wird. Von der Isartalsperre gelangt das Betriebswasser durch einen Stollen zu einem Nebenkraftwerk am Walchensee. Vom See erfolgt die Ausnutzung in einem Hauptkraftwerk in ähnlicher Weise wie beim Schmickschen Entwurf; der See selbst erleidet durch den Ausgleich des unregelmäßig zufließenden Wassers Senkungen bis zu 10 m unter dem normalen Stand. Der Abfluß des Verbrauchswassers aus dem Kraftwerk soll nicht durch eine Korrektion der Loisach, sondern durch eine Talsperre bei Eschenlohe geregelt werden, durch die die Abwassermengen auf das ganze Jahr gleichmäßig verteilt werden.

Der behördliche Vorschlag unterscheidet sich von dem von Donatschen Entwurf dadurch, daß Isar und Rißbach durch Wehre anstatt durch Talsperren — deren Ausführung in dem in Betracht kommenden Gebiet ohnehin zu schweren Bedenken Anlaß gibt — abgefangen und in getrennten Stollen in den Walchensee eingeleitet werden sollen. Der Isar sollen auf diese Weise bis zu 50 cbm, dem Rißbach bis zu 20 cbm Wasser in der Sekunde entnommen werden. Infolge Fortfalls der Isar-Talsperre muß der Walchensee in höherem Maße zum Ausgleich herangezogen werden als bei dem von Donatschen Vorschlage; die Absenkungen steigern sich bis auf 16 m. Der Abfluß ist demzufolge 20 m unter der normalen Seeoberfläche angenommen. Die Ausnutzung des Wassers im Hauptkraftwerk blieb im wesentlichen ungeändert, nur soll das Verbrauchswasser von rd. 27 cbm/sek in einem besonderen Kanal zum Abfluß gelangen, der erst unterhalb der Achmühle in die zur Mehraufnahme geeignete Loisach einmündet. Dadurch ist es möglich, in dem Kanal noch eine Gefällstufe von 8 m auszunutzen, so daß sich die Gesamtwasserkraft für das in Betracht kommende Gebiet auf rd. 50 000 cbm stellt.

Soweit das vom Staate herausgegebene Werk über die Wasserkräfte Bayerns.

Die weitere geschichtliche Entwicklung des Walchenseekraftwerks und seine endgültige Plangestaltung sind in einer Schrift behandelt, die von der Abteilung für Wasserausnutzung und Elektrizitätsversorgung der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Äußern im Mai d. J. herausgegeben ist. Sie meldet, daß von der Staatsregierung im Jahre 1908 auf Grund der bisherigen Studien ein allgemeiner Wettbewerb über die

›eckmäßigste Durchführung des Walchenseeplanes ausgeschrieben wurde, an dem sich 31 Bewerber beteiligten, die in ›ren Plänen sämtlich an dem Grundgedanken des staatlichen ›ntwurfes festhielten. Die Forderungen, welche die Bewohner ›r durch die Wasserkraftanlage betroffenen Gebiete erhoben, ›d andere Umstände veranlaßten die Staatsregierung indessen, ›ermals selbst einen neuen Entwurf aufzustellen, nach dem ›e Isar 4,6 km oberhalb Vorderriß durch ein Wehr von geringer ›auhöhe abgefangen und eine Betriebswassermenge von nor›al 10 cbm/sek — im Höchstfalle bis zu 25 cbm — dem Walchen›e durch einen 3,3 km langen Stollen zugeführt werden sollte. ›inschließlich seines eigenen Zuflusses von 2,3 cbm/sek sollten ›urchschnittlich 12,3 cbm, im Höchstfall bis zu 40 cbm zum Haupt›raftwerk abgeführt werden, das normal 25 000 PS und Spitzen›istungen bis zu 80 000 PS hergeben würde. Die Absenkung des ›eespiegels war hierbei auf 4,6 m ermäßigt. Für die Verhältnisse ›r Trift und der Floßfahrt waren besondere Maßnahmen ge›offen.

Mit diesem Entwurf waren nunmehr die Vorarbeiten für das ›Valchenseewerk soweit gefördert, daß in der Landtagssitzung ›om 31. Juli 1910 außer anderweitigen Geldbewilligungen für ›raftwerks- und Bahnelektrisierungszwecke auch erhebliche ›ittel für den Ausbau des Walchenseewerks bereitgestellt wur›en; 1911 wurde die staatliche Bauleitung für das Kraftwerk in ›ochel errichtet. Durch zahlreiche Einsprüche, in denen über ›ine Beeinträchtigung der Naturschönheiten und des Fremden›erkehrs, über hygienische und kulturelle Schädigungen, Behin›erung der Flößerei u. a. Klage geführt wurde, schien die Zu›unft des Walchenseewerks zwar eine Zeitlang gefährdet, aber ›ie Regierung hielt an dem Plan der staatlichen Ausführung ›est. Sie erklärte sich lediglich zu einer erneuten Prüfung unter ›nhörung des Wasserwirtschaftsrates bereit, sagte die Durchführung des wasserpolizeilichen Verfahrens zu und entschied, daß ›ie Ausführung erst erfolgen solle, nachdem völlige Sicherheit für ›ie Einhaltung der veranschlagten Kosten und für den Absatz ›es für den Bahnbetrieb nicht benötigten Überschusses an ›lektrischer Kraft gewährleistet sei. Da zu dieser Zeit die ›rage der Elektrisierung der Bahnen ins Stocken geriet, so kam ›s dahin, daß die Walchenseekraft in erster Linie für die Ver›orgung des Landes mit elektrischer Kraft in Aussicht genommen ›urde; der Ausbau wurde vom Verkehrsministerium auf das ›inisterium des Innern übertragen.

Der Krieg rückte die Ausführung selbst in die Ferne. Doch ›urde ununterbrochen am Entwurf und seiner Verwirklichung ›eitergearbeitet. Insbesondere trat Dr. O. von Miller, der seit›er schon nachdrücklichst für den staatlichen Ausbau der ›Wasserkräfte gewirkt hatte, für die Beschleunigung der Bauvor›ereitungen ein, damit sofort nach Friedensschluß den aus dem ›elde zurückkehrenden Arbeitskräften eine lohnende Tätigkeit ›ugewiesen werden könne. Die hierfür nötigen Arbeiten wurden ›on Dr. O. von Miller als eine Art freiwillige Kriegsleistung im ›hrenamt durchgeführt, während die wasserwirtschaftlichen und ›iefbautechnischen Arbeiten durch die Bauleitung Kochel er›edigt wurden.

Im weiteren Verlauf ergaben sich noch verschiedene Ent›vurfsänderungen. Bei den wasserpolizeilichen Verhandlungen ›atten sich die hauptsächlich beteiligten Gemeinden und Wald›besitzer im Isartal zum Verzicht auf Schadloshaltung bereit er›klärt, wenn die Bedürfnisse des Holzverkehrs durch die Er›bauung von Waldbahnen nach Vorderriß und Jachenau befrie›digt würden. Man entschloß sich dementsprechend, den Flößerei›und Triftverkehr auf der Isar von Vorderriß abwärts und auf ›der Jachenau ganz aufzugeben und auf die neu zu erbauenden ›Bahnen überzuleiten. Die in den bisherigen Entwürfen für die ›Erhaltung der Floßfahrt getroffenen Maßnahmen wurden da›durch gegenstandslos.

In der Tagung von 1913/14 hatte der Landtag beschlossen, ›die Walchenseekraft zunächst für die Versorgung des Landes ›auszubauen, jedoch einen Teil derselben für die Abgabe an die ›Staatseisenbahn zurückzuhalten. Dieser Rückhalt ergab sich in dem schon mehrfach erwähnten Nebenkraftwerk der sog. Obernachstufe. Er machte aber die Verlegung der Wehrstelle isaraufwärts nach Krün notwendig, durch die sich ein nutzbares Gefälle von 60 m für das Nebenkraftwerk ergab. Dementsprechend wurde der Plan abermals umgearbeitet, im Februar 1917 in der geänderten Gestalt zunächst vom Wasserwirtschaftsrat gutgeheißen und dann wieder in wasserpolizeiliche Behandlung genommen. Die Verhandlungen über die Einsprüche wurden im zweiten Halbjahr 1917 abgeschlossen. Sie verliefen im allgemeinen glatt, weil mittlerweile die hohe Bedeutung der Wasserkräfte in weiteren Kreisen anerkannt war.

Abb. 2. Lageplan des Walchenseewerks.

Auch der Standpunkt, für den elektrischen Bahnbetrieb noch weitere Erfahrungen abzuwarten, wurde infolge des außerordentlichen Ansteigens der Kohlenpreise fallengelassen, da kein Zweifel mehr bestand, daß sich der elektrische Betrieb für das kohlenarme Südbayern nunmehr wirtschaftlicher erweisen würde als der Dampfbetrieb. Aus diesem Grunde wurden die bautechnischen Anlagen des Walchenseewerkes zwischen dem Ein-

Abb. 3. Höhenplan des Walchenseewerks.

laufbauwerk in Urfeld und der Ausmündung des Unterwasserkanals in den Kochelsee nochmals umgearbeitet und für eine Wassermenge von mindestens 60 cbm/sek. bemessen, die auch den Anforderungen des Bahnbetriebs an eine möglichst hohe Spitzenleistung entspricht.

2.

Der endgültige Ausführungsplan des Walchenseekraftwerkes gestaltete sich nach den vielfachen Umarbeitungen wie folgt (zu vgl. die Abbildungen 1 und 2).

Von der Ausnutzung des Rißbaches ist abgesehen. Die Isar wird 1100 m oberhalb Krün durch eine Wehranlage um 4 m aufgestaut. Am westlichen Ende des Wehres wird das Betriebswasser mittels eines Einlaufbauwerkes in den Überleitungskanal zur Obernach abgezweigt, der in weitem Bogen um Krün herum in etwa 3 km Länge nach Wallgau zu führt und unterwegs die Staatsstraße und den Finzbach in einem Dücker unterfährt. Mittels eines 1½ km langen Stollens durchbricht er den Bergrücken westlich von Wallgau und mündet dann in den kleinen Sachensee ein. Vom Abschlußwerk des Sees aus erreicht das geklärte Wasser, über eine 8 m hohe Felswand hinabstürzend, durch ein abgetrepptes künstliches Gerinne den natürlichen Abfluß des Sees — den Sachengraben —, der es auf rd. 2 km Länge der Obernach zuleitet. Diese wird auf etwa 1,7 km Länge dem vermehrten Zufluß entsprechend korrigiert. In einem Absturzbauwerk vollzieht sich die Einmündung in den Walchensee, dem auf diese Weise eine Höchstwassermenge von 25 cbm/sek zugeführt wird.

Von diesem Zustrom sollen später beim Sachensee durch einen 4 km langen Stollen — in den Abbildungen punktiert angegeben — bis zu 16 cbm/sek Wasser abgezweigt und einer am Walchensee zusammengefaßten Gefällstufe von rd. 60 m Höhe zugeführt werden. Hier sollen in dem Obernachwerk noch bis etwa 10 000 PS gewonnen werden.

Über die Bauwerke dieses Abschnittes ist das Folgende zu bemerken.

In die Krüner Wehranlage, die etwa 60 m Länge erhalten hat, sind unmittelbar am Einlaufbauwerk des Überleitungskanals ein 4 m breiter Grundablaß und daneben eine 10 m breite Hochwasserschleuse mit Walzenverschluß eingebaut. Bei offenen Grundablässen bleibt das höchste Hochwasser (160 cbm/sek i. J. 1910) unterhalb der Wehrkrone; bei geschlossenen Öffnungen überflutet es die Krone, so daß sie nur bei außerordentlichen Elementarereignissen oder unrichtiger Bedienung der Wehrverschlüsse zur Wirkung kommt. Der rechts von der Wehranlage verbleibende Teil des Isarbettes ist durch eine Dammaufschüttung aus Kies abgesperrt und das Flußgelände auf- und abwärts durch Leitwerke zusammengefaßt. Der Überleitungskanal wird in 2,3 m Sohlbreite mit geneigten Wandungen (4 : 5) mit einem Sohlgefälle von 0,3 ‰ hergestellt. Die Wassertiefe beträgt 3,15 m. Bis 50 cm über den höchsten Wasserspiegel wird der Kanal mit einer 20 cm starken Betondecke befestigt. Der anschließende Freispiegelstollen, ebenfalls mit einer 20—30 cm starken Betondecke ausgekleidet, wird nach einer Parabelform in 3,8 m Höhe und 4 m Breite mit 0,9 ‰ Sohlengefälle ausgeführt. Das Abschlußbauwerk des Sachensees, dessen 20 m lange Überfallkrone von der größten Wassermenge um 75 cm überströmt wird, enthält eine 3 m breite und 1 m hohe Grundschleuse, mit der See und Stollen entleert werden können.

Der Walchensee hat für den Hauptkraftwerkbetrieb als Vorrat- und Ausgleichbecken zu dienen. Denn da die Isar an der Wehrstelle zur wasserarmen Winterszeit häufig weniger als 10 cbm/sek Wasser führt, muß der Fehlbetrag aus dem Vorrat des Walchensees gedeckt werden, um ununterbrochen die Durchschnittswassermenge von 12,3 cbm/sek zur Verfügung zu haben. Der Seespiegel muß alsdann sinken. Diese Absenkung fällt in die wasserarme Zeit von Oktober bis März, in der die Wasserführung der Isar oberhalb des Wehres unter 10 cbm/sek zurückgeht. Wenn durch die Schneeschmelze und sonstige verstärkte Wasserführung im Frühjahr die Wasserabgabe der Isar bis zu einer Höchstmenge von 25 cbm/sek steigt, wird der Walchenseespiegel in der Regel bis Ende Mai jeden Jahres wieder bis zur Höhe seines Nullpunktes steigen. Sein natürlicher Abfluß, die Jachen,

wird durch eine Regulierungsschleuse mit zwei 7 m weiten Öffnungen abgesperrt, um künftig nur die Hochwasser des Sees abzuführen. Bei Urfeld wird das Betriebswasser des Sees mittels eines Einlaufbauwerkes einem 1200 m langen Druckstollen von 4,8 m Höhe, 4,6 m Weite und rd. 19 qm Querschnitt zugeleitet, dessen Sohle etwa 10 m unter dem normalen Seespiegel liegt und bei Entnahme von 60 cbm/sek eine Absenkung des Sees bis auf 4,6 m gestattet, bei der der Scheitel des Stollens noch genügend hoch mit Wasser überdeckt bleibt. Das Gefälle des Stollens beträgt 3 ‰, die Wassergeschwindigkeit bei einer größten Betriebswassermenge von 60 cbm/sek etwas über 3 m/sek. Der Stollen erhält eine mindestens 30 cm starke Betonauskleidung; unter seiner Sohle wird ein 40 cm weites Entwässerungsrohr aus Zement einbetoniert.

Das Einlaufbauwerk kennzeichnet sich als ein 12 m breiter, gegen den See trichterförmig erweiterter Kanal, in dem ein Feinrechen angebracht ist. Nach dem Stollen zu ist der verengerte Kanal der Sicherheit halber durch zwei Rollschützen abgeschlossen, die hinter dem Stolleneinlauf in getrennten Kanälen liegen.

Beim Austritt auf der nördlichen Seite des Kesselberges mündet der Stollen in einem Wasserschloß von 26,5 m Länge, 17,6 m Breite und 22,5 m nutzbarer Höhe, in dem die Schwankungen im Wasserverbrauch ihren Ausgleich finden. Es ist durch eine Staumauer abgeschlossen und kann durch einen 180 m langen Stollen ins Freie entleert werden. Vor der Absperrmauer des Wasserschlosses befindet sich das Schieberhaus mit doppeltem Verschluß für die hier abzweigenden Rohre und mit den Maschinen für eine neben den Rohren verlaufende Seilbahn. Auf dem von der Erdüberlagerung befreiten Felshange führen sechs Druckrohre von je 2 m Durchmesser mit allmählich zunehmenden Wandstärken zum Kraftwerkhause hinab. Die Länge der Rohrbahn beträgt rd. 430 m, der Höhenunterschied zwischen oberer und unterer Mündung 180 m. Zur Aufnahme des Rohrschubes werden an den Gefällbrechpunkten vier Festpunkte aus Beton, dazwischen in Entfernungen von je 8 m Betonauflager hergestellt. Die neben der Rohrbahn angelegte Seilbahn dient zum Aufziehen der Rohre bei der Ausführung und zur späteren Überwachung. Daneben wird noch eine Treppe angelegt.

Die durchschnittliche Leistung des Hauptkraftwerkes im Winter berechnet sich — um die Zahlenwerte im Zusammenhange vorzuführen — bei Annahme eines mittleren Höhenunterschiedes zwischen dem Walchensee- und dem Kochelseespiegel von 200 m, dem ein an den Turbinen verfügbares Nutzgefälle von 195 m entspricht, zu 24 000 PS, die täglich 24 Stunden lang geleistet werden können. Von der hierzu erforderlichen Wassermenge von rund 12,3 cbm/sek liefert das Einzuggebiet des Walchensees durchschnittlich 2,3 cbm, die Isar durchschnittlich 10 cbm. Da der Isar jedoch während der Sommermonate bis zu 20 cbm/sek entnommen werden können, so ist die durchschnittliche Kraftleistung während eines Jahres auf etwa 30 000 PS zu veranschlagen. Die Hauptkraftleistungen werden in den Tages- und Abendstunden erforderlich; die gewöhnliche Maschinenleistung zur Deckung von Belastungsspitzen ist daher bis zu 120 000 PS vorgesehen, während die Gesamtmaschinenleistung einschließlich der Reservemaschinen 168 000 PS beträgt. Entsprechend dieser Gesamtkraftleistung gelangen im Krafthause in einem Maschinenraum von 105 m Länge und 22 m Breite acht mit wagerechter Achse laufende Turbinen, und zwar vier Francisspiralturbinen von je 24 000 PS bei 500 Umdrehungen in der Minute und vier Peltonturbinen von je 18 000 PS bei 250 Umdrehungen zur Aufstellung. Von den Francisturbinen werden Drehstromerzeuger für 6000 Volt und 50 Perioden, von den Peltonturbinen Einphasenstromerzeuger für die gleiche Spannung und 16⅔ Perioden für Bahnstrom angetrieben. Die Jahresleistung berechnet sich auf 160 Millionen Kilowattstunden. Zur Erregung der Stromerzeuger dienen Gleichstrommaschinen, die fliegend auf die Maschinenwelle aufgesetzt sind. Die Luftkühlung der Maschinen ist so eingerichtet, daß das Krafthaus im Winter mit Abluft geheizt werden kann. Die Maschinenspannung wird in einem Transformatorenhaus auf die für die Fernleitungen des Bayernwerks und den Bahnbetrieb erforderliche Spannung von rd. 100 000 Volt gebracht.

Von den Peltonturbinen fließt das Wasser frei, von den Francisturbinen durch schmiedeeiserne Rohre einem Ablaufkanal zu, der durch einen 500 m langen Unterwasserkanal mit dem Kochelsee in Verbindung steht. In diesem findet der vermehrte Wasserzufluß einen Ausgleich, so daß der Loisach im Höchstfalle ein Mehrzufluß von 20 cbm/sek erwächst, der ihr durch einen 1000 m langen Kanal mit Regulierungsschleuse zugeleitet wird. Die Loisach selbst erfährt zum Teil Verbreiterungen, zum Teil Änderungen und Ergänzungen durch Umleitungen und Seitenkanalanlagen, wie aus den Abbildungen 2 und 3 zu ersehen ist.

(Schluß folgt.)

Die Verzinsung von Schadenersatzansprüchen aus dem Eisenbahnfrachtvertrage.

Vielfach werden in Schadenersatzanträgen Zinsen vom Zeitpunkt des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes ab gefordert. Die Antragsteller stützen die Zinsforderung in der Regel auf die Bestimmung des § 353 HGB, nach welcher Kaufleute untereinander berechtigt sind, für ihre Forderungen aus beiderseitigen Handelsgeschäften vom Tage der Fälligkeit an Zinsen zu fordern, und sie berufen sich auf eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 22. Februar 1888, veröffentlicht in R.G.Z. 20 S. 122. Die Frage, ob und von welchem Zeitpunkte ab Ersatzansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage zu verzinsen sind, ist ausdrücklich nur für die internationalen Frachtverträge im Art. 42 I. Ue. geregelt, welcher bestimmt, daß Zinsen vom Tage, an dem der Ersatzantrag gestellt wird, zu zahlen sind. Für den innerdeutschen Verkehr fehlt eine derartige Vorschrift im HGB und in der EVO, und eine analoge Anwendung der genannten Bestimmung des I.Ue. kommt nicht in Frage. Es sind daher die allgemeinen Vorschriften des BGB anzuwenden, soweit dieselben nicht durch das HGB und die EVO ergänzt werden.

Es ist davon auszugehen, daß zwischen der Eisenbahn und dem Versender, in dessen Rechte der Empfänger oder ein Zessionar eingetreten sein kann, ein Frachtvertrag besteht, auf Grund dessen die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gut an den Bestimmungsort zu befördern. Die vertragliche Leistung der Eisenbahn besteht also in einer Tätigkeit, die innerhalb einer der Art des Gutes und der Entfernung des Bestimmungsortes entsprechenden angemessenen Frist und, solange die Lieferfristen des § 75 EVO nicht außer Kraft gesetzt waren, innerhalb dieser Lieferfristen zur Vollendung gekommen sein muß. Nach Ablauf dieser Frist ist der Vertragsanspruch des Versenders oder Empfängers gegen die Eisenbahn fällig. Da aber naturgemäß nur Geldforderungen verzinslich sind, kommt ohne Rücksicht auf die Kaufmannseigenschaft des Verfügungsberechtigten für den Zeitpunkt der Fälligkeit dieses primären Anspruches aus dem Frachtvertrage eine Verzinsung nicht in Betracht.

Gerät das Gut während des Transportes in Verlust oder wird es beschädigt, so wandelt sich der Anspruch des Vertraggegners der Eisenbahn auf Grund der Bestimmung des § 456 HGB (§ 84 EVO) in einen Schadenersatzanspruch, in eine Geldforderung, die im Augenblicke des Verlustes oder der Beschädigung zur Entstehung kommt. Nimmt man an, daß diese Ersatzforderung des Schadensberechtigten, falls dieser Kaufmann ist, noch als Forderung „aus einem beiderseitigen Handelsgeschäft“ anzusehen ist, so ist sie gemäß § 353 HGB von ihrer Fälligkeit an zu verzinsen, während beim Mangel der Kaufmannseigenschaft die Zinspflicht der Eisenbahn erst bei Verzug eintritt. Voraussetzung der Zinszahlung ist also in jedem Falle die Fälligkeit des Ersatzanspruches.

Wann ist der Ersatzanspruch fällig? Nach § 271 BGB kann der Gläubiger die Leistung sofort verlangen, der Schuldner sie sofort bewirken, wenn eine Zeit für die Leistung weder bestimmt, noch aus den Umständen zu entnehmen ist. Billigerweise wird man aber jedem Schuldner die Zeit zubilligen müssen, sich zu vergewissern, ob für ihn überhaupt eine Verpflichtung besteht, und in welcher Höhe. Dieser Rechtsgrundsatz wird im Gesetz wiederholt anerkannt, so im Erbrecht, im Versicherungs- und Konkursrecht. Der Schuldner braucht nicht

zu leisten, bevor er die Möglichkeit gehabt hat, das Bestehen und die Höhe der von ihm geforderten Leistung zu prüfen. Dieses jedem Schuldner zustehende Recht hat auch die Eisenbahn.

Nach § 82 EVO ist die Eisenbahn verpflichtet und berechtigt, die Ursache und den Zeitpunkt des Verlustes und der Beschädigung des Gutes festzustellen. § 99 EVO fordert für außergerichtliche Ansprüche ausdrücklich, daß sie schriftlich unter Beilegung einer Reihe von Urkunden geltend zu machen sind, und daß die Eisenbahn den Antragsteller schriftlich zu bescheiden hat. Eine bestimmt umgrenzte Frist ist der Eisenbahn für diese Ermittelungen nicht gesetzt; § 99 Abs. 4 EVO schreibt allerdings „tunlichste Beschleunigung" vor. Auf jeden Fall wird man ihr aber eine angemessene Zeitspanne zubilligen müssen, die je nach Lage des Falles mehr oder weniger reichlich zu bemessen ist. Eine Handhabe bietet für die in Verlust geratenen Güter der § 90 EVO, der bestimmt, daß der zum Empfang Berechtigte das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten kann, wenn es nicht spätestens am dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert werden kann. Wenn diese Vorschrift auch in erster Linie ein Verweigerungsrecht des Empfangsberechtigten begründet, so folgt daraus aber auch mittelbar, daß die Eisenbahn für Güter, die bei Ablauf der Lieferfrist am Bestimmungsort noch nicht eingegangen sind, vor Ablauf dieser 30 tägigen Nachfrist zum Ersatz wegen Verlustes nicht verpflichtet ist, es sei denn, daß die Tatsache und der Zeitpunkt des Verlustes schon früher feststeht. Hier tritt also die Fälligkeit des Ersatzanspruches nach positiver Gesetzesvorschrift nicht vor Ablauf der 30 Tage ein, während welcher Zeit die Eisenbahn die Möglichkeit hat, nach dem Verbleib des Gutes zu forschen.

Da in der EVO Verlust und Beschädigung von Gütern im allgemeinen nebeneinander gestellt werden, wird man diese Frist auch als Mindestmaß für Ersatzanträge wegen beschädigter Güter gelten lassen müssen, mit der Maßgabe, daß die Frist gemäß § 82 EVO von der Entdeckung, Vermutung der Beschädigung oder der Anmeldung des Schadens durch den Verfügungsberechtigten ab läuft. Erfahrungsgemäß reicht aber diese Frist, die beim Inkrafttreten der EVO im Jahre 1909 angemessen gewesen sein mag, bei der großen Zahl der zur Zeit gestellten Anträge und der dadurch erforderlich werdenden Ermittlungen heute bei weitem nicht mehr. Trotz der Vermehrung der mit der Bearbeitung von Schadenersatzanträgen betrauten Beamten um ein Vielfaches ist es den Eisenbahnverwaltungen nicht möglich, die notwendigen Ermittlungen in einem Monat abzuschließen. Eine Frist von 2 Monaten erscheint daher als sehr mäßig und angemessen.

Hat aber die Eisenbahn demnach das Recht und die Pflicht die bei ihr gestellten Ersatzanträge innerhalb einer angemessenen Frist zu prüfen, so kann der Schadensberechtigte die Zahlung erst nach Ablauf einer angemessenen Prüfungsfrist verlangen, die Forderung ist also gemäß § 271 BGB nicht früher fällig. Demnach entsteht auch der Zinsanspruch gegen die Eisenbahn erst nach Ablauf dieser Frist, wenn man die Ersatzforderung als Forderung aus einem beiderseitigen Handelsgeschäft ansieht.

Ist der Ersatzanspruch bei Kaufleuten bereits von der Fälligkeit an zu verzinsen, so wird die Verzinsung bei Nichtkaufleuten durch Leistungsverzug bedingt. Voraussetzung des Verzuges ist aber außer dem oben erörterten Erfordernis der Fälligkeit noch Mahnung und eine schuldhafte Zahlungsverzögerung der Eisenbahn. Es genügt demnach nicht die bloße Anmeldung des Schadensfalles, es muß vom Schadensberechtigten noch ausdrücklich Zahlung des Schadensbetrages gefordert sein. Ferner kann bei besonders schwierigen Untersuchungen die Eisenbahn die Zinszahlung ablehnen, wenn die Zahlung aus Gründen, die sie nicht zu vertreten hat, unterblieben ist. Es kommen hierfür vor allem solche Fälle in Betracht, in welchen die Auszahlung des Ersatzbetrages dadurch verzögert wird, daß der Antragsteller den Nachweis nicht beibringt, daß das nach seiner Behauptung angeblich in Verlust geratene oder beschädigte Gut tatsächlich zur Auflieferung gelangt ist, zumal wenn ein Strafverfahren wegen Betrugsversuchs eingeleitet ist.

Eine Sonderstellung nimmt der Fall ein, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden, und gemäß § 95 EVO der volle Schaden zu ersetzen ist. Hier ist der Schadensberechtigte so zu entschädigen, als ob das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre. Ihm steht außer dem gemeinen Wert auch der entgangene Gewinn einschließlich der Zinsen seit Ablauf der Lieferfrist zu.

Während die ältere Rechtsprechung, auf welche die Antragsteller sich vornehmlich stützen, zumal zur Zeit der Geltung des AD. HGB, die Zinsforderung vom Eintritt des Verlustes oder der Schädigung oder von der Anmeldung des Schadens an für begründet erklärte, beurteilen die Gerichte in letzter Zeit den Zinsanspruch vielfach vom Gesichtspunkte des Verzuges aus und billigen der Eisenbahn eine angemessene Frist zur Untersuchung des Falles zu. Das Landgericht Köln führt in einem Urteil vom 20. Dezember 1920 (12. 0. 666/20) aus:

> „Bei dem ungeheuren Geschäftsumfang des Beklagten muß diesem eine angemessene Frist zur Nachprüfung derartiger Schadensersatzforderungen gewährt werden. Ein schuldhafter Verzug des Beklagten kann daher erst nach einem Monat, von der Anmeldung des Schadens an gerechnet, in Frage kommen."

Ähnlich entscheidet das Landgericht Essen in einem Urteil vom 17. März 1921 (2 0 215/20) über die Zinsforderung einer G. m. b. H., also eines Kaufmanns, die Zinsen seit dem 27. August verlangt hatte:

> „Verzugszinsen konnten nicht vor dem 1. Oktober 1919 zuerkannt werden, da dem Beklagten eine für die erforderliche Feststellung ausreichende Frist zuzugestehen ist."

Das Amtsgericht in Gelsenkirchen hat durch Urteil vom 15. April 1921 (3C 50/21) die Klage einer G. m. b. H. auf Zahlung von Zinsen mit folgender Begründung abgewiesen:

> „Da der Verzug des Schudners nach § 285 BGB nicht eintritt, wenn die Leistung infolge eines von ihm nicht zu vertretenden Umstandes unterbleibt, so ist festzustellen, ob infolge eines solchen Umstandes die Zahlung nicht erfolgt ist; die Beweislast trifft den Beklagten. Hierbei ist aber ohne weiteres zu unterstellen, daß dem Beklagten eine hinreichende Frist zur Prüfung ihrer Zahlungspflicht gewährt werden muß, so daß, wenn diese Frist nach Lage der Sache bis vor dem 28. Januar 1920 als zu kurz anzusehen ist, ein Verzug des Beklagten nicht eingetreten ist. Man muß wenigstens aber die Zeit vom 6. Mai bis 28. Juni 1920 für eine angemessene Frist dem Beklagten zur Prüfung zuerkennen."

Ebenso fordert das Landgericht Duisburg in einem Urteil vom 3. Mai 1921 (2 0 740/20), daß die Eisenbahn in Verzug gekommen sei.

Regierungsassessor Dr. Kaumanns, Essen.

Vereinfachung in der Güterabfertigung.

Von **O. Braeter**, Oberbahnhofsvorsteher in Lichtenstein-Callnberg.

Zu einer Verbesserung unserer Eisenbahnfinanzen muß vor allem durch Änderung der Arbeitsweise und Vereinfachung in größtmöglichem Umfange, Vermeidung aller Doppelarbeiten und Vielschreiberei beigetragen werden. Zu diesem Zweck möchte ich einen Vorschlag zur weiteren Vereinfachung in der Buchung der Gütersendungen und ihrer Abrechnung machen. Er wird schon in mittleren Dienststellen eine Verringerung des Personals ermöglichen und bei kleinen Dienststellen die bessere Ausnutzung und Entlastung des vorhandenen Personalbestandes gestatten. Hierzu kommt noch eine wesentliche Ersparnis an den jetzt so kostspieligen Vordrucken. Grundlegend für meinen Vorschlag ist die Beschaffung eines neuen Frachtbriefvordruckes. Dadurch sollen der Eisenbahn wesentliche Arbeiten abgenommen und auf die Auflieferer der Güter abgewälzt werden. Ich greife hierbei auf ein Verfahren zurück, das die Eisenbahn bereits bei der Expreßgutkarte, die Post bei der Paketkarte und neuerdings im Postscheckverfahren eingeführt haben, nämlich die Ausfertigung von mehreren gleichlautenden Abschnitten von Abfertigungspapieren durch den Absender.

Dementsprechend zerfällt der neue Frachtbrief, dessen Größe 38 × 28 cm ist, in drei Abschnitte. Links: der Stamm, in der Mitte: der Frachtbrief und rechts: ein Abschnitt für den Empfänger. Sämtliche Abschnitte sind beiderseits bedruckt. Die stark umrahmten Teile sind von der Eisenbahn, alle übrigen Angaben von dem Versender auszufüllen. Der rechte Abschnitt zerfällt in zwei Teile, deren einen der Empfänger auszufüllen hat.

Der Inhalt des von mir vorgeschlagenen Musters ist im großen und ganzen derselbe wie im bisherigen Vordruck. Der Stamm enthält folgende Angaben: Station, nach der das Gut abgefertigt worden ist, Abgangs- oder Versandbuchnummer und die üblichen Angaben über den verwendeten Wagen. Dann folgt die Angabe des Versenders, Empfängers und der Bestimmungsstation, sodann die Angaben des Gutes; hierunter der Freivermerk, Interesse- und Nachnahmeangaben und zum

chluß ein Platz für den Duplikatstempel. Der Frachtbrief eigt dieselbe Anordnung wie bisher, nur enthält er noch im beren, stark umrahmten Teil auch die Angabe der Versandbuchummer und rechts unter der Zoll- oder Steuerabfertigungsnation die Angabe des Verrechnungskontos. Ferner ist auf ie Vorderseite noch der Freivermerk, der Antrag auf ein Duplikat und die Angabe für Interesse und Nachnahme vorgesehen. Am unteren Rande werden auch die Stempel der Versand- und Empfangsstation, Duplikat- und Wägestempel aufebracht. Die Rückseiten enthalten nur die Rechnungsangaben, er Stamm noch im Bedarfsfalle die Empfangsbescheinigung über gezahlte Barvorschüsse und der Frachtbrief einen Vermerk über den geführten Nachweis der Nachnahmeeinzahlung. Der obere Teil des Empfängerabschnittes entspricht ungefähr der jetzigen Benachrichtigungskarte über Ankunft des Gutes, der untere Teil enthält die Empfangsbescheinigung des Empfängers. In beiden Teilen wird das Gut mit den üblichen Angaben genau aufgeführt.

Der Stamm verbleibt bei der Versandstation, die beiden anderen Abschnitte begleiten das Gut bis zur Zielstation. Hier wird der Abschnitt für den Empfänger abgetrennt und nach Vervollständigung im oberen Teil in bezug auf Fracht, Abauf der lagergeldfreien Zeit und nach Eintragung der Verrechnungskartennummer im Kopfe des unteren Teils zusammengefaltet und zur Post gegeben. Beim Selbstabholen verbleibt der Abschnitt zunächst noch am Frachtbrief.

Der Empfänger hat die Empfangsbescheinigung auszufertigen und zu unterschreiben, legt beide Teile ungetrennt bei der Güterabfertigung wieder vor und erhält nach Bezahlung der Fracht den oberen Teil nach Abtrennung der Empfangsbestätigung mit einer Anweisung zur Auslieferung des Gutes zurück. Gegen Vorlegung desselben wird dann das Gut auf dem Güterboden ausgeliefert. Die Empfangsbescheinigung wird bei der Güterabfertigung, wie bisher die Benachrichtigungskarten usw., aufbewahrt. Die Anweisung zur Auslieferung wird auf der Adreßseite des Empfängerabschnittes durch Aufdrücken eines Stempels erteilt mit dem Wortlaut:

Aufhaftende Gebühren bezahlt.
Gut kann ausgeliefert werden.
Güterabfertigung am . . . .
(Name) . . . .
Gut ausgeliefert am . . . .
(Name) . . . .

Der Frachtbrief selbst verbleibt in den Händen der Eisenbahnverwaltung. Dieser letztere Umstand sowie das Verbleiben des Stammes bei der Versandabfertigung bieten die Grundlage für eine vereinfachte Buchung. Dadurch, daß die Eisenbahn diese Unterlagen jederzeit in Händen hat, kann die genaue Abrechnung schneller und gründlicher geprüft, und viele Unstimmigkeiten können ohne viele Hin- und Rückfragen geklärt werden. Auch die vielen Angaben in den Versandbüchern, die jetzt zur Nachprüfung einer richtigen Frachtberechnung erbracht werden müssen, und deren Fehlen zu vielen Anfragen der Verkehrskontrollen nötigen, erübrigen sich, da ja die Ursprungsfrachtbriefe selbst bei den Kontrollen mit vorliegen und die Grundlage für die Nachkontrolle abgeben können. Für die meisten Empfänger besitzen die Frachtbriefe wenig Wert, auch ist ja dem Empfänger durch den dritten Abschnitt ein Ersatz in die Hand gegeben. Es erübrigte sich nur, diesem Teil des Frachtbriefes in Streitfällen die Rechte des jetzigen Frachtbriefes einzuräumen. Im Frachtverkehr müßte mit einem solchen Abschnitt ebenso gut auszukommen sein wie im Expreßgut- und Postpaketverkehr.

1. Versandstation.

Die Behandlung des Frachtbriefes auf der Versandstation bleibt dieselbe wie bisher, nur daß die Ausfertigung entsprechend dem neuen Vordruck in Stamm und Frachtbrief erfolgt. Darauf wird der Frachtbrief in das Versandbuch, in dem wie bisher die einzelnen Stationskonten geführt werden, eingetragen. Zur Beschleunigung des Abfertigungsgeschäftes könnte zunächst von einer Eintragung sämtlicher Angaben abgesehen werden. Es genügt zunächst die Eintragung der Nummer im Versandbuch und auf dem Frachtbrief. Die weiteren Eintragungen können gegebenenfalls später auf Grund der zurückgehaltenen Stämme erfolgen.

Im Versandbuch selbst können, ebenfalls weil die Stämme sich in Händen der Eisenbahnverwaltung befinden, die Angaben über Erteilung von Frachtbriefduplikat, Absender, Empfänger, Zeichen, Nummer, Anzahl, Inhalt und wirkliches Gewicht wegfallen. Dadurch ist es möglich, die weiteren Angaben auf eine Vordruckseite zusammenzudrängen. Hierdurch tritt eine Ersparnis an der Hälfte der jetzt benötigten Vordrucke ein.

Eine weitere Vereinfachung würde dadurch erreicht, daß nunmehr nach Übergang der Staatsbahnen in Reichsbesitz der gesamte Verkehr dieser Bahnen untereinander als Binnenverkehr abgerechnet würde. Zum Wechselverkehr gehörte dann nur der Verkehr mit den Privatbahnen. Dadurch entfielen die zahlreichen Einzelversandbücher mit ihren Abschnitten nach Verkehrsübergängen. Die vielen Zusammenstellungen und Hauptzusammenstellungen in den Monatsrechnungen mit den Wiederholungen gleicher Zahlengrößen entfielen. Die Binnenversandbücher werden zur Erleichterung der Bearbeitung bei den Verkehrskontrollen in bestimmte Abschnitte mit einer gewissen Buchstabenzahl eingeteilt. Ebenso die Monatszusammenstellungen, die dann zum Schluß in eine Summe zusammengefaßt werden.

Der Tagesnachweis bleibt unverändert. Die Buchung der bar eingezahlten Frachten bei den Abgangssendungen sowie der gezahlten Barvorschüsse auf Nachnahmen erfolgt im Verrechnungskonto. Es entfällt somit das Frankaturen-Einnahmebuch.

Soweit noch das Markenverfahren bestehen bleiben sollte, kann das bisherige Buchungsverfahren bestehen bleiben, aber auch hier können die Angaben von Absender und Empfänger entfallen.

Die Stämme der Frachtbriefe werden monatlich stationsweise geordnet und bei der Abgangsstation aufbewahrt.

2. Empfangsstation.

Auf der Empfangsstation werden die Frachtbriefe wie bisher nach Prüfung auf richtige Frachtberechnung, Eintragung sämtlicher Gebühren, Zusetzung der Nebengebühren usw. der Empfangsstation, sowie nach Ausfertigung des Empfängerabschnittes im Empfangsbuch gebucht. Die Verbuchung geschieht gleich wie im Versandbuch für den gesamten Reichsbahnverkehr als Binnenverkehr in den gleichen Abschnitten wie im Versandbuch. Darauf erfolgt die Verbuchung in den einzelnen Konten, welche an Stelle der jetzigen Verrechnungskarten treten. Diese Karten erhalten nachstehende Form:

Verrechnungskonto für . . . .

Konto für Herrn. . . . . Kredit . . . ℳ

Dat.	Lfde. Nr.	Des Briefes: Abgangs- / Bestimmungs-station	Des Briefes: Dat.	Des Briefes: Nr.	Wirkliches Gewicht bei Empfangssendungen: Eilgut (Kilogramm)	Frachtgut (Kilogramm)	Wagenladungen (Kilogramm)	Bar bezahlte Abgangsfrachten: Binnen-Verkehr ℳ	₰	direkter Verkehr ℳ	₰	Empfangsfrachten: Binnen-Verkehr ℳ	₰	direkter Verkehr ℳ	₰	Gutschriften: Art	Betrag ℳ	₰

Er wird nicht mehr, wie die bisherigen Verrechnungskarten, nur einseitig, sondern auf beiden Seiten bedruckt, eine wesentliche Ersparnis. Eine Empfangsbestätigung entfällt auf dem Verechnungskonto, da der Empfänger dieselbe ja auf dem besonderen Abschnitt des Frachtbriefvordruckes erteilt.

Die Verrechnungskarten werden, wie die bisherigen Rollkarten für die verschiedenen Empfangsstellen oder Empfänger geführt. Sie ersetzen nur gleichzeitig auch die Konten der Stundungsnehmer. Sie werden für den Bedarf eines Monats angelegt und dann aufbewahrt. Das Verrechnungskonto für die Schalterkasse kann in der Gutschriftspalte zur besseren Übersicht der einzelnen Arten nach Bedarf durch Unterspalten wie für „Barnachnahmen“ und „Vorfrachten“ ergänzt werden. Auf ihm erfolgt auch der tägliche Kassenabschluß wie im bisherigen Restantenkonto. Es können somit sämtliche bisherigen Kontobücher entfallen.

Die Empfangsbriefe werden an den entsprechenden Stellen mit den laufenden Nummern, unter denen sie in den Verrechnungskonten erscheinen, und mit Kennzeichen dieser Konten versehen. Die Frachtbriefe werden bei den Konten aufbewahrt, bis die Empfangsbescheinigung vom Empfänger abgegeben worden ist; sie werden ebenfalls mit dem Aus-

lieferungsstempel versehen. Dann werden sie monateweise nach Abgangsstationen geordnet und den Verkehrskontrollen zur weiteren Prüfung übersandt. Der bisherige Verrechnungskartennachweis wird als „Kontennachweis", wie bisher, geführt.

Ferner halte ich die Führung des Kassenjournals, welches eine Zusammenstellung der in den Tagesnachweisen enthaltenen Tagessummen ist, für überflüssig, da ja die Tagesnachweise hierfür genügen. Dagegen halte ich zur Sicherung einer Kontrolle über die allseitige und richtige Buchung aller die Stationskasse betreffenden Beträge die pflichtmäßige Einführung einer Tageskontrolle für angebracht. Sie wird wohl schon jetzt von vielen Kassenführern geführt; es besteht jedoch keine Verpflichtung hierzu, und sie dürfte daher doch von einer ganzen Anzahl nicht geführt werden. Sie würde die gleichen Posten in Schuld und Guthaben aufweisen wie die Vordrucke für Kassenselbstrevisionen. Diese werden durch Zusetzen und Absetzen der täglich aufkommenden Posten auf dem Laufenden gehalten und abgestimmt. Dadurch wird eine wesentliche Gewähr für richtige Buchung und Vermeidung von Fehlern geboten.

Diese Tageskontrolle wird unter Benutzung eines gewöhnlichen Buches mit Querlinien hergestellt. An beiden Seiten des Deckels werden Randleisten angebracht, auf deren einzelnen Zeilen am linken Rand die Guthabenposten, am rechten die Schuldposten bezeichnet werden. Das Buch selbst wird durch senkrechte Geldspalten eingeteilt, von denen je eine für einen Tag gilt. Die linke Hälfte des Buches dient für die Guthaben, die rechte für die Schuldbeträge.

[illegible]s weitere Neuerung, die auch schon in dem Frachtbriefmuster zum Ausdruck gekommen ist, möchte ich eine andere Behandlung der Nachnahmen in Vorschlag bringen. Wie schon die vielen Aufsätze in den Fachzeitschriften beweisen, wird das Nachnahmeverfahren als eine schwere Belastung des Güterabfertigungsdienstes empfunden und seine Beseitigung lebhaft angestrebt. Die sofort zu zahlenden Barvorschüsse werden in dem Verrechnungskonto gebucht in den Spalten „Bestimmungsstation" und „Gutschrift". Die Nachnahmen der Konteninhaber, welche innerhalb der Grenzen der Barvorschüsse bleiben, werden diesen ebenfalls in ihrem Verrechnungskonto gutgeschrieben. Die Einziehung erfolgt auf den Bestimmungsstationen mit den übrigen auf dem Gute lastenden Beträgen wie bisher. Alle übrigen höheren Nachnahmebeträge zieht die Eisenbahn nicht mehr, wie bisher, in bar ein und zahlt sie dem Versender aus, sondern sie beschränkt sich darauf, das Gut nur nach dem vom Empfänger erbrachten Nachweis über Zahlung des im Frachtbrief vermerkten Betrages an den Versender auszuliefern. Dieser Nachweis kann erbracht werden 1. durch Übergabe einer Postquittung über Einzahlung des Betrages an den Absender des Gutes. Diese Einzahlungsnachweisung verbleibt in den Händen der Eisenbahn und wird mit dem Frachtbrief vereinigt, 2. um auch das Postscheckverfahren hierbei anwenden zu können, durch Übergabe des entsprechend ausgefüllten Schecküberweisungs- oder Barscheckvordrucks nebst Briefumschlags. Die Regelung der Nachnahmezahlung auf diese Art wird in der Frachtbriefrechnung unter Angabe der Zahlungsart: „Schecküberweisung" oder „Barscheck No.... v:/...." vermerkt und durch Unterschrift des Schalterbeamten bestätigt. Die Aufgabe dieser Postscheckbriefe zur Post erfolgt dann durch die Eisenbahn. Für ihre Mitwirkung bei diesem Verfahren könnte die Eisenbahn ebenfalls eine feste Gebühr erheben.

Zum Schluß seien die Vorteile des neuen Verfahrens noch einmal kurz zusammengefaßt:

1. Verbleiben von Frachtbrief und Stamm in den Händen der Eisenbahn.
2. Dadurch vereinfachte Buchung in den Versandbüchern. Gelegenheit, die Buchung zu ruhigeren Zeiten vorzunehmen.
3. Ausdehnung des Binnenverkehrs-Verfahrens auf den ganzen Reichseisenbahn-Bezirk.
4. Wegfall des ganzen Nachnahme-Buchungsverfahrens.
5. Wegfall des Einnahmebuches über bar bezahlte Frankaturen.
6. Wegfall der Ausfertigung der Benachrichtigungskarten über Eingang des Gutes.
7. Wegfall der Verrechnungskarten bzw. vereinfachte Buchung an deren Stelle und Wegfall der besonderen Kontobücher für Stundungsnehmer.
8. Verwendung kleinerer und handlicher Vordrucke, bessere Ausnutzung derselben. Wegfall verschiedener Vordrucke. Wesentliche Ersparnisse an Vordruckkosten.
9. Freimachen von Arbeitskräften.

Der elektrische Betrieb auf den Melbourner Vorortbahnen mit hochgespanntem Gleichstrom.

Unsere bisherigen Mitteilungen über die Elektrisierung der Melbourner Vorortbahnen können auf Grund ausländischer Berichte, die in den Zeitschriften „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" und „Elektrotechnische Zeitschrift" wiedergegeben sind, ergänzt werden.

Bereits 1907 wurde der Plan zur Einführung der elektrischen Zugförderung auf dem 480 km Einfachgleis umfassenden Melbourner Vorortbahnnetz erwogen und von dem beratenden Ingenieur der australischen Staatsbahn Charles H. Merz, London, ein die Elektrisierung befürwortendes Gutachten ausgearbeitet. Die Verwirklichung des Planes wurde damals aufgeschoben, um vor allem eine weitere Steigerung des Verkehrs abzuwarten. Da im Jahre 1912 der Dampfbetrieb an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt war, stand man vor der Frage, entweder die Gleisanlagen mit großen Kosten zu erweitern oder den elektrischen Betrieb einzuführen. Man entschloß sich zur Elektrisierung; am 3. Mai 1912 wurde sie von der Regierung in Melbourne ausgeschrieben. Die Herren Merz und Mc. Lellan hatten dann bald Gelegenheit, in einem zweiten Bericht mit vergleichenden Kostenanschlägen darzulegen, ob das Gleichstrom- oder das Wechselstromsystem für die Betriebsumwandlung geeigneter sei. Dieser Bericht hatte sich auf die inzwischen eingegangenen Angebote führender Elektrizitätsgesellschaften zu stützen. Die Regierung entschloß sich schließlich auf Rat der Gutachter zur Einführung hochgespannten Gleichstroms, mit einer Spannung von 1500 Volt. Nach Zustimmung des Parlamentes konnte im November 1913 mit den Bauarbeiten begonnen werden, die dann aber durch den Weltkrieg eine starke Verzögerung erlitten, derart, daß erst im Mai 1919 der erste Zug in regelrechten Betrieb gestellt werden konnte.

Das für die Melbourner Vorortbahnen in der Nähe von Newport am Yarrafluß errichtete Kraftwerk erzeugt Drehstrom von 20000 Volt Spannung. Für die Dampferzeugung sind zwei Kesselhäuser in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Maschinenhause errichtet. In jedem befinden sich 12 Babcock- und Wilcox-Schiffswasserrohrkessel mit je 13600 kg normaler Verdampfung, 14,8 Atmosphären Dampfdruck bei 320° C Überhitzung, 624 qm Heizfläche und 15,6 qm Rostfläche. Jeder Kessel wird von zwei Kettenrosten beschickt. Zurzeit wird Steinkohle verfeuert; eine etwa nötige Umänderung für Braunkohlenfeuerung wird als leicht durchführbar bezeichnet. Die Kohlenzuführung geschieht durch Becherwerke, die Aschenbeförderung mittels Saugluftanlagen.

Von den im Maschinenhause aufgestellten sechs Parsons Reaktionsdampfturbinen dienen zwei als Rückhalt. Der Dampfdruck in den Turbinen beträgt 14 at, die Überhitzung 315° C. Von den sechs Drehstrom-Turbodynamos leisten bei günstigster Dampfausnutzung vier je 10000 Kilowatt und zwei je 12500 Kilowatt bei 1500 Umdrehungen in der Minute, 3300 Volt und 25 Perioden in der Sekunde; $\cos \varphi$ ist gleich 0,95. Die größte Dauerleistung beträgt 12500 bzw. 14000 Kilowatt, die Höchstleistung für kurze Zeit 14000 bzw. 15000 Kilowatt. Zwei Hilfsturbinen dienen zum Anlassen der Pumpen. Jeder Stromerzeuger hat seinen eignen ölgekühlten Haupttransformator zur Erhöhung der Spannung auf 20000 Volt und einen Hilfstransformator, in dem die Spannung zum Betriebe der Kühlwasser- und Ölpumpen auf 440 Volt ermäßigt wird. Die Transformatoren hat man wegen ihrer Feuersgefahr vom Maschinenhause getrennt in einem besonderen Gebäude untergebracht. Gleichfalls getrennt vom Maschinenhause ist die Schalttafel aufgestellt, von der aus die Regelung des gesamten Kraftwerkbetriebes erfolgt.

Vom Kraftwerk wird der auf 20000 Volt gespannte Drehstrom mittels 13 Speiseleitungen nach den längs der Strecke verteilten Unterwerken geführt. Außerhalb der Stadt konnten die Speiseleitungen als Freileitungen nach Möglichkeit auf den Tragwerken der Fahrleitungsanlage angeordnet werden. Im Stadtinnern sind sie als papierisolierte Bleikabel mit Eisenbewicklung unterirdisch geführt. Neben den Speiseleitungen sind Fernsprechleitungen verlegt worden, die zu einem in Joliment erbauten selbstätig arbeitenden Fernsprechamt führen.

Für das weitverzweigte Vorortbahnnetz waren nicht weniger als 15 Unterwerke zu errichten; außerdem speist das Kraftwerk noch zwei Unterwerke für die Straßenbahn, zwei weitere für die Werkstätten und eins für die öffentlichen Lichtanlagen. Die Bahnunterwerke enthalten die 20000 Volt-Transformatoren, die Drehstrom-Gleichstromumformer und die zugehörigen Schalteinrichtungen für Drehstrom und Gleich-

strom. Die Drehstrom-Gleichstromumformer liefern mit einem Leistungsfaktor von 0,95 bei Regelbelastung Gleichstrom von 1500 Volt; sie sind in vier Größen, für Leistungen von 3000, 2500, 1500 und 750 Kilowatt ausgeführt. Die Maschinen von 3000, 2500 und 1500 Kilowatt sollen auf kurze Zeit eine doppelte und die 750 Kilowatt-Maschinen eine vierfache Belastung ertragen können; die 750 Kilowatt-Maschine ist nur für die Außenlinien bestimmt.

Die Fahrleitung hat man nach deutschem Vorbilde an einem Kettenwerk aufgehängt, dergestalt, daß über jedem Gleis nur ein Fahrdraht und ein Tragseil sich befindet. Die beiden Streckengleise können voneinander elektrisch getrennt werden; die einzelnen Betriebabschnitte bilden selbständige, für sich gespeiste Leitungsbezirke. Auf den Hauptstrecken beträgt der Querschnitt des hartgezogenen Kupfer-Profilfahrdrahtes in der Regel 161 qmm; der gleichfalls aus Kupfer hergestellte Tragdraht hat einen Querschnitt von 161 bis 242 qmm. Danach beträgt der geringste Kupferquerschnitt über jedem Gleis 322 qmm. Bei derartig starken Abmessungen konnte von der Anordnung besonderer Verstärkungsleitungen abgesehen werden. Selbsttätige Nachspannvorrichtungen, die die Fahrleitung mit 1100 kg anspannen, sind in Abständen von 915 m vorgesehen; in der Mitte dieser Abschnitte wird der Fahrdraht verankert. Der Abstand der Tragwerke beträgt in der Geraden 91,5 m. Der größte Durchhang des Tragseils beträgt bei + 15° C und einer Zugspannung von rund 1450 kg rund 3,3 m. Die Fahrdrahthöhe über Schienenoberkante beträgt in der Regel nur 5 m, bei Wegekreuzungen bis zu 5,5 m und bei den überaus zahlreichen Brückenunterführungen nur 4,42 m. Die Gesamtlänge der Fahrleitungen über Haupt- und Nebengleisen beläuft sich auf rund 540 km.

Die Triebwagenzüge sind in der Regel aus sechs Wagen gleich drei Einheiten zusammengesetzt, bestehend aus je einem Trieb- und einem Beiwagen. Als Beiwagen werden die Personenwagen des ehemaligen Dampfbetriebes unverändert benutzt. Die Triebwagen wurden hergestellt, indem man vorhandene Wagenkasten auf neue Untergestelle setzte und dem Einbau der Triebmittel anpaßte, eine Maßnahme, die für alle diejenigen Schnellbahnunternehmen Interesse hat, die vorhandene Dampfbetriebsmittel auch im elektrischen Betriebe weiter benutzen wollen. Je ein Triebwagen befindet sich am vorderen und hinteren Ende des Zuges, der dritte in der Zugmitte; alle werden durch eine Vielfachsteuerung von einer Stelle aus gelenkt. Nur wenige Triebwagen waren zur Ergänzung des Fahrparks neu zu beschaffen. Von den umgebauten Wagen ist die Hälfte mit Schiebetüren an den Enden und mit Quersitzen und Längsgang versehen; die andere Hälfte hat Abteile mit Schwingtüren. Die vielfach üblichen Plattformen zum Übergang von Wagen zu Wagen sind hier nicht vorhanden. Für Neubeschaffungen kommen nur Wagen mit Schiebetüren in Frage. Fast alle Wagen führen Raucher- und Nichtraucherabteile. Jeder Triebwagen verfügt über vier 140pferdige Hauptschluß-Triebmaschinen, Bauart G. E. 237 der General Electric Co in Amerika, von je 105 Kilowatt Leistung, 750 Volt, 166 Amp. Stromaufnahme, 85 % Wirkungsgrad. Das Zahnräderübersetzungsverhältnis beträgt 1 : 3,2175. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit soll 35 km, die höchste 84 km in der Stunde betragen. Der Betriebsstrom wird dem Triebwagen durch einen einzigen Scherenstromabnehmer zugeführt, dessen Andruck so zu wählen war, daß mehr als 500 Amp. Strom ohne Funkenbildung von der Fahrleitung abgenommen werden können. Zur Ergänzung des für die Bedienung der Steuerung erforderlichen niedriggespannten Gleichstroms ist eine besondere Motordynamo in jedem Triebwagen vorhanden.

Die naheliegende Frage, warum man sich bei Elektrisierung der Melbourner Vorortbahnen im Gegensatze zu den für die Einführung der wirtschaftlichsten Elektrisierungsform auf der Berliner Stadt- und Vorortbahn verantwortlichen Fachmännern für hochgespannten Gleichstrom entschlossen hat, beantwortet Regierungs- und Baurat Heyden in Heft 10 des Jahrgangs 1920 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“, wie folgt: „Man hat es bei den Melbourner Vorortbahnen zweifellos mit einer der bedeutenderen Elektrisierungen zu tun, und es ist mit Rücksicht auf die Frage des zweckmäßigsten Stromsystems naturgemäß von Interesse, daß man sich dort für 1500 Volt-Gleichstrom entschieden hat. Dem entgegen wird für die Berliner Stadt- und Vorortbahnen der einfache Wechselstrom mit 15 000 Volt Fahrdrahtspannung verwendet werden, und zwar nachdem eingehende Berechnungen aufgestellt worden sind, die die Überlegenheit dieses Stromsystems dargetan haben. Ohne auf die Frage, ob die Wahl des Gleichstroms tatsächlich die günstigste Lösung für Melbourne war, näher eingehen zu wollen, um so weniger, als diese nur nach genauer Prüfung aller in Betracht kommenden Punkte beantwortet werden kann, sei nur auf folgendes hingewiesen: Die Menge des zur Kraftübertragung erforderlichen Leitungsmaterials ist mit Rücksicht auf die im quadratischen Verhältnis steigenden Stromverluste bei 1500 Volt Gleichstrom, wie eine einfache Rechnung ergibt, ganz erheblich viel größer als bei 15 000 Volt Wechselstrom selbst bei ungünstigstem cos φ. Dieser weit größere Materialaufwand, sei es nun, daß er in den Fahrleitungen, den Tragseilen, den Speise- und Verstärkungsleitungen oder in den Unterwerken (bei Melbourne 15) zum Ausdruck kommt, ist nicht zu umgehen und spielt keine wesentliche Rolle bei niedrigem Kupferpreis. In Deutschland sind wir aber heute mehr als je vor dem Kriege gezwungen, mit den wertvollen Baustoffen so sparsam wie nur möglich umzugehen und in Befolgung dieser Forderung die elektrischen Spannungen soweit zu erhöhen wie Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit es gestatten. Mitbestimmend für die Wahl von Gleichstrom für Melbourne war wahrscheinlich auch die erwähnte große Anzahl von niedrigen Brücken, die schon bei 1500 Volt eine Tiefstlage der Fahrleitung von 4,42 m nötig machten und vielleicht auch die Annehmlichkeit, die die Verwendung von Triebmaschinen und Stromerzeugern der Gleichstrom-Regelbauart bezüglich Herstellung und schneller Lieferung boten“.

Daß auf den für den elektrischen Betrieb ausgerüsteten Vorortbahnen von Melbourne das selbsttätige Signalsystem unter Benutzung von Gleisströmen (Wechselstrom) zur Anwendung gelangt, ist an dieser Stelle gelegentlich bereits betont worden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

— Eröffnung der Strecke Sulingen (Han.)-Siedenburg. Am 1. August d. J. wird im Direktionsbezirk Münster (Westf.) die vollspurige Bahnstrecke Sulingen (Han.)-Siedenburg als Nebenbahn mit den Stationen Siedenburg und Mellinghausen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege und der Magdalenenstifte. 1. Mit sofortiger Wirksamkeit werden auf der deutschen Reichsbahn in der 2. und 3. Klasse zum halben Preise, in Schnellzügen außerdem gegen tarifmäßigen Zuschlag, befördert: A. Angehörige der in Deutschland ansässigen weltlichen und geistlichen Vereine und Genossenschaften, die sich satzungsgemäß in Ausübung freier Liebestätigkeit der öffentlichen Krankenpflege widmen, einschließlich der Anstalten zur Pflege der Fallsüchtigen, Blödsinnigen, Schwachsinnigen (Idioten) oder Krüppel, und zwar *): a) das Pflegepersonal bei Reisen, die durch die Ausübung der öffentlichen Krankenpflege veranlaßt sind, und bei Reisen infolge von Versetzungen und zur Fortbildung, Kur und Erholung, b) die mit der Leitung betrauten, der Eisenbahnverwaltung namentlich bekanntgegebenen Persönlichkeiten bei Reisen zur Ausübung der Aufsicht über das Personal. Die Fahrpreisermäßigung unter a) wird auch gewährt: a) dem Pflegepersonal, das einer Anstalt des Staates oder eines Selbstverwaltungskörpers ohne unmittelbare Anstellung bei dieser und ohne Lösung seines Verhältnisses zu dem Verein oder der Genossenschaft dauernd oder vorübergehend überwiesen ist; b) auf den deutschen Strecken bei Reisen zur Kur oder Erholung nach oder von ausländischen Orten. B. Vorstände und Pflegepersonal der Magdalenenstifte, d. h. solcher Vereine und Anstalten, die sich der Fürsorge für gefallene oder sittlich gefährdete Frauen und Mädchen widmen, und zwar: a) für das Pflegepersonal bei Reisen, die durch die Fürsorge für die Schützlinge veranlaßt sind, und bei Reisen infolge von Versetzungen und zur Kur und Erholung, b) die mit der Leitung betrauten, der Eisenbahnverwaltung namentlich bekanntgegebenen Persönlichkeiten bei Reisen zur Ausübung der Aufsicht über das Personal.

2. Bei Reisen, die von Krankenpflegern auf Ansuchen von

*) Unter Vereinen und Genossenschaften, die sich in Ausübung freier Liebestätigkeit der öffentlichen Krankenpflege widmen, sind nur solche zu verstehen, die nach ihren Satzungen als Zweck verfolgen, die Krankenpflege unentgeltlich oder nur gegen Erhebung eines die Selbstkosten der Verpflegung nicht übersteigenden Betrages zu gewähren.

Privatpersonen oder zur Begleitung kranker Personen auf deren Kosten, und bei Reisen, die zum Zwecke des Eintritts in die der öffentlichen Krankenpflege dienenden Vereine und Genossenschaften unternommen werden, wird die Vergünstigung nicht gewährt.

3. Die Fahrkarten zum halben Preise werden von den Fahrkartenausgaben auf Grund der nach den vorgeschriebenen Mustern ausgestellten, mit dem Abdrucke des Vereins- oder Anstaltsstempels versehenen Ausweise verabfolgt.

4. Die Ausweise sind von den Vorständen der Vereine und Genossenschaften, Anstalten und Zweigniederlassungen auszustellen, und zwar nur für einfache Fahrt. Die Ausweise müssen enthalten: Name und Stand der Reisenden, Zweck und Ziel der Reise, die zu benutzende Wagenklasse, die Zeit, für die der Ausweis gilt; bei Reisen zur Pflege von Kranken außerhalb eines öffentlichen Krankenhauses und bei Reisen zur Begleitung kranker Personen auch die Bestätigung, daß die Pflege unentgeltlich erfolgt.

5. Die Ausweise werden von den Fahrkartenausgaben bei jeder Lösung einer Fahrkarte abgestempelt und den Inhabern zurückgegeben, die sie dem Fahrbeamten auf Verlangen vorzuzeigen haben. Die Ausweise sind mit den Fahrkarten bei Beendigung der Fahrt abzugeben.

— **Monatskarten mit Lichtbild.** Zum besseren Schutze gegen die besonders in der letzten Zeit vielfach festgestellten Fahrgeldhinterziehungen durch die Benutzung von Monatskarten durch mehrere Personen hat die Eisenbahndirektion Berlin versuchsweise die Einführung von Monatskarten mit Lichtbild des Benutzungsberechtigten zum 1. August zur Einführung zunächst für alle Stationen der Wannseebahn vorgesehen. Die Monatskarten werden nach dem gleichen Verfahren, wie es bereits seit einem halben Jahre auf den ehemals sächsichen Staatsbahnstrecken mit gutem Erfolge angewendet worden ist, mit dem Lichtbild zusammen auf einem Blechrahmen befestigt, der von der Fahrkartenausgabe zum Preise von 1,50 ℳ geliefert und in unbeschädigtem Zustande von der Fahrkartenausgabe wieder zum gleichen Preise zurückgenommen wird. Ohne Lichtbild können auf der Wannseebahn vom 1. August ab nur noch Schülermonatskarten verwendet werden. An Stelle der bisher üblichen Unterschrift treten bei dem neuen Verfahren die Lichtbilder.

— **Frachtvergünstigung für Liebesgaben der Heilsarmee.** Die zur unentgeltlichen Verteilung an notleidende deutsche Kinder bestimmten Liebesgaben, die von der Heilsarmee an ihre Zweigstellen, an staatliche oder städtische Behörden, an gemeinnützige Gesellschaften oder Ausschüsse usw. gesandt werden, werden bis zum 31. Dezember 1921 auf den Strecken der Reichsbahn bei Aufgabe als Frachtgut frachtfrei, bei Aufgabe als Eilgut zu den Sätzen für Frachtgut befördert. Die Frachtbriefe werden mit der Unterschrift und dem Stempel der Heilsarmee und mit dem Vermerk „Freiwillig gespendete Gaben zur unentgeltlichen Verbreitung durch die Heilsarmee“ versehen sein.

— **Bekanntgabe der Verkehrssperren im Eisenbahnverkehr an die Handelskammern.** Infolge des polnischen Aufruhrs in Oberschlesien sind eine ganze Reihe Strecken des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz gesperrt worden, ohne daß die beteiligten Kreise durch ihre zuständigen Handelsvertretungen rechtzeitig hiervon unterrichtet werden konnten. Die Sperren werden fast ausschließlich von der Generalbetriebsleitung angeordnet und gelangen über die einzelnen Direktionen meist mit einer Verzögerung von 2—3 Tagen in den Besitz der Handelskammern. Es ist deshalb bei der Generalbetriebsleitung Ost der Deutschen Reichsbahnen in Berlin angeregt worden, die Mitteilungen über Verkehrssperren den Handelskammern wieder regelmäßig unmittelbar zuzustellen, damit die Verkehrsverwaltung von der den Betrieb störenden Auskunftserteilung über die Verkehrslage befreit würde.

Wie wir den „Mitteilungen der Handelskammer Berlin“ entnehmen, würde sie diese Neuerung nur dankbar als Verbesserung des bisherigen Zustandes begrüßen; sie hat sich bereit gefunden, wie in früheren Jahren, die Verkehrsbeteiligten sofort auf Störungen der Verkehrsverhältnisse aufmerksam zu machen.

— **Warnung vor Streikübergriffen.** Der „D. Allg. Ztg.“ geht folgende Drahtmeldung aus München vom 16. Juli d. J. zu: Die bayerische Eisenbahnverwaltung hat aus Anlaß des letzten Generalstreiks einen Erlaß an das Personal herausgegeben, in dem es heißt: Nachdem die Streikbewegung im allgemeinen in ruhigen Bahnen verlaufen ist, soll gegen das Personal, dessen Beteiligung am Streik lediglich darin bestand, daß es die Arbeit niedergelegt und die Streikparole weitergegeben hat, von dem Lohnabzug abgesehen, nicht weiter vorgegangen werden. Diejenigen jedoch, die darüber hinaus innerhalb der Betriebswerkstätten durch Abhaltung Arbeitswilliger, aufreizende Reden, polizeilich verbotene Verteilung von Flugblättern oder ähnlichem, auf besonders eindringliche Weise für Ausbreitung und Durchführung des Streiks gewirkt haben, sind namens der Verwaltung mündlich darauf hinzuweisen, daß die Eisenbahnverwaltung zur Abwehr derartiger auf die Unterbindung eines lebenswichtigen Betriebes abzielender Versuche künftig das ihr nach dem Lohntarifvertrag zustehende Recht der fristlosen Kündigung ins Auge fassen wird. Soweit sich unter den danach zu verwarnenden Personen Betriebsräte befinden, ist ihnen noch besonders zu bemerken, daß ihr Eintreten für den aus rein parteipolitischen Gründen unternommenen Streik mit den ihnen nach dem Betriebsrätegesetz obliegenden Pflichten nicht in Einklang gebracht werden kann.

Österreich.

— **Der österreichische Eisenbahnverkehr.** Die „Staatskorrespondenz“ teilt mit: Den weiten Kreisen der Bevölkerung ist es ganz unbekannt, daß sich durch das Entstehen der Republik Österreich eine vollständige Umschichtung unseres Verkehrswesens vollzogen hat.

Der Verkehr auf der Westbahn. An Stelle der großen, leistungsfähigen Linien ist die Westbahn zum Tragbalken unseres gesamten Eisenbahnverkehrs geworden. Sie muß, obwohl sie dazu ihrem Wesen und ihrer Anlage nach durchaus nicht geeignet ist, jetzt geradezu die Aufgaben einer Massengüterbahn erfüllen. Ihr Güterverkehr hat den der Friedenszeit bereits stark überschritten. So wurden, um nur einige Zahlen anzuführen, im März 1914 auf der Strecke Wien-Amstetten mit Güterzügen 84 870 Zugkilometer und 50 518 000 Bruttotonnenkilometer geleistet, während im März 1921 die Leistung 102 980 Zugkilometer und 65 620 000 Bruttotonnenkilometer betragen hat. Die Steigerung hat daher bereits 21 bzw. 29 % betragen! Zu dieser Erhöhung der Güterbeförderung gesellt sich auch eine ganz außergewöhnliche Zunahme des Personenverkehrs. Nicht nur, daß Österreich — erfreulicherweise — auch im Reiseverkehr zu einem internationalen Durchzuglande geworden ist: Die Österreicher selber befriedigen jetzt, wenn der Ausdruck gestattet ist, ihr immer stärker hervortretendes Reisebedürfnis hauptsächlich im eigenen Lande. Sie verbringen ihren Sommerurlaub nicht mehr, wie früher, zum sehr großen Teile in den böhmischen Bädern, an den Gestaden der Nordsee und Ostsee, an der Adria, im alten und im neugewordenen Ausland; sie bleiben in den engen Gemarken des Heimatlandes, im Bereiche der Alpen. Dieser ganze Reisendenstrom ergießt sich auf die Westbahn. Ja, selbst bei Reisen nach Deutschland nehmen viele nicht den oft natürlichen und kürzeren Weg über Norden, sondern sie benutzen die um viele Fahrtstunden längere Strecke Wien-Passau, weil sie die Grenz- und Übergangsschwierigkeiten beim Eintreten und beim Verlassen des tschecho-slowakischen Staates vermeiden wollen.

Die Unzulänglichkeit der Fahrbetriebsmittel. Eine derartig sehr erhebliche, über das Leistungsvermögen weit hinausgehende Zunahme der Verkehrsstärke hat selbst in gewöhnlichen Zeitläuften ernste Schwierigkeiten, Behinderungen, ja selbst Verkehrsstockungen hervorgerufen. Was muß erst die Folge sein nach einem fürchterlichen Kriege, in dem unsere Anlagen aufs äußerste abgenutzt, unsere Wagen und Lokomotiven vermindert und beschädigt wurden. In dem — trotz unserer Bestrebungen noch nicht aufgeteilten — Fahrpark der Monarchie herrscht Unklarheit und Unzulänglichkeit; unsere Lokomotiven, großenteils der gediegenen kupfernen Feuerbüchsen beraubt und im Kriegsverkehr außerordentlich abgenutzt, werden rasch gebrauchsunfähig und ausbesserungsbedürftig. Neuanschaffungen können nur in dem Maße erfolgen, als die Industrie den ohnedies mit allen Mitteln und mit großem Geldaufwand betriebenen Bestellungen nachzukommen vermag. Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß wir als rohstoffarmes Land auf die ausgleichsweise Lieferung der Rohstoffe aus dem Ausland angewiesen, die Lokomotiv- und Wagenfabriken nur dann im Betrieb erhalten können, wenn diese auch für das rohstoffliefernde Ausland Bestellungen entgegennehmen, abgesehen davon, daß auch die Lebensmittellieferung aus dem Ausland solche Leistungen bedingt. Es wäre ein Ding der Unmöglichkeit gewesen, den Betrieb in diesen Fabriken auch noch mit den ganz unzulänglichen Kohlenmengen, die von den fremden Staaten förmlich erbettelt werden mußten, aufrechtzuerhalten. Lieferungen von Lokomotiven und Wagen brachten den Fabriken Kohlen und damit die Möglichkeit, auch unseren Bestellungen nachzukommen. Jede einseitige und nicht alle Umstände des wirtschaftlichen Lebens Österreichs nach der jammervollen Katastrophe berücksichtigende Beurteilung gerade dieser außerordentlich wichtigen Frage bedeutet eine vollkommene Verkennung der Tatsachen.

Solange nicht mehr Fahrbetriebsmittel zur Verfügung stehen, solange aber auch dann noch das zu ihrer Bedienung nötige Per-

sonal nicht untergebracht ist, können nicht mehr Züge geführt werden. Daraus ergibt sich der zwingende Schluß, daß dem Verkehrsbedürfnis einfach nicht voll entsprochen werden kann. Die Öffentlichkeit ist sich beim allmählichen Heruntergleiten in unser wirtschaftliches Elend und bei den — Gott sei Dank! — ausgebliebenen inneren Schwierigkeiten und Unruhen, denen unsere Nachbarstaaten Bayern und Ungarn während einiger Zeit ausgesetzt waren, der Schwierigkeiten nicht so gründlich bewußt geworden. Ein Mehr zu verlangen, als geleistet wird, bedeutet daher, bar Unmögliches zu fordern. Zu einer groß angelegten, weitausgreifenden Investitionstätigkeit fehlen dermalen noch alle, darunter auch die finanziellen Voraussetzungen, und sie würde überdies auch nur durch ein auf weite Sicht gestelltes Programm erfüllbar sein. Wenn also trotz alledem die Verkehrsumschichtung vollzogen, gegenüber der Friedenszeit mit viel untauglicheren Mitteln sogar eine Mehrleistung im Verkehr erzielt werden kann, so ist das nur dem zu danken, daß die Bundesbahnen die ihr zu Gebote stehenden Verbesserungsmöglichkeiten in vollstem Maße ausgenutzt haben.

Die Umfahrung Wiens. So werden, um nur einige Beispiele zu geben, die Linie Breitenlee-Leopoldau-Jedlersdorf samt dem daran anschließenden Linienzuge Jedlersdorf-Stockerau-Absdorf-Tulln-St. Pölten unter Anwendung aller verkehrstechnischen Hilfsmittel als Entlastungswege der Hauptstrecke benutzt. Besonders hat die zweckmäßige Umfahrung Wiens im Durchzugverkehr einen gewaltigen Aufschwung der bisher lokalmäßig betriebenen Linie Tulln-St. Pölten mit sich gebracht. Um eine ersprießliche Reihung und Zuführung der Wagen für die verschiedenen Schienenwege und Empfangspunkte im Bereiche Wiens zu ermöglichen, wurde im Knotenpunkte Amstetten in Gestalt eines Vorbahnhofes eine besondere Gleisanlage geschaffen, die noch im Laufe dieses Jahres eine Gleisvermehrung erhalten wird. Ebenso wurde, zur Entlastung des überaus wichtigen Knotenpunktes St. Pölten Staatsbahnhof, die auf dem Leobersdorfer Flügel gelegene Station St. Pölten Lokalbahnhof ausgestaltet, und sie wird zur Verrichtung von Arbeiten herangezogen, die vordem vom Hauptbahnhofe besorgt wurden. Seit dem 1. Juni 1921 sind zwei zwischen Jedlersdorf und Hütteldorf-Hacking über Wien Nordbahnhof durchlaufende Personenzüge eingeführt worden, wodurch — zum erstenmal — im durchgehenden Personenverkehr das linke Donauufer (Floridsdorf) mit den wichtigsten Stadtteilen des rechten Donauufers (Leopoldstadt, Hauptzollamt, Landstraße, Favoriten, Meidling usw.) verbunden wird. Solche Beispiele ließen sich vielfach vermehren. Im Rahmen des Vorhandenen geschieht alles nur Mögliche. Aber dieser Rahmen ist, wie dargetan, dermalen zu eng.

— **Empfang der Pressevertreter beim Präsidenten der Ersparungskommission.** Einer Einladung des Präsidenten Dr. Max Wladimir Beck folgend, erschienen kürzlich die Vertreter der Wiener und der Länderpresse zu einem Empfang im Sitzungssaale des Obersten Rechnungshofes. Von besonderem Interesse waren die Bemerkungen des Präsidenten über die Frage des Beamtenabbaues. Er sagte:

Bevor man an den eigentlichen Beamtenabbau denken kann, muß man sich die Frage vorlegen, ob nicht ein Arbeitsabbau möglich wäre. Diese Frage muß unbedingt bejaht werden. Die übrigbleibende Arbeit muß richtig organisiert werden und an die meritorische Reform der Arbeit muß sich eine rationelle Kanzleiform anschließen. Der Personalabbau bildet vielleicht die schmerzlichste Aufgabe der Ersparungskommission. Diese darf aber nicht sentimental sein und darf vor der Lösung dieser Aufgabe nicht zurückschrecken. Es wird sich ein vernünftiger Stellenplan aufstellen lassen, und alle Kräfte, die in diesen Stellenplan nicht passen, müssen abgebaut werden. Die Ersparungskommission steht auf dem Standpunkt, daß es sich beim Personalabbau um ein äußerst ernstes, schwieriges soziales Problem handelt, das vollkommen frei von fiskalischer Ängstlichkeit und Engherzigkeit behandelt werden muß. Sie hat den Beschluß gefaßt, infolgedessen der Regierung hier Ratschläge zu geben, die es ermöglichen, diese schwierige Aufgabe in entsprechender Weise zu lösen. So sollen denjenigen Beamten, die seinerzeit entbehrlich sein werden, eine sehr geraume Zeit hindurch die vollen Bezüge ausgezahlt werden, damit sie in die Lage kommen, neue Stellungen zu suchen, ohne für ihre Existenz besorgt sein zu müssen. Denjenigen, die keine neuen Stellen finden, müssen Ruhegenüsse in einem Ausmaße zugebilligt werden, das sie vor Not schützt. Selbstverständlich muß die Erlangung neuer Berufsstellungen durch entsprechende Einflußnahme bei Privatunternehmungen und durch Schaffung entsprechender Arbeitsvermittlungen erleichtert werden. Solange der Beamtenabbau stattfindet, muß unbedingt eine Sperre der Neuaufnahmen erfolgen.

— **Erweiterung des Schnellzugverkehrs auf der Südbahn.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß die gegenwärtig wöchentlich dreimal verkehrenden Schnellzüge Prag-Triest bzw. Agram-Belgrad über Budweis, Linz, Leoben seit 12. bzw. 14. Juli täglich verkehren. Die direkten Wagen I., II., III. Klasse Prag-Agram und Prag-Triest und umgekehrt laufen aber seit den genannten Tagen in der Südbahnstrecke Bruck a. d. M.-Steinbrück (Triest) nicht mehr mit den D-Zügen 7 und 8, sondern mit den D-Zügen 3 und 4.

Gleichzeitig wird mitgeteilt, daß mit Rücksicht auf den Abschluß der Kursaison in Meran der bei den D-Zügen 1109 (Wien Südbahnhof ab 21 Uhr 20 Minuten) und 1110 (Wien Südbahnhof an 8 Uhr 20 Minuten) bisher täglich im Verkehr gewesene Schlafwagen Wien-Meran und umgekehrt seit 15. Juli nur noch wöchentlich dreimal verkehrt und zwar Wien ab jeden Montag, Mittwoch, Freitag, Wien an jeden Mittwoch, Freitag, Sonntag.

— **Unterstützung touristischer Vereine durch das Bundesministerium für Verkehr.** In der letzten Sitzung des Verbandes zur Wahrung allgemeiner touristischer Interessen wurde der aus dem Reingewinn des Österreichischen Verkehrsbureaus stammende und vom Fremdenverkehrsbureau des Verkehrsministeriums für die Wiederherstellung von Weganlagen in den Alpen bestimmte Betrag von 800 000 K. an die verschiedenen alpinen Vereine zur Verteilung gebracht. Auf Antrag des ständigen Berichterstatters des Verbandes, Hans Biendl, der die zahlreich eingelangten Ansuchen zu prüfen hatte, wurde der obengenannte Betrag unter den Vereinen derart verteilt, daß auf die Wiederherstellung von Weg- und Steiganlagen in den einzelnen Ländern folgende Beträge entfallen: für Niederösterreich 160 000 K., für Oberösterreich 100 000 K., für Steiermark 140 000 K., für Salzburg 80 000 K., für Kärnten 60 000 K., für Tirol 240 000 K. und für Vorarlberg 20 000 K. Da diese Unterstützungen nur einen Bruchteil der von den einzelnen Vereinen aufzuwendenden Barauslagen betragen, wird noch im heurigen Jahre in den während des Krieges stark vernachlässigten Alpengebieten ein schönes Stück Arbeit geleistet werden, an der das Verkehrsministerium werktätigen Anteil genommen hat.

— **Staatliche Förderung des Ausbaues der Wasserkräfte.** In der Nationalversammlung gelangte am 13. Juli der Gesetzentwurf über die Förderung von Wasserkraftelektrizitätswerken zur Behandlung. Aus dem Sitzungsbericht entnehmen wir folgendes:

Der Berichterstatter hob hervor, daß mit dem Gesetz der letzte Versuch unternommen werden soll, durch gesetzgeberische Maßnahmen den Ausbau der Wasserkräfte in Deutschösterreich in die Wege zu leiten. Der Ausbau der Wasserkräfte sei für Österreich wohl die allerwichtigste wirtschaftliche Aufgabe. Die bisher unternommenen Versuche, die Wasserkräfte auszubauen, seien an den unzulänglichen Mitteln gescheitert. Das größte Hindernis bilde die Geldentwertung. Das vorliegende Gesetz wolle nun durch verschiedene Maßnahmen auf dem Gebiete des Steuer- und Gebührenwesens sowie durch Zinsengarantien das inländische und ausländische Kapital für den Ausbau der Wasserkräfte interessieren. Das Entgegenkommen der Finanzverwaltung sei sehr weitgehend. Der Berichterstatter erörterte im einzelnen die Bestimmungen des Gesetzes und bat, es anzunehmen.

Ein Abgeordneter hob hervor, daß neben den Alpenwässern vor allem das Waldviertel für den Ausbau der Wasserkräfte in Betracht komme. Gegenwärtig sei der Ausbau der Wasserkräfte im Hölltal im Gange, durch welche die Bahn Schwarzenau-Zwettl-Martinsberg versorgt werden soll. Für die restlose Durchführung dieses Planes werden sich die Vertreter des Waldviertels mit aller Tatkraft einsetzen.

Abg. Dr. Ellenbogen, Präsident des Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamtes, betonte, daß ein wirksamer Ausbau der Wasserkräfte infolge des außerordentlichen Steigens der Baukosten ohne das Eingreifen der staatlichen Gesetzgebung durch Gewährung von Steuererleichterungen nicht zu gewärtigen sei. Bei dem Ausbau der Wasserkräfte müsse vor allem die Möglichkeit des Wettbewerbes gegenüber den mit Dampfkraft betriebenen Werken und solchen Wasserkraftwerken in Rechnung gezogen werden, welche allenfalls in späterer Zeit billiger errichtet werden. Diesem Gesichtspunkte habe auch die Vorlage Rechnung getragen. Der Gesetzentwurf sei unter allen Versuchen der verschiedenen Länder, diese Frage zu erledigen, wohl als der beste zu bezeichnen. Sehr erfreulich sei die Hauptabsicht des Gesetzes, Großkraftwerke zu begünstigen. Die Erkenntnis nach Vereinheitlichung der Elektrizitätswirtschaft sei allgemein geworden, und es sei sehr zu begrüßen, daß sich innerhalb der einzelnen Länder das Verständnis für die Vereinheitlichung der Elektrizitätswirtschaft immer mehr durchsetze. Redner verlangte von der Regierung die baldigste Vorlage eines bezüglichen Gesetzes. Ein anderer Abgeordneter erinnerte an die Änderungen, welche der Ausschuß an der ursprünglichen Regierungsvorlage insofern vorgenommen habe, als nicht nur die Beschaffung neuer elektrischer Kraftquellen unter die Begünstigung des Gesetzes fallen, sondern auch Erweiterungs-

bauten schon bestehender Werke der Wohltaten des Gesetzes teilhaft werden sollen. Im Interesse unserer Wasserwirtschaft sei es gelegen, wenn möglichst große Kraftwerke entstehen und die kleineren Werke sich zu einer einheitlichen Wasserwirtschaft verbinden. Redner richtete an die Regierung das Ersuchen, besonders diesen vom Ausschuß in das Gesetz getragenen Grundgedanken bei der Durchführung gewissenhaft zu beachten.

Nach dem Schlußworte des Berichterstatters wurde das Gesetz in zweiter und dritter Lesung angenommen.

— **Die Erhöhung der Mietzinse der Bahnhoflagerplätze.** Die Erhöhung der Mieten für die Bahnhoflagerplätze hat in den Kreisen des Handels und der Industrie große Beunruhigung hervorgerufen, und es wurde auch von dem Handelsminister Dr. Angerer einer Abordnung gegenüber der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß diese Erhöhung eine weitere Verteuerung lebenswichtiger Artikel, wie Getreide, Kohlen, Holz, Bauwaren und Petroleum herbeiführen könnte. Da die Mieter ihr Einverständnis mit der Erhöhung der Zinse bis 15. Juli erklären sollten, begab sich eine Abordnung der beteiligten Kreise zum Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Rodler, der eine Fristerstreckung in Aussicht stellte. In einer am 13. Juli stattgefundenen Versammlung erklärte nach einem Berichte des Präsidenten Eber der Vertreter der Bundesbahnen Dr. Koller, daß die Frist für die Annahme der Mietzinserhöhung bis 15. August erstreckt wurde. Es wurde hierauf ein Ausschuß gewählt, der in der Handelskammer gemeinsam mit den Vertretern der Industrie und des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft die Verhandlungen mit den Bundesbahnen zum Abschlusse bringen soll.

— **Eintreffen von oberschlesischer Kohle in Wien.** Nach der Einstellung der Zufuhren an oberschlesischer Kohle sind am 10. Juli die ersten 3000 t oberschlesischer Steinkohle in Wien eingetroffen. Der tägliche Anteil, den Österreich aus den oberschlesischen Revieren erhalten soll, beträgt rund 6500 t täglich. In den zuständigen Kreisen gibt man sich der Erwartung hin, daß die oberschlesischen Einläufe bald wieder auf die normale Höhe gebracht werden und regelmäßig einlangen werden. Im Vereine mit den Einläufen aus den tschechischen Revieren, die als normale bezeichnet werden können, ist die Kohlenlage in Österreich derzeit zumindest eine halbwegs befriedigende.

— **Die Genußscheine der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Nach vielen Jahren ist diesmal auf die Genußscheine der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ein etwas größeres Erträgnis verteilt worden. In den Jahren 1880 bis 1915 waren die Genußscheine ganz ohne Erträgnis geblieben. Für die Jahre 1916 und 1917 war für die Genußscheinbesitzer ein Gewinnanteil von je 1,62 K. festgesetzt worden. Für das abgelaufene Geschäftsjahr haben die Genußscheinbesitzer einen Betrag von 57,03 K. ausbezahlt erhalten. An Genußscheinen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft befinden sich 25 000 Stück im Umlauf, die seinerzeit an die Aktionäre als Entschädigung ausgefolgt worden waren. Die Genußscheinbesitzer haben einen Anspruch auf 10 % jenes an die Aktionäre zur Verteilung gelangten Gewinnes der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, der 6 % überüberschreitet. Da für die Aktionäre diesmal ein Betrag von 20,37 Millionen Kronen zur Verfügung stand, so erhöht sich auch automatisch der Gewinnanteil der Genußscheinbesitzer Die sechsprozentige Verzinsung des Aktienkapitals erfordert einen Betrag von rund 6,1 Millionen Kronen. Vor dem darüber hinausgehenden Gewinn hatten die Genußscheinbesitzer den Anspruch auf einen zehnprozentigen Anteil.

— **Reisegepäckversicherung.** Die Bundeseisenbahnverwaltung hat die Einrichtung getroffen, daß das Reisegepäck am Gepäckschalter bei der Europäischen Güter- und Reisegepäckversicherungs-Aktiengesellschaft versichert werden kann. Auf diese Einrichtungen macht sie die Reisenden im Hinblick darauf, daß die Bahnverwaltung bei Reisegepäck nur bis zum Höchstbetrage von 50 K. für das Kilogramm haftet, aufmerksam. Die Versicherung erfolgt anläßlich der Aufgabe des Reisegepäcks, so daß hierdurch für den Reisenden keinerlei Zeitverlust eintritt

— **Anregung auf Errichtung eines technischen Ministeriums** Unter Führung des Ministers a. D. Homann sprach am 13. Juli eine Abordnung des Ingenieur- und Architektenvereins, der Gewerkschaft der Ingenieure in öffentlichen Diensten und der Zentralvereinigung der Architekten Österreichs beim Bundeskanzler Schober und beim Bundesminister für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten Angerer vor, um den Wunsch der österreichischen Technikerschaft nach Wiedererrichtung eines selbständigen technischen Ministeriums vorzutragen. Der Bundeskanzler nahm die Ausführungen mit großer Aufmerksamkeit entgegen und erklärte, daß er den Wunsch der österreichischen Technikerschaft nach Errichtung eines technischen Ministeriums sowie nach einer Vertretung in der Regierung als berechtigt ansehe und hoffe, daß im Zuge der Verwaltungsreform diesem Wunsche Rechnung getragen werden könnte.

— **Einfuhrfreiheit von Postpaketen nach der Tschecho-Slowakei.** In Ausführung der Vereinbarungen zwischen der österreichischen und der tschecho-slowakischen Regierung über die Erleichterung des Postpaketverkehrs hat das Bundesministerium für Verkehrswesen die österreichischen Postämter angewiesen, Pakete bis zum Gewichte von 5 kg und bis zu einer Wertangabe von 9000 ö. K. ohne Beibringung einer tschecho-slowakischen Einfuhrbewilligung zur Beförderung nach der Tschecho-Slowakei anzunehmen, da derartige Pakete auf Grund einer Verfügung der tschecho-slowakischen Postverwaltung nun mehr einfuhrfrei sind. Sie unterliegen aber nach wie vor der österreichischen Ausfuhrvorschriften.

— **Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner.** Gelegentlich dieser Ausstellung in Innsbruck werden dort täglich von hervorragenden Fachleuten Vorträge über Kleinwirtschaft gehalten werden, die allgemein zugänglich sind. Besonderes Interesse dürften Vorträge über den Pflanzenbau, über Arzneipflanzen und über Bienenzucht erwecken.

— **Versuch einer Innschiffahrt.** Vor mehr als anderthalb Jahren wurde in Innsbruck der Tiroler Seemannsverband gegründet, der auf rein kameradschaftlicher Grundlage beruht, alle ehemaligen Angehörigen der früheren k. und k. Kriegsmarine ohne Unterschied des Ranges und der politischen Gesinnung aufnimmt und die Pflege der Kameradschaft sowie die Unterstützung aller hilfsbedürftigen Kameraden durch Stellenvermittlung usw. bezweckt. Von Anfang an hat der Verband die Durchsetzung der Schleppschiffahrt auf dem Inn ins Auge gefaßt, um möglichst zahlreichen Kameraden ein halbwegs berufsmäßiges Dasein zu schaffen. Bei der letzteren Arbeit ist der Verband auf sehr bedeutende Widerstände gestoßen. Da der Verband eine Probefahrt aus eigenen Mitteln nicht machen konnte, wendete er sich an die Regierung, um aus der Sachdemobilisierung ein Motorboot für die Bergfahrt zu erhalten. Die Verhandlungen sind, obwohl die Regierung der Sache wohlwollend gegenübersteht, noch nicht zu einem befriedigenden Abschlusse gelangt. Der Verband entschloß sich deshalb, auf eigene Kosten eine Fahrt von Innsbruck nach Wien zu unternehmen, um einerseits für die Sache zu werben und sich bei allen Schiffahrtsinteressenten vorzustellen und anderseits in Wien mit der Regierung unmittelbar zu verhandeln.

Unter Führung des derzeitigen Obmannes des Tiroler Seemannsverbandes und gewesenen Steuermeisters der Marine, Oskar Stumpf, traten 10 Mann am 5. Juli, 9 Uhr vormittags, auf dem Trauner „Thurwi“, einem offenen, hölzernen Schleppboote von zwei Wagen Tragfähigkeit, von Innsbruck aus die Talfahrt auf dem Inn an. Den ersten Teil der Fahrt bis Kufstein machten auch 48 Fahrgäste und die Musikkapelle des Seemannsverbandes mit. In Rosenheim fand ein großer Empfang durch die Vertreter der bayerischen Regierung, die sich an der Innschiffahrt sehr interessiert erklärte, statt. Die nächsten Stationen waren Wasserburg, Gars, Mühldorf und Passau; in letzterer kamen die Schiffer am Freitag an und wurden von Vertretern der Behörden und der bayerischen sowie österreichischen Schiffahrtsinteressenten herzlich empfangen. Am Sonntag vormittag erfolgte die Ankunft in Linz, von wo aus nach eintägigem Aufenthalte die Weiterfahrt nach Wien angetreten wurde.

Am 13. Juli vormittags 9 Uhr ist der Trauner nach einer reinen Stromfahrt von 51 Stunden 32 Minuten in Wien gelandet und feierlich begrüßt worden. Er bleibt vorläufig in Wien, um die Beistellung eines Motorbootes für die Bergprobefahrt abzuwarten. Der Tiroler Seemannsverband beabsichtigt, unter der Firma „Erste Tiroler Innschiffahrt“ den Frachtverkehr, in geringem Ausmaße auch einen Personenverkehr bis Passau, einzurichten, wo dann der Anschluß an die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und den Bayerischen Lloyd donauab- und -aufwärts gegeben ist. Zur Schiffahrt sollen dann Trauner mit einer Ladungsfähigkeit von fünf Wagen verwendet werden.

— **Hofrat Ignaz Konta †.** Im 84. Lebensjahre ist in Wien Hofrat Ignaz Konta gestorben. Der Verblichene trat zuerst in den Verband der Südbahn, wurde später Generalsekretär der Mährischen Grenzbahn und im Jahre 1884 erfolgte seine Einreihung in den Status der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen. Dort fand er ein reiches Feld der Betätigung und entfaltete insbesondere auf dem Gebiete der Statistik, der Publizistik und der Wohltätigkeitseinrichtungen eine umfassende Tätigkeit.

Ungarn.

— **Anwendung des ungarischen Zolltarifs.** Die Regierung hat auf Grund des Gesetzartikels Nr. 21 vom Jahre 1920 mit der schweizerischen Regierung ein Übereinkommen getroffen, laut dessen die in der Beilage A des zwischen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie und der Schweiz im Jahre 1906 geschlossenen Vertrages enthaltenen Zollsätze — vom Tage des Inkrafttretens des neuen schweizerischen Zolltarifs an — außer Wirksamkeit gesetzt werden; demgegenüber wird die Gültigkeit der in der Beilage B enthaltenen vertragsmäßigen Zollsätze seitens der ungarischen Regierung vom obenangeführten Zeitpunkte an ebenfalls aufgehoben. Da der neue schweizerische Zolltarif am 1. Juli d. J. in Kraft getreten ist, hat der ungarische Handelsminister im Verordnungswege verfügt, daß die Verzollung sämtlicher Güter, die aus der Schweiz oder aus den zur Inanspruchnahme der Meistbegünstigung berechtigten Staaten stammen, in Ungarn vom 1. Juli 1921 an ohne Ausnahme unter Anwendung der allgemeinen Zollsätze erfolge.

— **Ungarisch-polnischer Verkehr.** Zwecks Wiederaufnahme des direkten Personen- und Güterverkehrs fand in Zakopane eine Konferenz statt, an der außer ungarischen und polnischen Fachmännern auch Tschechen teilgenommen haben. In Vertretung der ungarischen Staatsbahnen war deren kommerzieller Direktor, Ministerialrat Anton Pasterczyk, anwesend.

— **Massenpensionierungen bei den Staatsbahnen.** Zufolge einer Verfügung des Ministerrates wurde auf Grund des Gesetzartikels Nr. 11 vom Jahre 1920 der Dienst wegen unpatriotischen, gesellschaftwidrigen und moralischen Verhaltens während der Proletardiktatur mehr als 400 Eisenbahnangestellten gekündigt.

— **Regelung der Ein- und Ausfuhr.** Eine kürzlich veröffentlichte Verordnung der Regierung bezweckt die Regelung der Warenein- und -ausfuhr. Nach dieser Verordnung ist sowohl die Ein- wie die Ausfuhr bestimmter Waren an eine Bewilligung gebunden. Für landwirtschaftliche Erzeugnisse erteilt die Bewilligungen ausschließlich der Ackerbauminister, für die übrigen Güterarten nur der Finanzminister. Auf Grund erteilter Ein- und Ausfuhrbewilligungen dürfen Waren, Geld, Wertsachen usw. nur auf den hierzu angegebenen Zollwegen ein- oder ausgeführt werden. Das an eine Bewilligung nicht gebundene Reisegepäck hingegen kann nur auf solchen Strecken ein- oder ausgeführt werden, auf denen der Personenverkehr gestattet ist. Weder einer Ein- noch Ausfuhrbewilligung bedürfen im wechselseitigen Verkehr amtliche Bedarfsgegenstände der im In- und Auslande wirkenden ungarischen staatlichen Behörden. Ferner ist an keine Ein- oder Ausfuhrbewilligung gebunden die Beförderung von Gegenständen der staatlichen Monopole und von Übersiedlungsgütern, von Brautausstattungsgegenständen und Hochzeitsgeschenken, von geerbten Sachen, anatomischen Präparaten, Skeletten, Leichen, Aschenurnen, Gegenständen gerichtlicher Verhandlungen, von Gebrauchsgegenständen für Reisende — sofern sie zu deren eigenem Bedarf bestimmt sind —, von Musterblättern, Warenmustern der mit Gewerbeausweisen versehenen Geschäftsreisenden. Tabaksorten dürfen nur bis zum Gewicht von 35 g oder in Form von 10 Zigarren oder 25 Zigaretten, künstliche Süßstoffe bis zu 25 g als Reisegut ohne behördliche Bewilligung ein- oder ausgeführt werden. Juwelen dürfen die Reisenden ohne besondere Bewilligung nur dann ein- oder ausführen, wenn sie der gesellschaftlichen Stellung der Reisenden entsprechen und nicht den Verdacht erwecken, daß eine Umgehung der Verbote beabsichtigt oder eine Steuerflucht bezweckt wird. Außerdem sind von besonderer Bewilligung befreit die für den direkten Gebrauch des Staatsoberhauptes bestellten Gegenstände, ferner Waren und Gegenstände, die für die diplomatischen und militärischen Vertretungen fremder Staaten, für einzelne Mitglieder dieser Vertretungen, für Angestellte und Mitglieder der Konsulate, für Konsuln und deren Familienmitglieder und ihre Angestellten aus dem Auslande eintreffen, sofern sie ausschließlich deren persönlichen Gebrauch dienen, sowie Liebesgaben.

Für die Durchfuhr ist im allgemeinen eine besondere Bewilligung nicht notwendig. Für die Durchfuhr lebender Tiere, tierischer Rohstoffe und seuchenverbreitender Gegenstände sind die veterinärpolizeilichen Bestimmungen maßgebend.

In Zukunft unterliegen einer Ausfuhrbewilligung nur solche Gegenstände, die in der zu diesem Zwecke zusammengestellten Liste aufgeführt werden. Die Liste wird sich nur auf wichtige Rohstoffe und Lebensmittel erstrecken, auf industrielle Erzeugnisse nur insofern, als wichtige Wirtschaftsinteressen das Bewilligungsverfahren erheischen. Ohne besondere Bewilligung werden daher alle Güter ausführbar sein, die während der ganzen Dauer ihres inländischen Aufenthalts unter zollamtlicher Aufsicht standen. Mit Ausnahme der verderblichen Güter wird in Zukunft keine Einfuhrbewilligung mehr gefordert werden.

Diejenigen Gegenstände, die dem Einfuhrverbot unterliegen, und deren Bestimmungsort innerhalb des Landes liegt, dürfen künftig an der Grenze, unter dem Vorwand, daß die entsprechende Einfuhrbewilligung fehlt, nicht aufgehalten werden. Vorkommendenfalls ist die Partei zu verständigen und zu verpflichten, entweder die Einfuhrbewilligung innerhalb 14 Tagen vorzuweisen oder die Gegenstände behufs Zurückbeförderung ins Ausland abermals aufzugeben, sie in einem zollamtlichen Lager unterzubringen oder sie in ein Vormerkungslager aufnehmen zu lassen. Nimmt die Partei keine der angeführten Möglichkeiten in Anspruch, so wird das Zollamt die Waren durch öffentliche Versteigerung verwerten. Der Versteigerungsbetrag dient zunächst zur Deckung der öffentlichen Abgaben und Frachtkosten, vom verbleibenden Restbetrag verfällt ein Drittel der Staatskasse, die übrigen zwei Drittel werden dem Eigentümer der Gegenstände angewiesen.

Nicht überstempelte Banknoten der Österreichisch-Ungarischen Bank dürfen ohne Bewilligung weder ein-, noch ausgeführt werden.

— **Wirtschaftsverhandlungen zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei.** Die Verhandlungen nehmen einen günstigen Verlauf und nähern sich einem Abschlusse. Auf der Tagesordnung stand insbesondere die Frage der Kohlenlieferung aus der Tschechoslowakei nach Ungarn. Die tschechoslowakische Regierung erklärte sich bereit, den Wünschen der ungarischen Vertreter hinsichtlich der Kohlenbeförderung nach Ungarn in vollem Maß nachzukommen. Dem Wunsche nach Lieferung von Gaskoks konnte von der tschechoslowakischen Regierung nicht nachgekommen werden, weil kein Vorrat besteht. Als Ausgleich ist Ungarn geneigt, Brotgetreide und Mehl nach der Tschechoslowakei zu liefern. Ein endgültiger Abschluß konnte in dieser Beziehung nicht erzielt werden, weil die tschechoslowakischen Mühlen gegen die Einfuhr von Mehl Verwahrung einlegen. Die Verhandlungen in Verkehrsfragen sind zum größten Teil abgeschlossen und werden erst nach der Konferenz von Portorose einer endgültigen Erledigung zugeführt werden.

— **Verhandlungen der Landwirte in Kecskemét über Eisenbahnverkehrsfragen.** In Kecskemét hielten die Landwirte eine gut besuchte Versammlung ab, in welcher der Vorsitzende in seiner Rede mit Nachdruck betonte, daß die Hauptbedingung zur Förderung und stärkeren Entwicklung der Landwirtschaft der Ausbau von Kleinbahnen ist. Zu diesem Zwecke eigneten sich besonders die schmalspurigen Kleinbahnen, da durch sie eine rasche Beförderung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse ermöglicht würde, und die Kleinwirte gezwungen wären, mit den Städten in engere Verbindung zu treten. Das hierzu benötigende Kapital könnte durch die Landwirte ohne Schwierigkeiten aufgebracht werden. Ein entsprechender Antrag des Redners wurde einstimmig angenommen. Es besteht die Absicht, zu Vorarbeiten für den Eisenbahnbau unverzüglich zu schreiten.

— **Errichtung von Wasserkraftanlagen im Szolnoker Komitat.** In der Stadt Túrkeve trafen Abgeordnete in Vertretung von 31 Gemeinden zusammen, um in Verhandlungen über die in Szolnok zu errichtenden großangelegten Wasserkraftanlagen zu treten. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Bedeutung, die sich an die Errichtungen der Wasserkraftanlagen knüpfen, haben die Abgeordneten beschlossen, eine Denkschrift zur Unterstützung dieses Planes an die Regierung zu richten. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Steinkohlenzufuhr für die städtischen Gas- und Elektrizitätswerke immer schwieriger und der Wiederaufbau des lahmgelegten Wirtschaftslebens in Frage gestellt wird, wurde in der Denkschrift der Hoffnung Ausdruck verliehen, daß die Regierung sich der Verwirklichung dieses wichtigen Entwurfes nicht verschließen werde.

Uebrige europäische Länder.

— **Fahrpreisermäßigungen auf schweizerischen Bahnen.** In einer kürzlich in Bern in Gegenwart von Vertretern des Eisenbahndepartements zwischen den Bundesbahnen und einer Anzahl schweizerischer Verkehrsinteressenten und Transportanstalten abgehaltenen Konferenz wurden, wie der „Berner Bund" meldet, eine Anzahl von Fahrpreisermäßigungen vorgeschlagen und von den Bundesbahnen zur Vorlage an die Generaldirektion entgegengenommen. Für die Sonntagskarten soll eine Ermäßigung bis zu 20% des gewöhnlichen Fahrpreises in Aussicht genommen werden, wozu noch der Wegfall der Schnellzugzuschläge kommt, was eine neue Ermäßigung

um etwa 15 % bedeutet. Auf feste Rundreisehefte sollen bei einer Gesamtstrecke bis zu 400 km 10 % Ermäßigung gewährt werden, bei mehr als 400 km 20 %; mit der gleichen Ermäßigung darf bei den zusammenstellbaren Rundreiseheften gerechnet werden, welche bis zur Wiedereinführung der Vereinsreisehefte an deren Stelle treten. Bei der ersten Entfernungsstufe beträgt die Gültigkeitsdauer 10 Tage, bei der zweiten 45. Die Zahl der Schnellzugzonen wird von 8 auf 4 herabgesetzt, was einer Verallgemeinerung der Maßnahme gleichkommt, welche für die Gotthardlinie schon vorher in Aussicht genommen war. Die neuen vier Zonen sind mit den ersten vier des gegenwärtigen Systems übereinstimmend; sie weisen Entfernungen von 50, 100, 150 und mehr als 150 km auf; für je 50 km beträgt der Zuschlag in den drei Klassen 50, 75 und 100 Rappen; bei Entfernungen von über 150 km erhöht er sich nicht mehr. Für Kinder unter 12 Jahren soll der Zuschlag für die Benutzung von Schnellzügen die Hälfte der gewöhnlichen Zuschläge betragen, während heute der ganze Zuschlag zu bezahlen ist. Bei den Gesellschaftsfahrkarten wurden Ermäßigungen von 25 bis 40 % vorgeschlagen, wobei mit wachsender Teilnehmerzahl die prozentuale Ermäßigung sich erhöht. Für Schulen sollen in der ersten Altersstufe 70 %, in der zweiten 50 % Ermäßigung gewährt werden, unter Wegfall des Schnellzugzuschlages.

Das Ergebnis der Prüfungen dieser Vorschläge durch die Generaldirektion der Bundesbahnen bleibt abzuwarten. Der „Berner Bund" nimmt indessen mit Sicherheit an, daß sie im großen und ganzen, vielleicht da und dort mit einigen Abstrichen, die Zustimmung der Bundesbahnen finden werden.

— Zur Neuorganisation der französischen Eisenbahnen. Man geht wohl nicht fehl, wenn man es dem persönlichen Eingreifen Briands (vgl. Nr. 25 S. 491 d. Ztg.) zuschreibt, daß die Finanz- und Eisenbahnkommission des Senats ihre Arbeiten so beschleunigten, daß der Gesetzentwurf über die Neuorganisation der französischen Eisenbahnen am 5. Juli dem Plenum des Senats zur Beratung vorgelegt werden konnte. Zuvor hatte der Berichterstatter der Finanzkommission, Jeamenez, der sich als Gegner der Reform bekannte, sein Amt niedergelegt und war durch Raphael-George Lévy ersetzt worden. Seinen überzeugenden Darlegungen ist es mitzuverdanken, daß die Gegner des Gesetzes bei der Abstimmung am 10. Juli nur eine Minderheit von 55 Stimmen auf sich vereinigten und der Entwurf mit einer Mehrheit von 219 Stimmen angenommen wurde. Die vom Senat angenommenen Abänderungsanträge lassen den Entwurf in seinen Grundzügen unberührt. Die endgültige Annahme des Gesetzes durch die Deputiertenkammer ist nicht zweifelhaft. Die Kammer entschied sich am 18. Dezember v. J. bereits mit einer Mehrheit von 383 gegen 181 Stimmen für die Annahme des Gesetzes. Die inzwischen erfolgten Abänderungen des Entwurfs dürften die Mehrheit noch erhöhen. Das Gesetz wird in der Kammer erst nach Beendigung der Parlamentsferien zur Beratung gelangen. Der „Temps" gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die Kammer alsdann mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Eisenbahnreform sofort nach ihrem Zusammentritt in die Beratung des Gesetzes eintritt. Nach Annahme des Entwurfs durch die beiden Kammern und seiner Veröffentlichung im Journal officiel ist er aber noch nicht Gesetz geworden. Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß es sich um eine auf Grund des Gesetzes abzuschließende neue Konvention zwischen dem Staat und den Eisenbahngesellschaften handelt, die an die Stelle der jetzt bestehenden Konventionen vom Jahre 1883 treten soll. Es werden sich also noch die Generalversammlungen der Aktionäre der Gesellschaften mit dem Gesetz zu befassen haben. Da es sich um eine grundsätzliche Neuregelung des Verhältnisses der Eisenbahngesellschaften zum Staat handelt, wird, wie der „Temps" ausführt, die Frage die Zuständigkeit einer gewöhnlichen ordentlichen Generalversammlung überschreiten. Es wird die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung erforderlich werden. Da die Statuten für eine so wichtige Beschlußfassung die Vertretung einer bestimmten Höhe des Aktienkapitals vorschreiben, dürfte kaum damit zu rechnen sein, daß bereits die erste Versammlung beschlußfähig ist. Es wird also eine zweite einberufen werden müssen, in der mit einfacher Stimmenmehrheit ein endgültiger Beschluß gefaßt werden kann, ohne Rücksicht auf die Höhe des vertretenen Aktienkapitals. Vor Ablauf von 2 Monaten werden diese Verhandlungen der Gesellschaften schwerlich zum Abschluß gelangt sein. Falls die Kammer nach ihrem Wiederzusammentritt die Beratung des Gesetzes auch nur im geringsten verzögert, werden die Beschlußfassungen der Aktionäre kaum so zeitig herbeigeführt werden können, daß die Reform noch vor dem nächsten Jahr in Wirksamkeit treten kann.

Rechtspflege.

— Gültigkeit der Haftbeschränkung des Eisenbahnfiskus bei der Aufbewahrung von Reisegepäck. Der Klägerin ist ein auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin der Gepäckaufbewahrungsstelle übergebener Koffer mit Inhalt im Werte von 13 000 ℳ abhanden gekommen. Der Eisenbahnfiskus hat entsprechend der auf dem Gepäckschein aufgedruckten Bestimmung der Eisenbahnverkehrsordnung die Haftung bis 100 ℳ anerkannt; im übrigen lehnt er jeden Ersatz ab. Klägerin verlangt Ersatz des weiteren Schadens. Sie will die betreffende Bestimmung, wonach der Fiskus für das zur Aufbewahrung übergebene Gepäck nur bis zum Betrage von 100 Mark haftet, nicht gelesen haben. Außerdem führt sie aus, daß die Beamtin den Koffer in einen Raum gestellt habe, der nur durch Tische vom Publikum getrennt gewesen sei. Es komme mithin grobe Fahrlässigkeit in Betracht, für die der Fiskus einzustehen habe.

Das Landgericht Berlin erkannte auf Abweisung der Klage. Das Kammergericht hat durch Urteil vom 7. Mai 1920 den Beklagten zur Zahlung von 100 Mark verurteilt, im übrigen aber die Berufung der Klägerin gegen das landgerichtliche Urteil zurückgewiesen. Das Reichsgericht hat das Urteil des Kammergerichts bestätigt und die Revision mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen: „Der Berufungsrichter geht davon aus, daß die Eisenbahnverwaltung ihrer Vertragspflicht zuwiderhandelt, wenn sie das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck nicht in den besonderen dazu bestimmten Räumen aufbewahrt, und daß sie einen durch die Vertragsverletzung etwa herbeigeführten Schaden zu ersetzen hat. Bei dieser Schadensersatzpflicht greift dann aber, wie das Kammergericht mit Recht betont, die beschränkende Vorschrift zu 1 Nr. 7 der Ausführungsbestimmungen zur E.V.O. ein. Mehr als 100 ℳ braucht der Beklagte danach eben nicht zu zahlen. Aus der Entstehungsgeschichte des § 39 E.V.O. und der dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen ergibt sich, daß die Eisenbahnverwaltung sich nur schwer dazu entschlossen hat, Gepäckaufbewahrungsstellen unter ihrer eigenen Verantwortung zu schaffen, und daß sie keine unangemessene Verantwortlichkeit übernehmen wollte. Die ganze Einrichtung ist von vornherein nur mit der Haftungsbeschränkung gewollt. — Die Revision hat auf verschiedene Vorschriften der E.V.O. hingewiesen, nach welchen die Eisenbahnverwaltung sich von der Haftung für Vorsatz und grobes Verschulden nicht frei zeichnen darf. Sie meint, daß diese Vorschriften, wenn auch vielleicht nicht unmittelbar, so doch jedenfalls entsprechend anwendbar seien. Ein vorsätzliches Handeln eines Eisenbahnangestellten habe die Klägerin allerdings nicht zu behaupten vermocht, grobe Fahrlässigkeit falle aber jedenfalls der Beamtin zur Last, welche den Koffer aus dem eigentlichen Gepäckaufbewahrungsraum hinausgestellt habe. Über den Raum, in welchen der Koffer dabei verbracht worden ist, hat die Revision Ausführungen gemacht, welche in den Vorinstanzen noch nicht vorgebracht sind. Das erkennt die Revision auch an; sie meint aber, daß der Berufungsrichter Anlaß gehabt habe, das Fragerecht auszuüben. Das kann nicht anerkannt werden. Es ist stets unstreitig gewesen, daß der Koffer in den Raum gestellt ist, in welchem sich das zur Beförderung abgefertigte Gepäck befand. Die Annahme, daß die Beamtin des Beklagten bei dem Hinausstellen des Koffers grob fahrlässig gehandelt habe, würde auf ein Verkennen des Begriffs der groben Fahrlässigkeit beruhen. Für das zur Beförderung aufgegebene Gepäck haftet die Eisenbahn nach den strengen Vorschriften des § 465 Abs. 1 und 2 HGB. und der §§ 35 ff. E.V.O.; nur bei besonderen Betriebsverhältnissen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und nach Zustimmung des Reichseisenbahnamtes soll die Haftung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden dürfen. Auch darf die Beschränkung nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist. Alles das spricht dafür, daß die Eisenbahn das zur Beförderung übergebene Gut in sichere Obhut nimmt. Deshalb durfte auch die Beamtin des Beklagten, um welche es sich vorliegend handelt, annehmen, den Koffer der Klägerin keiner Gefahr auszusetzen, wenn sie ihn zu dem für die Beförderung bestimmten Gute stellte. Mit Recht hat der Berufungsrichter in Zweifel gezogen, ob in dem Handeln der Beamtin überhaupt eine Fahrlässigkeit zu erblicken ist. — Die Revision meint noch, daß dem Beklagten im gegenwärtigen Falle die Einrede der Arglist entgegenstehe, wenn er sich auf § 39 E.V.O. berufe. Nach der ganzen Sachlage hätten seine Angestellten vor der Annahme des offenbar hochwertigen Koffers darauf aufmerksam machen müssen, daß für verwahrtes Gepäck nur bis zum Betrage bis 100 Mark gehaftet werde. Dieser Ausführung kann nicht beigetreten werden. Die mehrerwähnte Vorschrift des § 39 ist selbst als Warnung zu erachten, Gepäck von höherem Werte den Gepäckaufbewahrungsstellen anzuvertrauen. Die Vorschrift ist ordnungsmäßig bekanntgemacht. Ihre Kenntnis muß sich die Klägerin anrechnen lassen." (Aktenzeichen: VII. 311/20. — 8. 4. 21.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Psychotechnik und Taylor-System.** Von Betriebsingenieur K. A. Tramm. Bd. 1. Arbeitsuntersuchungen. Verlag von Julius Springer. Berlin 1921. Preis geh. 24 *M*, geb. 29 *M*.

Die Psychotechnik oder — richtiger gesagt — die angewandte Berufseignungsforschung und die Arbeitsrationalisierung, d. h. die Lehre von der zweckmäßigeren Einteilung und Ausführung der Arbeit, als deren Begründer Taylor anzusehen ist, werden in der künftigen Entwicklung unseres Wirtschaftslebens eine wesentliche Rolle spielen. Es ist daher Pflicht eines jeden im Wirtschaftsleben stehenden Menschen, sich Kenntnisse von den Zielen und bisherigen Ergebnissen dieser Wissenschaften zu verschaffen. Hierzu bietet das Buch des auf dem Gebiete der Berufs- und Arbeitsforschung bereits bekannten Verfassers Gelegenheit, zumal darin — abgesehen von der Überschrift des Buches — mit Erfolg versucht wird, ohne die leidige Fremdwörtelei der Fachpsychologen auszukommen. Ein endgültiges Urteil über das Werk läßt sich allerdings erst abgeben nach Erscheinen des zweiten, in Vorbereitung befindlichen Bandes, welcher die Grundzüge der Eignungsuntersuchung, Einstellung, Ausbildung und Überwachung des Arbeiters und sonstige Anwendungen der Arbeitswissenschaft behandeln soll. Immerhin kann schon heute gesagt werden, daß der erste Band eine wertvolle Vermehrung der psychotechnischen Fachliteratur bedeutet.

Die Untersuchung der Arbeit beschäftigt heute zahlreiche Männer der Wissenschaft und der Praxis, und man kann ohne Übertreibung sagen, daß die Zuspitzung der innerpolitischen Verhältnisse gegenwärtig wohl nicht so weit gediehen wäre, wenn man sich gleichzeitig mit dem raschen Aufschwung der Industrie schon früher mehr um die Durchforschung der menschlichen Arbeitsleistung und ihrer wesentlichen Bedingungen gekümmert hätte.

Die Einflüsse der Umgebung auf die Arbeit (Kap. 1) wie Raum, Licht, Luft, Temperatur, Feuchtigkeit, sind aus der Gewerbehygiene zum großen Teil bereits bekannt. Doch dürfen sie natürlich bei diesen Untersuchungen nicht außer acht gelassen werden. Hierzu kommen dann die periodischen Einflüsse auf die Arbeitsleistung (Kap. 2), die je nach der Lage der Arbeitsschicht innerhalb des Tages, der Woche und des Monats — besonders hinsichtlich der Zahl der Unfälle — schwanken. Bei entsprechender Auswertung der Statistik (Leistungs- und Unfallhäufigkeitskurven) lassen sich z. B. in der Fabrik durch richtige Einlegung von Pausen in die Zeiten größter Unfallhäufigkeit — derartige Zeiten können in allen Berufen sowohl innerhalb des Tages wie der Woche nachgewiesen werden — die Unfallziffern vermindern und die Leistungen ohne Überanstrengung steigern. Von besonderer Wichtigkeit sind ferner die Einflüsse der allgemeinen Lebensbedingungen (Kap. 3), wie Einfluß des Lebensalters, der Gesundheit, Ernährung, Lebensweise sowie des Alkohols, auf die Arbeitsfähigkeit und Unfallhäufigkeit, worüber die Gewerbehygiene ebenfalls schon wertvolle Unterlagen gesammelt hat. Ferner dürfen die allgemeinen Arbeitsbedingungen (Kap. 4), wie Arbeitsdauer, Entlohnung, Behandlung, Erhaltung der Arbeitsfreudigkeit, Einfluß der Einzel- und Massenarbeit, nicht vergessen werden.

Diese Betrachtungen bilden jedoch nur die Grundlage für die eigentliche Untersuchung der menschlichen Arbeit (Kap. 5), der der größte Teil des vorliegenden Buches gewidmet ist. Auf Einzelheiten kann natürlich im Rahmen einer Besprechung nicht eingegangen werden; es seien daher nur kurz einige allgemein interessierende Fragen herausgegriffen. Für die Kenntnis der bisherigen Arbeitsweise ist vor allem eine genaue Untersuchung der Bewegungen des arbeitenden Menschen und die Feststellung der Dauer dieser einzelnen Bewegungen nötig — Bewegungs- und Zeitstudien, wie sie Taylor und seine Schüler zuerst ausgeführt haben —; erst dann lassen sich zweckmäßigere Anordnungen für die Verteilung der Arbeit und der Vereinfachung der Arbeitsvorgänge mit Erfolg vornehmen. Über die hierzu bisher üblichen Methoden und gebräuchlichen Vorrichtungen gibt das Buch umfassende Auskunft. Entsprechend der Tätigkeit des Verfassers als Leiter des psychotechnischen Laboratoriums der Großen Berliner Straßenbahn finden die eigenen Erfahrungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens besondere Berücksichtigung.

Die zweckmäßigere Anpassung der Kurbelgriffe eines Straßenbahnwagenkontrollers an die wirkliche Form der Hand zur Vermeidung vorzeitiger Ermüdung oder des Krampfes regt z. B. zu weiteren Vergleichen mit der täglichen Umgebung des Menschen an. Die in die Handflächen einschneidenden scharfkantigen Koffergriffe, der zu dünne, den Schreibkrampf fördernde Federhalter, der der Handfläche in keiner Weise angepaßte Türgriff, der unpraktische Hammer- und Spatenstiel usw. sind traurige Zeugen mangelnder Anwendung der Arbeitsforschung im Zeitalter der Industrie, die eben alle Dinge meist nur nach der leichteren Herstellbarkeit, aber nicht nach der praktischen Verwendbarkeit und Kräfteersparnis „normalisiert“ hat. Wer sich einmal eingehender mit derartigen Untersuchungen befaßt, wird staunen, wie gedankenlos oft der „moderne“ Mensch seine eigenen und anderer Leute Kräfte vergeudet. Zwar fängt man hier und dort an, sich die Ergebnisse der Arbeitsforschung nutzbar zu machen, weil man allmählich die Vorteile für beide Teile — Arbeitgeber und Arbeitnehmer, Hersteller und Verbraucher — einsehen lernt. Aber wir stehen vorläufig noch am Anfang. Der Einwand der Gegner der Arbeitsforschung, daß der Praktiker schon durch Erfahrung die besten Arbeitsweisen und Werkzeuge sich geschaffen habe, dürfte z. B. durch folgenden Hinweis stark erschüttert werden. Noch heute mauert man nach den seit Jahrhunderten üblichen, also nach Ansicht der Gegner der Arbeitsforschung bewährten Methoden und mit denselben Werkzeugen. Dennoch hat es der Taylorschüler Gilbreth fertiggebracht, durch zweckmäßigere Verteilung der Arbeit auf Maurer, Handlanger und Steinträger, durch Absonderung aller nicht zur eigentlichen Maurerarbeit gehörenden Arbeiten, durch praktische Ausbildung der Gerüste usw. ohne Mehraufwand an Zeit und Kraft die Arbeitsleistungen zu verdoppeln. Hier hat also der Arbeitsforscher dem Praktiker wertvolle Fingerzeige geben können. Solcher Beispiele lassen sich eine ganze Reihe anführen.

Das Buch schließt mit der Behandlung der Ermüdungserscheinungen infolge körperlicher und geistiger Arbeit, deren Erforschung für die Erhaltung der Gesundheit und zugleich zur Steigerung der Leistungen ohne Raubbau an den Kräften wichtig ist.

Dr.-Ing. Busse.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. August 1921 wird die normalspurige Bahnstrecke Sulingen (Han.)-Siedenburg als Nebenbahn mit den Stationen Siedenburg und Mellinghausen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 60 vom 11. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Herausgabe eines Nachtrages zum Radstandsverzeichnis (RV) (abgesandt am 18. Juli d. J.);

Nr. II 68 vom 16. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge des Verlages von C. W. Kreidel in Berlin und des Schriftleiters des technischen Vereinsorgans in Hannover auf Änderung der Verträge für das technische Vereinsorgan (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. III 195 vom 12. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 74 des Satzungsausschusses (Rothenburg o. T., den 27./28. Juni 1921) (abgesandt am 15. Juli d. J.);

Nr. III 198 vom 13. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 16. Juli d. J.);

Nr. III 199 vom 15. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über den Beschluß des Satzungsausschusses zu Ziffer V der Niederschrift Nr. 74, Rothenburg o. T., den 27./28. Juni 1921 (abgesandt am 16. Juli 1921);

Nr. IV 129 vom 9. Juli 1921 an die Vereinsverwaltungen, die kostenpflichtige Abdrücke der Vereinszeitung beziehen, betreffend Bezugskosten für die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 15. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 6. Juli d. Js. verstarb plötzlich nach überstandener Erkrankung an Grippe und Mittelohrkatarrh der Regierungsbaurat

Herr Otto Guericke.

Der Verstorbene hat der Eisenbahndirektion Hannover seit dem 1. Juli 1908 als Mitglied angehört, wo ihm die Verwaltung des Neubaudezernats übertragen war. Infolge seiner Tüchtigkeit und Liebenswürdigkeit erfreute er sich unserer Aller Wertschätzung in hohem Maße; wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Hannover, den 12. Juli 1921. (694)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. August 1921 ab erhält der an der Bahnstrecke Weilmünster-Usingen gelegene Haltepunkt Weilmünster-Anstalt die Bezeichnung „Weilmünster-Kurhaus“. (700)

Frankfurt (M), den 8. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.), Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1921 ab, dem Tage des Inkrafttretens des Ausnahmetarifs für Düngemittel (Tfv. 2), wird im Verkehr mit den Bahnhöfen der Elmshorn-Barmsted-Oldesloer Eisenbahn der für Düngemittel dieses Ausnahmetarifs zu erhebende Frachtzuschlag von 70 Pf. erhöht auf 88 Pf. für 100 kg.

Näheres enthält die am 14. Juli 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (699)

Berlin, den 12. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1921 werden für Erde der Klasse E im Versande von der Station Kayna nach den Staats- und Privatbahnstationen des norddeutschen Gebiets besondere Ermäßigungen eingeführt.

Aufkunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (697)

Berlin, den 13. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Eilgut von Rohrdorf nach Kehl und Kehl Grenze mit Wegevorschrift des Absenders „über Pforzheim-Karlsruhe“ Entfernungen von 168 und 169 km in den Tarif aufgenommen. (696)

Karlsruhe, den 13. Juli 1921.
Eisenbahngeneraldirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2).

Im Binnen- und Wechselverkehr der Reichsbahnen und auf den Strecken einzelner Privatbahnen tritt mit Gültigkeit vom 15. Juli 1921 bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1922, ein Ausnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2) in Kraft. Er gewährt für eine größere Anzahl von Düngemitteln der Klassen C, D und E des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, bei Verwendung zum Düngen im Deutschen Reich — nicht bei der Verwendung zur Herstellung von Düngemitteln — eine Kürzung der Frachtsätze der Klassen C, Cn, D, Dn und E um 20 %. Der Ausnahmetarif kann zum Preise von 30 Pf. für das Stück von den Güterabfertigungen sowie vom Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (698)

Berlin, den 8. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 5 des Staats- und Privatbahngüterverkehrs, Heft C, Teilheft C II, eingeführt. (690)

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für Stickstoff-Düngemehl usw. — Tfv. 2 c.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1921 findet der Ausnahmetarif für Düngemittel — Tfv. 2 —, der eine Frachtermäßigung von 20 % gewährt, sinngemäße Anwendung. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Juli 1921. (689)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Velpe (Westf.) unter die Gewinnungsstätten IV. 1. a) des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen. (701)

Münster (Westf.), den 16. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Juli d. J. werden im Wechselverkehr zwischen den Stationen Emmerthal, Hehlen, Bodenwerder-Kemmnade, Bodenwerder-Linse, Eschershausen und Vorwohle Sonntagsfahrkarten eingeführt. Die Sonntagsfahrkarten berechtigen zur Hinfahrt bereits mit denjenigen Zügen, die die Fahrkartenausgabestationen Sonnabends nach 1 Uhr mittags verlassen.

Die Rückfahrt darf nur an Sonn- und Festtagen selbst ausgeführt werden und muß auf der Zielstation der Fahrkarte spätestens um 12 Uhr Mitternacht angetreten werden. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (692)

Eschershausen, den 13. Juli 1921.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

5. Verdingungen.

In der Hauptwerkstätte Oldenburg (Oldbg.) stehen vier Stück ½ gekuppelte Tenderlokomotiven für Personenzüge, sämtlich betriebsfähig und noch für Kleinbahnen usw. verwendbar, zum Verkauf. Verdingungsunterlagen können von unserem Materialienbureau, hier, Karlstr. 16, gegen postfreie Einsendung von 10 ℳ (in bar) bezogen werden. Verschlossene Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ sind bis 2. August d. J. vorm. 10 Uhr an das vorgenannte Büro einzusenden. Eröffnung der Angebote daselbst am 2. August vorm. 11 Uhr. (693)

Oldenburg, den 11. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterial.

Abgängige **Betriebsmaterialien und Altmetalle** öffentlich zu verkaufen:

Asbestabfälle, Gummischläuche mit Draht- und Stoffeinlagen, Glasscherben, Sicherungspatronen, Trockenelemente, Packtücher, Rückstände von Kohlenwasserstoff, Trüböl, Abfälle von Kupfer, Rotguß, Gelbguß, Blei, Mangan, Aschen und Krätzen von Rotguß, Weißmetall und -aschen, Erdkabelstücke usw.

Angebotsbogen gegen Einsendung von 2,50 ℳ in Briefmarken bei uns erhältlich. Angebote sind bis spätestens **Mittwoch, den 10. August 1921, nachmittags 3 Uhr,** bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (691)

Karlsruhe, Baumeisterstr. 1, d. 11. Juli 1921.

Materialamt
der Eisenbahn-Generaldirektion.

Etwa 75 000 kg gebrauchte Fahrkarten, 100 000 kg Altpapier (Belege, Bücher, Depeschenstreifen) sämtlich zum Einstampfen (Einkochen) und 5000 kg Bücherdeckel sowie Korbpapier zur beliebigen Verwendung bestimmt, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Präsidialbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 3. August 1921, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10, geöffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. August 1921.

Eisenbahndirektion Magdeburg. (695)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 30. Berlin, den 28. Juli 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Das Walchenseekraftwerk.

(Schluß aus Nr. 29.)

3.

Zugleich mit der Bearbeitung des Entwurfs für das Walchenseekraftwerk selbst hatte Dr. von Miller einen weitzügigen Plan für die Verwertung der Wasserkraft des Walchensees ausgearbeitet und der Regierung im Februar 1918 vorgelegt. Der Plan, von der Regierung gutgeheißen, fand die einstimmige Genehmigung der beiden Kammern des Landtages. Er ging dahin, an das Verteilungsnetz der Walchenseekraft über das ganze Land auch die übrigen im öffentlichen oder privaten Besitz befindlichen Wasserkräfte zwecks besserer Ausnutzung anzuschließen, ebenso auch die zur Ergänzung der Wasserkräfte nötigen Dampfkraftwerke, welche die Elektrizität durch die Verwendung billiger Braunkohle am günstigsten erzeugen. Es sollten, wie Dr. von Miller in einer Sondernummer in der Bayerischen Staatszeitung vom 17. Juni ausführt, die großen Wasserkräfte südlich der Donau benutzt werden, um nicht nur ihre eigenen Gebiete, sondern auch das nördliche Bayern mit Strom zu versorgen, während anderseits die im Norden des Landes gelegenen Kohlenzentralen Aushilfstrom nach dem Süden schicken sollten, wenn bei Wassermangel oder Eisgang im Winter die Wasserkräfte nicht ausreichen, um den Bedarf ihrer Gebiete zu decken. Die Verteilung des Stroms erfolgt durch ein Fernleitungsnetz, das hochgespannten Strom von 100 000 Volt führt. Auf diese Spannung ist daher auch der Strom des Walchenseewerks an der Erzeugungsstelle hinaufzutransformieren; auch der Bahnstrom wird mit dieser Spannung vom Walchenseekraftwerk geliefert. Die Leitungen des Bayernwerkes, teils Kupfer-, teils Aluminiumseile von 120 qmm Querschnitt die auf 22 m hohen eisernen Gittermasten mit sogenannten Hängeisolatoren befestigt sind, gehen (Abb. 4) in geschlossenem Ringe von Kochel über München, Landshut, Regensburg, Amberg nach Nürnberg und über Augsburg, München nach Kochel zurück. Von dem Ringe führen Ausläufer von Amberg über Arzberg nach Hof, von Nürnberg nach Bamberg und von Nürnberg über Würzburg nach Aschaffenburg mit einem Anschluß nach Schweinfurt. In allen genannten Orten sind Haupttransformatorenstationen errichtet, in denen der hochgespannte Strom auf die Spannung der einzelnen Ueberlandwerke von 20 000 bis 50 000 Volt gebracht wird. In den angeschlossenen Städten und Gemeinden wird der Strom auf die Gebrauchsspannung von 100 bis 200 Volt herabgesetzt.

In das 100 000-Voltnetz speisen, wie Dr. von Miller weiter ausführt, neben der Walchenseekraft weitere Kräfte der Isar, insbesondere die im Bau befindliche „Mittlere Isar", die Lechkräfte sowie die bereits bestehenden Dampfwerke in Nürnberg, Haidhof, Arzberg usw. Das Zusammenwirken der verschiedenen Kraftquellen erfolgt in der Weise, daß jede zunächst das eigene Stromgebiet versorgt und sodann den überschüssigen Strom an das gemeinsame Leitungsnetz abgibt. In den wasserreichen Monaten wird hierdurch der Norden des Landes mit Wasserkräften versorgt und Kohle gespart; in den wasserarmen Monaten liefert zunächst das Walchenseewerk aus seinen umfangreichen Staubecken den nötigen Ersatz für die zurückgehenden Niederdruckwasserkräfte. Wenn auch das Walchenseewerk nicht mehr ausreicht, greifen die im Sommer stilliegenden Dampfwerke als weitere Ergänzung ein. Was die wirtschaftliche Bedeutung dieser Zusammenfassung aller Kraftquellen des Landes betrifft, so wurde in den ausführlichen Berechnungen, die dem Entwurf

des Bayernwerkes beigegeben waren, festgestellt, daß schon in den ersten Betriebsjahren eine Ersparnis von 25 000 Eisenbahnwagen Kohle jährlich erzielt wird, was bei den damaligen Kohlenkosten eine Ersparnis von 8 Millionen Mark bedeutete. Den ersparten Kohlenkosten stehen die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung der Wasserkräfte, der Leitungen und Transformatorstationen gegenüber. Es ergab sich jedoch, daß die Ersparnis an Kohlenkosten größer ist als der Aufwand für Zinsen und Abschreibung der Wasserkräfte und der Leitungen, und daß der finanzielle Wert der gemeinsamen Energieverteilung um so größer wurde, je mehr das Geld in seinem Werte zu sinken begann, weil die Verteuerung der Kohle größer war als die der Bauten und der elektrischen Leitungen.

4.

Bei den folgenden Mitteilungen über Kosten, Finanzierung und Bauarbeiten des Walchenseewerks ist wieder der amtlichen Schrift über das Walchenseewerk gefolgt.

Die Gesamtkosten des Walchenseewerks ohne Waldbahnen waren nach Friedenspreisen auf 20 Millionen Mark veranschlagt. Nach den heutigen Preisen erhöhen sich die Kosten auf etwa 250 Millionen Mark.

Für die Durchführung des Unternehmens und den Betrieb wurde am 5. Januar 1921 unter überwiegender Beteiligung des Staates das Walchenseewerk A.-G. mit dem Sitz in München gegründet. Das Grundkapital beträgt 50 Millionen Mark. Zur Beschaffung der übrigen Mittel gibt die Gesellschaft gleichzeitig mit der Mittleren Isar A.-G. zu 4½ % verzinsliche, von 1926 ab zum Nennwerte rückzahlbare „Schuldverschreibungen der bayerischen Großwasserkraftwerke“ aus, die durch den jetzigen und künftigen Besitz der beiden Gesellschaften und unter deren gesamtverbindlichen Haftung und durch Bürgschaft des mit seinem Gesamtvermögen für Kapital und Zinsen haftenden Staates Bayern sichergestellt sind.

Abb. 4. Lageplan des Bayernwerks.

5.

Bereits im Jahre 1917 konnte mit der Vergebung der Tiefbauarbeiten begonnen werden. Den Unternehmern war die Verpflichtung auferlegt, die Arbeiten zu den Selbstkosten zuzüglich eines prozentualen Zuschlages für Unkosten und Nutzen unter Bindung auf eine bestimmte Höchstsumme zu übernehmen und mit den Arbeiten spätestens 3 Monate nach Kriegsschluß zu beginnen. Am 30. Juli 1917 wurden die Tiefbauarbeiten mit einem Kostenbetrage von 6 Mill. Mark an die Firmen Büchner in Würzburg, Wolle in Leipzig und Hummel in München vergeben, doch mußten späterhin die Verträge infolge Aenderung der wirtschaftlichen Verhältnisse einer Ergänzung unterzogen werden. Inzwischen ist die Vergebung der maschinellen Einrichtungen der Wehr- und Schützenverschlüsse an die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, die Firmen Kustermann in München und Noell in Würzburg, der Kraftwerkturbinen an die Firma Voith in Heidenheim, der Rohrleitungen an die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und der Seilbahn an die Firma Fühles & Schulze in München erfolgt.

Im Dezember 1920 wurden zwei weitere Baulose des Loisach-Isarkanals an die Baugesellschaft Kallenbach in München sowie an die Oberrheinische Bauindustrie Freiburg in Baden vergeben; die Vergebung der restlichen Tiefbauarbeiten, nämlich der Obernachregulierung, der Jachenschleuse und der Loisachkorrektion sowie der Hochbauten und der Stromerzeuger ist ebenfalls in die Wege geleitet.

Bei den ersten Ausführungen waren außerordentliche Schwierigkeiten zu überwinden, da es so gut wie an allem, an Unterkunftsräumen für die Arbeiter, an Baugeräten und Baustoffen, namentlich Zement und Kohlen fehlte. Die Zeit der Räteregierung, Arbeitseinstellungen, Mangel an Arbeitslust in Verbindung mit der ungünstigen Entwicklung der Arbeits- und Lohnverhältnisse haben den Fortgang der Arbeiten aufs stärkste beeinträchtigt. Erst allmählich traten geordnete Verhältnisse ein. Bei Beginn der Arbeiten im Jahre 1919 waren etwa 120 Arbeiter beschäftigt; ihre Zahl stieg im Juli 1919 auf 500, im Januar 1920 auf 800, im Oktober auf 1200 und bis jetzt auf etwa 2000. Die Hauptarbeiten sollen bis Ende 1922 beendet sein; die Inbetriebnahme des Walchenseewerks wird im Jahre 1923 erwartet.

6.

Die am 24. Juni vom Technischen Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen unternommene Besichtigung der Bauanlagen erstreckte sich zunächst auf die Wehranlage bei Krün, den Überleitungskanal zur Obernach, die Unterdückerung des Finzbaches und die Stollenanlage bei Wallgau.

Die Wehranlage bei Krün ist nahezu fertig. Sie ist ganz in Beton ausgeführt und zum Teil auf festgelagerten Kies, teils auf gerammten Pfählen gegründet; ober- und unterstrom ist sie mit eisernen Spundwänden von 4,5 bzw. 6 m Höhe umschlossen.

Die ausgedehnten Fundamente wurden bereits im Jahre 1919/20, die Aufbauten im verflossenen Herbst und Winter ausgeführt. Die maschinellen Einrichtungen des Wehrs und des Einlaufbauwerkes sind in Ausführung begriffen, so daß bereits in diesem Jahre mit der vollständigen Fertigstellung der Wehranlage zu rechnen ist. Der an die Wehranlage anschließende Kiesdamm im Bett der Isar, der über einer 6 m hohen, 3 m tief eingerammten eisernen Spundwand geschüttet ist, ist vollendet; an den Uferregulierungen wird gearbeitet.

Die Wasserzuführung zum Obernachtal ist weit vorgeschritten. Die etwa 120 000 cbm betragende Erdbewegung für den Überleitungskanal ist nahezu vollendet, die Betonverkleidung der Kanalwände in Ausführung. Der 140 m lange Dücker aus Eisenbeton im Zuge des Zulaufkanals unter dem Bett des Finzbaches und der Staatsstraße nach Mittenwald ist fertiggestellt, so daß er von Teilnehmern des Ausfluges durchschritten werden konnte. Der Durchschlag des Stollens zwischen Wallgau und dem Sachensee, der im August 1919 von beiden Enden gleichzeitig in Angriff genommen wurde, ist bis zum Herbst d. J., die Vollendung im Sommer 1922 zu erwarten. Der Baufortschritt beträgt 20 bis 25 m in der Woche. Der Kanalbau im Obernachtal und die Korrektionsarbeiten an der Obernach selbst sind im Eigenbetrieb der staatlichen Bauleitung im Gange.

Den zweiten Teil der Besichtigungen bildeten die Einlaufanlagen bei Urfeld. Die wundervolle Fahrt am Westufer des Walchensees entlang nach Urfeld, mit den herrlichen Ausblicken auf See und Gebirge wird den Teilnehmern sicherlich in dauernder Erinnerung bleiben.

Das zunächst in offener Bauweise geplante Einlaufbauwerk bei Urfeld bot erhebliche Ausführungsschwierigkeiten. Wegen großen Wasserandranges mußten die wesentlichen Teile von dem wasserdurchlässigen Seeufer weg in das Innere des Berges verlegt werden. Die dortigen Arbeiten befinden sich nun in gutem Fortschritt, so daß die fristgerechte Ausführung gesichert ist.

Der 1200 m lange Druckstollen zwischen Walchensee und Kochelsee, der in scharfer Krümmung vom Walchensee abbiegt, ist bereits durchschlagen. Der Vortrieb erfolgte von der Nordseite auf etwa 900 m und auf der Südseite von einem 14 m tiefen Schacht aus auf etwa 300 m Länge; der Sohlstollen schritt bei diesem zweiseitigen Betriebe wöchentlich um etwa 30 m vorwärts. Bauliche Störungen sind nicht eingetreten. Der Stollenausbruch ist auf 500 m Länge vorgeschritten, mit der Ausbetonierung ist begonnen.

Über den Kesselberg führt in neuerer Zeit eine sich in vielen Kehren zum Kochelsee hinabwindende überaus romantische Kunststraße. Über diese Straße erstreckte sich nach einer in Urfeld eingelegten Mittagpause der letzte Abschnitt der Besichtigungsfahrt zur Baustelle des Hauptkraftwerks. An dieser erkennt man erst im ganzen Umfange die Wucht der von Menschenhand zu schaffenden Werke, die mit der Naturkraft zu wetteifern sich erkühnen. Dächte man sich den Kölner Dom im Talgrunde neben das Kraftwerk gestellt, so würden seine Spitzen von dem Wasserschloß doch noch hoch überragt, an dessen Baustelle oben am Bergeshange die Menschen nur wie schwarze Pünktchen hin und her huschen. Eine ungeheure Blöße des Hanges bezeichnet die auszubauende Rohrbahn. Ebenso außerordentliche Grabarbeiten sind an der Stelle des Kraftwerkes und zur Herstellung des Abwasserkanals ausgeführt worden — Arbeiten von wahrhaft faustischer Gewalt.

Der Felsausbruch für das Wasserschloß wurde im Frühjahr 1920 begonnen, nachdem die schwierige Einrichtung des Bauplatzes auf halber Berghöhe, die Herstellung von Baracken und Kantinen für die Arbeiter, die Ausführung einer vorläufigen Seilbahn für die Baustoffbeförderung usw. vollendet waren. Die Felssprengungen für das Wasserschloß sind nahezu vollendet; der Aufbau des Betonmauerwerkes ist im Gange. In der Rohrbahn werden die erforderlichen Fundamentsprengungen vorgenommen. Die Druckrohrleitungen im Gesamtgewicht von über 3000 t sind in Arbeit; mit ihrer Aufstellung wird baldigst begonnen.

Der Erdaushub von rund 200 000 cbm für das Krafthaus mit Rohrgraben und Unterwasserkanal und die über den Rohrgraben führende Brücke, ebenso die umfangreichen Betonierungsarbeiten für die Krafthausfundamente sind soweit fertiggestellt, daß mit dem Hochbau bereits begonnen werden konnte. Die Aufstellung der Turbinen und Stromerzeuger wird im kommenden Winter in Angriff genommen.

Wird noch ergänzend hinzugefügt, daß auch an der Wasserrückleitung zwischen Beuerberg und Puppling (Loisach-Isarkanal) gearbeitet wird, so ist damit der Stand der Bauarbeiten im wesentlichen gekennzeichnet.

Damit ist der Ausflug in das Gebiet des Walchenses beendet. Angesichts der erhaltenen gewaltigen Eindrücke kann der vorstehende Überblick nicht abgeschlossen werden, ohne gegenüber den Staatsbehörden, die den Ausflug veranstalteten, sowie den mit der Bauausführung betrauten Herren, die die Ausflugteilnehmer über Gesamtheit und Einzelheiten des Walchenseewerks in so liebenswürdiger Weise unterrichteten, noch dem Empfinden des Dankes dafür Ausdruck zu geben, daß den Ausschußmitgliedern die Inaugenscheinnahme der Arbeitsstätten vergönnt war, auf denen menschliches Betätigen so gewaltigen Ausdruck findet. K.

Berichtigung eines Druckfehlers.

In der Formel auf S. 552 in Nr. 29 muß es natürlich im Nenner heißen: 75 kgm statt 75 kg (75 kgm i. d. Sek. = 1 PS).

Die Haftung der Eisenbahn für Verluste aus Fässern.

Von Bahnverwalter **Franz Schwarzweller**, Landau (Pfalz).

Über diese Frage hat Rechtsanwalt Sommerfeld in Essen in der Nummer 9 vom 3. März beachtenswerte Ausführungen gebracht. Mit Recht weist er auf die hohen Entschädigungen hin, welche die Eisenbahnverwaltung für Weinverluste zu zahlen hat, und sucht die Ursache hierfür zu ergründen. Er sieht die Hauptschuld in der Beschaffenheit der Fässer, die infolge der gesteigerten Materialkosten, Verwendung geringwertigen Holzes und minderwertiger Arbeit gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich schlechter geworden sei. Diese Ansicht ist z. T. richtig, denn es ist nicht zu bestreiten, daß das Faßmaterial während des Krieges aus den angegebenen Gründen an Güte verloren hat. Namentlich wurde für Transportfässer an Stelle des allein hierzu geeigneten Eichenholzes viel Kastanien- und Buchenholz verwendet, die beide hierzu nicht brauchbar sind. Inzwischen ist hierin eine merkliche Besserung eingetreten, wozu einerseits die gewaltige Wertsteigerung des Weines und damit das große Risiko bei eintretendem Verlust und andererseits die Möglichkeit der Beschaffung von Eichenholz, wenn auch zu bedeutend höheren Preisen, beigetragen haben mag.

Sommerfeld weist ferner auf die Notwendigkeit schonlicher Behandlung dieser Sendungen durch das Bahnpersonal hin und auf die Wichtigkeit, den Tatbestand bei vorkommenden Beschädigungen genau festzustellen. Darin muß ihm beigepflichtet werden. Die Hauptursache der vielen Beschädigungen ist ihm aber entgangen, nämlich: die mangelhafte Ladeweise. Weit mehr als man anzunehmen geneigt ist, ist diese die Schadensursache. Die Versender und Empfänger wollen dies allerdings nicht zugeben, sondern sind stets der Ansicht, daß die Schuld in der fahrlässigen Behandlung der Sendungen beim Bahntransport zu suchen sei. Es gibt auch Eisenbahnbeamte, die mangels der nötigen Sachkenntnis häufig diesen Standpunkt vertreten. Und dieser Mangel an Sachkenntnis ist verursacht durch die Unzulänglichkeit der Vorschriften über die Ladeweise von Flüssigkeiten in Fässern. Bei dieser Sachlage darf es nicht wundernehmen, wenn in Streitfällen gerichtlicherseits oft zuungunsten der Eisenbahn entschieden wird. Eine Besprechung dieser Frage dürfte deshalb im allgemeinen Interesse liegen. Gilt es doch nicht nur der Bahn alljährlich große Summen zu ersparen, sondern auch — und darin werden mir wohl alle Freunde und Verehrer eines guten Tropfen Weines beipflichten — dafür zu sorgen, daß nichts von dieser edlen Gottesgabe seiner Bestimmung verloren gehe.

Über die Ladeweise von Wein in Fässern enthält die EVO. (Anlage II) keine besonderen Vorschriften. Es kommen somit nur die Vorschriften des § 1 (1) der Anlage III in Betracht, die besagen, daß die zu verladenden Gegenstände sicher und fest liegen müssen und sich auch infolge von Stößen und Erschütterungen nicht verschieben lassen dürfen. Die Bestimmung ist ganz allgemein gehalten und läßt dem Ermessen der Verlader weiten Spielraum. Daraus müssen beim Vorkommen von Beschädigungen Meinungsverschiedenheiten zwischen Versender und Eisenbahn entstehen. Für den Fall, daß die Verladung solcher Sendungen der Eisenbahn obliegt — d. i. bei Stückgütern bis zu 500 kg Einzelgewicht — und, wenn sie die Verladung freiwillig übernimmt — in Betracht kommen Stückgüter über 500 kg Einzelgewicht und Wagenladungen — hat sie in der Kundmachung 3 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes (Güterbeförderungsvorschriften Heft 1) besondere Anordnungen erlassen, die jedoch, wie aus den Vorbemerkungen Seite 6 hervorgeht, nur eine interne Vorschrift für das Bahnpersonal darstellen, für das Publikum aber weder verpflichtend sind, noch ihm irgendwelche Rechte verleihen. Von diesem Gesichtspunkt aus ist die Vorschrift des § 20 (7) der GBV. Heft 1 zu betrachten, wonach das Bahnpersonal darauf hinwirken soll, daß die in § 13 (13—15) vorgeschriebene Ladeweise auch bei Verladung durch den Versender eingehalten wird, wenn nicht nach Art und Verpackung des Gutes eine andere Ladeweise die gleiche Sicherheit bietet. Eine Verpflichtung zur Einhaltung dieser Ladeweise besteht demnach für die Absender bei Selbstverladung ihrer Güter nicht. Die Bahnverwaltung selbst verlangt in § 22 (3) GBV. von ihrem Personal ausdrücklich die Beachtung dieser Vorschriften, wenn es mit ihrem Einverständnis die tarifmäßig dem Absender obliegende Verladung von Stückgutsendungen im Einzelgewicht von mehr als 500 kg und von Wagenladungen übernimmt. Diese Vorschriften der Kundmachung 3 sind aber unzulänglich und bedürfen dringend einer sorgfältigen Nachprüfung und Umarbeitung. Erst dann, wenn die Eisenbahnverwaltung für die von ihr vorzunehmenden Verladungen klare und bestimmte Vorschriften erläßt, darf gehofft werden, daß auch die Versender, wenn sie deren Zweckmäßigkeit erkennen, sie beachten. Und das wäre für beide Teile der größte Gewinn. Ich will nun die Mängel der Kundmachung 3 etwas näher beleuchten.

Nach § 13 (13) sind Fässer mit Flüssigkeiten über 100 l gleichlaufend mit den Längsseiten des Wagens, die Kopfenden also den Stirnwänden des Wagens zugewendet, mit den Spunden nach oben, zu verladen und mit Holzkeilen und dergleichen, die erforderlichenfalls auf dem Boden des Wagens festzunageln sind, so zu befestigen, daß sie sich unterwegs nicht bewegen können. Zu diesen Flüssigkeiten zählen solche, die nicht gären oder bereits vergoren haben, z. B. alter Wein. Für gärende Flüssigkeiten bestehen besondere Vorschriften im § 13 (14). Hier ist gesagt, daß Fässer mit Most und nicht vergorenem neuem Wein bis zu 300 l Fassungsgehalt im Wagen aufrecht gestellt werden dürfen. Größere Gebinde sind der Länge des Wagens nach zu verladen und mit dreikantigen, kräftigen Holzkeilen fest zu unterschlagen. Die Holzkeile sind am Wagenboden anzunageln. Während also für Fässer mit gärenden Flüssigkeiten die Form der Keile — dreikantig — und ihre Befestigung mit Nägeln bestimmt vorgeschrieben ist und auch hinsichtlich der Stärke der Keile gesagt ist, daß sie kräftig sein müssen, ist für Fässer mit nichtgärenden Flüssigkeiten nur angeordnet, daß sie mit Holzkeilen und dergleichen, die erforderlichenfalls am Wagenboden anzunageln sind, so zu unterlegen sind, daß sie sich unterwegs nicht bewegen können. Dem Gutdünken der Verlader ist hierdurch beim Versand dieser Flüssigkeiten ein weiter Spielraum gelassen. Es ist aber gar nicht einzusehen, warum z. B. für Fässer mit altem Wein nicht die gleichen Sicherungen getroffen werden sollen, wie für Fässer mit neuem, gärendem Wein. Der Umstand, daß bei Fässern mit gärenden Flüssigkeiten diese aus den Gärpfeifen auslaufen können, wenn sich die Fässer unterwegs drehen, kann nicht ausschlaggebend sein; denn seitliche Drehungen der Fässer ohne gleichzeitige Längsverschiebung kommen nicht so häufig vor. Die meisten Beschädigungen entstehen durch Rangierstöße, die in der Längsrichtung wirken und die Fässer aus ihrer Lage und zum gegenseitigen Anstoßen bringen. Es kommt ferner in Betracht, daß die Zahl der zur Beförderung gelangenden, nicht gärenden Flüssigkeiten weit größer ist als die der gärenden. In beiden Fällen aber sind die getroffenen Anordnungen unzulänglich. Denn über die Zahl der für jedes Faß zu verwendenden Keile, ihre Größe und die Holzart ist nichts gesagt. Und in diesem Mangel ist die Hauptquelle der vielen fehlerhaften Ladeweisen zu suchen. Meistens werden Keile verwendet, die zu klein und ungleichmäßig geformt sind. Kleine Keile sind schwer zu befestigen, weil sie so weit unter die Fässer zu liegen kommen, daß man mit Hammer und Nägeln nicht gut beikommt. Sie fassen die Fässer auch nicht fest genug, wodurch sich diese leicht verschieben. Vielfach werden nur zwei Keile verwendet, die an der inneren Seite unterlegt werden, während die äußere Seite an die Wagenwand angelegt wird. Auch diese Ladeweise ist unsachgemäß, denn sie bietet den Fässern keinen festen Halt. Schon die gewöhnlichen Transporterschütterungen können solche Fässer aus ihrer Lage bringen, noch mehr ist dies aber der Fall bei Rangierstößen.

Sehr häufig werden die Unterschläge gar nicht oder nur mangelhaft befestigt. Die Nägel sind entweder zu schwach oder zu klein und dringen nicht tief genug in den Boden ein. Dies findet man oft bei Keilen aus Hartholz (Buchen und Eichen), durch die die Nägel nur schwer durchzuschlagen sind. Sie schlagen sich gewöhnlich krumm. Es ist deshalb durchaus verfehlt, Keile aus derartigem Holze zu benützen. In Frage können nur Keile aus Weichholz (Tanne, Fichte, Kiefer oder Pappel) kommen. Die Folge ungenügend befestigter Keile ist, daß diese sich während der Fahrt und bei Rangierstößen lösen und daß die Fässer ihren Halt verlieren. Ein mangelhaft oder gar nicht befestigter Keil — und das ist oft der Fall — kann schwere Folgen haben. Mancherorts ist man der Ansicht, eine Befestigung der Keile durch Nägel sei überhaupt nicht nötig, denn diese werde bereits durch die Schwere der Fässer bewirkt. Dies ist nur richtig, wenn die Fässer frei, ohne mit dem Bauch den Wagenboden zu berühren, auf den vier Keilen ruhen, und wenn sie den Wagen räumlich so vollständig ausfüllen, daß Faß dicht an Faß liegt. Diese Ladeweise ist aber bei Wagenladungen selten möglich. In der Regel sind zwischen den einzelnen Fässern größere oder kleinere Lücken, und in diesem Falle müssen die Keile angenagelt werden. Ungeeignet sind auch die sogenannten Patentschließen, d. s. Holzkeile mit eisernen Krallen, die durch die Schwere des Fasses in den Wagenboden eingedrückt werden sollen. Diese Keile sind durchweg zu klein und die Krallen nicht groß und nicht spitz genug, um genügend tief in den Wagenboden einzugreifen. Es kommt auch vor, daß einzelne Stellen des Wagenbodens alt und morsch sind und daß infolgedessen die Nägel schlecht halten. Die Keile lösen sich in derartigen Fällen schon durch die gewöhnlichen Transporterschütterungen, und gegenseitige Zusammenstöße der Fässer sind die Folge. Die Kundmachung 3 enthält keine Silbe davon, daß für Verladen von Flüssigkeiten in Fässern nur Wagen mit guten Böden gestellt und verwendet werden dürfen. (§ 2 (2)). Zur möglichsten Ausnutzung des Ladegewichtes werden zuweilen, um Fracht zu ersparen, Fässer quer oder stehend verladen. Die erstere Ladeweise ist deshalb gefährlich, weil bei Schräglagen des Wagens in Gefällstrecken die Fässer leicht über die Unterschläge rollen, wenn diese im Verhältnis zu den Fässern nicht groß und hoch genug sind. Hierbei stoßen sie gegenseitig am Bauch an, der bekanntlich die empfindlichste Stelle des Fasses ist. Ein schwacher Stoß genügt schon, um hier einen Daubenbruch herbeizuführen.

Die Gefahr der stehenden Verladung von Fässern hat bereits Rechtsanwalt Sommerfeld erwähnt. Ich betrachte aber die Grenze, die er für die Zulässigkeit dieser Ladeweise zieht, — 350 l — als zu hoch gegriffen. In Deutschland werden die Transportfässer von etwa 300 l ab so gebaut, daß der beiderseitige Kopfrand nicht einen gleichmäßig ebenlaufenden Kreis bildet, sondern er ist leicht wellenförmig gehalten (Zwei auf- und zwei abwärts gehende Wellen). Damit wird erreicht, daß stehende Fässer leicht umgelegt werden können. Dies würde schwer fallen, wenn der Kopfrand völlig eben wäre. So aber können die Fässer ohne große Anstrengung in anfänglich kleinere, dann immer größer werdende Schwingungen versetzt werden, bis es gelingt, sie in die zum Umlegen nötige Schräglage zu bringen. Solche Fässer geraten bei stehender Verladung durch die beim Bahntransport unvermeidlichen Erschütterungen in schaukelnde Bewegungen, durch die sie sich und etwa nebenan befindlichen Fässern gefährlich werden. (Gegenseitiges Anstoßen am Bauch.) Als Grenze für stehende Verladung von Fässern dürfte sich das Maß von 300 l empfehlen, wie es in der Kundmachung 3 in § 13 (14) für Fässer mit gärenden Flüssigkeiten vorgesehen ist. Unbegründet und einen Widerspruch bildend, ist die Bestimmung des § 13 (13), wonach für Fässer mit nichtgärenden Flüssigkeiten die stehende Ladeweise nur bis zu 100 l zulässig ist. Voraussetzung für diese Ladeweise ist tadellose Beschaffenheit der Fässer und besonders ein guter Faßboden, der durch die auf ihm ruhende Last nicht bricht.

Gewiß werden viele einwenden, daß Sendungen mit den vorstehend aufgeführten Ladefehlern sehr oft unbeschädigt ihr Ziel erreichen. Das ist richtig und wird von mir nicht bestritten. Ich behaupte aber, daß all diese Wagen keinen erheblichen Rangierstoß erlitten haben, denn in der Regel sind diese es, welche das Unheil anrichten. Ist es nun möglich, Fässer mit Flüssigkeiten so zu verladen, daß sie durch Rangierstöße keinen Schaden nehmen? Diese Frage möchte ich für alle Fälle, mit Ausnahme von solchen, bei denen

die Rangierstöße von ganz außergewöhnlicher Wucht und Stärke sind, bejahen.

Solche ungewöhnliche Stöße liegen m. E. vor, wenn genügend große, zweifach genagelte Keile aus gutem Wagenboden herausgerissen werden. In diesem Falle erachte ich die Haftpflicht der Eisenbahn für gegeben.

Welche Anforderungen sind nun an eine sachgemäße Ladeweise zu stellen? Die Fässer müssen gleichlaufend mit den Langseiten des Wagens auf 4 hinlänglich großen — Mindestmaß 200 × 100 × 200 mm (Länge, Höhe, Breite) — ebenmäßig geformten und gut am Wagenboden befestigten Keilen aus Weichholz (Tannen-, Kiefern- oder Pappelholz, nicht aber Hartholz — wie Buchen- und Eichenholz —) freiliegen, so daß die Last gleichmäßig verteilt ist. Die Mitte des Bauches kann bei schwächeren Fässern den Wagenboden leicht berühren, um die auf den 4 Keilen ruhende Last zu vermindern und die Gefahr eines Daubenbruches an diesen Stellen zu verringern. Liegen die Fässer fest auf dem Boden auf und tragen die Keile an der Last nicht mit, so besteht die Gefahr, daß bei stärkeren Rangierstößen die Fässer über die Keile hinausgeworfen werden. Das erklärt sich daraus, daß die bei Rangierstößen auftretenden Kräfte die Puffer treffen und von hier aus in ihrer Hauptstärke auf dem anschließenden Wagenboden fortwirken. Dadurch kommt es auch, daß, wenn solche Stöße in Gefällstrecken und auf Ablaufrücken auftreten, namentlich kürzere Fässer aus der Längslage auf den Kopf gestellt werden. Die Keile sind, je zwei auf jeder Seite, so zu legen, daß der 2. und 3. Reif des Fasses, von den beiden Köpfen aus gerechnet, auf sie zu sitzen kommt. Jeder Keil muß mit 2 Nägeln von etwa 10 cm Länge befestigt werden. Die Nägel sind im Abstand von etwa 10 cm in der Mitte der Seitenfläche der Keile anzusetzen und müssen 4—5 cm tief in den Wagenboden eindringen. Und zwar sollen sie möglichst senkrecht sitzen, damit sie durch den seitlichen Druck des Fasses nicht gelockert werden, was bei schrägem Einschlag und nicht besonders gutem Wagenboden der Fall sein kann. So geladene Fässer halten selbst stärkere Rangierstöße aus ohne sich erheblich zu verschieben und sich und nebenanliegende Fässer zu beschädigen. Zum Beweis führe ich an, daß ein Spediteur in Landau auf diese Weise im letzten Jahre etwa 900 Wagen Wein verladen hat, die ausnahmslos ihr Ziel unbeschädigt erreichten. Er läßt zu jedem Wagen eine Ladeskizze anfertigen, aus der die Lage der Fässer und die Zahl der Keile und Nägel ersichtlich ist und übersendet sie dem Empfänger mit dem Ersuchen, auf beigegebener Karte mitteilen zu wollen, in welchem Zustande die Sendung eintrifft. Die Antwort lautet stets: „Unbeschädigt angekommen". Ich bemerke dazu, daß diese Wagen weite Entfernungen zu durchlaufen hatten (Berlin, Breslau, Dresden, Hamburg usw.), wobei sie mehrmals über Ablaufanlagen verschoben wurden, wo sich erfahrungsgemäß die meisten Rangierstöße ereignen. Sicherlich darf angenommen werden, daß einer oder der andere dieser Wagen solchen Stößen ausgesetzt war. Ich führe ferner an, daß ich bei fast allen Beschädigungen, die ich zu untersuchen Gelegenheit hatte, einen der vorerwähnten Ladefehler gefunden habe.

Damit komme ich zu einem weiteren wichtigen Punkt, auf den Rechtsanwalt Sommerfeld schon hingewiesen hat, d. i. die Aufnahme des Tatbestandes bei Beschädigungen von Flüssigkeiten in Fässern. Hierin wird zuungunsten der Eisenbahn außerordentlich viel gefehlt. Die Prüfung und Beschreibung der Ladeweise ist sehr oft recht mangelhaft und ungenau, weil den damit betrauten Beamten die nötige Sachkenntnis abgeht. Sie sind nicht in der Lage, beurteilen zu können, ob die Ladeweise sachgemäß war oder nicht. Der Grund hierfür liegt in der Unzulänglichkeit der Vorschriften. Dadurch kommt es, daß die Eisenbahn hohe Entschädigungssummen zahlt, die sie bei richtiger Schilderung der Ladeweisemängel ablehnen könnte.

Und wie manches zuungunsten der Eisenbahn gefällte Gerichtsurteil hätte durch klare, richtige Darstellung der Ladeweise schon vermieden werden können! Eine genaue Schilderung des Tatbestandes ist auch deshalb notwendig, weil die Kläger, wenn der Wein durch die Versender selbst verladen wird, mit Vorliebe behaupten, die Bahn habe bei Übernahme des Gutes die Ladeweise geprüft, — wozu sie ja verpflichtet sei — und sie nicht beanstandet. In Wirklichkeit ist dies nicht der Fall; denn der Eisenbahn obliegt nur, die betriebssichere Ladeweise zu prüfen, nicht auch die sachgemäße. Das geht schon daraus hervor, daß die Prüfung der letzteren der Bahn nicht möglich ist. Denn ihr Vertreter müßte der Verladung von Beginn bis zum Schluß beiwohnen; er müßte jedes Faß auf seinen Zustand untersuchen, die Keile und Nägel auf ihre Eignung prüfen und feststellen, ob jeder Keil an der richtigen Stelle angelegt und gut angenagelt ist. Dazu fehlt dem Beamten vor allem die Zeit; hat er doch in größeren Stationen neben einer sonstigen Arbeit zuweilen 30 und mehr Wagen zu übernehmen. Nach Beendigung der Verladung ist aber eine genaue Prüfung der Ladeweise nicht mehr möglich. Die Fässer liegen in der Regel so eng beisammen und so fest an der Wagenwand an, daß die meisten Keile nicht mehr sichtbar sind. Ja es ist nicht einmal mehr festzustellen, ob und wieviel Keile verwendet sind. Ebensowenig können die Fässer in ihrem ganzen Umfange geprüft werden. Darum muß bei Erstellung von Tatbestandsaufnahmen um so sorgfältiger verfahren werden. Auch hierzu sind für das damit betraute Personal genaue Anweisungen nötig, die in den Ermittelungsvorschriften fehlen. (Erm.-V. § 1 (5). Anzugeben wäre:

1. Die Ladeweise der Fässer (längs- oder querliegend, stehend und ob gesattelt) nebst Anfertigung einer einfachen Ladeskizze.
2. Holzart, Beschaffenheit und Gehalt der Fässer (Eichen- oder Kastanienholz, in gutem Zustande oder alt und für die Beförderung nicht mehr oder wenig geeignet).
3. Die Bruchstellen.
4. Zahl, Form, Größe und Art der Unterschläge und deren Befestigung. (Zahl und Stärke der Nägel.) Ferner, ob sich genagelte Keile vom Boden losgelöst hatten und bei welchen Fässern.
5. Ob nach Lage der Keile die Hauptlast des Fasses auf diesem oder dem Wagenboden ruhte.
6. Ob der Wagenboden gut oder schlecht ist, insbesondere an den Stellen, an denen sich die Keile gelöst hatten.

In keiner Tatbestandsaufnahme dürften diese Angaben fehlen. Bei vielen Sendungen würden die Mängel der Ladeweise dann klar zutage treten, und die Eisenbahn könnte, weit mehr als bisher, die Haftpflicht mit Erfolg ablehnen. In der Rheinpfalz, die als Hauptversandgebiet für Wein in Betracht kommt, wird diesen Fragen schon seit Jahren erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Eisenbahndirektion Ludwigshafen hat, wohl im Hinblick auf die Unzulänglichkeit der Vorschriften der EVO. und der GBV. und in der richtigen Erkenntnis, daß eine sachgemäße Ladeweise das beste Mittel zur Hintanhaltung von Beschädigungen ist, für ihren Bezirk daraufhinzielende besondere Anordnungen getroffen. Sie verlangt bei bahnseitiger Verladung, daß für Fässer von 300 und mehr Liter je 4 Keile mit einem Ausmaß von 130 × 70 × 200 mm (Breite, Höhe, Länge) verwendet werden, die mit einem oder erforderlichenfalls zwei starken Nägeln am Wagenboden zu befestigen sind. Neuerdings hat sie das Ausmaß auf 200 × 100 × 200 mm erhöht. Die Keile, die gegen Kostenersatz auch an Selbstverlader abgegeben werden, liefert sie in tadelloser Beschaffenheit. Das Satteln (Aufeinanderlegen der Fässer) das früher üblich war, hat sie wegen der vielen dabei vorgekommenen Beschädigungen ihrem Personal untersagt. Sie lehnt ferner grundsätzlich die Übernahme des Ladegeschäftes von Wagenladungen ab. Bei Beschädigungen von Fässern verlangt sie besonders eingehende Beschreibung der Ladeweise. Hierbei ist Zahl und Größe der für jedes Faß verwendeten Schließkeile anzugeben und ob und mit wieviel Nägeln sie am Wagenboden befestigt waren. Bei Lageveränderungen ist eine kleine Ladeskizze beizufügen, worin die beschädigten Fässer zu kennzeichnen sind.

Es wäre zu wünschen, daß, nachdem die deutschen Eisenbahnen verreichlicht sind und damit so manches bisher entgegenstehende Hindernis beseitigt ist, recht bald einheitliche Bestimmungen über diese wichtigen Fragen erlassen würden. Zweckmäßig wäre es, zuvor praktische Versuche anzustellen, wozu mit Wasser gefüllte Fässer verwendet werden könnten. Geeignete, überzählige Fässer würden wohl in genügender Zahl zu finden sein. Die Versuche wären nach einheitlichen Gesichtspunkten in Stationen mit Ablaufanlagen auszuführen, wobei insbesondere die Wirkung des Aufstoßens ablaufender Weinwagen auf stehende Wagen und ablaufender Wagen auf stehende Weinwagen, sowie die dabei in Betracht kommenden Geschwindigkeiten und Lasten zu beachten wären. Zweifellos könnten durch derartige Versuche weitere wertvolle Erfahrungen für die zweckmäßige Ladeweise von Fässern gewonnen werden.

Das Ergebnis dieser Versuche müßte sodann in geeigneten juristischen und in Weinfachzeitschriften bekanntgegeben werden; es würde sicherlich den mit Weinprozessen befaßten Juristen eine willkommene Aufklärung bieten und manche, der Eisenbahn bisher ungünstige Anschauung beseitigen. Für den Weinhandel aber wäre es eine wertvolle Anleitung zur sachgemäßen Verladung seiner Sendungen. Den Hauptgewinn jedoch würde die Bahn erzielen durch Ersparung von Arbeit und hohen Entschädigungssummen.

* * *

Zu dem gleichen Thema ersucht uns der Geschäftsführer des Verbandes der deutschen Faßfabriken, Dr. jur. Karl Dingeldey in Berlin, noch folgende Äußerung aufzunehmen:

„Zunächst will ich mich gegen die Darstellung in beiden Artikeln, als ob die gesteigerten Kosten des Materials und der Herstellung minderwertiger Arbeit, Verwendung geringwertigeren Holzes und Sparen an Material bedingt hätten, richten. Bahnverwalter Schwarzweller führt dazu hinsichtlich der Weinfässer noch aus, daß an Stelle des allein geeigneten Eichenholzes viel

Kastanien- und Buchenholz verwendet worden sei. Beides trifft nicht zu. Unter äußerster Anstrengung hat sich die deutsche Faßindustrie bemüht, auch in Zeiten größter Schwierigkeiten Qualitätsware zu liefern. Vielfach ist sie sogar gezwungen gewesen, besseres Material zu nehmen (Langholz), da die deutschen Forstverwaltungen und Waldbesitzer geneigt waren, Nutzholz ins Brennholz zu schlagen, um dort höhere Preise zu erzielen. Kastanienholzfässer sind in Deutschland so gut wie gar nicht hergestellt worden. Sie werden jedoch in Italien und Spanien viel zu Weintransporten verwendet und erscheinen zu allen Zeiten in Deutschland als gebrauchte Fässer auf dem Markt. Die Verwendung von Buchenholzfässern zum Weintransport ist geradezu ein unerhörter Leichtsinn. Wein in Buchenholzfässern sollte von der Bahnverwaltung ohne weiteres zurückgewiesen werden.

Eine Qualitätsverschlechterung erheblichen Grades ist bei den gebrauchten Fässern zu verzeichnen. Die gestiegenen Preise für neue Fässer haben viele Faßverbraucher gezwungen, die Faßleihe einzuführen. Sie geben also ihre Fässer nur leihweise ab und zwingen durch Inrechnungstellung eines hohen Betrages die Kunden dazu, sie immer wieder zurückzusenden. So haben sich viele Firmen selbst in leichtesten Fässern ihre Faßbestände sehr lange erhalten und Fässer, die eigentlich schon lange hätten zusammengeschlagen werden müssen, werden immer wieder hervorgesucht, um als Verpackungsmaterial nochmals verwendet zu werden. Es scheint mir also unbedingt notwendig zu sein, daß die Bahnverwaltung, um sich vor Schäden zu bewahren, vor Annahme von Gütern in alten Fässern diese darauf prüft, ob sie für den Versand noch geeignet sind, wobei auf Alter und Abnutzungsgrad besonderes Gewicht zu legen sein dürfte. Es ist nicht zu verkennen, daß durch Verwendung stark abgenutzter Fässer eine Schädigung der Eisenbahn vorkommen kann, und dies sollte unter allen Umständen vermieden werden."

Der Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

hat am 27./28. Juni d. J. in Rothenburg o. T. seine 74. Vollsitzung abgehalten und über folgende Beratungsgegenstände verhandelt:

1. Mit der Vorberatung des Antrags auf Änderung des Vereinsbeschlusses vom Jahre 1880, der die Vereinsverwaltungen zur Veröffentlichung aller Tarifbekanntmachungen in der Vereinszeitung verpflichtet, war in der 71. Sitzung ein Unterausschuß betraut worden, der nach eingehenden Erhebungen zu dem Ergebnis kam, die Aufhebung des Vereinsbeschlusses vorzuschlagen. Die Mehrheit der deutschen Verwaltungen und Handelsvertretungen war zwar für die Beibehaltung der Veröffentlichung — wenn auch in verkürzter Form — eingetreten, von österreichischer und ungarischer Seite wurde dagegen die Notwendigkeit einer Veröffentlichung allgemein verneint. Der Ausschuß trat dem Vorschlage des Unterausschusses bei und wird der diesjährigen Vereinsversammlung in diesem Sinne berichten.

2. Der Ausschuß nahm ferner den Bericht des Unterausschusses entgegen, der die Weisung hatte, für den Geldausgleich der gesamten Vereinsabrechnung — zunächst versuchsweise — nur eine Vermittlungsstelle einzuführen. Die vom Unterausschuß erlassene vorläufige Anweisung über die Neuregelung des Zahlungsverkehrs bestimmt, daß mit Wirkung vom Abrechnungsabschnitt für die erste Hälfte Juli 1921 an die Stelle der im Artikel 4[2] des Vereinsabrechnungsübereinkommens festgesetzten Gruppenvermittlungsstellen nur eine Vermittlungsstelle, und zwar die Preußische Staatsbank (Seehandlung) in Berlin treten soll. Als Erfüllungsort ist für die deutsche Reichswährung Berlin, für die österreichische Währung Wien und für die tschechoslowakische Währung Prag festgesetzt; die Zahlungen sind auf das Konto der Preußischen Staatsbank bei den von ihr bezeichneten Bankstellen zu leisten. Ebenso erfolgen die Zahlungen an die forderungsberechtigten Verwaltungen an eine vorher vereinbarte Stelle, falls nicht Zahlung am Sitze der Verwaltung beansprucht wird.

3. Die Überprüfung und Ergänzung des Vereinsabrechnungsübereinkommens wurde einstweilen zurückgestellt, doch wurde auf Antrag der Ungarischen Staatseisenbahn die demnächst zur Einführung gelangende ungarische Kronenwährung bei der Vereinsabrechnung zugelassen.

4. Dem Antrage der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft auf Anschluß an den Verein wurde zugestimmt. Der Beschluß unterliegt jedoch noch der satzungsmäßigen Abstimmung unter den Vereinsverwaltungen.

5. Das für die Vereinsbeamten aufgestellte neue Dienstvertragsmuster soll zunächst noch nach den Richtlinien des Ausschusses in einem engeren Kreise durchberaten werden.

Die Arbeiterfrage bei den englischen Eisenbahnen.

Die Lösung der Arbeiterfrage hat zwar bis jetzt bei den englischen Eisenbahnen noch nicht zu so schweren Störungen der Ordnung geführt wie bei den Bergwerken, die Frage ist aber trotzdem eine sehr brennende, die den Eisenbahngesellschaften große Sorge macht. Die Löhne sind auch in England im Laufe des Krieges stark gestiegen, und den Arbeitern haben Teuerungszulagen bewilligt werden müssen, die die Ausgaben der Eisenbahnen schwer belasten. Bisher konnten die Eisenbahngesellschaften diese Lasten ohne Schwierigkeiten auf sich nehmen, weil die Regierung auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen und der Vereinbarungen, die für die Übernahme der Eisenbahnen in den Staatsbetrieb während des Krieges gelten, den Eisenbahngesellschaften die Überschüsse in der Höhe gewährleistete, wie sie im letzten Friedensjahre erzielt worden waren. Durch das Verkehrsgesetz vom Jahre 1919 ist diese Haftung auch noch bis zum 15. August 1921 ausgedehnt worden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen gesetzlich neu geregelt werden. Es ist noch nicht bekannt, ob dann der alte Zustand wieder hergestellt werden soll, ob also die Eisenbahngesellschaften wieder vollständig sich selbst überlassen werden sollen. Eine Verstaatlichung, die von der Arbeiterpartei erstrebt wird, kommt jedenfalls nicht in Frage, und die Eisenbahngesellschaften sehen der Zukunft, die ihnen voraussichtlich wieder die volle Verantwortung für die wirtschaftlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes aufbürden wird, mit einiger Besorgnis entgegen, die sich namentlich auf die Regelung des Verhältnisses zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber und die sich aus der Befriedigung der Forderungen der Arbeiter ergebende Belastung der Gesellschaften bezieht. Die Gesellschaften behaupten — und wohl mit Recht —, daß sie beim Wegfall der staatlichen Gewährleistung für ihre Überschüsse die Löhne in jetziger Höhe nicht mehr tragen können. Die Arbeiter sind andererseits besorgt, wie sich ihre Einnahmen bei Wiedereinführung des vollen Privatbetriebes der Eisenbahnen gestalten werden. Die Lage ist also gespannt. Die Schwierigkeiten, die sich aus der Aufhebung der staatlichen Bewirtschaftung der Kohlen ergeben haben, sind ein warnendes Beispiel und werden den Erfolg haben, daß man bei der Aufhebung der staatlichen Herrschaft über die Eisenbahnen vorsichtiger zu Werke geht. Das Wirtschaftsleben Englands kann, so wird geltend gemacht, solche Erschütterungen, wie sie der Bergarbeiterausstand mit sich gebracht hat, nicht ertragen, und wenn sie sich wiederholen, wird Englands Stellung auf dem Weltmarkt schwer gefährdet sein.

Vor dem Kriege wurden Streitigkeiten zwischen den Eisenbahngesellschaften als Arbeitgebern und ihren Arbeitern von Einigungsämtern (Conciliation Boards) geschlichtet. Solche Ämter bestanden für jede Gesellschaft; sie waren mit deren eigenen Angestellten besetzt, und jede Gruppe von Arbeitern wurde von diesen Ämtern getrennt behandelt. Ihre Zuständigkeit erstreckte sich nur auf die im eigentlichen Betriebsdienst beschäftigten Arbeiter. Wegen der Regelung von Lohnfragen der Angestellten im Bürodienst und der Arbeitskräfte für den Aufsichtsdienst bestanden keine festen Vorschriften oder Vereinbarungen. Bei Würdigung dieser Verhältnisse darf nicht außer Acht gelassen werden, daß die Trennung zwischen Beamten und Arbeitern, da es sich in England nur um Privatbetriebe handelt, eine andere und nicht so scharfe ist wie bei unseren Eisenbahnen. Die Löhne wurden bei dem vor dem Kriege üblichen Verfahren in solcher Höhe festgesetzt, wie es die wirtschaftlichen Verhältnisse einer jeden Gesellschaft erlaubten. Sie waren, ebenso wie die Frachtsätze, von denen die Leistungsfähigkeit der Gesellschaften auf dem Gebiete der Lohnzahlungen abhängt, bei jeder Gesellschaft verschieden. Natürlich wurde es trotzdem Gesellschaften mit günstigeren Betriebsergebnissen leichter, die Löhne aufzubringen, als solchen, bei denen Einnahmen und Ausgaben in einem weniger günstigen Verhältnis standen.

Die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat zu dem Zwecke, die Verkehrsmittel des Landes bis auf das äußerste

für die Kriegführung auszunutzen, bestand darin, daß zwar das Eigentumsrecht der Eisenbahngesellschaften an ihren Anlagen nicht angetastet wurde, daß aber die Regierung die einheitliche Leitung des gesamten Betriebes und Verkehrs in die Hand nahm. Infolgedessen wurden auch die Arbeits- und Lohnverhältnisse für die Eisenbahnen des ganzen Landes einheitlich geregelt. Die ersten Verhandlungen, die im Kriege auf diesem Gebiete zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Gewerkschaften angeknüpft wurden, bezogen sich auf die Kriegsteuerungszulagen, die zum Ausgleich der erhöhten Kosten der Lebenshaltung gewährt wurden. Die Eisenbahngesellschaften mußten auf die Forderungen ihrer Arbeiter in bezug auf die Gewährung von Teuerungszulagen eingehen; sie konnten dies mit leichtem Herzen, denn durch ihre Haftung für die Betriebsüberschüsse kam die Regierung ja für die dadurch erhöhten Ausgaben auf, und als im Laufe des Krieges weitere Teuerungszulagen gewährt wurden, wurde sogar vereinbart, daß diese unmittelbar zu Lasten der Regierung gehen sollten, also von dieser nicht erst nachträglich ersetzt werden sollten. Die Erhöhung der Ausgaben für Löhne und Kriegszulagen hätte bei richtiger Wirtschaft durch eine Erhöhung der Tarife ausgeglichen werden müssen, die Regierung sah aber hiervon zunächst ab, und die Eisenbahngesellschaften, deren Überschüsse ja sichergestellt waren, hatten keine Veranlassung, auf eine solche Erhöhung zu drängen.

Nach dem Waffenstillstand kamen neue Vereinbarungen zwischen der Regierung als Leiterin des Eisenbahnwesens und den Arbeitern der Eisenbahnen zustande, die einerseits zum Ausgleich der Teuerung sehr erhebliche Lohnerhöhungen zur Folge hatten, anderseits aber auch das Lohnwesen insofern auf eine ganz andere Grundlage stellten, als für die gleiche Tätigkeit bei allen Eisenbahnen Englands derselbe Lohn gewährt wurde. Der Lohn für einen Stellwerkswärter ist also jetzt derselbe, gleichviel ob er ein Stellwerk in einem verkehrsreichen Knotenpunkt oder auf einem abgelegenen Bahnhof bedient, wo nur wenige Züge am Tage durchfahren. Solange die Regierung für den Unterschied zwischen Einnahmen und Ausgaben aufkommt, können die Eisenbahngesellschaften diesen Zustand, der zweifellos nicht richtig ist, ruhig mit ansehen; beim Herannahen des Zeitpunktes, wo sie die Folgen der Lohnpolitik der Regierung selbst tragen müssen, wird die Lage für sie eine andere.

Die Vermehrung der Ausgaben der Eisenbahngesellschaften, die durch Lohnerhöhungen verursacht wurde, war sehr erheblich, trotzdem war die Regierung zunächst immer noch nicht für eine Erhöhung der Gütertarife zu haben. Infolgedessen mußte der Staatssäckel in sehr weitgehendem Maße zur Deckung der Fehlbeträge der Eisenbahnen herangezogen werden. Ein zur Beratung der Tariffragen eingesetzter Ausschuß sprach sich daher für eine Erhöhung der Tarife aus, die endlich im Januar 1920 durchgeführt wurde. Ehe sie aber den gewünschten Erfolg zeitigen konnte, setzte ein allgemeiner Niedergang des Wirtschaftslebens ein, der natürlich seine Rückwirkung auf den Eisenbahnverkehr und damit auf die Einnahmen der Eisenbahngesellschaften nicht verfehlte. Dieser Zustand hält zur Zeit noch an.

Die Lage der englischen Eisenbahnen ist daher jetzt derart, daß, wenn die staatliche Unterstützung in Form der Gewährleistung für die Dividende wegfiele, die meisten von ihnen, so wird wenigstens aus Eisenbahnkreisen behauptet, zahlungsunfähig werden würden. Ganz so schlimm ist ihre Lage natürlich nicht, um aber überhaupt eine Besserung zu erreichen, müssen sie ihre Notlage übertreiben. Ehe also die staatliche Unterstützung im August wegfällt, muß etwas geschehen, um das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahngesellschaften wieder herzustellen. Man hofft zwar, daß sich bis dahin das Wirtschaftsleben und damit der Verkehr wieder hebt, aber das allein kann die Eisenbahnen nicht retten. Eine Erhöhung der Tarife wird auch nicht für möglich gehalten, denn sie sind schon so hoch, wie sie der Verkehr tragen kann. Eine geringe Hoffnung auf Besserung wird an die Erwartung eines weiteren Fallens der Lebensmittelpreise geknüpft; denn nach den bestehenden Vereinbarungen mit den Arbeitern hat eine Senkung der Lebensmittelpreise eine selbsttätige Herabsetzung der Teuerungszulagen zur Folge. Hierdurch würden sehr erhebliche Ausgaben erspart werden. Es kann nicht übersehen werden, wie sich die Verhältnisse bis zum August gestalten werden; noch weniger ist es aber möglich vorauszusagen, was nach dem 15. August geschehen wird, da ja noch nicht einmal bekannt ist, wie die Verhältnisse der Eisenbahnen dann geregelt werden sollen, und selbst wenn das bekannt wird, kann man immer noch nicht sagen, ob die gesetzlichen Maßnahmen auch die gewünschten Folgen haben werden, oder ob nicht ganz andere Zustände eintreten werden.

Wie stellen sich nun die Arbeiter zu den sich hieraus ergebenden Fragen? Sie sind von lebhaftem Mißtrauen in bezug auf die Absichten, die die Eisenbahngesellschaften in der Lohnfrage haben, erfüllt, aber man traut ihnen so viel Einsicht zu, daß sie nicht wissentlich und mit Überlegung eine vollständige Zerrüttung des englischen Wirtschaftslebens herbeiführen werden, die zweifellos eintreten würde, wenn sie auf einer Fortgewährung ihrer hohen Kriegs- und Nachkriegslöhne bestehen. Sogar die Bergleute haben eingesehen, daß sie infolge der mißlichen Lage auf dem Kohlenmarkt in eine gewisse Herabsetzung ihrer Löhne willigen müssen. Nun ist aber die Eisenbahn ganz besonders empfindlich gegen Schwankungen im Wirtschaftsleben, und man erwartet von den Gewerkschaften die Einsicht, daß auch die Arbeiter ihren Teil an den Verlusten tragen müssen, von denen das Erwerbsleben im allgemeinen betroffen wird. Wenn sie das tun, müssen sie natürlich verlangen, daß diese Verluste ihnen nicht allein aufgebürdet werden, sondern daß alle Beteiligten, also die Leitungen der Gesellschaften und die Aktionäre auch ihr Teil daran tragen. Es müssen also auf allen Gebieten, nicht nur bei den Löhnen, Ersparnisse gemacht werden. Bis jetzt schließen die Arbeiter aber namentlich aus den Reden, die auf den Jahresversammlungen der Eisenbahngesellschaften gehalten worden sind, daß die Ersparnisse, die erzielt werden müssen, hauptsächlich auf ihre Kosten gehen sollen, und sehen die Stellung der Eisenbahngesellschaften zu der Frage, wie das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben hergestellt werden soll, als eine gegen sie gerichtete Verschwörung an. Namentlich fürchten die Arbeiter aber auch, daß die Eisenbahngesellschaften von den Vereinbarungen, die eine einheitliche Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse im ganzen Lande herbeigeführt haben, wieder abgehen werden, so daß die alten Schwierigkeiten, die bei der Regelung derartiger Fragen von Fall zu Fall in einer bei den einzelnen Gesellschaften verschiedenen Weise auftraten und durch die Schaffung einheitlicher Entscheidungen beseitigt werden sollten, wieder aufleben würden. Unruhige Elemente, Bolschewisten und andere Kreise, denen an einer Gesundung des auch in England unter den Kriegsfolgen leidenden Wirtschaftslebens nichts liegt, die im Gegenteil den Klassenkampf fördern wollen, benutzen natürlich diese Verhältnisse und die sich daraus ergebende Unruhe unter den Arbeitern, um sie gegen ihre Arbeitgeber aufzustacheln. Das nächste, was geschehen muß, ist daher, Klarheit zu schaffen, und das kann nur dadurch geschehen, daß die Leitungen der Eisenbahngesellschaften die Arbeiter in ihr Vertrauen ziehen, ihnen darlegen, wie die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften tatsächlich liegen, und ihnen ihre Pläne für die Zukunft enthüllen. Von einem solchen Vorgehen erwartet man, daß die Arbeiter einsehen werden, daß auch sie einen Teil der Verluste, denen dieEisenbahnen ausgesetzt sind, tragen müssen, doch kann man sich bei der Stimmung, die heutzutage in Arbeiterkreisen herrscht, in dieser Beziehung auch sehr täuschen. Versprechungen können den Arbeitern freilich jetzt nicht gemacht werden, denn niemand weiß, wie sich die Verhältnisse gestalten werden, wie weit die Eisenbahnen z. B. in der Lage sein werden, Versprechungen, die Zahlungsverpflichtungen nach sich ziehen, in Zukunft auch zu erfüllen. Daß manche Gesellschaften sich nicht mehr selbst erhalten können, erwartet man augenscheinlich mit Bestimmtheit, denn der Plan der Regierung, die Eisenbahnen zu Gruppen zusammenzufassen, in denen die wirtschaftlich starken Gesellschaften den wirtschaftlich schwachen aushelfen müssen, scheint gebilligt zu werden. Die erste Sorge für die Zukunft muß sein, die Eisenbahngesellschaften auf eine wirtschaftlich gesunde Grundlage zu stellen, das kann aber nur geschehen, wenn alle Beteiligten, die Aktionäre, die Leitungen der Gesellschaften und die Arbeiter, bereit sind, Hand in Hand zu arbeiten und jeder seinen Standpunkt dem der anderen zu nähern.

Wenn die Arbeiter richtig geleitet werden, müßten sie einsehen, daß es nicht ihr Vorteil ist, wenn durch hohe Lohnforderungen die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zerrüttet werden, daß vielmehr ihre Interessen und die der Aktionäre dieselben sind. Ob es freilich gelingen wird, ihnen diese Überzeugung beizubringen, ist sehr zweifelhaft. Man scheint allerdings in dieser Beziehung in England den Arbeitern mehr Einsicht zuzutrauen, als sie bei uns haben. Denn von deutschen Verhältnissen könnte man heutzutage wohl sagen, daß es ganz ausgeschlossen wäre, die Zustimmung der Arbeiter dazu herbeizuführen, daß ihre Löhne herabgesetzt werden, daß also auch sie einen Anteil an dem Verlust trügen, mit dem jetzt die Eisenbahnen betrieben werden. In England liegen bekanntlich die Verhältnisse in dieser Beziehung insofern anders als bei uns, als es sich dort um reine Privatbahnen handelt. Dort wird immer wieder betont, daß gerade in der Form der Privatunternehmung die Eisenbahnen Eigentum der breitesten Allgemeinheit sind. Das in den englischen Eisenbahnen angelegte Kapital befindet sich nämlich, in viele kleine Beträge unterteilt, in den Händen einer sehr großen Zahl von kleinen Aktionären; nur ein ganz geringer Teil der Eisenbahnaktien ist in den Händen kapitalkräftiger Kreise in größeren Beträgen vereinigt. Es

wird also darauf hingewiesen, daß sich ein Kampf der Eisenbahnarbeiter gegen die Eisenbahngesellschaften nicht gegen das von ihnen bekämpfte Großkapital richten würde, sondern gegen den kleinen Sparer, der dem Arbeiter ja ziemlich nahesteht. Ob der Arbeiter diesen Unterschied einsehen wird, ist freilich zweifelhaft. Alles kommt darauf an, wie sich die Arbeiterführer zu dieser Frage stellen werden. Die englischen Gewerkschaften haben den großen Vorteil, daß ihr Führer, Thomas, für einen gemäßigten Mann gilt. Er vertritt allerdings mit der Arbeiterpartei den Plan einer Verstaatlichung der Eisenbahnen und hat soeben den Versuch gemacht, dieses Ziel auf dem Wege der Gesetzgebung zu erreichen. Wenn er aber sieht, daß er das nicht kann, ist von ihm vielleicht zu erwarten, daß er sich mit erreichbaren Zielen begnügen wird. Von seiner Haltung wird also in weitgehendem Maße die zukünftige Entwicklung des Verhältnisses zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitern abhängen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Organisation der Reichsbahn.** Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich kürzlich, wie der „Deutsche" berichtet, mit einem Antrag betreffend Organisation der Reichsbahnverwaltung. Die Frage der künftigen Organisation wird im Reichsverkehrsministerium dauernd im Auge behalten und bearbeitet. Der Ausschuß setzte eine Arbeitskommission ein, die unter Zugrundelegung der bei der Verhandlung geltend gemachten Gesichtspunkte Vorschläge für die Verwaltung der Reichsbahn ausarbeiten wird.

Der Ausschuß beschäftigte sich ferner mit dem Entwurf einer Verordnung, betreffend Beiräte für die Reichsbahn, die nach den Ferien weiter beraten werden soll. Ein Antrag des Wirtschaftsrats Hamburg auf Einführung des Nachbarortsverkehrs zwischen Hamburg und Altona wurde der Regierung zur Erwägung überwiesen.

— **Notlage der Presse und Eisenbahntarife.** Aus dem Reichsverkehrsministerium wird der „D. Allg. Ztg." geschrieben: In Nr. 324 des „Berliner Tageblatts" vom 13. Juli 1921 wird unter der Überschrift „Was in einer parlamentarischen Republik unmöglich sein sollte" der Reichsregierung zum Vorwurf gemacht, daß sie über den einstimmigen Beschluß des Reichstages, Zeitungspapier aus der Tarifklasse A in die Klasse B des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs zu versetzen, bisher mit völliger Nichtachtung hinweggegangen sei. Hierauf sei kurz folgendes erwidert:

Der Reichstag hatte in einer Resolution vom 11. Mai in Anerkennung der schwierigen Lage, in der sich viele deutsche Zeitungsverleger befinden, verschiedene Maßnahmen empfohlen, um eine Herabsetzung des Preises für Zeitungsdruckpapier herbeizuführen. U. a. war hierbei unter baren Zuschüssen auch die erwähnte Frachtermäßigung für Zeitungsdruckpapier gefordert worden. Das Reichskabinet hatte daraufhin die Bereitstellung von 18 Millionen an Zuschüssen für die Presse im Nachtragsetat des Reichswirtschaftsministeriums zugestimmt. Dagegen wurde die Frachtermäßigung vom Kabinett auf den Antrag des Reichsverkehrsministers abgelehnt. Dieser machte geltend, daß die mit einer Tarifermäßigung verbundenen Ausfälle von den Eisenbahnen nicht getragen werden könnten. Eine Unterstützung der Presse habe aus allgemeinen Staatsmitteln zu erfolgen, wie sie auch tatsächlich durch Bewilligung von 18 Millionen erfolgt sei. Die Reichsbahnen dagegen, die sich selber in denkbar schlechtester Finanzlage befänden, könnten für den beabsichtigten Zweck keine Opfer bringen. In diesem Zusammenhang müsse nachdrücklich daran erinnert werden, daß trotz der in den letzten Monaten durchgeführten Tariferhöhungen der Haushalt der Reichsbahnen im laufenden Wirtschaftsjahre immer noch mit einem Milliardendefizit abschließen werde, und daß ferner die im Güter- und Personenverkehr bereits zugebilligten Tarifermäßigungen voraussichtlich einen Verlust von etwa einer halben Milliarde gegenüber dem Voranschlag verursachen werden. Eine Frachtherabsetzung von Zeitungsdruckpapier würde nach Lage der Dinge nicht auf diesen Artikel beschränkt bleiben können, sondern dahin führen, daß auch für eine Reihe von anderen Gütern gleiche Ermäßigungen gewährt werden müßten. Dadurch würden sich die Ausfälle der Reichsbahnen in Wirklichkeit noch weit höher stellen als für den beabsichtigten Zweck notwendig wäre.

Aus denselben Erwägungen hatte bereits die ständige Tarifkommission, an der außer den deutschen Eisenbahnen namhafte Vertreter des deutschen Wirtschaftslebens beteiligt sind, die Detarifierung von Zeitungsdruckpapier einstimmig abgelehnt. Auch der Verkehrsausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrats hat sich kürzlich auf den oben vertretenen Standpunkt gestellt, daß nämlich den Eisenbahnen angesichts ihrer eigenen Notlage die Übernahme solcher Ausfälle nicht zugemutet werden könne. Es müsse zurzeit mit allen Mitteln dahin gestrebt werden, daß im Etat der Eisenbahnen wieder annähernd ein Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben erzielt werde. (Nebenbei sei bemerkt, daß in Nordamerika der Kongreß eine Tarifpolitik gefordert hat, die eine ausreichende Verzinsung des Anlagekapitals zu gewährleisten in der Lage sei.)

Ein schleichendes Betriebsdefizit muß jedes Unternehmen zum Ruin führen. Die Reichsbahnen müssen sich umso mehr aus ihrer finanziellen Notlage herausarbeiten, als die kommenden Steuern nicht noch durch vermehrte Einnahmeausfälle der Eisenbahnen belastet werden dürfen. Es bliebe unter solchen Umständen nichts übrig, als den Ausfall, den die Eisenbahnen durch Detarifierung des Zeitungsdruckpapiers erleiden, anderen Gütern aufzupacken.

Diese Andeutungen dürften genügen, um darzutun, daß das Reichskabinett sich nicht einfach über den Beschluß des Reichstags hinweggesetzt, sondern aus schwerwiegenden Gründen davon abgesehen hat, die gewünschte Frachtermäßigung eintreten zu lassen.

Nachdem der Reichstag die frühere Resolution am 5. Juli wiederholt hat, wird erneut die Entscheidung des Reichskabinetts herbeigeführt werden.

— **Der Fehlbetrag bei der Reichsbahn.** Hierzu wird amtlich aus Berlin unterm 21. Juli geschrieben: Eine aus Düsseldorf datierte Nachricht der „B. Z. am Mittag" spricht von einem stark wachsenden Defizit bei der Eisenbahn und sieht als Ursache dafür und für die ständig zurückgehenden Leistungen der Eisenbahn die letzten Tariferhöhungen an. Die Nachricht ist unzutreffend. Auszugehen ist davon, daß die im Dezember 1920 durchgeführte Reform des Tarifsystems und die am 1. April 1921 in Kraft getretenen Tariferhöhungen die Güterfrachten um annähernd 70 % gesteigert haben. Nach der Tariferhöhung sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr im April jedoch nicht nur in diesem Umfange, sondern sogar um 80 % gegen den gleichen Monat des Vorjahres gestiegen. Das bedeutet, besonders in Anbetracht der zahlreichen, im Hinblick auf die kommende Frachterhöhung im März vorgenommenen Vorwegbeförderungen eine Steigerung des Verkehrs um etwa 10 %. Der Mai weist demgegenüber eine Steigerung der Verkehrseinnahme um nur 51 % auf, also in Wirklichkeit einen Verkehrsrückgang von annähernd 20 % gegenüber dem Vorjahre. Dieser Rückgang ist, soweit die bisher vorliegenden Meldungen erkennen lassen, auch im Juni noch nicht ausgeglichen. Die Gründe für das Nachlassen des Verkehrs sind in erster Linie neben der allgemeinen Konjunkturabschwächung in dem Ausfall des oberschlesischen Verkehrs und in den ständig fühlbarer werdenden Wirkungen der Sanktionen am Rhein zu suchen. Stark beeinflußt werden die Verkehrsleistungen und infolgedessen die Einnahme auch durch den Fortfall der Überschichten im Ruhrrevier. Im Personenverkehr sind die Einnahmen nicht nur um das Maß der am 1. Juni durchgeführten Tariferhöhungen, sondern weit darüber hinaus gestiegen. Die Entwicklung des Reiseverkehrs ist zurzeit durchaus zufriedenstellend. Im Haushaltsvoranschlage ist der Fehlbetrag der Eisenbahn für 1921 auf etwa 6½ Milliarden geschätzt worden. Die inzwischen durchgeführte Erhöhung der Kohlenpreise muß ihn um eine Anzahl von Hunderten von Millionen erhöhen. Eine bestimmte Äußerung über das finanzielle Ergebnis des Haushaltjahres abzugeben, ist jedoch im übrigen jetzt, nachdem erst drei Monate desselben verflossen sind, kein Sachverständiger imstande. Das Ergebnis wird von der Gestaltung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse entschieden beeinflußt. Jedenfalls ist aber bestimmt zu erwarten, daß der Fehlbetrag des Jahres 1921 ganz wesentlich hinter dem von 1920 zurückbleiben wird, ein Ergebnis, das in erster Linie auf die Tariferhöhungen zurückzuführen ist.

— **Fremdsprachige Texte in Reklamen.** Auf eine Anfrage der Deutschen Eisenbahn-Reklamegesellschaft in Berlin hat der Reichsverkehrsminister dieser mitgeteilt, daß er nichts dagegen einzuwenden habe, daß in den Plakaten für Bahnhöfe mit lebhaftem Fremdenverkehr, wie zum Beispiel Hamburg, neben den deutschen, an erster Stelle befindlichen Texten auch fremdsprachige Texte in geringem Umfange angewandt werden. Er setze aber als selbstverständlich voraus, daß die fremdsprachige Beschriftung sich auf sachlich einwandfreie Dinge bezieht, von

der fremden Sprache nur in unbedingt nötigen Sonderfällen Gebrauch gemacht wird, sowie daß alles unterbleibt, was würdelos wirken könnte.

— **Preisverteilung für nützliche Erfindungen.** Um die Beamten des unteren Dienstes und die Arbeiter zur Mitarbeit an Fragen des technischen Dienstes anzuregen, hat das Reichsverkehrsministerium ein Preisausschreiben erlassen, an dem sich zahlreiche Bedienstete der Eisenbahnwerkstätten beteiligt haben. 43 Beamte und 95 Arbeiter sind mit Preisen bedacht worden.

— **Frachtermäßigung für Düngemittel.** Die Handelskammer zu Berlin weist die Verkehrtreibenden darauf hin, daß vom 15. Juli d. J. bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1922 ein Ausnahmetarif für Düngemittel der Tarifklassen C, D, E für die Reichsbahnen und einzelne Privatbahnen eingeführt worden ist, der eine 20 prozentige Frachtermäßigung der allgemeinen Tarife vorsieht. Die Vergünstigung wird gleich bei der Aufgabe der Sendung gewährt, wenn der Frachtbrief den Zusatz enthält: „Zum Düngen im Deutschen Reiche". Der Ausnahmetarif kann zum Preise von 30 Pf. vom Auskunftsbüro der Reichsbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

— **Hebung des Verkehrs im besetzten Gebiet.** Die starke Erhöhung der Fahrpreise im Saargebiet durch Einführung der Frankenwährung bei Eisenbahn und Post, schreibt der „Deutsche", hat bereits zu einer ganz empfindlichen Ablenkung des Reiseverkehrs geführt, der sich nun vielfach den Grenzen des Saarlandes entlang bewegt. Namentlich gilt dies für die verkehrsreiche Westpfalz, die Strecke Zweibrücken-Homburg-Landstuhl und Kaiserslautern sowie weiter in Richtung Ludwigshafen. Diese Strecken werden jetzt durch Abwanderung der Reisenden in die Linie Zweibrücken-Biebermühle, in die bequeme Waldfischbachbahn oder in die Strecke Landau-Neustadt umgangen. Ganz erheblich macht sich die Abwanderung im Touristenverkehr namentlich in der früher so stark aufgesuchten Stadt (Saar) Homburg bemerkbar. Dieser Verkehr hat sich seit Pfingsten in die neue Richtung Pirmasens, Waldfischbach, Dahn und Vorderpfalz geschlagen. Ganz bedeutend ist der Verkehr der Geschäftsreisenden zurückgegangen. Eine große Anzahl Pirmasenser Fabriken z. B. lassen nicht mehr reisen, sie verkehren wieder mit ihren Kunden im Saarlande brieflich. Das Saarland-Städtebundtheater macht seine Reisen in Lastautomobilen. Andererseits ist der Briefverkehr aus dem Saarlande sehr stark zurückgegangen, da das Porto durch die Frankenwährung um das Dreifache gestiegen ist. Und die Frankenwechselstuben an der Saargrenze erhöhen jedenfalls nicht die Annehmlichkeit einer Grenzüberschreitung.

Wünschenswerter als diese unfreiwillige Hebung des Verkehrs in der Pfalz durch die Saarregierung wäre aber noch eine Einwirkung aller dazu berufenen deutschen Stellen auf einen möglichst starken Besuch des besetzten Gebietes während der Reisezeit. Das Graulichmachen vor dem besetzten Gebiet hat auch seine Schattenseiten und diese auch durch Lichtseiten, durch die Schönheiten der Natur, seinen Wein, seine leutseligen Bewohner, durch alle diese Hinweise wieder einigermaßen auszugleichen, würde zweifellos fruchtbringende Erfolge zeitigen nicht allein in materieller, sondern auch in moralischer Beziehung. Die Bewohner fühlen, daß sie kein separiertes, von Deutschland verlassenes Land sind, daß wir mit ihnen leben, mit ihnen leiden. Und ohne jede Agitation werden dem deutschen Geist damit in den besetzten Gebieten neue Kräfte zugeführt. Es muß mit allen Mitteln darauf hingewirkt werden, daß die hindernde Zollgrenze — die jetzt nur noch als Chikane empfunden wird — verschwindet. Zahlreiche Leute gibt es, denen früher die Pfalz ein ständiges Reiseziel war und die seit der Besetzung diese meiden wie die Pest. Diese Tatsachen müssen auf die Bewohner niederdrückend wirken.

— **Expreßgutverkehr mit dem Memelgebiet.** Die Beförderung von Expreßgütern zwischen Deutschland und dem Memelgebiet wird bis auf weiteres wieder zugelassen. Das Memelgebiet rechnet zolltechnisch als Zollausland. Die Zollabfertigung findet auf deutscher Seite in Tilsit, auf der Seite des Memelgebietes in Pogegen statt. Für den Eisenbahnverkehr mit dem Memelgebiet greifen die Bestimmungen des Vereinszollgesetzes und der Eisenbahnzollordnung Platz. An Zollpapieren sind für Sendungen nach dem Memelgebiet erforderlich: a) ein statistischer Anmeldeschein, b) eine Ausfuhrerklärung, c) eine Ausfuhrgenehmigung. Einer Ausfuhrgenehmigung bedarf es nicht bei ausfuhrfreien Gütern. In diesem Fall muß die Eisenbahnpaketkarte den Vermerk einer Zollstelle tragen, daß das Gut ausfuhrfrei ist, oder es muß eine entsprechende Bescheinigung einer Zollstelle vorgezeigt werden. Die Zollpapiere sind mit der Eisenbahnpaketkarte fest zu verbinden, damit sie nicht voneinander getrennt werden.

— **Beförderung von Kolonialwaren in bedeckten Wagen.** Die Handelskammer zu Erfurt richtete, wie „Handel und Gewerbe" mitteilt, am 9. Juli folgende Eingabe an das Reichsverkehrsministerium:

„Der neue Eisenbahntarif vom 1. Juli 1920 unterwirft in § 47 alle Güter bei Verwendung von gedeckten Wagen einem Gewichtszuschlag von 10 %, falls sie nicht durch Aufführung im Verzeichnis II des Tarifs von dem Zuschlag befreit sind.

Während dieses Verzeichnis einerseits Güter enthält, die, wie Knochen, Mörtelmischungen, Schlacken, Steine usw., zum mindesten in der günstigen Jahreszeit unzweifelhaft offen befördert werden können, fehlen andererseits Waren, besonders Kolonialprodukte der Lebensmittelbranche, z. B. Kaffee, Tee und Kakao, welche niemals den Witterungseinflüssen in offenen Wagen ausgesetzt werden dürfen, also stets in verschlossenen Wagen verladen werden müssen. Diese Kolonialwaren sind unseres Erachtens durch die Einfuhrerlaubnis in ihrer Eigenschaft als notwendige Volksnahrungsmittel anerkannt, sollten also im Allgemeininteresse außer der hohen Belastung durch den Einfuhrzoll nicht auch noch durch einen ungerechtfertigten Frachtaufschlag verteuert werden. Ein solcher Zuschlag fällt bei diesen kolonialen Bedarfsgütern besonders ins Gewicht, da sie nicht wie die inländischen Erzeugnisse durch entsprechende Absatzorientierung die Steigerung der Transportkosten vermeiden bzw. verringern können. Der regierungsseitig angestrebte Preisabbau für Lebensmittel des Allgemeinbedarfs, wie sie Kakao, Tee und Kaffee unbedingt darstellen, wird durch diese Tarifierung unmöglich gemacht, da diese Waren geschlossen verladen werden müssen.

Wir bitten daher erwägen zu wollen, ob nicht durch Aufnahme der Kolonialwaren, vor allem Kaffee, Tee und Kakao, in das Verzeichnis II des deutschen Eisenbahngütertarifs diesem Zustand ein Ende gemacht werden könnte, damit diese Lebensmittel ohne den 10 prozentigen Zuschlag in gedeckten Wagen befördert werden können."

— **Streik auf Rheinschleppdampfern.** Vor einiger Zeit ist es zwischen den Heizern und Maschinisten der Rheinschleppdampfer und den Reedern zu Streitigkeiten wegen Lohnforderungen, nach einem anderen Bericht wegen der Nichtbewilligung einer um zwei Stunden verkürzten Fahrzeit gekommen. Ein großer Teil des Heizer- und Maschinistenpersonals legte die Arbeit nieder, und dadurch steht der Schiffsverkehr zum großen Teil seit 8. d. M. still. In Mannheim herrscht fast vollständige Ruhe, in Duisburg liegen sehr viele Schleppzüge still, und auf der ganzen Rheinstrecke sieht man Schiffe vor Anker. Die Arbeitswilligkeit des übrigen Schiffspersonals kann natürlich nicht viel helfen, da ohne Schleppdampfer eine Schiffsbewegung nur in geringem Maße möglich ist. Die Streikenden haben durch die Arbeitsniederlegung gegen eine Verordnung der hohen alliierten Rheinlandkommission verstoßen, die Arbeitsniederlegung in lebenswichtigen Betrieben im besetzten Gebiete ohne Zustimmung der Besatzungsbehörden verbietet. Der Oberpräsident der Rheinprovinz hat daher als Chef der Rheinstrombauverwaltung auf Befehl der interalliierten Schiffahrtskommission eine Bekanntmachung erlassen, daß die Arbeit sofort wieder aufzunehmen ist. Die Heizer haben dieser aber kaum Folge geleistet.

— **Exzellenz von Frauendorfer †.** Zum Tode des auf sein Ansuchen kürzlich aus dem Reichsdienste mit Ruhegehalt entlassenen Staatssekretärs von Frauendorfer wird uns aus München unterm 23. d. M. gemeldet:

Heute vormittag wurde der Leiter der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums, Staatssekretär Exzellenz von Frauendorfer mit einer tödlichen Schußwunde in der Stirne, auf einer Ruhebank in den Anlagen bei Geiselgasteig aufgefunden. Herr von Frauendorfer war Bayerns erster und letzter Verkehrsminister und gleichzeitig der erste Staatssekretär der bayerischen Zweigstelle des Reichsverkehrsministeriums. Geboren am 27. September 1855 in Höll (Oberpfalz) als Sohn eines Volksschullehrers, widmete er sich nach Besuch des Gymnasiums dem Studium der Rechtswissenschaften an der Universität München und, nachdem er im Jahre 1881 die juristische Staatsprüfung bestanden hatte, dem höheren Staatseisenbahndienst. Herr von Frauendorfer begann seine dienstliche Laufbahn im Jahre 1882 bei dem vormaligen Fiskalat der K. B. Verkehrsanstalten. Er wurde bald von dem damaligen Ministerpräsidenten Grafen von Crailsheim in die Verkehrsabteilung des Staatsministeriums des Äußern einberufen, wo er zunächst als Hilfsarbeiter und Referent und späterhin als Leiter der Ministerialverkehrsabteilung für Eisenbahn, Post und Telegraphen tätig war.

Als am 1. Januar 1904 das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten errichtet worden war, wurde er, nachdem schon die Vorarbeiten hierfür in seiner Hand gelegen hatten, zum Staatsrat i. o. D. und Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten berufen. Er nahm sofort die große Neuordnung des bayerischen Verkehrswesens in Angriff. Sie trat am

1. April 1907 ins Leben. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und die Generaldirektion der Posten und Telegraphen wurden aufgehoben. Es wurden drei Ministerialabteilungen geschaffen. Das gesamte Personalwesen bei der Post und Eisenbahn wurde neu geregelt. Alle Dienstvorschriften erfuhren eine Neubearbeitung. Als weitere Schöpfungen Frauendorfers sind hervorzuheben: Die Verbilligung des Personen- und Gepäckverkehrs durch die Tarifreform von 1907 und Einführung des Zweipfennigsatzes für die 3. Wagenklasse. Die Verstaatlichung der Pfälzischen Eisenbahnen ab 1. Januar 1909. Die Beteiligung Bayerns am Deutschen Staatsbahnwagenverbande. Der Ausbau der beiden Hauptbahnlinien Donauwörth-Treuchtlingen und Mühldorf-Freilassing, wodurch das große Hauptbahnnetz eine bedeutende Ausgestaltung erfuhr. Der Ausbau zahlreicher wichtiger Lokalbahnen zur wirtschaftlichen Erschließung des Landes. Die finanzielle Stärkung der Verkehrsanstalten durch Schaffung einer planmäßigen Schuldentilgung und eines Ausgleichs- und Tilgungsfonds der Eisenbahnverwaltung. — Auf dem Gebiete der Post und Telegraphie: Einführung von Motorpostlinien ab 1905. Einführung des Postscheckverkehrs 1909. Einführung der Barfrankierung 1910. Das bayerische Fernsprechwesen erfuhr durch Einführung des vollautomatischen Umschalteverfahrens in der Hauptstadt München eine wichtige Förderung. Auch sonst wurden auf den verschiedensten Gebieten des gesamten Verkehrswesens zahlreiche Neuerungen eingeführt.

Anläßlich der noch in allgemeiner Erinnerung befindlichen politischen Konflikte der Jahreswende 1911/12 erfolgte sein Rücktritt am 12. Februar 1912. Die Ereignisse des November 1918 führten Herrn von Frauendorfer wieder an die Spitze des bayerischen Verkehrswesens. Bei seinem Amtsantritt erklärte er damals, daß die Übernahme dieses Postens für ihn in dieser Zeit den schwersten Entschluß seines Lebens bedeute.

In die Zeit seiner zweiten Ministertätigkeit fiel der Übergang der bayerischen Staatseisenbahnen sowie der bayerischen Posten und Telegraphen auf das Reich, dem er zwar widerstrebt hatte, den er aber nicht zu verhindern vermochte.

Mit Wirkung vom 1. April 1920 wurde er zum Staatssekretär der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums ernannt.

Über dem tragischen Schicksal, das seinem Leben und Wirken ein Ziel gesetzt hat, dürfen die Verdienste und Erfolge dieses mit Gaben des Geistes und Willens so reich ausgestatteten Mannes nicht vergessen werden. Die von ihm geschaffene und mit größter Tatkraft durchgeführte Neuordnung war von glänzenden Erfolgen begleitet. Sie hat den Grund gelegt zu großen Fortschritten des bayerischen Verkehrswesens in Wirtschaft, Technik, Betrieb und Verkehr, Fortschritten, mit denen auch eine warme Fürsorge für die soziale Wohlfahrt des großen Personalkörpers der Verkehrsanstalten fortlaufend einherging.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium — Eisenbahnabteilungen — sind ernannt: Der Regierungsbaurat Student zum Oberregierungsbaurat, der Ministerialamtmann, Rechnungsrat Behrens sowie der Ministerialamtmann Köhler zu Regierungsbauräten, der Ministerialamtmann Rauh zum Regierungsrat.

Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Veränderungen eingetreten: Versetzt sind: der Oberregierungsbaurat Seyffert, bisher in Saarbrücken, zur Eisenbahndirektion nach Trier, die Regierungsbauräte Lettau, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Lauban, Schanze, bisher in Leipzig, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 2 nach Halle (Saale), Schlunk, bisher in Leipzig, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Senftenberg (Laus.), Balfanz, bisher in Neustettin, als Mitglied (auftr.) der Eisenbahndirektion nach Stettin, und Angst, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hanau. und der Regierungsrat Dr. jur. von Renesse, bisher in Köln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main). — Der Regierungsbaurat Söffing in Kattowitz ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion daselbst beauftragt. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Hermann Elling aus Daverden, Kreis Achim, ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Regierungsbaurat Guericke, Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover, ist gestorben.

Österreich.

— **Änderung des Eisenbahnbetriebsreglements.** Durch die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 15. Juni 1921, B.-G.-Bl. Nr. 320, werden einige Änderungen des Eisenbahnbetriebsreglements, das nunmehr die Bezeichnung Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) führen wird, durchgeführt. Diese Änderungen treten am 1. September in Kraft. Ferner erschien im Bundesgesetzblatt unter Nr. 370 eine Verordnung vom 6. Juli, enthaltend eine vorübergehende Änderung des Eisenbahnbetriebsreglements, in der die im Abschnitt IV der Anlage C enthaltenen Beförderungsvorschriften für auf elektrischem Wege gewonnenes Ferrosilizium eine Abänderung erfahren.

— **Vereinfachung des Geschäftsganges bei den Bundesbahndirektionen und auswärtigen Dienststellen.** Durch eine Dienstanweisung des Bundesministers für Verkehrswesen wurden in der Absicht, das Bundesministerium für Verkehrswesen von den laufenden Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsgeschäften der Bundesbahnen tunlichst zu entlasten, sowie in Verfolg zahlreicher auf Erweiterung ihres Wirkungskreises abzielender Anträge der Bundesbahndirektionen, Maßnahmen zur Vereinfachung des Geschäftsganges getroffen, die am 1. Juli in Kraft getreten sind.

Durch eine dem gegenwärtigen und für die nächste Zeit voraussichtlichen Geldwerte, wenn auch nur teilweise Rechnung tragende Erhöhung der finanziellen Zuständigkeit der Bundesbahndirektionen und äußeren Dienststellen soll dafür vorgesorgt werden, daß die Erledigung der Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsgeschäfte wieder von jener Stelle besorgt werde, die nach den bestehenden Vorschriften vor dem Kriege hierzu berufen war. Gleichzeitig wurde der frühere selbständige Wirkungskreis der Bundesbahndirektionen, der infolge der Kriegsverhältnisse Einschränkungen hatte erfahren müssen, wieder hergestellt bzw. insoweit erweitert, als nicht das Erfordernis einer einheitlichen Geschäftsführung bei der augenblicklichen Verkehrs- und wirtschaftspolitischen Lage noch eine weitere Beibehaltung nur vorübergehend gedachter Zuständigkeitsverschiebungen bedingt.

— **Einführung einer neuen Zahlungsvorschrift.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat die Einführung einer neuen Zahlungsvorschrift für den Bereich der Bundesverwaltung mit 1. Juli d. J. angeordnet. Ihr Grundsatz ist, daß mit geringen Ausnahmen sämtliche Zahlungen und Empfänge in Kronenwährung im Wege der Postsparkasse, also ohne Bargeldbewegung, durchzuführen sind.

Alle mit dieser neuen Zahlungsvorschrift zusammenhängenden Dienstverrichtungen scheiden aus dem bisherigen Wirkungskreise der Direktionskasse aus und werden einer neu zu errichtenden Geschäftsgruppe für den Zahldienst (Postsparkassengruppe) bei der Abteilung VIII für den finanziellen und Rechnungsdienst der Direktionen übertragen.

— **Die Südbahn-Gesellschaft** veröffentlicht den Bericht, den sie der am 7. Juli abgehaltenen außerordentlichen Hauptversammlung erstattet hat. Er enthält in seinem Anhange den Wortlaut des Régime provisoire in französischer und deutscher Sprache und die auf Grund dieses Régime provisoire geänderten Satzungen. Die Vorschläge an die Hauptversammlung werden in diesem Berichte des längeren begründet. Diesem Teil des Berichtes sind die folgenden wesentlichen Mitteilungen zu entnehmen:

Der Bericht faßt zunächst den Inhalt des Régime provisoire zusammen. Wenn während der Dauer dieses Regimes die laufenden Gelderfordernisse des Betriebes und die diesen gleichzuhaltenden Investitionskosten eines der Südbahnnetze nicht in dem für das betreffende Netz jeweils verfügbaren Kassenbeständen ihre Deckung finden, so wird die Regierung des in Betracht kommenden Staates für die Fehlbeträge durch Vorschüsse aufkommen. Italien wird, da es den Betrieb selbst führt, das Defizit à fonds perdu zu seinen Lasten übernehmen und der Südbahn eine Entschädigung zahlen. Die aufgelaufenen Vorschüsse mit 5prozentigen Zinsen werden an die betreffenden Staaten während der Konzessionsdauer zurückgezahlt, ebenso die von der österreichischen und der ungarischen Regierung seit 3. November 1918 vor Inkrafttreten des Regimes gewährten Vorschüsse. Während der Dauer des Regimes wird keine Dividende gezahlt, nach Ablauf werden die Überschüsse mit jenem Betrag zur Ausschüttung einer Dividende verwendet werden können, welcher nach Rückzahlung der Vorschußraten verbleibt. Die Regierungen haben das Recht, eine besondere Kontrolle auszuüben. Die Südbahn erhofft von der Durchführung des Régimes provisoire hoch einzuschätzende Vorteile für die Führung ihrer Geschäfte, hauptsächlich durch das Vertrauen der Regierungen, welche durch ihre Vertreter im Verwaltungsrate unmittelbaren Einfluß und Einblick in die Geschäfte gewinnen werden. Die Regierungsvertreter im Verwaltungsrate werden als berufene Mittler zwischen der Südbahn und den Staaten dem Unternehmen und der Öffentlichkeit wertvolle Dienste leisten. Das Régime provisoire endigt mit 31. Dezember 1922. Wenn um diese Zeit ein schiedsrichterliches Verfahren eingeleitet sein sollte, haben sich die Beteiligten verpflichtet, es bis zum 31. Dezember 1923 zu verlängern. Das Regime enthält ferner die Klausel: „Sowohl die Regierungen der territorial beteiligten Staaten als auch die Südbahn werden alles aufbieten, damit das Regime definitiv ehetunlichst durch eine Vereinbarung oder durch Schiedsspruch zustande komme.“

Eine Bilanz für das Jahr 1920 wird neuerlich nicht aufgestellt. Es werden nur einige allgemeine Bemerkungen mitgeteilt. Das Jahr 1920 stand noch völlig unter den Nachwehen des Krieges, ebenso das heurige Jahr. In Südslawien hat die Erstarkung der Volkswirtschaft weitere kräftige Fortschritte gemacht. Es ist der Südbahn bisher gelungen, dort ohne staatliche Vorschüsse, freilich oft nur mit Mühe und Not, gerade noch durchzukommen und wenigstens die notwendigsten Gelderfordernisse aus den Kasseneingängen zu decken. In Ungarn betragen die staatlichen Zuschüsse im Jahre 1920 rund 60 Millionen und sind jetzt auf 208 Millionen ungarische Kronen gewachsen. Die österreichische Regierung hat im abgelaufenen Jahre Vorschüsse von 434 Millionen Kronen gewährt, und Ende Mai 1921 stellt sich die Schuld auf 1,6 Milliarden Kronen. Die italienische Regierung hat als Anzahlung auf die Vergütung für den Betrieb der italienischen Linien zunächst einen Betrag von 100 Millionen Kronen zur Verfügung gestellt. Trotz dieser Vorschüsse ist der Kassendienst in steter Bedrängnis. Die Südbahn hat die monatlichen Abrechnungen mit den fremden Bahnen und die Staatssteuern nicht bezahlt, ist mit einzelnen größeren Lieferantenabrechnungen im Rückstande, und auch die Entschädigungsansprüche des Publikums für abhanden gekommene Güter sind unerfüllt. Die Ursache liegt im raschen Steigen der Ausgaben, denen die Einnahmen nicht zu folgen vermochten. Ferner im Kohlen-, Lokomotiv- und Wagenmangel, welcher Verkehrsstockungen zur Folge hatte und die Tariferhöhungen nicht zur Wirkung kommen ließ. Die Südbahn hat ab 15. Dezember die 50prozentige Erhöhung der Gütertarife vorgenommen, die jedoch nur eine 40prozentige Einnahmesteigerung bedeutet, weil wichtige Artikel davon ausgenommen waren. Die im Februar verfügte neuerliche 50prozentige Erhöhung hat höchstens eine 25prozentige Steigerung der Einnahmen zur Folge. Die Erhöhungen im Personenverkehre durch die mit 1. Juli verfügte Tariferhöhung betragen 100 %, jene der Gütertarife 80 %. In Ungarn wurden im Juli 1920 alle Tarife um 100 % erhöht. Später erfolgte eine weitere Erhöhung um neuerliche 50 bis 100 %. Durch die gesamten, seit Kriegsausbruch vorgenommenen Tariferhöhungen sind die Beförderungsgebühren im Güterverkehre durchschnittlich in Österreich auf das 29fache, in Ungarn auf das 26fache, in Südslawien auf das 29fache, im Personenverkehre auf das 10-, bzw. 20- und 70fache gestiegen. Bei Berücksichtigung des Kurswertes der Währung ergibt sich eine Erhöhung der Beförderungsgebühren im Güterverkehr in Österreich um 26, in Ungarn um 22, in Südslawien um 88 %, im Personenverkehr um 8, bzw. 17 und 52 % der Friedenstarife. Die Beförderungspreise sind demnach bei Berücksichtigung des Disagios der Währung durchwegs wesentlich niedriger als vor dem Kriege. Dagegen betrug der Durchschnittspreis der Tonne Normalkohle, in vollwertigem Gelde ausgedrückt, 190 %, der Preis des Schmieröls 150, des Eisengusses 140, des Lagermetalles 160 % des Friedenspreises. Durch die Benützung minderwertiger Kohle, namentlich der Braunkohle, stieg der Kohlenverbrauch um 45 bis 55 %. Der Bericht teilt ferner mit, daß Vereinbarungen über direkten Verkehr mit den Nachbarstaaten, über die direkte Abfertigung von Gütern, über die Neuerstellung des für die Tiroler Linie sehr wichtigen deutsch-italienischen Gütertarifs, ferner über einen tschecho-slowakisch-österreichischen und polnisch-österreichischen Verbandstarif getroffen wurden. Auch die Verkehrsschranke zwischen Österreich, Ungarn und Südslawien wird in nächster Zeit fallen.

Der Fahrpark ist rückständig. Die Lokomotiven sind wieder zur Stelle gebracht, von den Wagen sind vorläufig noch 30 % der Güterwagen und 13 % der Personenwagen verschollen. Die Reparatur ist in Minderung. Die Gesellschaft hat neue Vereinbarungen für den zwischenstaatlichen Wagendienst und den wechselseitigen Wagenaustausch der im Kriege und nach dem Zusammenbruche getauschten Wagen geschlossen. Trotz dieser Hemmungen hat der Verkehr eine Zunahme erfahren. Im Jahre 1920 sind die gefahrenen Nettokilometer um 12 % gestiegen und haben bereits 80 % der im Rekordjahre 1913 bewältigten Frachten erreicht. Gleichzeitig ist aber der Durchlauf für die Tonne stark zurückgegangen als Folge der geänderten politischen Verhältnisse. Im Jahre 1920 betrug die Leistung im Güterverkehre die Hälfte des Verkehrs im Jahre 1913. Auch die Personenkilometer betrugen im Jahre 1920 nur die Hälfte des Jahres 1913, wobei der Verkehr auf den italienischen Linien ausgeschieden ist. Von dem Güterverkehr entfallen 64 % auf das österreichische, 30 % auf das südslawische und 6 % auf das durch den Kohlenmangel arg betroffene ungarische Netz. Die Südbahn erklärt, daß die Entwicklung des Verkehrs einen neuerlichen Beweis für die Lebenskraft und die verkehrspolitische Bedeutung ihres Unternehmens ergebe. Die Investitionen beschränken sich auf Anschaffungen, Einrichtungen, Lokomotiven und einzelne Bauten. Für die nächste Zukunft stehen mehrere Investitionen bevor im Rahmen der unbedingten Notwendigkeit. Mit der Graz-Köflacher Bahn wurde der bestehende Verkehrsvertrag als unerfüllbar aufgelöst.

Der Bericht bespricht sodann den Prioritätendienst und erklärt, daß die italienische Annuität noch nicht geregelt ist. Die Südbahn hat alles aufgeboten, um die notwendige Klärung herbeizuführen. Sodann werden die römischen Verhandlungen im März besprochen, die sich äußerst schwierig gestalteten. Der Bericht führt aus: Die italienische Regierung hat den Rechtsstandpunkt vertreten, daß sie befugt sei, die Annuitätenforderung, soweit sie nicht pfandrechtlich für Forderungen von Obligationenbesitzern der alliierten, assoziierten und neutralen Staaten haftet, nach dem Artikel 248 b des Staatsvertrages von St.-Germain zu behandeln, das heißt rückzubehalten und zu liquidieren, wogegen der österreichische Staat (nach lit. j, Artikel 249) verpflichtet wäre, die Südbahngesellschaft zu entschädigen. Demgegenüber hat die Abordnung des Verwaltungsrates den Standpunkt vertreten, daß die im Artikel 249 des genannten Staatsvertrages enthaltenen Bestimmungen über Rückbehaltung und Liquidierung auf die italienischen Annuitäten nicht anwendbar seien. Sie hat die juridischen und wirtschaftlichen Momente geltend gemacht, welche gegen die Berechtigung und Zweckmäßigkeit einer derartigen Erledigung der Angelegenheit durch die italienische Regierung sprechen, und die Zahlung der Annuitäten nach den Bestimmungen der Baseler Konvention verlangt. Die Abordnung des Verwaltungsrates hat des weiteren insbesondere folgende Grundsätze vertreten: Die italienischen Annuitäten sind nach dem klaren Wortlaut der Baseler Konvention in Gold zahlbar. Die Zahlungen der Annuitäten sind an die Südbahngesellschaft zu leisten und die Südbahngesellschaft würde daher nur solche Zahlungen als zur Abtragung der Annuitätenschulden geleistet anerkennen und quittieren, die an sie oder ihren Bevollmächtigten erfolgen. Die Südbahngesellschaft kann einer verschiedenen Behandlung der Obligationenbesitzer nach ihrer Staatsangehörigkeit nicht zustimmen. Schließlich wurde den Vertretern der Gesellschaft im Namen des Schatzministers zur Kenntnis gebracht, daß die italienische Regierung in der Frage einer allfälligen Rückbehaltung und Liquidierung der Annuitäten bisher noch keine Entscheidung getroffen habe, sich diese vielmehr für einen späteren Zeitpunkt vorbehalte. Hierbei hat die italienische Regierung die Tragweite der vorliegenden Frage für das künftige Schicksal der Südbahn und den Zusammenhang mit der Lösung des ganzen Südbahnproblems nicht verkannt. Zugleich wurden die Vertreter der Südbahn von der Absicht der italienischen Regierung unterrichtet, alsbald nach Beginn des Régime provisoire die Südbahngesellschaft aufzufordern, daß sie die territorial beteiligten Staaten sowie die Association Nationale zu einer Konferenz, betreffend das in Artikel 320 des Staatsvertrages von Saint-Germain bzw. Artikel 304 des Staatsvertrags von Trianon vorgesehene Régime définitif einlade. Die Verwaltung gibt schließlich der Hoffnung Raum, daß es dem verständnisvollen Zusammenwirken der zur Entscheidung über das künftige Schicksal der Gesellschaft berufenen Stellen gelingen werde, eine Lösung zu finden, die man vom Standpunkt aller dieser Interessen als eine gedeihliche werde bezeichnen dürfen.

Am 7. Juli fand unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Weeber die diesjährige Generalversammlung der Südbahn statt, die im wesentlichen dazu berufen war, über die Satzungsänderung im Sinne des Régime provisoire und die sich hieraus ergebende neue Zusammensetzung des Verwaltungsrates zu beschließen. Der Präsident teilte mit, daß die Südbahn von der Rechnungslegung für die Jahre 1919 und 1920 weiter bis 31. Dezember d. J. enthoben worden sei. Der Bericht an die Generalversammlung wurde genehmigt. Generaldirektor Dr. Fall brachte die auf die neue Zusammensetzung des Verwaltungsrates bezügliche Änderung der Satzungen zur Verlesung, die gleichfalls genehmigt wurden. Ein Aktionär stellte den Zusatzantrag, daß kein Aktionär im eigenen Namen mehr als 125 Stimmen und keiner im eigenen und in Vollmachtsnamen mehr als 250 Stimmen auf sich vereinigen dürfe. Der Antrag wurde ebenfalls angenommen. Sodann folgten die Wahlen in den Verwaltungsrat. Es wurden auf Vorschlag gewählt: seitens der Regierung Italiens Staatsrat Dr. Brocchi und Divisionschef der Staatsbahnen Viglione; seitens der österreichischen Regierung Sektionschef Dr. Otto Müller-Martini und Sektionschef Dr. Karl Pollak; seitens der südslawischen Regierung Unterstaatssekretär Jelic und der Generalkonsul Dr. Cerovic; seitens der ungarischen Regierung Staatssekretärstellvertreter Dr. Ernyey und Ministerialrat Dr. Finaczy. Auf Grund des gemäß den Bestimmungen des Régime provisoire den Regierungen der vier territorial beteiligten de valeurs mobilières eingeräumten Vorschlagsrechtes wurden nachstehende Herren in den Verwaltungsrat gewählt: Präsident der Association Nationale Gabriele de Vellefrey, Vizepräsident der Association Nationale Gustave Rendu, Cornelis de Witt und René Lisle. Ohne Rücksicht auf Staatsangehörigkeit und Wohnsitz wurden in den Verwaltungsrat frei gewählt: Dr. Alessan-

drini, Biraghi, Dr. Canganella, Dr. G. Fall, Dr Glessig, Hribar, E. Kraft, Dr. H. Mauthner, Dr. W. Rosenberg, L. Rothschild, S Solvis, Ad. Baron Ullmann und Dr. A. Weeber.

Im Anschluß an die Generalversammlung fand die gründende Sitzung des Verwaltungsrates statt. Der Vorsitzende, Louis Rothschild, begrüßte zunächst in warmen Worten die neugewählten Verwaltungsratsmitglieder, worauf zur Wahl des Präsidenten geschritten wurde. Als solcher wurde der bisherige Präsident Sektionschef Dr. August Weeber wiedergewählt. Im Hinblick auf die anläßlich der Verhandlungen in Rom von der italienischen Regierung erklärte Bereitwilligkeit, alsbald nach Einführung des Régime provisoire die Initiative zur Einleitung von Verhandlungen betreffend das im Artikel 320 des Staatsvertrages von St. Germain bzw. Artikel 304 des Staatsvertrages von Trianon vorgesehene Régime definitif, zu ergreifen, hat der Verwaltungsrat beschlossen, mit einem entsprechenden Ersuchen an die italienische Regierung heranzutreten.

— **Regelung des Reiseverkehrs im Jahre 1921.** Aus der Verordnung der Bundesregierung vom 6. Juli 1921, B.-G.-Bl. Nr. 374, entnehmen wir folgende Bestimmungen:

Die Einreise, Durchreise und der Aufenthalt in den Bundesländern darf, unbeschadet der bestehenden gesetzlichen Schranken, keinem österreichischen Bundesbürger verwehrt werden. Doch können mit Rücksicht auf die Versorgung der einheimischen Bevölkerung ausnahmsweise örtliche Beschränkungen eintreten, da die Landeshauptmänner, wenn besondere Ereignisse im Interesse der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe und Ordnung es geboten erscheinen lassen, beim Bundesministerium für Inneres und Unterricht beantragen können, daß die Einreise von Fremden in einzelne Gemeinden untersagt oder an eine einzuholende Bewilligung geknüpft werde. Bei Gefahr im Verzuge können Landeshauptmänner diese Anordnung selbst treffen, haben jedoch die nachträgliche Genehmigung des genannten Ministeriums einzuholen.

Personen, die in der Gemeinde heimatberechtigt sind oder ihren ordentlichen Wohnsitz haben, Hilfspersonal für die Dauer des Dienstverhältnisses, öffentliche Funktionäre, die im Dienste reisen, Personen, die über eine Wohnungsgelegenheit im eigenen Hause verfügen oder in Kranken- und Wohltätigkeitsanstalten aufgenommen werden, werden von einem derartigen Einreise- bzw. Aufenthaltsverbot nicht getroffen.

— **Lokalbahnen Weiz—Birkfeld und Unzmarkt—Mauterndorf.** Mit 1. Juli d. J. schieden die vorgenannten beiden Lokalbahnen aus dem Betriebe der österreichischen Bundesbahnen aus und wurden in den Eigenbetrieb der Steiermärkischen Landesregierung übernommen.

— **Verkehrsnachrichten.** Die Schnellzüge D 207 und D 208 auf der Strecke Wien-Westbahnhof—Buchs und 209, 210 Wien-Westbahnhof—Lindau werden jetzt wieder täglich geführt, und zwar Zug D 207 ab Wien-Westbahnhof 20 Uhr 25 Min., Zug 208 an Wien-Westbahnhof 10 Uhr 5 Min., Zug 209 ab Wien-Westbahnhof 22 Uhr, Zug 210 an Wien-Westbahnhof 6 Uhr 50 Min. Desgleichen wird auf der Franz-Josef-Bahn bis auf weiteres an Samstagen Zug 19 (ab Wien F.-J.-B. 21 Uhr) schon ab Wien-F.-J.-B. bis Gmünd und an Sonntagen Zug 12 (an Wien-F.-J.-B. 22 Uhr 15 Min.) in der Strecke Gmünd—Wien-F.-J.-B. geführt.

Der südslavische Durchgangsverkehr auf der Strecke Spielfeld—Radkersburg und der österreichische auf den Strecken Wolfsberg—Klagenfurt und Graz—Klagenfurt über Bleiburg wurde eingestellt. (Vgl. Nr. 25 d. Ztg.)

— **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.** Ende Juni fand die ordentliche Hauptversammlung der Nordbahn statt. Der Jahresbericht sowie die Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und die Bilanz, wurden einhellig genehmigt. Danach standen von dem nach Abzug der Abschlagsdividende verbleibenden Reingewinn in der Höhe von 34 650 299 K. nach den satzungsmäßigen Abschreibungen zuzüglich des Gewinnvortrages vom vorangegangenen Jahre 31 843 943 ö. K. zur Verfügung der Hauptversammlung. Hiervon werden nun 350 ö. K. für jede ganze Aktie und ganze Genußaktie, zusammen 26 078 937 ö. K. ausbezahlt und ein zehnprozentiger Anteil an dem Reinertrage des Bergbaues im Betrage von 1 719 762 ö. K. als Widmung für gemeinnützige Zwecke der beim Bergbau Beschäftigten verwendet, der Rest von 4 045 244 auf neue Rechnung vorgetragen. — Bezüglich der weiteren Punkte der Tagesordnung führte Generaldirektor Dr. Pospischil aus: In der Hauptversammlung vom Juni 1919 sind Satzungsänderungen genehmigt worden, die zum größten Teile der Durchführung des Beschlusses auf Verlegung des Sitzes der Gesellschaft in die Tschechoslowakei dienen. Das bald darauf abgeschlossene Nostrifikationsübereinkommen zwischen Österreich und der Tschechoslowakei vom August 1920 und manche Änderungen in den Verhältnissen ließen erkennen, daß erst der Abschluß der Verhandlungen über die Nostrifikation der Gesellschaft in der Tschechoslowakei ergeben werde, welc weiteren Änderungen der Satzungen erforderlich sein werde Dagegen mußten Übergangsbestimmungen für die Zeit bis z endgültigen Feststellung der Einlösungsrenten für die verstaa lichten Eisenbahnlinien geschaffen werden, welche die auße ordentliche Hauptversammlung vom 26. April d. J. beschloss hat, während die Beschlüsse auf Abänderung der Satzungen vo Juni 1919 der Genehmigung nicht zugeführt werden konnte Mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgte Ergänzung der Satzu gen mit den Übergangsbestimmungen und die erwähnten Verhä nisse wird der Antrag gestellt, die Beschlüsse der Hauptversam lung vom Juni 1919 unter Erneuerung des Beschlusses, den Si in die Tschechoslowakei zu verlegen, aufzuheben und zuglei den Verwaltungsrat zu ermächtigen, im eigenen Wirkungskrei die aus Anlaß der Sitzverlegung erforderlichen Satzungsänd rungen durchzuführen. Dieser Antrag wurde einstimmig g nehmigt. Der Präsident teilte mit, daß mit Rücksicht darauf, d vom nächsten Jahre ab die Rechnung in tschechoslowakisch Währung zu führen sein wird, von einer Abschlagszahlung a die Dividende des laufenden Jahres zum 1. Juli abgesehen werd

— **Konferenz in Portorose.** Die Verkehrskonferenz in Port rose wurde neuerlich, und zwar auf den Herbst dieses Jahre verschoben. (Vgl. Nr. 25 und 27 d. Ztg.)

Ungarn.

— **Wiederaufnahme des direkten Personen- und Güterverkeh mit Südslawien.** Am 10. Juli d. J. nahm nach langem Stillstan der direkte Personen- und Güterverkehr mit Südslawien sein Anfang. Die Güterbeförderung erfolgt mittels direkter inte nationaler Frachtbriefe. Es werden außer ganzen Wagenladu gen auch Stückgüter befördert. Die Fracht bis zur Gren station, sowie sämtliche in der Aufgabestation zu berechnend Nebengebühren, sind in der Aufgabestation durch den Versend des Gutes zu entrichten. Hingegen sind die Frachtgebühren v der Grenzstation bis zur Bestimmungsstation zu überweise Die Sendungen dürfen weder mit Nachnahmen, noch mit Ba vorschüssen oder Lieferzeitversicherung aufgegeben werde Die Beförderung erfolgt einstweilen über die Stationen Szöre Röszke, Kelebia, Gyékényes und Murakeresztúr. Zwische Budapest Südbahnhof und Pragerhof wird vorläufig nur e Personenzugpaar in Verkehr gesetzt. Der Zug geht vom Sü bahnhof um 20,20 Uhr ab und trifft in Pragerhof um 10,19 U ein. In der Gegenrichtung geht der Zug um 16,50 Uhr ab u trifft in Budapest um 6,55 Uhr ein. Die Reisenden müssen Nagy Kanizsa umsteigen. In Pragerhof haben diese Züge A schluß nach und von Triest. Von ungarischer Seite wird d Zoll- und Paßrevision in Nagy Kanizsa, von südslawischer Sei auf der Station Kotor durchgeführt.

— **Regelung verschiedener Verkehrsfragen mit Rumänie** Vom 13.—17. Juli d. J. wurde in Arad eine Konferenz zur R gelung verschiedener Verkehrsfragen zwischen den Eisenbah verwaltungen Ungarns und Rumäniens abgehalten. Diese i eigentlich als Fortsetzung der am 29.—31. März d. J., ebenfal in Arad abgehaltenen Besprechung zu betrachten. Das Ergebn der am 17. Juli abgehaltenen Konferenz ist eine vorläufige Ve einbarung zur Abwicklung des Personen-, Gepäck- und Güte verkehrs über Lököshàza-Kurtos. Die Verhandlungen wegen d übrigen Übergangsstationen sollen erst später und zwar einzel stattfinden.

— **Aufhebung der Verkehrseinschränkungen.** Die Verkehr einschränkungen auf den Linien der ungarischen Eisenbahne wurden nunmehr aufgehoben. Nur auf einigen Stationen u kurzen Strecken der Staatsbahnen bestehen noch einige Ve kehrseinschränkungen, die jedoch stufenweise aufgehoben we den, so daß in nächster Zeit auf allen ungarischen Eisenbah linien uneingeschränkter Güterverkehr stattfinden wird.

— **Verminderung des überzähligen Personals der Staatsbahne** Im verkleinerten Ungarn beträgt die Länge des Eisenbahnnetz 7000 km gegenüber dem ursprünglichen Eisenbahnnetze vo 18 000 km. Der Personalstand ist auf diesem zusammeng schrumpften Eisenbahnnetze derart erheblich, daß die Direktio der Staatsbahnen es angezeigt hielt, unter Einhaltung der bezü lichen Bestimmungen des Eisenbahnreglements eine stufenweis Verminderung des Personalstandes vorzunehmen. Da bisher au den besetzten Gebieten 13 000 Eisenbahnflüchtlinge auf Koste des ungarischen Staates Gehälter beziehen, und diese im Dienst der Eisenbahn nicht beschäftigt werden konnten, wurden au Grund einer Regierungsverordnung sämtliche Eisenbahnang stellte der Staatsbahnen in die Gruppe A oder B eingereih In die Gruppe A gehören alle einen aktiven Dienst verrichten

den, in die Gruppe B die überzähligen Bediensteten. Letztere werden jedoch nicht ohne weiteres aus dem Eisenbahndienst entlassen, sondern vorkommendenfalls beim Finanzministerium eingeteilt werden. Für sie bleiben die Gehaltsansprüche, Wohnungsgebühren, Pensionen unveränderlich aufrecht.

— **Eine neuerliche Einschränkung der Einfuhr.** Ministerpräsident Bethlen hat sich in der Nationalversammlung dahin geäußert, daß die Regierung die Absicht habe, die Ausfuhr zu steigern und die Einfuhr nach Tunlichkeit einzuschränken. Aus diesem Grunde werde die Liste der für die freie Ausfuhr bestimmten Güter einer eingehenden Durchsicht unterzogen. Diese in Aussicht gestellten Maßnahmen der Regierung fanden im Kreise der Industriellen Widerhall, die für die Einschränkung der Einfuhr schon seit langem bei der Regierung entsprechende Schritte eingeleitet haben.

— **Die Kohlenbeförderung nach Ungarn.** Vor kurzem wurde für Ungarn in Frankreich Koks und im Saargebiet Gaskohle angekauft. Diese Brennstoffe wurden jedoch während des Transports in Österreich aufgehalten. Aus diesem Grunde mit den österreichischen Behörden eingeleitete Verhandlungen führten eine Verordnung des österreichischen Verkehrsministeriums herbei, derzufolge die aufgehaltenen Sendungen unverzüglich weiterzubefördern sind. Hierdurch ist die Durchfuhr von täglich 40 Wagen Koks oder Gaskohle für die Hauptstadt Budapest gesichert. Ferner wird damit die für die ungarischen Staatsbahnen schon früher zugesagte Beförderung von zwei geschlossenen Zügen in jeder Woche, wenn diese die ungarischen Staatsbahnen für sich in Anspruch nehmen, für die Koksbeförderung der Hauptstadt gesichert. Die Verhandlungen wurden wesentlich dadurch erleichtert, daß die Südbahn ihre österreichischen Linien für die Überfuhr der für Budapest bestimmten Kohle zur Verfügung gestellt hat. Ein Teil der Gaskohle und des Koks wird auf dem Wasserwege nach Budapest gebracht werden. Die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrt-Gesellschaft wird in Passau und die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft in Regensburg die Sendungen von den bayerischen Staatsbahnen zur Weiterbeförderung übernehmen. Die teilweise Beförderung der Kohle auf dem langsameren Wasserweg wurde aus dem Grunde gewählt, weil etwaigen auf den Eisenbahnen auftretenden Verkehrsschwierigkeiten Rechnung zu tragen war, um die Beförderung der Kohle für alle Fälle sicherzustellen.

Niederlande.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1920.** Die Erwartung, daß die schwierigen Verhältnisse sich bessern würden, hat sich nicht erfüllt. Es scheint, als ob die Vlissinger Linie dem Wettbewerb der englischen Linie Hoek van Holland-Harwich auf die Dauer doch nicht gewachsen sein wird, wie das ja auch bereits in dem großen Aufschwung der nördlichen Linie bis zum Jahre 1907 in die Erscheinung trat, bis der Unfall des Dampfers „Berlin" die Entwicklung der Hoeker Linie jäh unterbrach. Gegenüber der günstigen Lage von Hoek van Holland erscheint die künstlich gehaltene Vlissinger Linie mit ihrem weiten Anmarschweg allmählich ins Hintertreffen zu geraten. So hat die Zahl der 1920 beförderten Reisenden nur 22 368 betragen, das bedeutet gegenüber 18 934 Personen im Jahre 1919 doch nur eine sehr geringe Zunahme. (1914 wurden über 200 000 Personen befördert.) Dagegen ist der Güterverkehr, bei dem die Schnelligkeit nicht die Rolle spielt, von 5322 t auf 32 245 t gestiegen. Fernerhin reicht die hierdurch erzielte Steigerung der Einnahmen von 1 740 668 (1919) auf 2 275 189 Fl. (1920) bei weitem nicht aus, die Zunahme der Betriebsausgaben von 1 643 677 Fl. (1919) auf 2 551 718 Fl. (1920) wettzumachen. So schließt das Jahr 1920 mit dem größten Verlust ab, der die Gesellschaft bislang zu verzeichnen hat, nämlich 276 529 Fl. 1919 wurde noch ein Überschuß von 96 990 Fl. erzielt, wobei noch zu bemerken wäre, daß erst 1912 nach 26jähriger Unterbrechung die Dividendenzahlung wieder aufgenommen werden konnte. (1912 und 1913: 6 %, 1914: 10 %.)

An Schiffen haben den Krieg nur überstanden „Zeeland", „Prins Hendrik" und „Oranje Nassau". Alle anderen Schiffe gingen zugrunde. „Prinses Juliana" ist inzwischen neu entstanden, „Mecklenburg" befindet sich noch im Bau. Dr. O.

Uebrige europäische Länder.

— **Aga-Warnungssignale an Wegübergängen der schwedischen Staatsbahnen.** Zur Einsparung der Bewachung von Wegübergängen lassen die schwedischen Staatsbahnen gegenwärtig eine große Anzahl — über 100 — Aga-Warnungssignale an Wegübergängen einrichten, von einer Art, die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich ziehen dürfte. Für diese Warnungssignale ist es vor allem sehr bezeichnend, daß sie wirksame Lichtsignale auch bei Tage abgeben. Grünes Blinklicht deutet an, daß der Wegübergang frei ist, rotes, daß der Zug naht. Das rote Licht tritt 35 Sekunden, bevor der Zug den Wegübergang befährt, auf. Die Einrichtungen sind sehr einfach und enthalten keinerlei verwickelte Teile, die in Unordnung geraten können oder der öfteren Nachsicht bedürfen. Durch ihre Verbindung mit isolierten Gleisstrecken kann die größtmögliche Betriebssicherheit erreicht werden. Grundsatz für die Anlage ist, daß bei Unterbrechung des elektrischen Stromes Haltsignal erscheint. Jeder Fehler von der Art wie Bruch der elektrischen Leitungen oder Schienenstoßverbindungen, Fehler in den Batterien oder Undichtheiten der Gasleitung bewirken Haltstellung der Warnungssignale. Je ein solches Signal, das dem Fahrwege zu die Blinke wirft, wird auf beiden Bahnseiten an geeigneten Stellen des Wegüberganges aufgestellt, so daß sie dem herankommenden Fuhrwerke rechtzeitig kenntlich werden. Als Ständer des Signals wird eine einfache Schiene verwendet. Die Blinklichteinrichtung besteht aus einem Gasakkumulator der für Eisenbahnsignale eingeführten Form mit 1500 l Gasinhalt, einem Akkumulatorkasten der gewöhnlichen Eisenbahnform, einem Satz Niederdruckleitungen, einem Warnungssignal mit Blinkeinrichtung der eingeführten Eisenbahnform und mit einem selbsttätigen Farbenwechsler mit grünem und rotem Signalglas, mit einer Kappe um die Linse zur Abblendung des Tageslichts, einem Laternenarm und einem Elektromagnetventil für den Farbenwechsel. Der Gasverbrauch der Lampe ist 40 l innerhalb 24 Stunden. Die Einrichtung ist so, daß, solange der elektrische Strom durch das Elektromagnetventil geht, das Gas freien Zutritt zum Farbenwechsler hat und dessen Membrane in gehobener Stellung hält, wodurch grünes Licht erscheint. Wenn der Magnetschalter fällt, schließt der Elektromagnet den Gaszutritt zum Farbenwechsler, der dafür mit der freien Luft in Verbindung tritt. Damit wird rotes Licht eingeschaltet. Die beiden Signale zu beiden Seiten der Bahn können untereinander durch eine unter der Bahn hindurch führende Gasleitung verbunden sein, so daß nur ein Gasbehälter notwendig ist und an Kosten gespart wird. Für die elektrische Einrichtung der Gleisisolierung, mittels deren das Signal in Abhängigkeit von dem Zugverkehr tritt und das rote Warnungssignal selbsttätig auftritt, werden verschiedene Kupplungsregelpläne für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 45 km/St. und für eine solche von über 45 km/St. empfohlen. Bei ersterer ist eine einzige isolierte Gleisstrecke von 1 km Länge, je 500 m zu beiden Seiten der Überfahrt vorgesehen, bei letzterer zwei isolierte Gleisstrecken von je 850 m Länge je eine zu beiden Seiten der Überfahrt. Nach diesen beiden Regelplänen zeigen die Signale solange, nachdem der letzte Wagen des Zuges den Wegübergang befahren hat, rotes Licht, als der Zug braucht, um das isolierte Gleis auf der anderen Seite des Wegüberganges zu durchfahren. Es bringt dies keine nennenswerten Unbequemlichkeiten mit sich, macht aber vereinfachte Anordnungen und niedere Anlagekosten auch für eingleisige Strecken möglich. Wo der Verkehr auf dem Wege sehr stark ist und „Fahrt"signal gewünscht wird, sobald der letzte Wagen des Zuges vorüber ist, kann dies leicht durch einen dritten Magnetschalter nach einem besonderen Kuppelungsregelplan erreicht werden. Die Batterien werden in isolierenden Holzkästen, die in den Boden bis auf frostfreie Tiefe eingegraben werden, untergebracht. Nach Erfahrungen an ausgeführten Anlagen arbeiten die Batterien vollständig sicher. Die Luftleitungen werden wie bei gewöhnlichen Fernsprech- oder Blockvorrichtungsleitungen ausgeführt. Zum Wegübergang und zu den Batteriekästen werden die Leitungen wegen des besseren Schutzes in Form von Erdkabeln geführt. Die Unterhaltung besteht meist nur in der Erneuerung des verbrauchten Materials in den Batterien einmal jedes halbe Jahr und in der Auswechslung des Gasakkumulators nach einem Terminkalender wie für gewöhnliche Lichtsignale. Die isolierte Gleisstrecke bildet bekanntlich die Grundlage des ganz selbsttätigen Eisenbahnsignalwesens, das bekanntlich die größte Verwendung und Ausbreitung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika erreicht hat. Dadurch, daß man die gleiche Anordnung auch für Warnungssignale an Wegübergängen übernommen hat, hat man eine Vorrichtung gefunden, die für diese Signale eine praktische und betriebsichere Einrichtung ermöglicht. Über die bisherigen Ausführungen liegen nach längerer Betriebszeit die besten Erfahrungen vor. Im Bedarfsfalle können die Lichtsignale auch durch Läutesignale ergänzt werden.

Bei elektrischen Eisenbahnen werden die Signale auf gleiche Weise angeordnet, jedoch werden an Stelle des isolierten Gleises nur Stromschlußvorrichtungen an der Luftleitung angewendet, die vom Stromabnehmer am Motorwagen betätigt werden.

Da die Kosten für die Bewachung der Gleisübergänge sich sehr steigern, und der Automobilverkehr auf den Landstraßen schnell anwächst, wird die Frage nach wirksamen und betriebssicheren Warnungssignalen für Eisenbahnübergänge von Tag zu Tag in den meisten Ländern dringender. Die schwedischen Staatsbahnen scheinen nach dieser Richtung mit ihrem Vorgehen einen günstigen Griff gemacht zu haben. Dr. S.

— **Luxemburgische Wilhelm-Bahn.** Dem Bericht des Verwaltungsrats dieses Unternehmens entnimmt die „B. B.-Ztg." folgende Ausführungen: Wir können noch immer nichts Bestimmtes über die zukünftige Gestaltung unseres Eisenbahnnetzes berichten, da die Verhandlungen Luxemburgs mit Belgien noch nicht abgeschlossen sind. Die luxemburgische Regierung betrachtet aber die auf luxemburgischem Gebiet liegenden Bahnen als ein unzertrennbares Ganzes, und aus den Verhandlungen mit der Regierung gehen die hauptsächlichsten Bedingungen hervor, welche die Regierung dem zukünftigen Exploitanten aufzuerlegen gedenkt, und daß er sich als Pächter des Wilhelm-Luxemburg mit uns zu verständigen hat. Die französische Verwaltung, welche nach dem Waffenstillstand die deutsche Verwaltung ersetzte, wird demnächst zurücktreten, und es steht noch nicht fest, was dann zu geschehen hat (vgl. auch Nr. 16 S. 313 d. Ztg.). — Der Gewinn des Jahres 1920 beträgt 1 870 938 Fr. Es werden 4 % oder 20 Fr. Dividende verteilt für die alten und 10 Fr. für die neuen Aktien. 10 268 Fr. werden vorgetragen.

Aus Brüssel wird unterm 20. Juli gemeldet, daß der luxemburgische Staatsminister Reuter erneut dorthin gekommen sei, um mit dem Minister für auswärtige Angelegenheiten Jaspar über das Schicksal der luxemburgischen Eisenbahnen zu verhandeln.

— **Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.** Wie dem Zentralamt in Bern nachträglich mitgeteilt wird, hat das französische „Journal officiel" vom 7. Dezember 1920 eine Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. desselben Monats veröffentlicht, durch die unter Bezugnahme auf Art. 366 des Friedensvertrages von Versailles eine interministerielle Kommission bestellt wird, mit der Aufgabe, „die an dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtentransport vorzunehmenden Änderungen zu studieren und nötigenfalls ein Übereinkommen über die internationale Eisenbahnbeförderung der Reisenden und ihres Gepäcks auszuarbeiten". Die Kommission besteht aus 34 Mitgliedern.

— **Vertretungsstelle französischer Eisenbahn- und Transportunternehmungen in der Schweiz.** Unter der Bezeichnung „Office Général Français des Chemins de Fer et Compagnies de Navigation" mit dem Sitz in Bern haben eine Reihe hervorragender französischer Eisenbahn- und Transportunternehmungen eine gemeinsame Vertretungsstelle in der Schweiz errichtet, die die einheitliche Erfassung des schweizerisch-französischen Personenverkehrs und die Hinlenkung der schweizerischen Ausfuhr nach französischen Häfen zum Ziel hat.

— **Polnischer Staatseisenbahnrat.** Mit Gesetz vom 15. April 1921 ist „zum Zwecke der Entscheidung über die wichtigsten Eisenbahnangelegenheiten" dem Eisenbahnminister als Beratungs- und Begutachtungsorgan ein Staatseisenbahnrat beigegeben worden. Wie wir dem „Allg. Tarifanzeiger" entnehmen, sind die Beschlüsse des Staatseisenbahnrates nicht von bestimmender Wirkung. Er hat vielmehr nach den Satzungen lediglich das Recht, Anträge und Anfragen an das Eisenbahnministerium zu stellen.

In den Wirkungskreis des Staatseisenbahnrats fallen unter anderem: Allgemeiner Eisenbahnbauplan und Schaffung neuer Eisenbahnlinien, Grundsätze der Konzessionierung der Privatbahnen, Grundzüge der reglementarischen Vorschriften, soweit sie nicht von rein technischer Bedeutung oder in den derzeitigen Ausnahmeverhältnissen begründet sind, Grundsätze über die Erstattung, Anwendung und Wiedereinführung von Tarifen sowie über die Einführung neuer und Änderung bestehender Tarife. Alle Angelegenheiten, die das Eisenbahnwesen betreffen und die der Eisenbahnminister dem Staatseisenbahnrate zur Beratung vorlegt.

Der Staatseisenbahnrat besteht aus Vertretern der in Frage kommenden Ministerien, aus durch Wahl bestimmten Vertretern der größeren Städte, aus 16 Mitgliedern, die von den Wirtschafts- und Handelsorganisationen gewählt werden, aus Vertretern der bei jeder Staatsbahndirektion bestehenden Eisenbahndirektionsräte und aus sechs vom Eisenbahnminister ernannten Fachmännern, die auf dem Gebiete des Tarifwesens besonders hervorragende Kenntnisse besitzen.

Die Sitzungen des Staatseisenbahnrates finden im Jahre mindestens zweimal statt, und zwar wird in Ausschüssen verhandelt. Die Entscheidung der in den Wirkungskreis des Staatseisenbahnrates fallenden Angelegenheiten trifft der Eisenbahnminister nach vorheriger Beratung und Befragung des Staatseisenbahnrates. Die Mitglieder des Staatseisenbahnrates erhalten keinerlei Entlohnung, mit Ausnahme der Vorsitzenden der einzelnen Ausschüsse.

— **Über Eisenbahnbaupläne in Groß-Rumänien** entnehmen wir dem „Archiv f. Eisenbahnwesen" folgendes: Infolge der Angliederung der ehemals österreichischen, ungarischen und russischen Gebietsteile sieht sich Rumänien auch auf verkehrstechnischem Gebiet vor neue Aufgaben gestellt. Das verhältnismäßig dichte Eisenbahnnetz Siebenbürgens und des Banats wies seiner ganzen Anlage nach naturgemäß nach der früheren Landeshauptstadt Budapest hin, während es mit dem Netz des alten Rumäniens nur durch wenige Durchlässe durch die Karpathen verbunden war. Die rumänische Regierung will die Verbindung dieser beiden Gebietsteile enger gestalten und noch in diesem Jahr mit dem Bau einer Linie von Petroséni nach Targu-Jiu beginnen. Als zweiter Verbindungsweg mit Siebenbürgen ist eine Bahn von Kronstadt nach Nehoiasi geplant.

Für die Moldau, die bisher mit Siebenbürgen nur durch die Strecke über den Ghimespaß nach Palanca verbunden war, sind zwei neue Linien vorgesehen, und zwar eine von Dorna-Vatra nach Ilva, die andere von Pascani über Targu-Neamt nach Toplitz, die eine durchgehende Verbindung von Kischineff über Jassy nach Klausenburg und Groß-Wardein herstellen soll.

Besonderes Augenmerk will die Regierung auf den Ausbau des unter russischer Herrschaft vernachlässigten bessarabischen Bahnnetzes und seiner Verbindung mit der Moldau legen. Fast fertiggestellt ist die Linie Zerleni-Basarabeasca, im Bau befindlich ist ferner die Strecke Bacesti-Roman. Innerhalb Bessarabiens sollen die bisher ohne jede Bahnverbindung befindlichen Bezirkshauptstädte Hotin, Soroca, Orhei und Ismail mit dem bestehenden Netz verbunden werden.

In der Dobrutscha wird an der Fertigstellung der schon seit mehreren Jahren begonnenen Strecke Tulcea-Ester gearbeitet.

Die durch den Frieden von Trianon gegen Ungarn gezogene Grenze hat die Verbindung zwischen Arad und Großwardein durchschnitten, die Regierung will daher zwischen beiden Städten auf rumänischem Gebiet das fehlende Verbindungsstück neu herstellen.

Die geschilderten Bauten sollen das Programm für die nächsten fünf Jahre darstellen. Da es sich bei den geplanten Bauten um verhältnismäßig kurze Strecken handelt, kann bei ungestörter Arbeit trotz schlechter Finanzlage des Staates mit ihrer Vollendung innerhalb von 5 Jahren wohl gerechnet werden.

— **Wiedereinführung des Frachttarifs auf den russischen Bahnen.** Es ist für die Beurteilung der russischen Wirtschaftsverhältnisse die Feststellung von Bedeutung, schreibt die „B. B.-Ztg.", daß man nunmehr auch im russischen Verkehrswesen Ordnung zu schaffen bestrebt ist. Die Sowjetregierung hat seinerzeit als Grundlage für den Eisenbahnbetrieb die Abschaffung sämtlicher Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern angeordnet. Auch die für das Ausland bestimmten Güter, die von Ausländern auf russischen Bahnen zur Beförderung aufgegeben wurden, waren von jeder Frachtzahlung frei. Es bedeutet einen gewissen Umschwung, wenn nunmehr in Rußland dahin gearbeitet wird, der frachtfreien Beförderung von Gütern ein Ende zu bereiten. Das Zentraltransportkomitee hat neuerdings Bestimmungen ausgearbeitet, die durch Festsetzung neuer Eisenbahntarife mit dazu beitragen sollen, einmal die Überlastung der Bahnen zu verhindern und zum andern dem leeren russischen Staatssäckel zu bedeutenden Einnahmen zu verhelfen.

— **Kanadische Tankwagen für Rußland.** Nach einer Meldung aus Montreal hat die Sowjetregierung bei einer kanadischen Firma 500 Tankwagen bestellt. Der Wert beträgt 2 Millionen Dollar. Die Wagen werden in Kürze fertiggestellt und sind dazu bestimmt, Öle aus dem Kaukasus nach den Häfen des Schwarzen Meeres zu befördern.

Fremde Erdteile.

— **Verringerung der Arbeiterzahl und der Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Nach den Berichten, die 175 Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten an das Statistische Amt erstattet haben, haben sie im ersten Viertel des laufenden Jahres ihre Arbeiterzahl um 225 000 Köpfe oder annähernd 13 % herabgesetzt. Sie sind zu dieser Maßnahme gezwungen worden, weil das Darniederliegen von Handel und Gewerbe eine Verringerung ihrer Einnahmen zur Folge hatte und sie infolgedessen die hohen Lohnausgaben nicht mehr tragen konnten. Von den Entlassungen sind auch die Arbeitskräfte in den Werkstätten betroffen worden, so daß auch die Arbeit in den Werkstätten eingeschränkt werden muß. Sobald es jedoch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften erlauben, muß hier wieder verstärkter Betrieb eingeführt werden, weil die Anforderungen, die in bezug auf die Unterhaltung von Lokomotiven und Wagen an die Werkstätten gestellt werden, nach wie vor sehr hoch sind. Die Herabsetzung der Löhne, die am 1. Juli in Kraft treten sollte, wird die Ausgaben für Löhne schätzungsweise um 373 565 000 Dollar, oder ziemlich genau 10 % des Gesamtbetrags, den die Eisenbahnen Amerikas an Löhnen zahlen und der sich auf 3 733 816 000 Dollar beläuft, ermäßigen.

Allgemeines.

— Die Eisenbahn im Film. Ein lehrreicher Eisenbahnfilm ist vor kurzem auf einer Vorortbahn in Melbourne, Australien, aufgenommen worden. Der Aufnahme-Apparat war im Führerstand aufgestellt, so daß die Wirkung aller Überbauten, der Signalanlagen, festen Streckenzeichen usw. im Film deutlich sichtbar wurde. Zugleich wurden die Vorgänge im Führerstand, also die Bedienung von Schalter und Bremse, insbesondere auch das Arbeiten der Ausschalteeinrichtung für den Fall, daß der Führer durch einen Unfall oder ein plötzliches Unwohlsein gezwungen wird, den Schaltergriff loszulassen, aufgenommen. Besonders anschaulich erscheint im Bilde auch die selbsttätige Anhaltevorrichtung für die Züge bei einem auf Halt stehenden Signal. Man sieht im Film, wie der Zug sich dem Signal nähert, wie der Anhaltearm am Signal das zu diesem Zweck angebrachte Bremsventil öffnet; nach den für Melbourne geltenden Vorschriften muß der Führer aussteigen und das Ventil zurückstellen, ehe er die Fahrt fortsetzen kann. Die Bewegungen des selbsttätigen dreistelligen Signals, das aus der Haltstellung in die Stellung unter 45 und 90° übergeht, können ebenfalls im Bilde gut beobachtet werden.

— Beförderung von Stückgut in Behältern. Um das zeitraubende Verladen von namentlich kleinen Stückgütern zu beschleunigen, ist wiederholt die Verwendung von Behältern angeregt worden, die im Güterschuppen oder auf der Laderampe mit den Kisten, Ballen usw. gefüllt und dann mit Hilfe eines Krans auf einen Güterwagen gehoben werden. Natürlich darf ein solcher Behälter nur Stückgüter für einen Zielbahnhof enthalten, damit er dort wieder im ganzen vom Wagen abgehoben werden kann. Die Arbeit bei Handhabung der Stückgüter wird dadurch zwar nicht verringert, aber der Aufenthalt der Güterwagen beim Be- und Entladen wird dabei erheblich kürzer, als wenn jedes Stück einzeln in den Wagen gekarrt oder getragen wird. Bei dem Ladeverfahren mit Behälter wird also die Zeit, während der der Güterwagen nützliche Wege zurücklegt, verlängert, und die durchschnittlich am Tage zurückgelegte Entfernung wird vergrößert. Die dadurch erhöhte Leistungsfähigkeit des einzelnen Güterwagens ist aber gleichbedeutend mit einer Vermehrung des Wagenparks, ohne daß dabei die hohen Kosten für die Beschaffung neuer Wagen aufgewendet werden müssen. Güterwagen stehen bekanntlich den bei weitem größeren Teil des Tages still und laufen nur wenige Stunden. Die amerikanischen Eisenbahnen haben sich zum Ziel gesetzt, den Weg, den ein Güterwagen täglich im Durchschnitt zurücklegt, auf 30 englische Meilen (48 km) zu bringen, und in den ersten 9 Monaten nach Rücküberweisung der amerikanischen Eisenbahnen aus dem Staatsbetrieb in den Gesellschaftsbetrieb ist es ihnen gelungen, diesem Ziele soweit nahezukommen, daß eine Tagesleistung von 28,6 Meilen (46 km) im Herbst 1920 gegen 22,3 Meilen (36 km) im Frühjahr erreicht wurde.

Zurzeit werden von der Amerikanischen Expreß-Gesellschaft bei der Beförderung von Stückgütern zwischen Neuyork und Chicago Versuche mit Behältern angestellt. Die Neuyork Zentral-Eisenbahn hat einen offenen Güterwagen so ausgebaut, daß er neun Behälter aufnehmen kann, die am Ziel vom Eisenbahnwagen abgehoben und auf das Fahrgestell eines Kraftwagens aufgesetzt werden, um ohne weiteres in die Stadt abgefahren zu werden. Auf dem Versandbahnhof werden die Ladungen entsprechend umgekehrt behandelt. Die Behälter sind je 2,75 m lang, 1,83 m breit und 2,23 m hoch; jeder faßt etwa 2,7 t Güter (6000 amerikanische Pfund). Sie sind aus marktgängigem Formeisen zusammengebaut, also feuersicher. Die Tür befindet sich an der Seite; wenn die Behälter nebeneinander stehen, ist sie durch den Nachbarbehälter versetzt, und der Inhalt infolgedessen gegen Beraubung gesichert, worüber sonst in den Vereinigten Staaten sehr geklagt wird. Der so eingerichtete Wagen läuft in Personenzügen.

Bücherschau.

— Die Sicherungswerke im Eisenbahnbetriebe, von E. Schubert. Vollständig neu bearbeitet von O. Roudolf. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 60 *M*.

Die Literatur des Eisenbahnsicherungswesens hat durch das vorliegende Werk, das in 2 Bänden erscheint, eine wesentliche Ergänzung erfahren. Das dem im praktischen Leben stehenden Eisenbahner bekannte Schubertsche Buch ist durch Roudolf auf die Höhe der Zeit gebracht worden; dies konnte in Anbetracht der seit 1904 — dem Jahre der letzten Auflage des Schubertschen Buches — eingetretenen Änderungen und Neuerungen nur durch eine völlige Umarbeitung geschehen, mit der der Verfasser alle Ehre einlegt. Der I. Band enthält die Grundlagen der Elektrizitätslehre, die elektromagnetischen Ruf- und Läutewerke, die Telegraphen-, Fernsprech- und Blockanlagen, während der in Bearbeitung befindliche II. Band die mechanischen und Kraftstellwerkanlagen, die Grundzüge und Einrichtungen selbsttätiger und halbselbsttätiger Signal- und Blockanlagen, statische Berechnungen für Signalbrücken und die abweichenden Einrichtungen anderer Bahnverwaltungen umfassen soll.

Der gesamte Aufbau und Inhalt des vorliegenden I. Bandes lassen den wissenschaftlichen Wert des Werkes klar erkennen. An der Behandlung der Grundbegriffe der Elektrizitätslehre ist einleitend festgehalten worden. Wer diese für entbehrlich halten möchte, möge sich erinnern, daß das Buch als Nachschlagebuch für den Handgebrauch bestimmt ist; aus diesem Grunde ist dem Leser dieser Abschnitt der Elektrizitätslehre in dem für das Verständnis der Eisenbahn-Sicherungsanlagen erforderlichen Rahmen und die Erläuterung von Beispielen aus dem praktischen Unterhaltungsdienst ein sehr wertvoller Bestandteil des Werkes. Besonders ist auch hingewiesen auf die neue Theorie über das Wesen der Elektrizität, die am Anfang des Buches behandelt ist. Der Abschnitt unterrichtet über die Arten der Elektrizität, die elektrischen Gesetze, den Magnetismus. Einen weiteren beachtenswerten Abschnitt bilden die elektrischen Meßeinrichtungen. Diese sind in den drei Unterabschnitten über Widerstands-, Stromstärke- und Spannungsmessungen in dem für Eisenbahnschwachstrom- und Kraftstellwerkanlagen erforderlichen Umfang ausreichend behandelt. Bei einer Neuauflage dürften auch die Meßeinrichtungen der drahtlosen Telegraphie und die Wechselstrom-Meßinstrumente nicht unberücksichtigt bleiben. Die Wirkungsweise der Wecker, Läutewerke, neuzeitlicher Hupen im dritten Abschnitt, der Fahrgeschwindigkeitsmesser, Gleismelder und Zugankündiger im vierten, ist durch übersichtliche Skizzen leicht verständlich gemacht; die Größe aller Abbildungen bewegt sich in den für das Auge gefälligen Grenzen. Im vierten Abschnitt „Der elektrische Telegraph, das Zeitsignal und elektrische Uhren" interessiert in den ersten Unterabschnitten die den Fernsprechämtern ähnliche Vermittlungsstelle für Ferntelegraphie des Schlesischen Bahnhofes in Berlin. Im Unterabschnitt „Drahtlose Telegraphie" sind die Grundlagen der drahtlosen Telegraphie und deren Entwicklung behandelt; sie bilden ebenso wie die in den folgenden Unterabschnitten durchgeführte Beschreibung der elektrischen Zeitsignalübertragung, der elektrischen Uhren, der selbsttätigen Morsetelegraphen, der Ferndrucker und der im fünften Abschnitt behandelten neuen Fernsprechanlagen eine wesentliche Ergänzung des Inhalts.

Der Schlußabschnitt „Die Blockeinrichtungen" hat in den Unterabschnitten der Stationsblockung — Wechselstromblockfeld, Nebeneinrichtungen, elektrische Fahrstraßenfestlegung und Gruppenblockung — sowie der Streckenblockung — Streckenblockung zweigleisiger und eingleisiger Bahnen, Nebeneinrichtungen — durchaus die ihm gebührende Berücksichtigung bei gut gewähltem Aufbau des Stoffes gefunden. Der Text ist durch übersichtliche Abbildungen, Schaltungen, Prinzipskizzen und Verschlußtafelköpfe sachlich und geschickt ergänzt. Die genaue Behandlung der Gruppenblockung mag dazu beitragen, dieser Blockungsart auch im Bereich der Reichsbahnen mehr als bisher Eingang zu verschaffen.

Das treffliche Werk wendet sich in erster Linie an die Betriebs- und Baubeamten der Eisenbahnen. Die Darstellungen sind so gehalten, daß sie auch für die Studierenden des Eisenbahnbaufaches mit besonderem Vorteil benutzt werden können und sollten. Dem trefflichen Werke kann, schon nach dem in neuem Gewande auferstandenen ersten Bande beurteilt, nur die weiteste Verbreitung gewünscht werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Schneidemühl-Firchau gelegene Bahnhof 4. Klasse Zakrzewo erhält von sofort ab die Bezeichnung Zakrzewo (Kreis Flatow).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 64 vom 16. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift Nr. 99 des Ausschusses für technische Angelegenheiten (abgesandt am 23. Juli d. J.);

Nr. II 65 vom 16. Juli 1921 an die Mitglieder des Wagenaus-

schusses, betreffend Preise für Wiederherstellung von Wagen nach Anlage V des VWÜ. (abgesandt am 21. Juli d. J.);

Nr. II 66 vom 16. Juli 1921 an die Mitglieder des Wagenausschusses, betreffend Anträge auf Änderung der Anlage VI des VWÜ. (abgesandt am 21. Juli d. J.);

Nr. II 70 vom 20. Juli 1921 an die vorsitzende Verwaltung des Technischen Ausschusses und an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Überprüfung des Entwurfes für das neue VWÜ. in technischer Beziehung (abgesandt am 25. Juli d. J.);

Nr. II 70 vom 20. Juli 1921 an die Mitglieder des Wagenausschusses, betreffend Überprüfung des neuen VWÜ. in technischer Beziehung (abgesandt am 21. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Schneidemühl-Firchau gelegene Bahnhof 4. Klasse Zakrzewo erhält von sofort ab die Bezeichnung. Zakrzewo (Kreis Flatow). (709)

Charlottenburg, den 19. Juli 1921.
Eisenbahndirektion Osten.

2. Güterverkehr.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen.

Ab 1. August d. J. wird die Nr. XXXV d der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement durch Aufnahme von Miedziankit in Doppelhülsen aus Pergamentpapier ergänzt und im Verzeichnis zur Anlage V nachgetragen: Patronen aus Miedziankit. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (711)

Karlsruhe, den 18. Juli 1921.
Eisenbahngeneraldirektion.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Die besondere Ausführ.-Bestimmung A 3 zu § 32 EVO. im obigen Tarif wird durch folgende neue Bestimmung mit sofortiger Gültigkeit ergänzt:

„Fahr- und Rollstühle von Kriegsteilnehmern und Kriegsbeschädigten, die nach der bes. Ausf.-Best. 3 (1) c zu § 12 freie Beförderung des Begleiters genießen, werden auf Gepäckschein frachtfrei befördert.“ Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (713)

Berlin, den 23. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1921 wird der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen, der für Wagenladungen von mindestens 5 t eine Frachtermäßigung um 2 ₰ für 100 kg gewährt, für den Übergangsverkehr auf Bahnhöfen der Reichseisenbahn aufgehoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juli 1921. (707)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 15. Juli 1921 werden die Entfernungen für Eger und Hof im Tarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgehoben und in den Tarif für den Nordwestdeutsch-Bayerischen Verkehr übernommen. (703)

Dresden, am 6. Juli 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Güterverkehr mit Polen.

Verkehr nach Garnsee. Die Grenzfestsetzungskommission hat den Bahnhof Garnsee Polen zugesprochen mit der Maßgabe, daß Deutschland das Mitbenutzungsrecht dieses Bahnhofs bis zur Fertigstellung eines eigenen zusteht. Die deutsch-polnische Grenze auf der Strecke Marienwerder-Garnsee liegt jetzt in km 79,645 unmittelbar bei dem Bahnhof Garnsee. Der Bahnhof, der polnisch Gardeja heißt, ist am 20. Juni 1921 der polnischen Staatseisenbahnverwaltung übergeben worden und nunmehr Gemeinschaftsbahnhof der deutschen Reichseisenbahnen und der polnischen Staatseisenbahnen. Die Abfertigung von Personen, Gepäck und Gütern nach und von Garnsee vollzieht sich nach wie vor in derselben Weise wie bisher nach deutschen Vorschriften und Tarifen. Um für die Stadt Garnsee und deren deutschen Umkreis den Personen- und Güterverkehr über den Bahnhof Garnsee (Gardeja) auf den deutschen Eisenbahnen zu erleichtern, ist ein Teil der Bahnhofsanlagen, sowie die Zugangsstraße für diesen Verkehr freigegeben. Die aus oder nach Deutschland über den Bahnhof Garnsee beförderten Güter sind zollfrei und keinerlei polnischen Aus-, Ein- und Durchfuhrverboten unterworfen.

München, den 19. Juli 1921. (702)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhänge 4 und 5. — Tfv. 200.

b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Die Bestimmungen für Ruhleben in den Anhängen 4 und 5 des Tarifheftes A erhalten infolge Änderung des Verzeichnisses der angeschlossenen Werke eine neue Fassung. Die früher im Tarifheft C I b für Ruhleben angegebenen Bestimmungen sind durch Weglassung im Nachtrag aufgehoben, da die daselbst s. Zt. aufgeführten Gebühren unter den Begriff „Anschlußfracht“ fallen und als solche durch Verträge geregelt und festgesetzt worden sind. Näheres enthält die am 21. Juli 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (704)

Berlin, den 18. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif. Teil II, Heft A (Kilometerzeiger), vom 1. Juli 1911. Änderungen und Ergänzungen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind bei nachgenannten Stationen die auf den Seiten 18—21 des Nachtrages II zum vorerwähnten Tarif in der Schnittafel B für den Schnittpunkt Reichsgrenze bei Scharnitz (Mittenwald Grenze) vorgesehenen Entfernungen abzuändern, wie folgt:

Brenner von 89 km auf **131** km,
Matrei von 68 km auf **91** km,
Patsch von 58 km auf **71** km,
Steinach in Tirol von 73 km auf **98** km.

Ferner ist auf Seite 184 des Tarifes in der Schnittafel B nach „Wien Westbahnhof“ nachzutragen:

„Wien Traisengasse W.-Simbach (Inn) 316 km“. (710)

Wien, am 19. Juli 1921.
Österreichische Bundesbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Oktober 1921 an ist auf sämtlichen Stationen im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden bei Lösung einer Monats- oder Wochenkarte ein Lichtbild des Inhabers beizubringen. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Dresden, am 21. Juli 1921. (705)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1921 werden die Stationen Mellinghausen und Siedenburg des Direktionsbezirks Münster sowie die Stationen Bokeloh, Flechum, Haselünne, Herzlake und Schleger der Meppen-Haselünner Eisenbahn und die Station Hochdorf (Riß) der württembergischen Eisenbahn in die direkten Verkehre einbezogen. Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger oder bei den beteiligten Dienststellen. (712)

Frankfurt (Main), den 22. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. September 1921 werden im Verkehr mit der Kleinbahn Eltville-Schlangenbad die Fahrpreise 2. Kl. um 1 ℳ und 3. Kl. um 50 ₰ erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin W 9, Linkstraße 19. (706)

Hannover, den 20. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Jüngerer, lediger Eisenbahnassistent, selbständig arbeitend, mit Erfahrung in großem Personenverkehr, wird als Vertreter des Stationsvorstandes gesucht. Bezahlung erfolgt nach der Reichsbesoldungsordnung. Baldiger Eintritt erwünscht. Gesuche, mit Zeugnissen belegt, unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an (708)

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 31. Berlin, den 4. August 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Ausbildungseinrichtungen für Eisenbahnarbeiter und Beamte unter dem Gesichtspunkte der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage.

Von Gewerbeschuldirektor **Gotter**,
Dezernent für Unterrichts- und allgemeines Lehrlingswesen bei der Eisenbahndirektion Berlin.

Mit den politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen im Staatsleben gehen, wie die Geschichte uns lehrt, vielfach auch einschneidende Änderungen im Bildungswesen einher; es erfährt meist einen kräftigen Anstoß mit den Zielen einer Hebung der unteren Bildungsgrenze eines Volkes. Die zur Zeit bei uns einsetzenden Bestrebungen, bei denen die Beteiligten nicht nur Objekt der Bildung zu sein wünschen, sondern selbst über deren Ziele und Wege mitberaten wollen, reichen von der Hochschule hinab bis zur Volksschule, wo an Stelle der Minderjährigen die Elternbeiräte eintreten.

Auch in den gewerkschaftlichen Organisationen und Vereinen von Beamten und Arbeitern steht heute die berufliche Ausbildung ihrer Mitglieder im Vordergrund; sie ist ein Gebiet, um das sogar gestritten wird. Bildungsvereine, Fach- und Volkshochschulen wetteifern miteinander, um unter den verschiedenen Gesichtspunkten Volksbildung in Form von beruflicher und allgemeiner Ausbildung zu verbreiten. So wünschenswert eine solche Bewegung auch ist, so liegt darin doch eine Gefahr, indem andere, ebenso wichtige Einrichtungen für das Volkswohl leicht vernachlässigt oder sogar zurückgesetzt werden können. Es ist daher angebracht, die Frage zu prüfen, wie weit neben den bestehenden allgemeinen und fachlichen Ausbildungseinrichtungen zum Zwecke eines Aufstiegs im Berufe auch noch andere Maßnahmen für das Wohl des einzelnen und damit des gesamten Standes notwendig sind. Letzten Endes geht ja doch alles Streben nach beruflicher Vervollkommnung darauf hinaus, sich durch besser bezahlte Arbeit, durch eine höhere Stellung auch größere Einnahmen und damit eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage zu verschaffen. Die Zahl derjenigen, die wirklich aus rein innerem Bildungsbedürfnis heraus große Opfer für ihre Ausbildung bringen, ist gering; der materielle Zweck ist doch wohl die Haupttriebfeder. Damit soll nicht etwa das Bildungsstreben verurteilt werden, sondern es ist notwendig, diese Tatsache bei der Beurteilung der zu treffenden Maßnahmen mit zu berücksichtigen.

1. Beruflich-fachliche und hauswirtschaftliche Ausbildung.

Neben der beruflichen Tüchtigkeit spielt besonders heute im Leben eines jeden Beamten und Facharbeiters die wirtschaftliche Seite eine nicht zu unterschätzende Rolle; Berufsfreudigkeit und Leistungsfähigkeit hängen zum großen Teile von der Sicherheit und Zufriedenheit mit der eigenen wirtschaftlichen Lage ab. Nichts ist mehr geeignet, die Leistungen im Berufe ungünstig zu beeinflussen, als das Gefühl der Unsicherheit in der eigenen Wirtschaft und damit die Sorge um die Zukunft der Familie.

Volksvertretung und Behörden glauben, ihre Pflicht den Be-

amten gegenüber durch die Einführug einer Besoldungsordnung und den Arbeitern durch den Abschluß eines Tarifvertrages erfüllt zu haben. Damit sind aber noch lange nicht alle Vorbedingungen für sichere und ausreichende Lebensverhältnisse, namentlich nicht bei größerer Familie, geschaffen. In der heutigen Zeit sind noch besondere Maßnahmen zur Stärkung der hauswirtschaftlichen Lage eines jeden Beamten und Arbeiters erforderlich. Man sollte eigentlich annehmen, daß das Streben nach Bildung augenblicklich zurücktreten müßte zugunsten von solchen Einrichtungen, die sich die Stärkung der hauswirtschaftlichen Lage der Familie als Aufgabe stellen. Alle Organisationen von Beamten und Arbeitern mit derartigen Zielen müßten daher in bezug auf Mitgliedschaft eine recht große Zugkraft ausüben, besonders wenn die von ihnen geschaffenen Einrichtungen recht mannigfaltig sind und jedem auch gleich Vorteile bieten, die bei einer beruflichen Ausbildung sich vielleicht erst nach längerer Zeit als Ergebnis vieler Arbeit und großer Opfer an Geld, Zeit und Familienleben einzustellen pflegen.

Zwei Wege zur Verbesserung der eigenen Lebenshaltung können beschritten werden:

1. Fachliche Ausbildung als Vorbereitung für einen Aufstieg im Beruf oder zwecks Erweiterung der Fähigkeiten zur Leistung besser bezahlter Arbeiten,
2. hauswirtschaftliche Ausbildung zum Zwecke einer ertragsreichen Betätigung in der Selbstversorgung der eigenen Haushaltung.

Der Beamte bzw. Arbeiter wird also zu wählen haben, auf welchem Wege er sein Ziel erreichen kann, ob auf dem über den Beruf oder dem einer Ausbildung zur Selbstversorgung seiner Hauswirtschaft. Wenn ihn nicht ganz besondere Neigungen und Fähigkeiten zur beruflich-fachlichen Ausbildung hinziehen, müßte eigentlich der letztere Weg als der einfachere und in seiner Wirkung doch schnellere und dabei auch sicher zum Ziele führende am meisten begehrt sein. Daß dies bis jetzt noch nicht der Fall ist, dürfte wohl darauf zurückzuführen sein, daß Ausbildungseinrichtungen für Beamte und Arbeiter nach der rein privat- und hauswirtschaftlichen Seite hin heute noch wenig bekannt sind, während solche beruflich-fachlicher Art bereits eine große Verbreitung gefunden haben.

Die Vorteile der beruflichen Ausbildung beruhen auf besseren Leistungen und damit auf steigenden Einnahmen. Bei den Beamten ist nach den jetzt zur Anwendung kommenden Grundsätzen der neuen Besoldungsordnung die Steigerung im Gehalt nicht mehr so groß wie früher; der Unterschied zwischen den einzelnen Besoldungsklassen ist meist gering, so daß der Anreiz zum Streben in Zukunft nachlassen wird. Auch unter diesem Gesichtspunkte müssen daher die jetzt bestehenden fachlichenAusbildungseinrichtungen betrachtet werden. Demgegenüber gewinnen aber die zur Förderung derHauswirtschaft ein größeres Interesse; sie werden in Zukunft sogar stark begehrt werden, weil sie notwendig sind, um überhaupt in der kommenden Zeit und bei den schweren Lasten, unter denen unsere gesamte Wirtschaft leidet, wenigstens in der Hauswirtschaft noch einen erträglichen Zustand zu schaffen. Die Einstellung der Hauswirtschaft auf die gegenwärtige Lage wird die größte Sorge eines jeden Familienvaters sein. Um Arbeiter und Beamte dazu zu befähigen, müssen alle hierfür geeigneten Ausbildungs- und Erziehungsmaßnahmen stark gefördert werden. Der ist der beste Kaufmann, der beste Volkswirt, der vorausschauend seine Vorkehrungen für die Zukunft rechtzeitig trifft. Dies ist für Schuleinrichtungen ebenso notwendig wie für Wirtschaftsbetriebe; denn Arbeiter und Beamte sollen auch für zukünftige Aufgaben richtig erzogen und zu deren Erfüllung vollkommen ausgerüstet werden.

2. Ausbildungseinrichtungen beruflicher Art.

Die zur Zeit bestehenden Ausbildungseinrichtungen nach der beruflichen Seite hin sind meist zweifacher Art:

1. Solche mit Pflichtbesuch für Lehrlinge, Dienstanfänger der einzelnen Beamtengruppen und für Beamte und Bedienstete als Dienstunterweisungen,
2. solche mit freiwilligem Besuche für Gehilfen, Anwärter und solche Beamte, die sich für höhere Stellungen die erforderlichen Kenntnisse aneignen wollen.

So weit es sich um Schulunterricht handelt zum Zwecke einer theoretischen Ergänzung der durchzuführenden praktischen Ausbildung im Berufe sowie um Dienstunterweisungen für Beamte, darf es dem einzelnen nicht selbst überlassen bleiben zu entscheiden, ob er sie für notwendig erachtet oder nicht; von seiner Entscheidung darf seine Beteiligung nicht abhängig sein. Diese Ausbildung ist also Dienst und liegt daher auch innerhalb der planmäßigen Dienststunden, während alle sonstigen Ausbildungseinrichtungen zwecks Erlangung höherer Stellen nicht als Dienst aufzufassen sind und daher auch dem Ermessen des einzelnen überlassen bleiben müssen, um von ihm in seiner dienstfreien Zeit durchgeführt zu werden.

Träger aller Ausbildungseinrichtungen mit Pflichtbesuch muß der Arbeitgeber oder die Behörde sein, während alle sonstigen Bildungsbestrebungen auch anderen überlassen werden können. In neuerer Zeit treten auch die Bildungsbedürftigen selbst in Gestalt ihrer gewerkschaftlichen oder Beamtenorganisation als Träger eigener Unterrichtseinrichtungen auf. Hier sind z. B. die vier gewerkschaftlichen Großorganisationen der Eisenbahnbeamten und Arbeiter[1]) in großzügiger Weise durch Gründung von Eisenbahnfachschulen für ihre Mitglieder vorgegangen. In gleicher Weise haben auch die Beamtenorganisationen[2]) für ganz bestimmte Beamtengruppen eine Verwaltungsakademie geschaffen und in Selbstverwaltung genommen. Beide haben damit ein weiteres Feld ihrer gewerkschaftlichen Ziele beschritten und damit eine große Verantwortung für die Weiterbildung und Hebung ihres Standes übernommen. Im einzelnen auf die Ziele dieser Anstalten einzugehen, ist nicht Aufgabe dieser Zeilen; sie bezwecken vielmehr, nur die Bedeutung der Ausbildung für das öffentliche und das privatwirtschaftliche Leben hervorzuheben und ihre Vor- und etwaigen Nachteile einander gegenüberzustellen.

3. Gefahren der rein beruflichen Förderung.

So sehr alle Schulbestrebungen, unter dem Gesichtspunkte der beruflichen Förderung betrachtet, zu begrüßen sind, besonders wenn sie aus den Kreisen der Bildungsbedürftigen selbst kommen, so bestehen doch bei einer zu starken Ausdehnung derselben, namentlich wenn sie weit über das Maß des Erforderlichen hinausgehen, große Bedenken, auf die beizeiten hingewiesen werden muß, da nur zu leicht alle die Vorteile, die sonst mit einer gesunden Förderung der fachlichen Ausbildung verbunden sind, verloren gehen können. Besondere Beachtung verdienen folgende Gesichtspunkte:

a) Nicht alle Arbeiter und Beamten werden für einen weitergehenden fachkundlichen Unterricht, der außer einer entsprechenden Veranlagung auch noch große Anforderungen an den Willen und die Opferfreudigkeit des einzelnen stellt, in Betracht kommen. Es gibt noch recht zahlreiche unter ihnen, die mit der Erreichung eines bestimmten bescheidenen Zieles im Berufe zufrieden sind und ihr Glück in ruhiger befriedigender Arbeit in dieser Stellung zum Wohle ihrer Familien suchen. Für sie kommen also Ausbildungseinrichtungen mit dem Ziele eines Aufstiegs im Berufe nicht in Betracht; ja, es wäre sogar verkehrt, diese Männer auf Wege zu locken, die vielleicht bei ihnen Hoffnungen erwecken,

[1]) Deutscher Eisenbahnerverband, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahn- und Staatsbediensteter, Allgemeiner Eisenbahnerverband, Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter.

[2]) Deutscher Beamtenbund, Deutscher Beamtenwirtschaftsbund, Reichsarbeitsgemeinschaft technischer Beamten und Verbände, als Förderer. Als Mitglieder von Eisenbahnverbänden: Verband der Eisenbahn-Betriebsingenieure, Eisenbahn-Supernumerarverband, Verband der Staatsbahntechniker.

die aber nicht in Erfüllung gehen, während sie beim Beschreiten des Weges einer Förderung nach der hauswirtschaftlichen Seite hin gleich sichtbare Erfolge erzielen können.

b) Durch eine Heranbildung von Beamten und Arbeitern weit über den erforderlichen Bedarf werden Anwärter für Stellen geschaffen, die nicht in der gleichen Anzahl vorhanden sind. Die Aufstiegsmöglichkeiten im Berufe sind in allen Zweigen der Verwaltung den Bedürfnissen entsprechend meist recht bescheiden; nur wenige werden Erfolg haben, die andern aber, das ist der bei weitem größte Teil, werden in ihren Hoffnungen eine Enttäuschung erleben. Die von ihnen gebrachten Opfer an Zeit und Geld, an Arbeit und Entbehrungen in der Familie werden vergeblich gewesen sein; dagegen wird bei ihnen die feste Meinung zurückbleiben, daß sie jetzt eine Ausbildung besitzen, die sie zur Bekleidung höherer Stellen befähigt. Die Möglichkeit, alle die vorhandenen Anwärter unterzubringen, wird aber niemals vorhanden sein; damit ist die Grundlage für eine große Unzufriedenheit geschaffen, die wieder ungünstig auf die Berufsfreudigkeit und Leistungsfähigkeit im Amte einwirken wird. Dieser Nachteil tritt nicht ein, wenn die bestehenden Schuleinrichtungen sich hauptsächlich darauf beschränken, dem Arbeiter, dem Beamten, neben seinen Wünschen einer Erweiterung seiner allgemeinen Bildung, wie sie etwa die Volkshochschule mit ihren zahlreichen Arbeitsgemeinschaften erstrebt, die für die Ausübung seines Berufes erforderlichen besten Fähigkeiten und Fertigkeiten zu übermitteln, um ihn damit zur höchsten Leistungsfähigkeit und, wenn möglich, auch zur vollen Befriedigung seiner Arbeit zu führen. Eine Ausbildung unter diesem Gesichtspunkte betrachtet, darf also das Ziel eines Aufstiegs nicht in den Vordergrund stellen, sondern es nur soweit gelten lassen, daß die Besten und Befähigtsten dem vorhandenen Bedürfnis entsprechend für eine weitere Ausbildung zwecks Beförderung zuzulassen wären. Diese wenigen, dafür aber bestgeeigneten, auszusuchen, ist Aufgabe der Schule (Verwaltungsakademie usw.) mit ihren aufsteigenden Kursen. Außerdem werden sie sich auch noch durch öftere Intelligenzprüfungen nach den neuesten wissenschaftlichen Verfahren von der Richtigkeit ihres Urteils zu überzeugen haben, um damit, soweit dies überhaupt möglich, Irrtümer auszuschalten. Diese wenigen gehen dann in den aufsteigenden Kursen weiter, während allen anderen von dem Verfolgen des eingeschlagenen Weges abgeraten werden müßte; sie werden dann auf dem anderen Wege der hauswirtschaftlichen Ausbildung zu ihrem gewünschten Ziele gelangen. Alle Ungeeigneten, die zurzeit nur hemmend auf den Fortschritt der übrigen wirken und auch sonst eine Unstetigkeit in den Unterrichtsbetrieb hineintragen, sind jetzt ausgeschaltet, so daß die ganze Arbeitskraft des Lehrenden sich den wirklich Befähigten zuwenden kann. Diese Auslese der Begabten liegt nicht nur im Interesse der Befähigten, sondern auch in dem der anderen, der Ungeeigneten, indem sie vor vergeblichen Opfern bewahrt bleiben, dafür aber auf einem anderen sicheren Wege den gleichen Erfolg einer Stärkung ihrer Wirtschaftslage erzielen werden. Die jetzt vorhandene starke Bewegung nach Fachbildung und Aufstieg wird sich im Laufe der Zeit von selbst regeln und damit nach und nach dem wirklichen Bedürfnisse anpassen.

c) Durch das Fernhalten der Ungeeigneten von den Ausbildungseinrichtungen tritt eine Verringerung der sonst recht zahlreichen Klassen und damit auch eine Ersparnis der Kosten ein. Wir werden auch auf dem Gebiete der Ausbildung nicht mehr aus dem Vollen schöpfen können, sondern sparen müssen. Dies kann am leichtesten und ohne Schaden für die Allgemeinheit dadurch geschehen, daß nur die wirklich Befähigten und Geeigneten für einen Aufstieg ausgelesen werden; die sonst vergebliche Arbeit derjenigen, die ihr Ziel hier nicht erreichen können, muß anderen Zwecken der Volks- oder Hauswirtschaft nutzbar gemacht werden.

d) Charakteristisch für die heutige Zeit ist das starke Bildungsstreben, das sich besonders in einem Zuwachs der Volkshochschulen und anderen Hochschulcharakter tragenden Bildungsanstalten, denen alle Stände zuströmen, auch äußerlich bemerkbar macht. Dieses Bildungsbedürfnis darf nicht eingedämmt, sondern muß in solche Bahnen geleitet werden, daß etwaige Nachteile vermieden werden, dem einzelnen wie der Allgemeinheit vielmehr Nutzen entsteht, und all die Strebsamen dabei auch voll befriedigt. Hierzu bietet sich die Möglichkeit durch Schaffung von Ausbildungseinrichtungen zur Förderung der Hauswirtschaft unter dem Hauptgesichtspunkte einer Verbesserung der Lebenshaltung der Beamten- und Arbeiterfamilien. Der Aufstieg in höhere Stellen zur Sicherung einer besseren Lebenshaltung ist nur ein Weg, aber nicht der einzige; dies Ziel kann auch auf dem Wege der Ausbildung der Beamten, Arbeiter und deren Familienangehörigen für Hauswirtschaft, und zwar viel schneller und sicherer erreicht werden, als auf dem jetzt meist eingeschlagenen und viel beschwerlicheren der beruflichen Ausbildung. Die Wirkung in der Gesamtheit ist auf dem Wege des Aufstiegs im Berufe trotz des großen Apparates doch meist eine recht bescheidene, während sie auf dem anderen Wege, der leider bis jetzt noch nicht genügend beschritten wird, doch eine umfassende sein würde. Auch die Volkshochschulen werden daher zu ihren bestehenden Einrichtungen Arbeitsgemeinschaften mit den Zielen einer Förderung der hauswirtschaftlichen Lage ihrer Teilnehmer einzurichten haben, wollen sie nicht zurückbleiben und damit ein zurzeit notwendiges Mittel der Volksbildung ausschalten.

e) Dieser Weg der Ausbildung nach der hauswirtschaftlichen Seite im Gegensatz und Ausgleich zu der beruflich-fachlichen ist bis heute in seiner großen Bedeutung für den Beamten und Arbeiter noch nicht genügend erkannt, wenn auch schon recht erfreuliche Anfänge in der Form von besonderen Vereinen (Eisenbahnvereinen), die sich die Verbreitung und Pflege hauswirtschaftlicher Betätigung zur Aufgabe stellen, zu verzeichnen sind. Er wird sogar heute infolge der jetzt allgemein durchgeführten einheitlichen achtstündigen Arbeitszeit zur Notwendigkeit; die Erfolge können außerordentlich groß sein, wenn es gelingt, durch richtige Ausbildung und Unterstützung diese freie Zeit im Interesse der eigenen Wirtschaft und damit für das Familienleben nutzbar zu machen. Sie werden bestehen in der Schaffung einer zufriedenen Arbeiter- und Beamtenschaft. Sie werden ferner beitragen zu einer Stärkung des Familienlebens, das leider in den letzten Jahren sehr stark gelitten, eine Tatsache, die dazu beigetragen hat, daß der erziehliche Einfluß der Eltern auf die Kinder ein äußerst geringer geworden ist; er ist so tief gesunken, daß sich die Öffentlichkeit sogar mit einer Jugendpflege beschäftigen muß. Durch eine hauswirtschaftliche Erziehung wird aber erreicht, daß der Schwerpunkt der Jugendpflege wieder im Hause, in der Familie liegen wird; ein solches Beamten- und Arbeiterheer ist für das Staats- und Wirtschaftsleben besser als ein unzufriedenes.

4. Bisherige Maßnahmen zur Stärkung und Hebung der wirtschaftlichen Lage der Beamten und Arbeiter. (Wohlfahrtseinrichtungen.)

Was nützt es dem einzelnen, wenn er in einem Berufe noch so tüchtig ist und auch recht viel verdient, wenn er aber mit dem, was er erarbeitet, nicht hauszuhalten versteht. Eine solche Fähigkeit wird nur selten angeboren, sie muß daher anerzogen werden, und hierzu gehört eine richtige Anleitung und Ausbildung. Die größte Sparsamkeit und Einfachheit im eigenen Haushalt, im Kleinen, in der Familie, ist die Vorbedingung für Ersparnisse im Großen, für den Haushalt im Staat und Reich und damit in der gesamten deutschen Volkswirtschaft. Hieraus erwachsen also allen Ausbildungseinrichtungen neue unterrichtliche und erziehliche Aufgaben, die besonders für die nächste Zukunft von größerer Bedeutung sein werden als die nach der beruflich-fachlichen Seite hin gehenden Ziele. Ist der einzelne selbst zu schwach, wirksame Maßnahmen zur Förderung seiner wirtschaftlichen Interessen durchzuführen, so muß es eben auf dem Wege des Zusammenschlusses durch die bestehenden beruflichen Organisationen geschehen. Es ist daher notwendig, daß sie ihre Aufgaben nach der Richtung hin erweitern, die die jetzige wirtschaftliche Lage dringend fordert. Wohlfahrtsein-

richtungen der verschiedensten Art geben heute schon Zeugnis von dieser Selbsthilfe, welche die Beamten und Arbeiter (z. B. Eisenbahnvereine) angewendet und auch mit gutem Erfolge durchgeführt haben. Hierzu gehören: Spar- und Darlehnskassen, Pensions-, Kranken- und Sterbekassen, Erholungsheime für ihre Mitglieder, Konsumvereine und Einkaufsvergünstigungen jeglicher Art, Wohnungs- und Baugenossenschaften, Vereine für Kleinwirte und Schrebergärten mit Laubenkolonien, Vereine für Kleintier-, Bienenzucht usw.

Alle diese Bestrebungen müssen jetzt eine wesentliche Stärkung erfahren, da sie sämtlich dazu beitragen, die bestehenden Schwierigkeiten, besonders die einer besseren Versorgung der Familie mit allem zum Lebensunterhalt Notwendigem, auf dem kürzesten und billigsten Wege zu beseitigen. Heute ist schnelle Selbsthilfe dringend geboten; Träger derselben werden am zweckmäßigsten die bestehenden Organisationen der Arbeiter und Beamten. Aufgabe der Verwaltungen ist es, die Arbeiter und Beamten zum Verständnis der jetzigen wirtschaftlichen Lage und damit zu einer Selbsthilfe zu führen. Wir werden in Zukunft nicht nur unsere Volkswirtschaft, sondern unsere ganze Hauswirtschaft umstellen müssen. Größte Sparsamkeit und damit volle Ausnutzung aller Werte wird oberster Grundsatz werden müssen. Mit der Einsicht ist es aber nicht getan; es ist noch notwendig, Arbeiter und Beamte zur Durchführung und vollkommenen Anwendung derselben zu erziehen und durch Schaffung von praktischen Ausbildungseinrichtungen planmäßig anzuleiten. Eine solche Erziehung des einzelnen wirkt dann erfolgreich im Staatsbetriebe.

5. Vorschläge für eine hauswirtschaftliche Ausbildung, ihre Vorteile.

Am schnellsten und sichersten führen die Wege über die Schule; es ist daher notwendig, in der gleichen Weise, wie es für die berufliche Ausbildung schon geschieht, auch für diesen Zweig zur Förderung der hauswirtschaftlichen Lage der Beamten und Arbeiter regelmäßige Ausbildungseinrichtungen zu schaffen, von denen jeder je nach Neigung und Befähigung Gebrauch machen kann. Es kommen hierfür in Betracht:

1. Unterweisungen in Form von Vorträgen mit Lichtbildern und praktischen Vorführungen über alle Arbeiten des Kleingarten- und Landbaues, der Kleintier-, Geflügel- und Bienenzucht. In weitestem Maße ist den Teilnehmern, die nicht selbst im Besitze eines Gartens, eines Stückes Pachtlandes sind, die Möglichkeit einer praktischen Betätigung in größeren wirtschaftlichen Betrieben zu bieten.
2. Praktische Anleitung in der Herstellung und Unterhaltung von einfachem Hausgerät und solchem für alle Arbeiten, die zur Betätigung in den vorher genannten Betrieben erforderlich sind. Praktische Kurse in Obstbau und Bienenzucht.
3. Vorträge und Übungen über ein geordnetes hauswirtschaftliches Rechnungs- und Buchungswesen, über Einkaufs- und Betriebsgenossenschaften.
4. Vorträge über Gesundheit und Hygiene in Wohnung, Kleidung und Ernährung, über Nahrungs- und Genußmittel, deren Nähr- und Kaufwert, soweit als möglich mit Lichtbildern und anderem vorhandenem Anschauungsmaterial.
5. Allgemein belehrende Vorträge über das Familienwesen, Familienrecht und -gründung, Kindererziehung, Berufsberatung und Ausbildungswesen der Jugend mit den Zielen einer Erziehung zur Arbeit und damit zu einem richtigen späteren Berufe.
6. Besichtigungen gut eingerichteter Kleinwirtschaften und sonstiger Musteranlagen.

Als Gesamtziel der unterrichtlichen Einrichtungen ist demnach hinzustellen: Förderung und Stärkung des Familienlebens, Sparsamkeit in der Hauswirtschaft und damit gesunde hauswirtschaftliche und staatsbürgerliche Anschauungen als Grundlage einer geordneten Volkswirtschaft und eines guten Staatsbürgertums. Erziehung zur richtigen Ausnutzung der freien nicht beruflich in Anspruch genommenen Zeit im Dienste der eigenen Wirtschaft. Beruflich-fachliche und hauswirtschaftliche Ausbildung hängen eng miteinander zusammen. Die beruflich-fachliche ist notwendig zur Hebung der öffentlichen Wirtschaft und Förderung unserer Gütererzeugung nach der qualitativen und quantitativen Seite hin, die hauswirtschaftliche dagegen zur Stärkung der Privatwirtschaft, die wieder die Grundlage einer jeden Volkswirtschaft bildet.

Mit der Durchführung dieser hauswirtschaftlichen Förderung werden auch gleich volkswirtschaftlich-erziehliche Aufgaben gelöst. Um den Beamten, den Arbeiter mehr als bisher an seinen Wohnsitz, an die eigene Scholle zu fesseln, ist die Bewirtschaftung eines Stück Gartens, eines kleinen Pachtlandes ganz besonders geeignet. Eine Familie, die ihr Glück im engen Kreise der Angehörigen, an fester Scholle gefunden, wird bodenständig; die Wünsche der Beamten auf Versetzung werden stark zurücktreten, und Ersparnise sind damit auch hier eine Folge der hauswirtschaftlichen Erziehung. Bei allen Einrichtungen, ob sie von Behörden oder beruflichen Organisationen ausgehen, darf demnach nicht nur das fiskalische bezw. politische Interesse in den Vordergrund treten, sondern es ist notwendig, auch das rein menschliche zu pflegen, und hierzu gehören die vorher erwähnten Maßnahmen zur Förderung und Pflege des Familiensinnes und der Hauswirtschaft. Der Beamte bezw. Arbeiter soll seinen Halt, sein Glück und seine Zufriedenheit in erster Linie in der Familie finden; damit wird er auch ein pflichttreuer und gewissenhafter Staatsdiener. Er wird seine Zukunft nicht so leicht der Gefahr des Verlustes seiner Stellung aussetzen, ihm wird stets vor Augen schweben, welche Verantwortung er auch seiner Familie gegenüber hat, und daß er sie bei Vergehen mit in sein Unglück hineinreißt. Solche Erziehungsregeln im Bewußtsein wirken besser als Bekanntgabe von Strafbestimmungen. Die Zufriedenheit im Heim und in der Familie überträgt sich sowohl beim Beamten wie beim Arbeiter auch auf das Amt und den Beruf. Hiernach ist also die Lösung unserer jetzigen wirtschaftlichen Lage zugleich eine Erziehungs- und Bildungsfrage der Arbeiter und Beamten.

Betrieb und Technik.

Von Oberbahnverwalter **Reffler**, München.

Unter der Überschrift „Betrieb und Technik“ bringt die Vereinszeitung in Nr. 21 des laufenden Jahrganges einen Aufsatz des Herrn Regierungs- und Baurates Rosenfeld, der im Interesse einer sachlichen Klärung über die notwendige Scheidung und Begrenzung der einzelnen Arbeitsgebiete des weitverzweigten Eisenbahndienstes und nicht zuletzt auch im Interesse einer zutreffenden Darstellung der geschäftlichen Entwickelung der Betriebsorganisation nicht unwidersprochen bleiben kann.

Anknüpfend an eine Auslassung in der „Reichseisenbahnzeitung“, die dahin geht, daß die Besetzung der Stellen der Betriebsamtsvorstände künftighin abwechselnd mit einem nichttechnischen und einem technischen Beamten erfolgen solle und zwar unter Berücksichtigung von mittleren Beamten, die sich im Außendienste erprobt und bewährt haben, stellt der Verfasser verschiedene Fragen auf, die sich auf das Wesen des Betriebes und auf das notwendige Rüstzeug eines Betriebsleiters beziehen. Bei Beantwortung dieser Fragen kommt er zu dem Ergebnis, daß nur ein Techniker das erforderliche Maß von Verständnis und Können für die Bedürfnisse des Betriebes aufbringen könne und daß deshalb nur solche Beamte als Vorstände für ein Betriebsamt und weiterhin für ein Betriebsdezernat in Frage kommen könnten. Bei diesen Ausführungen stellt der Verfasser neben anderen nicht ganz einwandfreien Auslassungen den folgenden Satz auf: „Ein Betriebsprogramm

von einem Nichttechniker entworfen, kann nur ein unvollkommener Schriftsatz sein, mit dem der entwerfende Techniker wenig anfangen kann."

Damit spricht Herr Regierungs- und Baurat Rosenfeld jedem nicht bautechnisch vorgebildeten Beamten und zwar auch dem höheren Beamten die Fähigkeit ab, ein Betriebsamt zu leiten oder ein Betriebsdezernat zu führen, denn nach seiner Anschauung ist unerläßliche Voraussetzung für einen Betriebsleiter, daß er auch Bahnhofsanlagen entwerfen und bauen kann.

Ich verfolge die Eisenbahnfachliteratur, namentlich auch die technische, seit einer langen Reihe von Jahren; ein derartiges Urteil ist mir aber noch nirgends entgegengetreten.

Dem Ausspruch, daß ein Betriebsprogramm von einem Techniker bearbeitet werden müsse, stelle ich die Forderung gegenüber, daß der bauleitende Techniker bei der Aufstellung eines Betriebsprogrammes überhaupt nicht in Anspruch genommen werden darf; einmal deswegen, weil es nicht seine Aufgabe ist und auch gar nicht sein kann, die betriebs- und verkehrsdienstlich weit verzweigte Bedürfnisfrage zu lösen und im Anschlusse daran ein Betriebsprogramm aufzustellen und dann ganz besonders aber aus dem Grunde, weil der Bauleiter neben seiner verantwortungsvollen Aufgabe nicht auch noch mit der Verantwortung für das Betriebsprogramm belastet werden darf.

Wenn es sich darum handelt, einen Rangierbahnhof, einen Güterbahnhof oder eine Umladeanlage zu bauen, so haben in erster Linie der Verkehr und der Betrieb das Wort; beim Bau einer Werkstätte oder eines Lokomotivschuppens der maschinentechnische Dienst. Sie prüfen und lösen die Bedürfnisfrage und stellen im Anschlusse daran das Betriebsprogramm auf. Dann erst setzt die Aufgabe des Bautechnikers ein und im Zusammenwirken der beteiligten Referate wird das Bauvorhaben seiner Ausreifung und Verwirklichung zugeführt. Dabei spielt es gar keine Rolle, ob das Betriebsprogramm von einem Bautechniker oder von einem Beamten mit anderer eisenbahndienstlicher Ausbildung stammt, denn es ist ganz selbstverständlich, daß Beamte, die ein Betriebsprogramm aufstellen sollen, auch die Elemente des Betriebes kennen und darüber ein Urteil haben müssen, welche Grundform und Ausgestaltung eine Anlage erhalten und wie der Betrieb angeordnet werden muß, wenn bestimmte Leistungen unter Berücksichtigung der betrieblichen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten erfüllt werden sollen.

Warum soll ein Techniker von Haus aus zu einem Urteil über die betrieblichen Bedürfnisse, Notwendigkeiten und Zweckmäßigkeiten bei der Anlage eines Rangierbahnhofes oder einer großen Güterdienstanlage besonders befähigt sein? Die Dinge, um die es sich hier handelt, lernt man nicht ausschließlich auf der Hochschule, sondern zu einem sehr erheblichen Teil erst in der Praxis, und zwar in erster Linie dort, wo das Rad rollt. Der Techniker muß also so gut wie jeder andere Eisenbahner erst Betriebsmann werden, um zu diesen Kenntnissen zu gelangen. Der Weg, der zu diesem Ziele führt, ist ziemlich lang und der Vorgang ist deshalb in der Regel der, daß Techniker, die sich dem Betrieb widmen wollen, aus ihrem engeren technischen Fach ausscheiden und reine Betriebsbeamte werden. Dabei wird dem Techniker selbstredend seine Aufgabe durch seine technische Vorbildung ganz wesentlich erleichtert. Die beiden großen und schwierigen Gebiete — Betrieb und Bau — maßgebend zu beherrschen, wird nur wenigen möglich sein.

Wie gestaltet sich denn der Verlauf der Dinge anderwärts? Wenn beispielsweise ein Industrieller sich eine Fabrik erbauen, eine bestehende Anlage erweitern oder abändern will, muß er sich selbst erst darüber klar werden, was die Anlage leisten soll und wie er den Betrieb einrichten will, mit anderen Worten, er muß erst die Bedürfnisfrage lösen und ein Betriebsprogramm aufstellen. Erst wenn dies geschehen ist, benimmt er sich mit dem Bautechniker. Dessen Tätigkeit wird durch diesen Vorgang in ihrer Bedeutung keineswegs abgemindert, denn ihm erwächst jetzt die sehr schwierige Aufgabe, den Bau mit den einfachsten und besten Mitteln und mit einem möglichst geringen Kostenaufwand herzustellen. Selbstredend muß ein Bauleiter durch eigene Kenntnis der Arbeitsvorgänge befähigt sein, auch maßgebend urteilen und mitbestimmend eingreifen zu können, denn sonst wäre er seiner Aufgabe nicht gewachsen.

Der Verfasser sagt in seinen Ausführungen weiter: „Der Betrieb ist eine technische Wissenschaft, von Technikern gegründet und bis zur bisherigen Höhe geführt. Die Fahrdienstvorschriften, die Bau- und Betriebsordnung, die Signalordnung, die Grundlagen aller Betriebskenntnisse für den Beamten sind fast ausschließlich von Technikern ausgearbeitet; von Technikern stammt die wissenschaftliche Ergründung der besten Form von Rangier- und Ablaufanlagen, von Betriebsbahnhöfen, Beseitigung von Betriebskreuzungen, Entwicklung von Weichenstraßen usw., von Technikern die wissenschaftliche Untersuchung über Zugbildung und Beförderung." Er nennt dann die Namen verschiedener Hochschulprofessoren und anderer Techniker und fährt fort: „Wo findet sich hier eine nur annähernd ähnlich umfangreiche Mitarbeit der Nichttechniker, insbesondere der Beamten des mittleren Dienstes?"

Es wird niemandem einfallen, der Technik ihre großen Verdienste um die Entwicklung des Betriebsdienstes streitig machen zu wollen. Allein, das, was hier ausgesprochen wird, ist weder eisenbahngeschichtlich noch sachlich ganz zutreffend.

Die geschichtliche Entwicklung hat sich so vollzogen, daß ursprünglich die Techniker nur in ihren engeren Fachgebieten tätig waren, während der Betrieb und zwar im Außen- und im Innendienst, namentlich auch das ganze Fahrplanwesen, von Betriebsbeamten wahrgenommen wurde, die entweder allgemein wissenschaftliche oder juristische Vorbildung hatten. Erst in späteren Jahren sind Techniker in den Betriebsdienst übergetreten. Die heutige Entwicklung des Fahrplanes und auch der betriebsdienstlichen Vorschriften ist, wenigstens in Süddeutschland noch zu einem nicht geringen Teil von Betriebsmännern geschaffen worden, die nicht fachtechnisch vorgebildet waren. Auch heute noch sind die Betriebs- und Fahrplandezernate in Baden und Württemberg von nicht fachtechnisch vorgebildeten Betriebsbeamten besetzt und ebenso die Betriebsinspektionen. In Bayern sind die Betriebsinspektionen gleichmäßig von technischen und nichttechnischen Beamten besetzt und die Betriebs- und Fahrplandezernate werden zum Teil auch noch von Nichtfachtechnikern geführt.

Unter den vom Verfasser genannten, für die zweckmäßige Ausgestaltung von Rangierbahnhöfen besonders verdienten Technikern findet sich auch der Name Oder.

Der leider viel zu früh verstorbene hervorragende Fachmann Oder ist auf seinen häufigen Fahrten in das Eisenbahnbetriebsgelände auch öfters nach Süddeutschland gekommen und bei diesen Anlässen jederzeit mit Beamten des Betriebes und auch mit solchen des mittleren Dienstes in Fühlung und in Gedankenaustausch getreten, wenn es sich darum handelte, Einrichtungen zu ersinnen und zu schaffen, durch die in der Praxis aufgetretene Betriebsschwierigkeiten bei Neuanlagen vermieden oder höhere Leistungen erzielt werden sollten. Mir selbst ist wiederholt die Ehre seines Besuches zuteil geworden, und ich habe auch im Schriftwechsel mit ihm gestanden.

Auch andere Vertreter der technischen Wissenschaften haben mit den Männern der Praxis Fühlung gehalten. Eine im Jahre 1913 vom Verein für Eisenbahnkunde in Berlin gestellte Preisaufgabe ist von einem Vertreter der bautechnischen Wissenschaft Dr.-Ing. Sammet und einem Betriebsbeamten, Bahnhofsverwalter Merz in Karlsruhe, gemeinsam bearbeitet worden.

Eine große Zahl von Arbeiten aus dem Gebiete des Betriebsdienstes stammt von Betriebstechnikern, auch von solchen des mittleren Dienstes. Unter diesen befindet sich auch die Arbeit eines mittleren Betriebsbeamten über das vom Verein für Eisenbahnkunde in Berlin seinerzeit als Preisaufgabe ausgeschriebene Thema: „Untersuchung über die zweckmäßigste Gestaltung der Anlagen für die Behandlung der Stückgüter auf Bahnhöfen."

Mit diesen kurzen Einstreuungen möchte ich nur andeuten, daß die Betriebsbeamten an der Entwicklung der Betriebsvorschriften mitgewirkt haben und daß sie Betriebsfragen und der Beurteilung von Betriebseinrichtungen keineswegs so hilflos und weltfremd gegenüberstehen, wie es nach den Ausführungen des Herrn Regierungs- und Baurates Rosenfeld den Anschein erwecken möchte.

Was wir heute auf dem großen Gebiete des Betriebes vor uns sehen, ist selbstredend zu einem großen Teil der Arbeit führender Männer zu verdanken. Es ist aber nicht das ausschließliche Verdienst und auch nicht das ausschließliche geistige Eigentum einer bestimmten Gruppe. An diesem großen Werk haben seit Generationen Eisenbahnfachmänner aller Grade und aller Dienstgattungen zu ihrem Teil redlich mitgearbeitet, und es wäre unrecht und undankbar, wenn man das in Abrede stellen wollte.

Ein Nichttechniker ist nach der Anschauung des Verfassers als Vorstand eines Betriebsamtes schon deswegen unmöglich, weil er einen Teil seiner Amtsgeschäfte, den Bau, nicht beherrscht und von seinem untergebenen Personal deshalb als Vorgesetzter nicht geachtet werden könnte. Denn nur durch besseres Wissen und Können ist die Achtung des Personals nach seiner Meinung zu erringen.

Ich bin persönlich auch der Anschauung, daß man Bauaufgaben nur Leuten übertragen soll, die das Bauen gelernt haben. Selbstredend trifft aber das auch für den Betrieb zu. Glaubt der Herr Verfasser im Ernst, daß ein junger Regierungsbaumeister, dem ein Betriebsamt übertragen wird, von Oberbahnhofsvorstehern, die im Dienste ergraut sind, oder von erfahrenen Betriebskontrolleuren ohne weiteres als Autorität im Betriebsdienste angesehen wird, und daß ihm diese Beamten nur deswegen ihre Achtung nicht versagen, weil er als Amtsvorstand den Betrieb besser kennen und verstehen muß als sie selbst?

Ich glaube das nicht, bin aber felsenfest überzeugt, daß, wenn etwa das gegenteilige Empfinden ausgelöst werden sollte, diese Beamten ihrem Vorstande gegenüber es keinen Augenblick an der nötigen Achtung fehlen lassen würden, denn Achtung und Disziplin gründen sich noch auf andere Voraussetzungen und haben noch andere Stützen. Auch der tüchtigste Amtsvorstand kann nicht in allen Zweigen und Einzelheiten seines weitreichenden Arbeitsgebietes besser unterrichtet sein als sein Untergebener.

Wenn der Verfasser sagt, Nichttechniker sollten erst dann zu Vorständen von Betriebsämtern ernannt werden und zu Betriebsdezernenten aufrücken, wenn sie die nötigen technischen Kenntnisse, insbesondere die Wissenschaft vom Entwerfen von Bahnhöfen und Sicherungsanlagen erworben hätten, so wird man gegen eine solche Forderung, wenn man diese Fähigkeiten als einen Hauptbestandteil der Aufgaben eines Betriebsamtsvorstandes und eines Betriebsdezernenten ansieht, nichts zu erinnern haben. Nach meiner Kenntnis der Dinge kommen aber einem Betriebsamt als Vollzugstelle solche Aufgaben nicht zu, und auch ein Betriebsdezernent ist damit nicht befaßt, denn das Entwerfen und Ausführen von großen Anlagen ist Sache der Baudezernate. Wenn aber einmal Prüfungen gefordert werden, so können diese konsequenterweise der anderen Seite auf dem Gebiete des Betriebes nicht erlassen werden.

Wenn man aus den hier gestellten Forderungen die Folgerung ziehen wollte, dann käme man naturnotwendig dahin, daß nicht nur alle leitenden Betriebsbeamten technisch vorgebildet sein müßten, sondern auch deren Hilfsarbeiter. In diesem Falle würde sich ergeben, daß eine große Zahl technisch vorgebildeter Beamten niemals ihrer eigentlichen Vorbildung entsprechend verwendet würde, ein Zustand, der gar nicht als erstrebenswert bezeichnet werden kann.

Wenn der Verfasser zum Schlusse meint, es sei heute schon entschieden, und von allen maßgebenden Seiten anerkannt, daß Bau und Betrieb zusammengehören, so dürfte diese Annahme vielleicht doch nicht ganz zutreffend sein. Ohne auf diese Streitfrage näher einzugehen, möchte ich nur bemerken, daß selbst namhafte Techniker gegen diese Forderung sind, und daß in ganz Süddeutschland bei den Inspektionen Betrieb und Verkehr vereinigt sind.

Man kann noch so viele Gründe für die Zusammenlegung von Bau und Betrieb anführen, es bleibt immer die Tatsache bestehen, daß dem solchermaßen gebildeten Betriebsamt das große und wichtige Gebiet eines wirtschaftlichen Verkehrsdienstes, das letzten Endes doch der Zweck und das Ziel des gesamten Eisenbahndienstes sein muß, in seinen Zusammenhängen fremd bleibt, und es erscheint mir fraglich, ob der Techniker für seine Aufgabe als Betriebsdezernent nicht bessere Unterlagen mitbringen würde, wenn er vorher einem Amt vorgestanden hätte, bei dem Betrieb und Verkehr vereinigt gewesen wären. Nach meinem Dafürhalten sind diese Zweige wesensverwandter und können viel weniger auseinander gehalten werden, als Bau und Betrieb.

Im übrigen kann diese tiefgreifende Frage nur von einer höheren Warte aus entschieden werden. Wenn aber eine andere Organisation und Besetzung der Ämter sachlich und innerlich berechtigt ist, dann wird sich diese durchsetzen und auch die schärfere Polemik wird eine solche Wandlung der Dinge nicht aufzuhalten vermögen.

* * *

Zum vorstehenden Aufsatz sendet Herr Oberregierungsbaurat Rosenfeld der Schriftleitung folgende Bemerkungen, mit denen wir den Gegenstand als abgeschlossen ansehen:

Die geschichtliche Entwicklung der Betriebsleitung hat sich bei den Eisenbahnen Preußens anders vollzogen, als bei denen Bayerns. In Preußen sind es von Anfang an fast durchweg nur technisch ausgebildete Beamte gewesen, denen die Leitung des Betriebes übertragen wurde. Es stellte sich dabei klar heraus, wie Herr Reffler es sehr richtig ausdrückt, „daß dem Techniker selbstredend seine Aufgabe durch seine technische Vorbildung ganz wesentlich erleichtert wird".

Daß neben den technischen Kenntnissen eine besondere Ausbildung (und Begabung) für den Betrieb vorhanden sein muß, habe ich nie bestritten. Auch darin stimme ich mit Herrn Reffler überein, „daß der Bauleiter neben seiner verantwortlichen Aufgabe nicht auch noch mit der Verantwortung für das Betriebsprogramm belastet werden darf". Wohlgemerkt: der Bauleiter.

Ich habe zu beweisen versucht, daß der Betriebsleiter nicht nur zweckmäßig, sondern notwendig technische Kenntnisse im Entwerfen von Bahnhöfen und im Sicherungswesen haben muß, und glaube diesen Beweis mit Erfolg geführt zu haben.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

Wegen der Fülle des vorliegenden Beratungsstoffes war die ständige Tarifkommission genötigt, in Gemeinschaft mit dem ihr beigeordneten Ausschuß der Verkehrsinteressenten am 19. und 20. Mai d. J. in Bad Schachen eine außerordentliche Sitzung (124 a) abzuhalten. Bei der Gelegenheit sind die folgenden Beschlüsse gefaßt worden:

I. Der in der 124. Sitzung der ständigen Tarifkommission eingesetzte Unterausschuß zur Prüfung der Anträge auf Frachtermäßigung für Dünge- und Lebensmittel hat seine Arbeiten beendet und schlägt zur Verbilligung der Lebensmittel folgende Maßnahme vor:

a) Gebrauchte Packmittel. In Anlehnung an den Tarif vom 1. Mai 1916 soll wieder eine 50prozentige Frachtermäßigung für alle gebrauchten Packmittel, die als Frachtstückgut aufgegeben werden, eingeführt werden, und zwar soll die Fracht nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse für das halbe wirkliche Gewicht — mindestens für 20 kg — berechnet werden, sofern nicht die Fracht für das volle Gewicht nach den Sätzen der ermäßigten Stückgutklasse billiger ist.

Für gebrauchte Packmittel, die wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe in gewöhnliche bedeckte Wagen nicht verladen werden können, soll mindestens die Fracht nach § 24 der Allgemeinen Tarifvorschriften berechnet werden.

Bei gebrauchten leeren, nicht in Körbe oder Kübel eingesetzten Glas- und Tonballons soll bei Aufgabe als Frachtstückgut die Fracht nach den Sätzen der Klasse I für das halbe wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 2000 kg für jeden verwendeten Wagen berechnet werden, sofern nicht die Fracht für das 1½fache Gewicht billiger ist.

b) Ermäßigte Eilgutklasse. Für die der Klasse II e angehörenden Güter wurde bisher die Fracht für das 1½ fache des wirklichen Gewichts, mindestens für 30 kg für jede Frachtbriefsendung, nach den Bestimmungen für Frachtgut berechnet. Künftighin soll die Fracht für diese Güter ebenso wie für Frachtgut berechnet, d. h. der 50 prozentige Gewichtszuschlag beseitigt werden.

c) Fische. Es soll ein Ausnahmetarif für frische Seefische unter Anlehnung an den bis zum 1. September 1919 gültig gewesenen Ausnahmetarif S. 18 eingeführt werden und zwar für:

α) Seefische, frische und gefrorene, einschließlich frischer (grüner) Heringe und Breitlinge;
β) Seemuscheln, frische (ausgenommen Austern);
γ) Krabben (Garnelen, Granat), frisch oder nur abgekocht.

Den Sendungen zu α) sollen wie beim früheren Ausnahmetarif S 18 Haffische nur bei Aufgabe als Stückgut und in Mengen bis höchstens 20 % des Nettogewichts eines Packstückes beigegeben werden dürfen. Eine allgemeine Berücksichtigung der Haffische glaubte der Unterausschuß wegen der Berufungen für Binnenwasserfische nicht befürworten zu können.

Der Ausnahmetarif soll wie beim früheren Ausnahmetarif S 18 nur für Sendungen gelten, die mit Eilfrachtbrief als Eilgut, nicht aber für solche, die als beschleunigtes Eilgut aufgegeben werden. Die alte Ausfuhrklausel ist wieder einzuführen, wobei auch die Sendungen einzubeziehen sind, die mit den Eisenbahnfähren in Saßnitz Hafen von Stationen in Schweden oder Norwegen und in Warnemünde von Stationen in Dänemark eingehen und umbehandelt werden. Ferner soll der Ausnahmetarif von allen Küstenstationen nach dem Binnenlande gelten. Er gewährt bis 150 km keine Ermäßigungen, von 150—500 km wird scharf gestaffelt, um von da

bei Stückgut auf die halben Sätze der Klasse I,
bei 10 t-Ladungen auf die halben Sätze der Klasse A und
bei 5 t-Ladungen auf die halben Sätze der Klasse A n

zu kommen;

2. Alle Fische, auch Salzheringe und Marinaden, werden in das Verzeichnis II aufgenommen;

3. Das Freigewicht für Eispackung bei frischen Fischen in Wagenladungen (§ 56 der Allgemeinen Tarifvorschriften) wird von 5 auf 20 % erhöht;

4. Bei Beförderung lebender Fische in Wasser soll der Frachtberechnung nach § 37 (2)a der Allgemeinen Tarifvorschriften für das Liter Versandwasser nicht wie jetzt 1 kg, sondern nur 0,75 kg zugrunde gelegt werden;

5. Salzheringe sollen aus Klasse B in Klasse C versetzt werden. Ihre Aufnahme in die ermäßigte Stückgutklasse empfiehlt der Unterausschuß abzulehnen.

6. Die Frage der Aufnahme von Marinaden in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September in die Klasse II e soll zwecks nochmaliger Prüfung zurückgestellt werden.

7. Die Berücksichtigung der Süßwasserfische und der geräucherten Fische in dem Ausnahmetarif für frische Seefische soll nach Ansicht des Unterausschusses abgelehnt werden, da hier angesichts des höheren Wertes der Fortfall des 50prozentigen Gewichtszuschlages für Güter der Klasse II e genüge.

d) Milch. Die Milchfrachten für Norddeutschland, Sachsen und die Pfalz sollen im Wege eines Ausnahmetarifs unter Gewährung der vor der letzten allgemeinen Erhöhung vom 1. April 1921 gültig gewesenen Frachtsätze der Klasse I verbilligt werden. Die zurzeit noch niedrigeren Sätze in Süddeutschland sollen dagegen bis auf weiteres bestehen bleiben.

e) Butter. Butter der Klasse II e wird nach dem Vorschlage unter b) vom 50prozentigen Gewichtszuschlage befreit. Eine weitere Frachtvergünstigung wird nicht für notwendig erachtet.

f) Käse. Der Antrag wegen Einführung einer Frachtermäßigung soll nicht weiter verfolgt werden.

g) Getreide und Mühlenerzeugnisse. Die Frage der Einführung einer Frachtermäßigung für Getreide und Mühlenerzeugnisse, einschließlich Kleie und Futtermehle, soll wegen weiterer Prüfung zurückgestellt werden.

h) Brot. Der Unterausschuß ist der Ansicht, daß Brot durch die Aufhebung des 50prozentigen Gewichtszuschlages der Klasse II e (Vorschlag unter b) und die Gewährung der Ermäßigung für gebrauchte Packmittel (Vorschlag unter a) genügend begünstig ist, und weitergehende Anträge, wie Gewährung eines Ausnahmetarifs zu den Frachtsätzen für Mehl, abzulehnen sind.

i) Keks usw. Die Ziffer 2 des Verzeichnisses der sperrigen Stückgüter „Keks, Mazzot, Zwieback" soll gestrichen werden. Weiter empfiehlt der Unterausschuß Ablehnung der Anträge auf Aufnahme von Keks, Zwieback, Waffeln und Lebkuchen in die Liste A und das Verzeichnis II.

k) Teigwaren, Suppenartikel und Kindermehle. 1. Suppenartikel sollen in die Liste A und in das Verzeichnis II aufgenommen werden. Unter „Suppenartikel" sollen nur verstanden werden: „Kochfertige Suppen, Suppenwürze, Fleischbrühwürfel und Suppenwürfel"; 2. außerdem sollen Teigwaren und Suppenartikel in die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen werden; 3. die für Teigwaren zugestandenen Vergünstigungen sollen auch dem Brot eingeräumt werden; 4. Kindermehle, aus einem Stoff hergestellt, sollen als Mühlenerzeugnisse nach Klasse B gehen.

l) Obst und Gemüse. Der Unterausschuß empfiehlt, es zunächst bei der Aufhebung des 50prozentigen Gewichtszuschlages bei Obst und Gemüse (Vorschlag unter b) bewenden zu lassen und die weiteren Anträge wegen Aufnahme aller frischen Gemüse in die Klasse II e und Versetzung von Gemüse der Klasse B nach Klasse C zwecks näherer Prüfung zurückzustellen.

m) Essig, Senf, Sauerkraut und Gurken. Sauerkraut soll aus der Klasse B nach der Klasse C versetzt, dagegen die Einführung von Frachtermäßigungen für Essig, Senf und Gurken abgelehnt werden.

n) Kaffeersatz. Der Unterausschuß empfiehlt:

1. die Frage der Versetzung frischer Zichorienwurzeln in die Klasse E zurückzustellen, da die Erhebungen noch nicht abgeschlossen sind;

2. in der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte" der Klasse B in Ziffer 2 die Absätze b) und c) und im Zusammenhang damit in Ziffer 2a den Buchstaben a) zu streichen, die Ziffern 1—6 in der Stelle der Klasse C mit a)—f) zu bezeichnen und in der Überschrift statt „frische" zu setzen: „1. frische". Sodann erhält die Klasse C folgende neue Stelle: 2 „gedörrt oder getrocknet a) und b) Rüben usw." (wie jetzt in Klasse B unter Ziffer 2 b und c);

3. in der Stelle „Getreide usw. geröstet, auch geglättet" der Klasse B am Schluß anzufügen: „oder zerkleinert, auch gemischt mit Rüben- und Zichorienmehl.

Anmerkung: Der Mischung dürfen bis 5 Hundertteile geröstete und geschrotene Hülsenfrüchte oder Eicheln zugesetzt sein";

4. die Stelle „Rübenmehl" der Klasse B wie folgt zu ergänzen: „auch gemischt mit Weizen, Roggen, Gerste, geröstet und zerkleinert und mit Zichorienmehl.

Anmerkung: wie unter 3";

5. der Stelle „Zichorien usw." der Klasse B zuzusetzen: „auch gemischt mit Weizen, Roggen, Gerste, geröstet und zerkleinert und mit Rübenmehl.

Anmerkung: wie unter 3";

6. In die Liste A aufzunehmen:

α) Getreide, und zwar: Weizen, Roggen, Gerste, geröstet, auch geglättet;
β) Graupen, geröstet, auch geglättet;
γ) Malz, geröstet, auch geglättet;

7. in das Verzeichnis II aufzunehmen:

α) Getreide, und zwar: Weizen, Roggen, Gerste, geröstet, auch geglättet oder zerkleinert, auch gemischt mit Rüben- und Zichorienmehl.
Anmerkung: wie unter 3;
β) Graupen, geröstet, auch geglättet;
γ) Malz, auch geröstet oder geglättet;
δ) Rübenmehl, auch gemischt mit Weizen, Roggen, Gerste, geröstet und zerkleinert, und mit Zichorienmehl;
Anmerkung: wie unter 3.
ε) Zichorien und Zichorienmehl, geröstet, auch gemischt mit Weizen, Roggen, Gerste, geröstet und zerkleinert, und mit Rübenmehl.
Anmerkung: wie unter 3.

o) Fleisch, Fleischwaren und Fette. Der Unterausschuß hält eine Änderung des jetzigen Tarifzustandes nicht für erforderlich.

p) Bier. Wegen der Detarifierung von Bier soll der Ausschuß der Verkehrsinteressenten einen besonderen Antrag bei der ständigen Tarifkommission einbringen.

Die ständige Tarifkommission schloß sich diesen Vorschlägen an, nur wurde die Beschlußfassung über die Frage, ob die den Teigwaren zugestandenen Vergünstigungen auch auf Brot auszudehnen seien, zwecks weiterer Prüfung vertagt. Außerdem wurde beschlossen, die Frachtermäßigungen mit äußerster Dringlichkeit durchzuführen. Infolgedessen sind bis zur Übernahme der Bestimmungen in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, mit Wirkung vom 15. Juni 1921 eingeführt worden: der Ausnahmetarif 8 für Seefische, frische und gefrorene usw., sowie der Ausnahmetarif 9 für Heringe und Breitlinge, frische (grüne) oder gesalzene, außerdem mit Wirkung vom 1. Juli 1921 für das preußisch-hessische, sächsische, bayerische (pfälzische), mecklenburgische und oldenburgische Netz einschließlich der anschließenden Privatbahnen ein Ausnahmetarif für die ermäßigte Beförderung von Milch. Die Frachtermäßigung für gebrauchte Packmittel und die Beseitigung des 50prozentigen Gewichtszuschlags für Güter der Klasse II e sind am 1. Juli 1921 im Verfügungswege durchgeführt worden. Die übrigen Maßnahmen treten vermutlich am 1. August 1921 durch Aufnahme in den an diesem Tage erscheinenden Nachtrag IV zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, in Kraft.

Zu der Frage, ob im Interesse einer Verbilligung der Lebensmittel auch eine Frachtermäßigung für Düngemittel geboten sei, hat der Unterausschuß noch keine Stellung genommen. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten gibt sein Gutachten hierzu dahin ab, daß die möglichst baldige Einführung eines Ausnahmetarifs für Düngemittel notwendig ist. Das Maß der Ermäßigung soll den Eisenbahnen nach Anhörung von Sachverständigen überlassen bleiben. Der Verkehrsausschuß erwartet jedoch, daß die vom deutschen Kalisyndikat in Übereinstimmung mit den übrigen Düngemittelindustrien und der Landwirtschaft beantragten Ermäßigungen von 30 % bei der Klasse E, 35 % bei der Klasse D und 40 % bei der Klasse C innegehalten werden.

Die Streichung von Thomasschlacken und Thomasmehl in der Liste B des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, wird sowohl von der Tarifkommission als auch vom Verkehrsausschuß einmütig beschlossen und die Aufnahme von Ammoniakwasser in die Klasse E abgelehnt.

II. Für wärmeempfindliche Güter, insbesondere Lebensmittel, standen bisher auf den Eisenbahnen keine Beförderungsmittel zur Verfügung, die dem heutigen Stande der Kühltechnik entsprechen. Um auf diesem Gebiete den aus volkswirtschaftlichen Gründen zu begrüßenden Wandel zu schaffen, ist vor einiger Zeit die Kühltransit-Aktiengesellschaft in Hamburg gegründet worden. Sie strebt eine durchgreifende Verbesserung der Eisenbahnbeförderung mittels ihrer Kühlzüge und einzelner Kühlwagen an. In der Hauptsache will sie sich der Beförderung von Butter, Fleisch, Margarine, Eiern, Milch und frischen Früchten widmen. Ob zu dieser Beförderung im Einzelfalle Kühlzüge, d. h. Züge, bestehend aus einer Anzahl Kühlwagen mit maschineller Kühlung, durch einen oder mehrere mitlaufende Kühlmaschinenwagen oder nur Kühlwagen mit maschineller Vorkühlung aus einer ortsfesten Anlage oder Kühlwagen ohne maschinelle Kühlung verwendet werden sollen, hängt von der Beschaffenheit des Gutes, der Außentemperatur und der Länge der Beförderungsstrecke ab. In größerem Umfange ist die Lebensmittelbeförderung von Hamburg nach dem Binnenlande aufgenommen. Doch haben auch schon Versuchsfahrten für den internationalen Verkehr stattgefunden, so z. B. ein Kühltransport von Jugoslawien nach Deutschland.

Im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, war bisher eine Frachtberechnung usw. für die Kühlmaschinenwagen nicht vorgesehen. Die ständige Tarifkommission beschloß deshalb die Einführung besonderer Tarifvorschriften für „Privat-Kühlmaschinenwagen". (ÄD.)

III. Die Stellen „Sammelgut" in Ziffer 117 der Liste A und in Ziffer 94 des Verzeichnisses II werden gestrichen. Die Aus-

legung des Begriffs „Sammelgut“ hat zu unzähligen Zweifeln und Mißbräuchen geführt, und außerdem braucht der Sammelladungsverkehr der Spediteure diese Vergünstigungen nicht mehr, nachdem durch die Tarifreform vom 1. April 1921 die Stückgutfrachten stärker erhöht worden sind als die Wagenladungsfrachten. Durch die Spannung zwischen den Stückgut- und Ladungsfrachten wird ein genügender Anreiz zur Bildung von Sammelladungen geschaffen. (ÄD.)

IV. Die Prüfung der Frachtberechnung für chemische Güter war ebenfalls einem Unterausschuß übertragen worden. Die ständige Tarifkommission beschloß nach dem Vorschlage dieses Unterausschusses, die Frachtberechnung für alle chemischen Erzeugnisse nach einheitlichen Gesichtspunkten durchzuführen. Hier aber auf die einzelnen beschlossenen Tarifänderungen einzugehen, würde zu weit führen.

V. Die Wirtschaftsstelle für das deutsche Zeitungsgewerbe in Berlin hatte beantragt, Zeitungsdruckpapier in die Klasse B der Gütereinteilung einzureihen. Die Begründung des Antrags stützt sich auf die vermeintlich unberechtigte Bevorzugung, die das Streichpapier aus Holzschliff mit Zusatz bis zu höchstens 20 % Holzzellstoff durch die Frachtberechnung nach Klasse B erfahre. Die ständige Tarifkommission kam aber zu dem Schluß, daß dieser Berufungsgrund nicht stichhaltig sei, und lehnte den Antrag ab.

VI. Montanleim und Montanharzleim sind in der Gütereinteilung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, nicht genannt, gehören daher nach § 8 der Allgemeinen Tarifvorschriften zur Klasse A. Die Eisenbahndirektion Berlin hatte die Frage der Frachtberechnung für diese Papierleime zur Erörterung gestellt und in erster Linie beantragt, an ihrer Zugehörigkeit zur Klasse A nichts zu ändern, aber das Wettbewerbserzeugnis „Harzleim“ tarifarisch gleichzustellen, d. h. in der Klasse B (Stelle „Klebmittel, flüssige“) zu streichen. Sollte diesem Antrage nicht stattgegeben werden, so empfiehlt die Eisenbahndirektion Berlin, Montanleim und gegebenenfalls auch Montanharzleim in die Stelle „Klebmittel, flüssige“ der Klasse B aufzunehmen. Die ständige Tarifkommission beschloß aber, an der heutigen Tarifierung nichts zu ändern und erst nach Klärung der Verhältnisse in eine erneute Prüfung der Frage einzutreten.

VII. Die Ziffer 1 der Stelle „Holz“ der Klasse D wird wie folgt gefaßt:

„Stamm-, Stangen-, Scheit- (Kloben-), Rollen-, Prügel- (Knüppel-) und Reisholz, sämtlich auch entrindet, gerissen oder gespalten, jedoch nicht weiter bearbeitet, ferner Abfall von Holz, lose, in Säcken oder gebündelt (Bündelholz), sämtlich bis zu 1,3 m lang, von folgenden Arten: Birke, Buche (Rotbuche und Weiß- und Hainbuche), Erle, Fichte, Kiefer (Föhre, auch Zirbelkiefer oder Arve), Lärche oder Tanne;

ferner Scheit- (Kloben-), Rollen-, Prügel- (Knüppel-) und Reisholz, sowie Abfall von Holz, sämtlich wie oben genannt, von folgenden Arten: Ahorn, Akazie, Aspe, Eiche, Esche, Linde, Pappel, Roßkastanie, Ulme und Weide.“ (ÄD.)

VIII. Der Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Berlin hatte beantragt:

1. den in Klasse D unter Ziffer 1 und 2 der Stelle „Kalk“ aufgeführten kohlensauren und gebrannten Kalk im Falle seiner Verwendung für Hüttenzwecke in die Klasse E zu verweisen,

2. wenn dem Antrage nicht in vollem Umfange entsprochen werden könnte, wenigstens den für Hüttenzwecke bestimmten rohen Dolomit und rohen Kalkstein in der angegebenen Weise zu begünstigen,

3. in Klasse D die Ziffer 1a der Stelle „Kalk“ wie folgt zu ergänzen: „Kalk, kohlensaurer, erdiger, auch getrocknet, gemahlen“.

Die ständige Tarifkommission lehnte aber mangels anzuerkennenden Bedürfnisses sämtliche Anträge ab und beschloß zur Verbesserung des Tarifs nur die folgenden Tarifänderungen:

a) in der Stelle „Kalk“ der Klasse D als neue Ziffer nachzutragen: „5. Kalkrückstand der Azetylenerzeugung, soweit nicht in Ziffer 6 der Klasse E genannt“;

b) in der Stelle „Kalk“ der Klasse E die Ziffer 1c zu streichen und als neue Ziffern nachzutragen: „5. Kalkrückstand der Azetonerzeugung; 6. Kalkrückstand der Azetylenerzeugung zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt“;

c) in die Stelle „Kalkschlamm“ (Klasse E) die folgende Anmerkung aufzunehmen: „Kalkrückstand der Azetylenerzeugung s. die Stellen „Kalk“ in Klasse D unter Ziffer 5 und in Klasse E unter Ziffer 6“;

d) in den Stellen „Mergel“ der Klassen D und E sowie in Liste B, Ziffer 18, und im Verzeichnis II, Ziffer 71, zu streichen die Worte: „(auch Kalkmergel)“;

e) in Klasse E die Ziffer 2 der Stelle „Mergel“ wie folgt zu fassen: „2. getrocknete, auch gemahlen, zum Düngen oder zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt“. (ÄD.)

IX. Die Eisenbahndirektion Oldenburg hatte beantragt, die Tarifstelle „Teere“ in Klasse D durch Aufnahme von „Torfteer“ zu ergänzen. Begründet war der Antrag damit, daß der beim Verkoken des Torfes in der Retorte — also bei der sogenannten Trockendestillation des Torfes — als Nebenerzeugnis gewonnene Torfteer mit dem Braunkohlenteer Ähnlichkeit habe, nur daß er einen etwas größeren Kreosotgehalt besitze. Da er auch im Preise dem Braunkohlenteer nahekomme, könne er tarifarisch nicht anders behandelt werden als dieser. Daß der Torfteer bisher in der Gütereinteilung nicht genannt sei und deshalb zurzeit nach Klasse A tarifiert werden müsse, habe wohl darin seinen Grund, daß er noch nicht lange im Handel vorkäme. Die ständige Tarifkommission beschloß die Annahme des Antrages. Demgemäß sind folgende Tarifänderungen vorzunehmen:

a) in Klasse D der Stelle „Teere“ ist die Ziffer 1 wie folgt zu fassen: „1. Braunkohlenteer, Steinkohlenteer und Torfteer“;

b) im Verzeichnis IV ist die Ziffer „61. Torfkohle“ durch den Zusatz: „und Torfkoks“ zu ergänzen.

X. Es war beantragt worden:

a) für Mitglieder der Genossenschaft deutscher Bühnenangehöriger bei Reisen in neue Stellungen die Fahr- und Frachtpreise um mindestens 50 % zu ermäßigen;

b) für Mitglieder des deutschen Chorsänger- und Ballettverbandes bei Reisen in neue Stellungen und zwecks Umsiedelung die Friedensfahr- und Gepäckpreise zu gewähren;

c) für einzelne Bühnenmitglieder und für ganze Bühnenunternehmen (Wandertheater, Städtebundtheater) bei Kunstreisen Tarifvergünstigungen von nicht näher bezeichneter Art und Höhe zuzubilligen;

d) für das pfälzische Landes-Sinfonie-Orchester bei Konzertreisen die Fahrpreise um 50 % nachzulassen.

Die Anträge a) und b) erstreben Verbilligung des Stellen- und Wohnortwechsels, c) und d) Begünstigung von Berufsreisen. Die ständige Tarifkommission erkannte aber ein Bedürfnis für die Gewährung der sehr weitgehenden Ermäßigungen nicht an und lehnte sämtliche Anträge einstimmig ab.

XI. In der 123. Sitzung der ständigen Tarifkommission war bereits die Aufhebung der Fahrpreisermäßigung für Mitglieder von Krankenkassen und Versicherte von Versicherungsanstalten beschlossen worden. Gegen diesen Beschluß hatte die Eisenbahndirektion Berlin aber Widerspruch erhoben, weil die Aufhebung der Fahrpreisermäßigung nicht ausreichend begründet gewesen sei, so daß sie vor dem Parlament und der Öffentlichkeit nicht mit Erfolg hätte vertreten werden können. Mit einer sehr eingehenden Begründung beschloß die ständige Tarifkommission nunmehr nochmals die Aufhebung der Fahrpreisermäßigung. (ÄD.)

XII. Auf Antrag des Bundes erblindeter Krieger wird zugestanden, daß das zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung mit Begleitung (Ausführungsbestimmung C VIII, Abschnitt II zu § 12 EVO.) vorgeschriebene Zeugnis eines beamteten Arztes über die Notwendigkeit einer ständigen Begleitung nur bei dem erstmaligen Antrage erforderlich ist, wenn darin die Notwendigkeit der ständigen Begleitung für die ganze Lebenszeit des Kriegsbeschädigten bescheinigt ist.

Die äußerst dringlichen Beschlüsse (ÄD) werden voraussichtlich zum 1. August d. J. in Kraft gesetzt, falls nicht wirksamer Widerspruch erhoben wird. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der Generalkonferenz oder der an ihre Stelle tretenden Körperschaft.

Zur Erhöhung der Personentarife.

Von **Leopold Stockert**.

Erhöhungen von Gütertarifen werden im allgemeinen weniger bitter als jene der Personentarife vom Publikum empfunden. Bei ihrer gegenwärtigen Höhe bei den Wiener Straßenbahnen und der künftigen Steigerung bei den Eisenbahnen fragt man sich, auf welche Entfernung der Fußmarsch wirtschaftlicher als die Benutzung der Fahrgelegenheit ist. Über dieses Thema schrieb kürzlich einer unserer hervorragendsten Gelehrten, Professor Arnold Durig, Vorstand des Physiologischen Instituts an der Wiener Universität, in der „N. Fr. Pr.“: „Wo fängt eine Trambahnfahrt an, für den Passagier unrentabel zu werden?“ Von dem gegenwärtigen hohen Tarif von sieben Kronen für eine Fahrt ausgehend, versucht Professor Durig die Grenze festzustellen, bei der die Auslagen beim Gehen geringer als für die Fahrt sind, falls nicht notwendige Zeitersparnis das Geldopfer erheischt. Letztere veränderliche Größe schaltet der Gelehrte aus. Durch Versuche wurde festgestellt, daß man für das

Kilometer Weges für 1 Kilogramm Körpergewicht, beim Gehen auf guter ebener Straße, 0,7 Wärmeeinheiten umsetzt. Ein 70 kg schwerer Mensch benötigt also für jedes Kilometer Weges (0,7 × 70 = 49) rund 50 Wärmeeinheiten. Bei sehr raschem Gehen ist der Aufwand ein etwas größerer. Die Nahrungsmittel werden bekanntlich ebenfalls nach der Höhe ihres nutzbaren Nährwertes nach Wärmeeinheiten bemessen, und es wird z. B. bei Mehl ein Kilogramm mit rund 3000, bei Zucker mit rund 4000, bei Fett mit rund 8000 Wärmeeinheiten angenommen. Aus dem für das Kilogramm zu bezahlenden Preis ergibt sich jener der Wärmeeinheit. Also beispielsweise kostete bei den Wiener Lebensmittelpreisen im März d. J. die Wärmeeinheit bei rationiertem Brot und Mehl rund 0,37 h, bei Kartoffeln rund 1 h, bei Hülsenfrüchten 1,6 h, bei Reis 2,3 h, bei Mehl im Schleichhandel 2,7 h, bei Fett im freien Handel 3,3 h, bei Sauerkraut 4,9 h, bei Wurst und Fleisch 14 h, bei Eiern 17,5 h. Selbstverständlich wird man um so unzweckmäßiger verfahren, je kostspieligere Lebensmittel man der Tageskost zur Deckung des Mehrbedarfes an Wärmeeinheiten zusetzt. Sauerkraut, Wurst und Eier sind dabei am unwirtschaftlichsten.

Gegenüber einem Fahrpreise von 7 K kostet das Kilometer Fußweges bei Deckung durch Mehressen bei rationiertem Mehl rund 18 h, bei rationiertem Fett, Kartoffeln oder Maisgrieszulage 60 h, bei Hülsenfrüchten 80 h, bei Schleichhandelsmehl 1,40 K, Fett oder Speck 1,70 K, bei Sauerkraut 2,45 K und Wurst 7 K. Nach Durig stellen sich die Kosten des Kilometer Weges bei der Alltagskost einer Wiener Mittelstandsfamilie einschließlich der Zutaten und deren Herstellung zum Ersatz von 50 Wärmeeinheiten auf 1,14 K, und es wäre daher dieser Wert zweckmäßig als Durchschnittswert einzusetzen. Sonach käme das Fahren mit der Wiener Straßenbahn gegenwärtig erst dann billiger als das Gehen, wenn die gefahrene Strecke mehr als 6 km beträgt. Diese Berechnung gilt für einen 70 kg schweren Menschen; bei leichteren Personen, wie zum Beispiel einer nur 50 kg schweren Frau, werden 8½ km, bei einem eben noch eine volle Karte bezahlenden Kinde von unter 1,3 m Länge sogar 12 km die Grenze bilden, bis zu der die Fahrt unwirtschaftlicher als das Gehen ist. Selbst bei der Veranschlagung eines Betrages von 50 h für das Kilometer Fußweges für Schuhabnutzung bliebe nach Durig ein Weg von 4 bis 8 km zu Fuß wirtschaftlicher als die Straßenbahnfahrt. Er schließt daran eine Betrachtung, daß es solcherart lohnend werde, an Stelle der Arbeitskraft der Maschine oder des unqualifizierten Arbeiters jene des mindestbezahlten Hochqualifizierten zu setzen. Der Aufschwung der Vergangenheit habe großenteils darin gelegen, daß die schwere Arbeit möglichst von Maschinen und die rein manuelle Schwerarbeit von Minderqualifizierten geleistet worden war. Dadurch war der qualifizierte Arbeiter seinem Berufe vollständig freigegeben. Heute zwingen ihn die Verhältnisse zu einer im Verhältnis zu seinem Können ganz unproduktiven Arbeit. Er ist zur Zeitvergeudung bei häuslichen Arbeiten, als Kohlenschleppen, Schuhe reparieren usw. gezwungen, also zu Leistungen, die von Maschinen oder dafür qualifizierten Arbeitskräften viel besser und rascher geleistet werden könnten. So wird der geistige Arbeiter nun auch gezwungen sein, sich der rein mechanischen, zeitraubenden und unproduktiven Arbeit des Fußmarsches zuzuwenden, „weil der Preis der maschinellen Beförderung nicht mehr in Einklang mit der Ökonomie zu bringen, die Arbeit der Maschine teurer als die eigene ist". Durig folgert richtig, daß der Verlust an Arbeitskraft und Zeit des Technikers, Werkstättenleiters und geistiger Arbeiter überhaupt, einen Verlust an nationalem Arbeitsvermögen bedeutet. Die hohen Tarife der Straßenbahnen behindern die Ausnutzung aller Einrichtungen sozialer Fürsorge. „Der stete Rückschritt in der Nutzung der Maschine und der rein physischen, nicht höher bewerteten Kraft des Menschen im Dienste der Gesamtheit schafft ein krankhaftes Mißverhältnis, durch das der qualifizierte Arbeiter immer mehr zu rein physischer, minder produktiver Arbeit gedrängt wird, und hierdurch wird nicht nur die Gesamtarbeitsleistung und Produktion des Staates, sondern auch das ganze Bildungsniveau unseres Nachwuchses herabgedrückt. Ein Volk, dessen geistiges Niveau sinkt, wird aber nie auf dem Gebiete physischer Leistung und damit auch nie in seiner Wohlfahrt aufwärts kommen können." Das ist der Schlußsatz Professor Durigs.

Mittlerweile wurde vom Nationalrat die Erhöhung der Personentarife der Staatsbahnen auf deren doppelte Höhe beschlossen, die gleichzeitig den Privatbahnen zugestanden wird. Der Mindestfahrpreis soll nun — auch auf der Stadtbahn, wenn sie wieder in Betrieb gesetzt wird — auf sechs Kronen erhöht werden. Vom Zehnkreuzertarif und sogar Zehnhellertarif ein arger Sprung, der bei der enormen Höhe der Autobustarife jene, die weitere Entfernungen zurückzulegen genötigt sind, besonders hart trifft. Selbstverständlich bleibt die Entfernung begrenzt, auf welche insbesondere Kinder Fußmärsche zu machen in der Lage sind. Die bedeutende Erhöhung des Fahrpreises der Strecken und auch der Arbeiterkarten zwingt dazu, sie aufzugeben, die Kürze der Mittagspause verbietet längere Fußmärsche. So kann die Erhöhung der Fahrpreise zur Änderung der Arbeitszeit Veranlassung geben, wobei anstatt der wünschenswerten Verlängerung bei ununterbrochener Durcharbeit eine Verkürzung die notwendige Folge sein würde. Kleingärtner und Siedler streben die Durcharbeit längst an, um dadurch mehr freie Zeit zu gewinnen. Die Verteuerung der Fahrpreise erschwert Siedlungen abseits des Stadtzentrums, und dort sind Plätze nicht mehr vorhanden.

Ob die letzten außerordentlichen Fahrpreiserhöhungen keine merkbare Abnahme der Benutzung zur Folge haben werden, muß die nächste Zukunft lehren. Unbegrenzt können Überwälzungen gesteigerter Gehälter und sonstiger Betriebskosten auf die Fahrgäste nicht durchgeführt werden, und es hat den Anschein, als ob diese Grenze schon erreicht wäre. Mindestens kommen Fahrten auf kurzen Straßenbahnstrecken nicht mehr so häufig als früher vor und mehr der Not, als der Theorie gehorchend, läuft man Strecken zu Fuß, die man früher nur im Wagen zurückgelegt hätte.

Betriebsdienstliche Beobachtungen auf einem Gemeinschaftsbahnhof.

Nachschieben und Bremsen bei Güterzügen.

Von Eisenbahninspektor **Zimmermann**-Eger.

Nachschieben von Güterzügen.

Die Belastungswerte, die wegen zu starker Inanspruchnahme der Zugkuppelungen (§ 53,6 der F.V.) bei Güterzügen mit Vorspann nicht überschritten werden dürfen, sind vor kurzem wieder erhöht worden. Sie betrugen z. B. bei Steigung 1 : 60 670, 1 : 100 1100 und 1 : 140 1480 t. Sie sind dabei immer noch etwas niedriger, als die nach den Technischen Vereinbarungen (T.V.) (bei dem bis auf weiteres gestatteten Zuschlag von 50%) zulässigen Zahlen. Daß bei einem 1000 t-Zug in Steigung von 1 : 100 die Zugvorrichtungen schwer mitgenommen werden, wird ohne weiteres auch dem Nichttechniker klar sein, und ich möchte deshalb hier auf die einschlägigen Bestimmungen in den Zugbelastungsvorschriften der vormalig österreichischen Bahnen (hier in Eger die tschecho-slowakische Staatsbahn und die Buschtiehrader Eisenbahn) hinweisen, wo für die in der Steigung gezogenen Zuglasten bedeutend schärfere Grenzen gezogen sind. Der diesbezügliche Absatz in diesen Vorschriften lautet wie folgt:

„Für ziehende Lokomotiven ist lediglich die Beigabe jener Bruttolast gestattet, die der summarischen Belastung der ziehenden Lokomotiven entspricht; diese summarische Belastung darf jedoch auf Steigungen keinesfalls die in der Belastungstabelle unter Kolonne „Höchstbelastung für ziehende Lokomotiven mit Rücksicht auf die Zugvorrichtung" angegebenen Belastungsgrenzen, die unter Bedachtnahme auf die zulässige Inanspruchnahme der Kupplungen und Zugvorrichtungen ermittelt wurden, überschreiten."

Diese Belastungsgrenzen betragen bei Steigung 1 : 60 520, 1 : 100 700, 1 : 110 750 t usw. Bei Überschreitung dieser Grenzen darf nicht vorgespannt, sondern muß stets nachgeschoben werden. Praktisch betätigt wird dieses Verfahren täglich auf den Strecken Tirschnitz-Eger (1 : 110 Steigung) der BEB. und Eger-Königswart (1 : 100 Steigung) der Tsch.-sl. Stb., wo zu Zeiten starken Verkehrs fast jeder Güterzug mit Schiebemaschinen verkehrt. Zur weiteren Schonung der Zugvorrichtungen ist bei diesen Bahnen bei Fahrten mit Nachschiebemaschine folgender Vorgang (im Gegensatz zu unserem Verfahren) einzuhalten:

Zur gegebenen Abfahrtszeit gibt der Führer der Schiebelokomotive das Signal „Bremsen los", worauf der Führer der Zuglokomotive das Signal „Achtung" zu geben hat, daraufhin setzt der Führer der Schiebelokomotive den Zug langsam in Bewegung, und sobald dies der Führer der Zuglokomotive bemerkt, setzt er auch seine Lokomotive in Gang.

Die vorstehend geschilderten Maßnahmen zur Schonung der Zugvorrichtungen haben sich nach meinen langjährigen Beobachtungen stets bewährt. Sie sind, abgesehen von der bei einer Zugtrennung entstehenden Betriebsgefahr, schon wegen

der pfleglichen Behandlung des jetzt so kostspieligen Materials, jedenfalls sehr beachtenswert.

2. Bremsen bei Güterzügen.

Nach § 55 der B.O. sind bei den deutschen Reichseisenbahnen die nach Steigung, Fahrgeschwindigkeit usw. zu berechnenden Wagenachsen zu bremsen, während bei den Bahnen in den Landen des vormaligen österreichischen Staates die Last gebremst wird. Die betreffende Vorschrift lautet:

„In jedem Zuge müssen außer den Bremsen an den arbeitenden Lokomotiven und Tendern so viele Bremsen bedient sein, daß mit ihnen mindestens die aus der Bremstabelle zu entnehmenden Prozente des Gesamtgewichts der Fahrzeuge bremsbar sind“ (s. a. § 160 der T.V.).

Nach meinen langjährigen Beobachtungen auf dem Gemeinschaftsbahnhof Eger, wo drei bayerische, eine sächsische, eine BEB.- und eine Tsch.-sl. Stb.-Linie einmünden, bin ich geneigt, das System der gebremsten Last dem der gebremsten Achsen vorzuziehen, und zwar aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen. Bei der Bremsung eines Zuges kommt das Gesetz der Flächenanziehung zur Geltung; je schwerer also die Bremslast, desto sicherer die Wirkung. Bei unseren Bremsachsen wird aber ein mit Stückgut beladener G von 12 t gleich hoch bewertet, wie ein beladener Omm von 30 t Gesamtgewicht. Vor zwanzig Jahren, als unsere Fahrzeuge viel weniger tragfähig waren, ist das nicht so aufgefallen wie heutzutage, wo die Tragfähigkeit der meisten Gm und Om von 15 auf 17,5 t erhöht wurde und uns zahlreiche Omm zu 20 t zur Verfügung stehen. Erstere, ausschließlich mit sicher wirkenden Doppelbremsen versehen, entsprechen im beladenen Zustande mit dem Eigengewicht einer Bremslast von 24—25, letztere einer solchen von 29—30 t, und damit ist die wirtschaftliche Ausnutzung des Brems-Last-Systems gegeben, das bedeutend weniger Bremsprozente aufweist, als unser Bremsachsensystem. Ich habe Beobachtungen angestellt und gefunden, daß bei einem 1000 t Zug im Gefälle 1 : 60 nach dem System der gebremsten Achsen, wo bei uns (bei 1000 Achsen) 12 Bremskräfte nötig sind, bei der Lastbremsung 9 Mann genügen. Voraussetzung und Grundsatz ist dabei die Auswahl schwerer Bremsen bei der Besetzung. Ein besonders schwerer Bremswagen kommt an den Schluß, die übrigen sind vorschriftsmäßig zu verteilen und dem Verschubleiter zu bezeichnen, wie dies bei den Tsch.-sl. Stb. geschieht. Auf diese Weise können wenn Schwerbremsen sorgfältig verteilt und wenn nötig zurückgehalten werden, bei jedem Zug, je nach der Stärke der Belastung, 1—3 Mann an der Zugbegleitung gespart werden. Wenn man bedenkt, daß uns heute eine Bremserstunde 5 Mark kostet, wozu noch die erheblichen Beträge an Fahrgeldern, Nachtdienstzuschlägen, Kinderzulagen und Kosten für die Inventarbekleidung kommen, so kann daraus der große wirtschaftliche Vorteil, den die Einführung dieses Bremssystems den deutschen Reichseisenbahnen bringen würde, ermessen werden. Eine Änderung des § 55 der B.O. wäre allerdings notwendig. Immerhin könnte einmal eine Probe aufs Exempel auf einer stärker geneigten Strecke gemacht werden; sie kostet nichts, und je nach ihrem Ergebnis könnten weitere Maßnahmen getroffen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Einnahmen der Reichsbahn. Nach einer amtlichen Mitteilung haben die Einnahmen der Reichsbahn betragen:

	im Pers.- u. Gepäckverkehr	im Güterverkehr	aus sonstigen Quellen	zusammen
	Juni 1921 (in Tausenden)			
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1920	349 552	858 237	42 560	1 250 349
1921	501 414	1 464 462	62 216	2 028 092
	+ 151 862	606 225	19 656	777 743
	= + 43,4 %	+ 70,6 %	+ 46,2 %	+ 62,2 %
	April-Juni 1921 (in Tausenden)			
1920	1 016 007	2 570 911	100 597	3 687 515
1921	1 341 233	4 198 345	156 844	5 696 422
	+ 325 226	1 627 434	56 247	2 008 907
	= + 32,0 %	+ 63,3 %	+ 55,9 %	+ 54,5 %

Im Durchschnitt der Jahre 1912 und 1913 haben die Monate April-Juni im Personenverkehr 26,42 %, im Güterverkehr 23,77 % der Jahreseinnahme gebracht. Von der im Haushalt 1921 veranschlagten Verkehrseinnahme hätten danach im Personenverkehr — unter Berücksichtigung der erst am 1. Juni eingetretenen Fahrpreiserhöhung — rund 1245 Millionen, im Güterverkehr rund 5110 Millionen aufkommen müssen. Im Personenverkehr, dessen günstige Entwicklung bereits an anderer Stelle betont ist, sind demnach rund 96 Millionen mehr, dagegen im Güterverkehr 912 Millionen weniger verdient worden. Auch im Juni hat die Lahmlegung des Güterverkehrs im Westen durch die Sanktionen, im Osten durch den Polenaufruhr in Oberschlesien die Verkehrseinnahmen ungünstig beeinflußt. Immerhin weist der Juni gegenüber den beiden Vormonaten wieder eine Besserung auf. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr erbrachten gegenüber dem April ein Mehr von 47,6 Millionen, gegenüber dem Mai ein Mehr von 142,3 Millionen Mark.

— Eröffnung von Strecken. Am 2. August d. J. ist im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover die vollspurige, 26,97 km lange Bahnstrecke Leese-Stolzenau-Stadthagen als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Loccum, Münchehagen, Wiedensahl und Niedernwöhren für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Ausgeschlossen ist auf allen diesen Bahnhöfen die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ent- und Verladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen.

— Ergebnisse des Berliner Ferienverkehrs. Hierüber liegen nunmehr genaue Zahlen vor, die einen Vergleich zu den entsprechenden Verkehrsziffern des Vorjahres zulassen. Danach wurden in den Hauptreisetagen (7. bis 13. Juli) auf allen Berliner Fernbahnhöfen einschließlich des Verkaufs von Fahrkarten in den Reisebüros zusammen verkauft 431 535 Fahrkarten des Fernverkehrs (gegen 460 781 Fahrkarten im Vorjahre). Gegen das Vorjahr ist also eine Abnahme um 29 246 Fahrkarten eingetreten, die etwa 0,5 % beträgt. Zu berücksichtigen ist bei dieser Zahl allerdings, daß die Fahrkarten zu ermäßigten Preisen, die für die Feriensonderzüge auf den einzelnen Bahnhöfen verkauft worden sind, in diese Zahl nicht eingerechnet sind. Den größten Fahrkartenverkauf hatte in diesem Jahre nicht wie sonst der Stettiner Bahnhof, sondern der Schlesische Bahnhof, der mit 86 762 Fahrkarten (gegen 51 299 i. Vorj.) an der Spitze steht. Auf dem Stettiner Bahnhof wurden verkauft 78 975 (gegen 131 582) Fahrkarten, dann folgen der Anhalter Bahnhof mit 58 049 (gegen 57 444) Fahrkarten, der Lehrter Bahnhof mit 43 840 (gegen 40 518) Fahrkarten, der Potsdamer Bahnhof mit 24 000 und der Görlitzer Bahnhof mit 22 457 Fahrkarten. Die Hauptbeförderung von Reisenden fällt in diesem Jahre nicht auf allen Bahnhöfen gleichmäßig auf den Tag nach Schulschluß, sondern sie verteilt sich auf mehrere Tage. So war der Hauptandrang auf dem Schlesischen Bahnhof am 11. Juli (20 856 Reisende), der zweitstärkste am 10. Juli (19 187 Reisende), während auf dem Stettiner Bahnhof am 9. Juli 14 345 Reisende, am 8. Juli 12 990 Reisende abgefertigt wurden. Fast durchweg hat der Fahrkartenverkauf in den Reisebüros zugenommen, so daß ohne weiteres angenommen werden kann, daß sich diese Neueinrichtung der Ausgabe von Fahrkarten durch die Reisebüros im letzten Jahre gut eingebürgert hat. Jedenfalls kann der Rückgang der Zahl der verkauften Fahrkarten um 0,5 % nicht auf die Folgen der Tariferhöhung zurückgeführt werden.

— Eine Erhöhung der Gebühren für Privattelegramme tritt auf den Eisenbahnen mit sofortiger Gültigkeit nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Hannover in Kraft. Danach wird die Telegrammgebühr für die Bestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen auf 1,50 ℳ erhöht, während die Gebühren für die telegraphische Vorbestellung von Abteilen, nummerierten Plätzen und für die Nachsendung von Reisegepäck auf 3 ℳ neu festgesetzt wird.

— Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet. Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrgebiet wickelte sich in der Woche vom 17.—23. Juli ohne besondere Schwierigkeiten ab. Durch Überleitung von Frachten, die sonst auf dem Rhein befördert werden, auf die Eisenbahn infolge des Streiks der Maschinisten und Heizer der Rheinschlepper wird der Wagenpark der Reichseisenbahn bedeutend mehr als sonst in Anspruch genommen. Die Umlaufzeiten der Wagen nach südlichen Bestimmungsorten sind bedeutend größer als bei der bisherigen Bewegung von der Versandstation zum Hafen bzw. vom Hafen bis zur Bestimmungsstation. Der Wagenbestand, namentlich für Brennstoffe, ist daher sehr knapp. Es waren am Ende der vorigen Woche geringe Ausfälle bei der Stellung der angeforderten Wagen zu verzeichnen. Bei dem im allgemeinen mäßigen Frachtenverkehr würde der durch den Streik entstehende Mehrverkehr von der Eisenbahn auch in der Wagen-

gestellung ohne weiteres übernommen werden können, wenn nicht noch andere ungünstige Umstände den Wagenpark stark in Anspruch nähmen. So wird ein Teil der östlichen Bezirke des Reiches, wo früher oberschlesische Kohle verwendet wurde, mit Ruhrkohle beliefert. Der Weg ist bedeutend weiter. In Oberschlesien selbst begegnet der wieder anhebende Verkehr noch allerlei Hemmungen und Behinderungen. Auch durch die Zollkontrolle am Rhein wird der Umlauf der Wagen sehr verschlechtert. 3000—4000 Wagen sind allein im Bezirk Köln dauernd aufgestellt und harren der Verzollung. Dabei ist der Bedarf auch an gedeckten Wagen wegen der Steigerung des Kartoffelversandes und des Einsetzens des Kaliverkehrs bereits so gestiegen, daß offene Wagen für diese Zwecke mit herangezogen werden mußten. Für Kohlen, Koks, Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 20 082 Wagen angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 19 995 Wagen (Höchstgestellung am 21. Juli 20 443). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 18 603 Wagen. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen wurde durch den Rheinschifferstreik, dessen Beendigung in Aussicht stand, jedoch an neu hinzutretenden Forderungen der Matrosen gescheitert ist, ebenfalls empfindlich beeinträchtigt. Sie ging von 25 108 t auf 17 346 t im werktäglichen Durchschnitt herunter.

— **Verkehr mit dem besetzten Gebiet.** Die Handelskammer zu Berlin macht darauf aufmerksam, daß alle ausländischen Waren ohne Ausnahme bei der Einfuhr über das westliche Reichsgebiet in das unbesetzte Gebiet einer Zulaufgenehmigung (Bekanntmachung vom 29. April d. J., Reichsanzeiger Nr. 103 und deren Abänderung vom 20. Juni d. J., Reichsanzeiger Nr. 144) bedürfen. Hinsichtlich der Form der Blankozulaufsgenehmigungen wird amtlich empfohlen, sie so zu kennzeichnen, daß sie auch nach der Ausstellung als Blankette kenntlich sind. Zweckmäßig wird vielleicht neben die Geschäftsnummer der erteilenden Stelle der Vermerk: „Blankett-Nr. . . . .“ gesetzt. Wie der Handelskammer noch mitgeteilt wird, können nunmehr Sendungen aus dem Auslande, die in das unbesetzte Gebiet eingeführt werden und für das besetzte Gebiet bestimmt sind, auf Antrag auch nach dem besetzten Gebiet unter Zollkontrolle bis zum Empfangsorte abgelassen werden, ohne daß die Vorlegung einer Einfuhrbewilligung im unbesetzten Gebiet zu fordern wäre. Die Verzollung hat aber nach wie vor im unbesetzten Gebiet zu geschehen.

Aus dem besetzten Gebiet wird darauf aufmerksam gemacht, daß in letzter Zeit in den Eisenbahnzügen bzw. auf den Bahnhöfen wiederholt von sämtlichen ankommenden Reisenden die Vorzeigung von Personalausweisen seitens der alliierten Behörden verlangt worden ist. Es sei daher nochmals an die Bestimmungen der Artikel 2 und 3 der Verordnung III erinnert, wonach alle Personen über 14 Jahre im Besitze eines Personalausweises mit Lichtbild sein müssen, der jedesmal auf Erfordern der alliierten Behörden vorzuzeigen ist.

— **Sonderzüge zur Leipziger Herbstmesse.** Die Bewältigung des Eisenbahnverkehrs zur Herbstmesse wird durch Einlage einer größeren Anzahl von Sonderzügen und Vorzügen bequemer und umfangreicher als bisher durchgeführt werden können. Vorläufig sind Meßsonderzüge von München, Nürnberg, Stuttgart, Basel, Mannheim, Frankfurt (Main), Mainz, Köln, Düsseldorf, Münster (Westf.), Hamburg-Altona, Rostock, Berlin und Königsberg ab sowie von Amsterdam, Kopenhagen, Stockholm, Prag, Wien und Zürich ab in Aussicht genommen. Nach den gleichen Orten werden Rückzüge von Leipzig abgehen. Der Verkehr der Rücksonderzüge wird sich bis Sonntag nach Meßschluß ausdehnen.

— **Bekanntgabe der Verkehrssperren im Eisenbahnverkehr an die Handelskammern.** In Nr. 29, S. 560 d. Ztg. hatten wir eine dem Juniheft der „Mitteilungen der Handelskammer zu Berlin“ entnommene Notiz wiedergegeben, nach der von den Handelskammern bei der Oberbetriebsleitung Ost angeregt worden war, ihnen Mitteilungen über Verkehrssperren, die von den Oberbetriebsleitungen angeordnet werden und über die einzelnen Eisenbahndirektionen meist mit einer Verzögerung von 2—3 Tagen zur Kenntnis der Handelskammern gelangen, letzteren wieder regelmäßig unmittelbar zuzustellen, damit sie wie in früheren Jahren die Verkehrsbeteiligten sofort auf Störungen der Verkehrsverhältnisse aufmerksam machen können.

Wie uns die Oberbetriebsleitung Ost mitteilt, hat sie die Handelskammer Berlin bereits am 13. Juni benachrichtigt, daß die Bekanntgabe von Sperren grundsätzlich Sache der Eisenbahndirektionen ist, und es bei diesem Verfahren auch in Zukunft verbleiben muß.

— **Zur Lage der Lokomotiv- und Wagenfabriken.** Ein Leitaufsatz in deutscher und französischer Sprache über den deutschen Wagen- und Lokomotivbau, den die Fachzeitschrift für die Waggon-, Lokomotiv- und Motorfahrzeugindustrie, „Der Waggon- und Lokomotivbau“, Düsseldorf, in ihrer neuesten Ausgabe veröffentlicht, kommt auf Grund authentischer Darlegungen über den gegenwärtigen Stand der Leistungsfähigkeit der beteiligten Werke zu dem Ergebnis, daß die Grundlagen des deutschen Lokomotiv- und Wagenbaues nach wie vor gesund, genügend stark und tragfähig sind, um ungeachtet der erschwerten Arbeitsbedingungen darauf eine erfolgreiche Zukunft begründen zu können. „Sozusagen in der Mitte zwischen Industrie und Verkehr stehend, als Bindeglied der beiden Hauptpfeiler des deutschen Wirtschaftslebens wird der deutsche Wagen- und Lokomotivbau, wenn nicht unvorhergesehene Störungen und Rückschläge den einsetzenden Wiederaufstieg zum Stillstand bringen, mit Zuversicht und in dem vollen Bewußtsein seiner Stärke und Leistungsfähigkeit dem neuen Entwicklungsstadium, das mehr oder weniger für alle Industriestaaten und alle Industrien eingetreten ist, entgegengehen können.“

— **Dienstjubiläum.** Der Vorstand des Verkehrsbüros der Eisenbahndirektion Cassel, Rechnungsrat Rümer, vollendete am 6. Juli d. J. in großer Geistes- und Körperfrische eine 50jährige Dienstlaufbahn. Der Jubilar war nach kurzer Tätigkeit bei der Allgemeinen Staatsverwaltung, und nachdem er inzwischen seiner einjährigen Militärpflicht genügt hatte, als Zivilsupernumerar bei der Staatsbahnverwaltung, und zwar bei der damaligen Königlichen Direktion der Bebra-Hanauer Bahn zu Cassel eingetreten, die im April 1874 nach Frankfurt (Main) verlegt und mit der Neuorganisation am 1. April 1880 in Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) umbenannt wurde. Zum 1. April 1895 war der Jubilar nach Cassel versetzt worden, um bei der neuerrichteten Eisenbahndirektion das Amt als Vorstand des Verkehrsbüros zu übernehmen, das er sonach seit 26 Jahren bekleidet. Der Jubilar war schon als junger Beamter der Verkehrsabteilung der Direktion zugeteilt worden und hat mit Ausnahme einer kurzen Zeit von 6 Monaten seine ganze Dienstlaufbahn im Verkehrsdienst zugebracht. Er ist wohl einer der wenigen noch im Dienste befindlichen Beamten, vielleicht der letzte, der bei der Durchführung der großen Tarifreform im Jahre 1877, die die tariftechnische Einheit der deutschen Gütertarife herbeiführte, mit tätig war.

Die Eisenbahndirektion und das Reichsverkehrsministerium sprachen dem Jubilar ihre Glückwünsche und Anerkennung sowie den Dank für die bisher geleisteten treuen Dienste aus.

— **Personalnachrichten.** Der Präsident des Eisenbahn-Zentralamtes Gutbrod in Berlin ist zum Ministerialdirektor bei den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums und der Ministerialamtmann Karl Hinze zum Regierungsbaurat in diesen Abteilungen ernannt. Ferner sind ernannt: Der Ministerialrat Hammer in Berlin zum Präsidenten des Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin und der Oberregierungsrat Friese in Magdeburg zum Präsidenten der Eisenbahndirektion daselbst.

Österreich.

— **Organisationsänderungen im Bundesministerium für Verkehrswesen.** Im Bundesministerium für Verkehrswesen wurde ein neues Departement mit der Bezeichnung 4a für Organisationsangelegenheiten errichtet, dem die Organisationsangelegenheiten des Eisenbahnwesens und die Angelegenheiten des Eisenbahnfachbildungs- und Prüfungswesens übertragen wurden. Dieses Departement wurde mit den Departements 4 und 13, die mit der Behandlung der Personalangelegenheiten betraut sind, zu einer Revisionsgruppe vereinigt, und zu deren Leiter Bundesbahndirektorstellvertreter Hofrat Dr. Franz Schubert bestellt.

— **Beförderung von Kostbarkeiten.** In einer Kundmachung wurden die reglementarischen Bestimmungen für die Beförderung von Kostbarkeiten im Bereiche der beteiligten österreichischen Eisenbahnen wie folgt zusammengefaßt (Ausführungsbestimmung II zu § 54 E. B. R.):

„II. (1) Gold- und Silberbarren, Platina, Gold und Münzen aus edlen Metallen, Papiere mit Geldwert, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, besonders wertvolle Spitzen und andere Kostbarkeiten, wie Waren aus Gold, Silber, Platina, Edelsteinen und echten Perlen, Präzisionsuhren, Ganzseidentülle, Ganzseidensamte, bedruckte, bemalte oder bestickte Ganzseidenstoffe sowie Waren aus diesen Tüllen, Samten und Stoffen, gemusterte, ganzseidene Möbelstoffe, Teppiche aus Seide, besonders wertvolles Pelzwerk, und zwar Biber, Blaufuchs, Chinchilla, Hermelin, Marder, Nerz, Otter, Persianer, Seehund (Seal), Seeotter, Silberfuchs, Skunks und Zobel sowie Waren aus solchem Pelzwerk, Straußen-, Reiher- und Marabufedern sowie Waren aus diesen Federn, Rosenöl müssen unter dieser Bezeichnung, die nicht genannten Kostbarkeiten als Kostbarkeiten im Frachtbrief ausdrücklich angegeben und dürfen nur als Eilgut aufgeliefert werden.

(2) Sie müssen in festen, gut verschlossenen Behältern fest verpackt sein.

(3) Die Beförderung findet, soweit es die Betriebsverhältnisse gestatten, mit Personenzügen statt.

(4) Kunstgegenstände müssen als solche im Frachtbrief ausdrücklich bezeichnet sein und dürfen nur als Eilgut aufgeliefert werden; ausgenommen sind Kunstgegenstände als Ausstellungsgut, die zur Beförderung nach dem Ausstellungsorte und zurück auch als Frachtgut aufgeliefert werden dürfen.

(5) Begleitung kann beigegeben werden. Den Begleitern kann nach Ermessen der Eisenbahn gestattet werden, in dem Wagen, in dem das Gut verladen ist, zu fahren. Die Begleiter haben das tarifmäßige Fahrgeld zu entrichten.

(6) Werden die unter (1) und (4) angeführten Gegenstände nicht unter den vorgenannten Bezeichnungen aufgeliefert, so wird dessenungeachtet die Fracht nach den Bestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, Abschnitt B—VI berechnet und das Doppelte des Unterschiedes zwischen der infolge der Angabe entstandenen und der richtig berechneten Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation eingehoben; ferner wird in diesen Fällen die Haftung der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

(7) Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird für die unter (1) und (4) angeführten Gegenstände der gemeine Handelswert bzw. der gemeine Wert nicht höher als mit 50 K für 1 kg angenommen.

(8) Für Gold und Münzen aus unedlen Metallen gelten die allgemeinen Beförderungsbestimmungen.

— **Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.** Der Transportscheinzwang für Obst, Gemüse, Gemüsesamen und Kartoffeln wurde aufgehoben.

— **Die Aufteilung des Wagenparkes.** Zu den wichtigen Fragen, welche auf der Konferenz in Portorose gelöst werden sollen, gehört auch die Verteilung des Wagenparkes der österreichischen Staatsbahnen und die Ordnung der Ansprüche, welche Leihgesellschaften und Private auf Rückgabe von Wagen, die sich in den Nachfolgestaaten befinden, gestellt haben. Einzelne der Nachfolgestaaten, wie die Tschechoslowakei, haben mit den österreichischen Besitzern der auf ihrem Gebiete befindlichen Wagen Mietverträge abgeschlossen und alle schwebenden Fragen in Güte gelöst. Dagegen ist mit anderen Staaten, so auch mit Polen, noch immer kein Übereinkommen getroffen worden. Die Wagenleihanstalten haben den größten Teil ihres Fahrparkes schon vermietet. Eine gewisse Zurückhaltung bestand bei der Anmietung von Kesselwagen, die mit dem Stillstande in der Petroleumindustrie in Zusammenhang steht. In der letzten Zeit kommen aber auch für Kesselwagen zahlreiche Anfragen, so daß man daraus wohl den Schluß ziehen kann, daß für den Herbst mit einer regeren Verfrachtung von Rohölerzeugnissen gerechnet wird.

— **Umleitung des Luxuszuges Paris-Bukarest und des D-Zuges Ostende-Wien-Bukarest.** Aus Betriebsrücksichten werden mit Anfang August der Luxuszug Paris-Bukarest, der D-Zug Ostende-Wien und der D-Zug Wien-Bukarest nicht mehr den Westbahnhof in Wien berühren, sondern vom Ostbahnhof in Wien abgehen und auf diesem Bahnhofe in Wien ankommen.

— **Fahrpreisermäßigung für Besucher der Reichenberger Messe.** Das österreichische Bundesministerium für Verkehrswesen hat mit Erlaß vom 5. Juli d. J. verfügt, daß es den Teilnehmern an der in der Zeit vom 13. bis 21. August in Reichenberg stattfindenden Internationalen Messe auf ihren Linien eine 50prozentige Ermäßigung des tarifmäßigen Fahrpreises bei allen personenbefördernden Zügen (mit Ausnahme der Luxus- und D-Züge) zur einmaligen Hin- und Rückfahrt nach und von Reichenberg zugesteht. Diese Fahrpreisermäßigung kann auf Grund des messeamtlichen Ausweises von Ausstellern in der Zeit vom 4. bis einschließlich 27. August, von den Besuchern (Einkäufern) in der Zeit vom 11. bis einschließlich 23 August in Anspruch genommen werden.

Der Ausweis ist bei Lösung der ermäßigten Karten sowie bei der Fahrkartenprüfung vorzuweisen. Er unterliegt den österreichischen staatlichen Stempelgebühren. Die Reise ist auf der kürzesten Strecke durchzuführen und muß um Mitternacht des letzten Geltungstages des Ausweises beendet sein. Eine Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet. Bei Antritt der Reise in einem Bahnhofe einer im Betriebe der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung stehenden Privatbahn, für welche die Fahrpreisermäßigung nicht gilt, wird der Reisende bis zu jenem Bundesbahnhof abgefertigt, von dem ab die Begünstigung in Anspruch genommen werden kann. Bei Lösung der ermäßigten Karten wird der Ausweis von der Fahrkartenausgabestelle abgestempelt. Nach Beendigung der Rückreise ist er mit der Fahrkarte abzugeben. Die Fahrpreisermäßigung wird nur bei Lösung der Karten am Fahrkartenschalter berücksichtigt, somit nicht bei Nachzahlungen im Zuge. Eine nachträgliche Geltendmachung des Fahrbegünstigungsanspruchs im Wege einer Fahrgeldrückerstattung ist ausgeschlossen.

— **Die Kohlenlage** (vgl. Nr. 29 S. 562 d. Ztg.). Nach zweimonatiger Unterbrechung der Kohlenzufuhren aus Oberschlesien sind am 8. Juli die Verladungen im oberschlesischen Kohlengebiete für Österreich wieder aufgenommen worden und haben in wenigen Tagen ansteigend einen solchen Umfang erreicht, daß die Gesamtmenge der bereits angerollten Kohle im Tagesdurchschnitt zwar die Vertragsmengen noch nicht voll erreicht, aber doch die begründete Aussicht besteht, daß sie noch in diesem Monat erreicht werden können. Die Förderung ist in den einzelnen Gruben nur allmählich gesteigert worden und das erklärt auch die schwachen Anlieferungen in den ersten Tagen der Wiederaufnahme der Verladungen.

Wenn eine neuerliche Störung durch politische Einflüsse nicht abermals die Kohlenzufuhren aus Oberschlesien beeinflußt, wird es möglich sein, die einschneidende Wirkung, die der zweimonatige Ausfall der oberschlesischen Kohle auf die österreichische Kohlenwirtschaft hatte, zu überwinden. Allerdings bedeutet dieser Ausfall, daß die Bestrebungen, eine Vorratswirtschaft zu betreiben, bisher erfolglos bleiben mußten. Anderseits hat nur der allgemeine wirtschaftliche Stillstand und die damit verbundene Verringerung des industriellen Kohlenverbrauchs einen größeren Umfang des Schadens verhindert.

— **Ausstand der Speditionsarbeiter.** Der Ausstand der Speditionsarbeiter in Wien, der am 8. Juli einsetzte, dauert unverändert fort. Es feiern 1500 Kutscher, Aufleger und Hilfsarbeiter.

— **Simmeringer Waggonfabrik.** In der kürzlich abgehaltenen Hauptversammlung der Simmeringer Maschinen- und Waggonfabrik A.-G. wurde die Abtrennung des Brünn-Königsfelder Unternehmens der Gesellschaft bzw. ihre Umwandlung in eine tschecho-slowakische Aktiengesellschaft beschlossen. Die Aktionäre der Simmeringer Maschinenfabrik würden somit für das österreichische Unternehmen die Dividende in österreichischen Kronen, für das Brünn-Königsfelder Unternehemen eine Dividende in tschecho-slowakischen Kronen erhalten. In der Hauptversammlung wurde auch mitgeteilt, daß der Auftragsbestand, mit welchem das Unternehmen in das neue Geschäftsjahr eingetreten ist, noch für lange Zeit hinaus lohnende Beschäftigung gewähre.

— **Wiener Lokalschiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung.** Am 19. Juli fand die Gründung dieser Gesellschaft statt. Zweck des Unternehmens ist die Befahrung des Wiener Donaukanals sowie des österreichischen Teiles der Donau mit Motorschiffen oder sonstigen Wasserfahrzeugen behufs Beförderung von Fahrgästen und Gütern. Bei Gründung der Gesellschaft hat sich die Verwaltung in erster Reihe die Aufgabe gestellt, den Lokalschiffsverkehr zwischen Stationen im Wiener Donaukanal (Sophienbrücke bis Nußdorf) und den auf der Strecke Wien-Greifenstein gelegenen Strombädern (Kuchelau, Klosterneuburg, Kritzendorf usw.), Sommerfrischen und Ausflugsorten sowie auch den Nachbarverkehr zwischen den in Betracht kommenden Ortschaften einzurichten und allmählich zu erweitern.

— **Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner.** Für die vom 3. bis 5. September in Linz stattfindende Ausstellung sind sehr schöne und zahlreiche Preise gespendet worden, so daß die Aussicht besteht, daß die Mühewaltung der Aussteller belohnt werden kann. Nicht nur Staats-, sondern auch Landespreise und vielfach Preise von landwirtschaftlichen Körperschaften wurden gestiftet, und es dürften solche noch in großer Zahl auch von Gemeinden und einzelnen Personen eintreffen.

Ungarn.

— **Neuregelung der Einfuhr.** Ministerpräsident Graf Stefan Bethlen hat in der Nationalversammlung als eine wichtige Maßregel zur Abwehr der drohenden Arbeitslosigkeit die bevorstehende Einschränkung der Wareneinfuhr durch eine Überprüfung der Freiliste angekündigt. Dieses Versprechen ist nun durch eine soeben erschienene Regierungsverordnung in die Tat umgesetzt worden. Im Sinne dieser Regierungsverordnung wurde die Einfuhr vieler Waren von einer vorherigen Bewilligung abhängig gemacht. Es handelt sich jedoch im gegenwärtigen Falle nur um die Einschränkung der freien Einfuhr, um nach Tunlichkeit zu vermeiden, daß die ausländische Produktion — auf Grund günstigerer Produktions- oder Valuta-Verhältnisse oder mit Hilfe von Dumpingpreisen — Ungarns einheimischer Industrie, die wegen der Bedingungen des Friedens-

ertrages keinen Zollschutz genießen kann, unermeßlichen chaden zufüge. Da in den Kommissionen, die über die Einfuhresuche zu entscheiden berufen sind, auch die Vertreter von Handel und Gewerbe sowie der Verbraucher vertreten sind, ist in Mißbrauch, der etwa die Beschränkung der Einfuhr für preisreiberische oder monopolistische Zwecke ausnützen könnte, so ut wie ausgeschlossen.

Unter den wichtigsten Gegenständen, deren Einfuhr an eine Erlaubnis gebunden ist, sind zu erwähnen: Wagenschmiere, Rüböl, Farbenerden, Zwirne und andere Fäden aus Baumwolle, gefärbte und buntgedruckte Baumwollstoffe, Bänder, Lampendochte, Hanffäden, Jutestoffe, Besen, Bürsten, Kautschukwaren, Flaschen, Eisenfässer, emailliertes Blechgeschirr, Materialien für Schienenbefestigung, Schrauben, Nägel, Drahtseile, Eisenbahnräder, Metallfedern, Sensen, Hauen, Schaufeln, Schreibfedern, aus Stahl erzeugte und im Zolltarif nicht besonders aufgezählte Waren, Holzplatten, einige Holzwaren, Halbfabrikate aus nichtedlen Metallen, Buchdruckschriften, Dampfkessel, Lokomotiven, Lokomobile, Dampfmaschinen, Motoren, landwirtschaftliche Maschinen und im Zolltarif nicht besonders aufgezählte Maschinen und Geräte, elektrische Maschinen und Geräte, elektrotechnische Bedarfsartikel, Pottasche, Druckerschwärze, Leim, Lacke, Kerzen und Seifen.

— **Ein neues Eisenbahnprojekt Debreczen-Miskolcz.** Die Wirtschaftsbeteiligten der Komitate Hajdú und Borsod hielten eine Versammlung ab, in der die Pläne für die zwischen Debreczen und Miskolcz auszubauende 70 km lange Eisenbahnlinie eingehend besprochen wurden. Die Baukosten werden auf 400 Millionen Kronen veranschlagt. An den Handelsminister wurde eine Denkschrift behufs dringender Baubewilligung eingereicht.

— **Güterverkehr zwischen Ungarn und Italien.** Vor kurzem haben Beratungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen über die Aufnahme des direkten Güterverkehrs zwischen den ungarischen und italienischen Stationen über österreichische Linien stattgefunden.

— **Bestellungen von Eisenbahnwagen für Polen.** Polen hat bei der Maschinenfabrik Ganz-Danubius eine größere Anzahl neuer Güterwagen bestellt. Eine Bestellung auf Lokomotiven soll bevorstehen.

— **Ausstellung für Maschinenindustrie in Budapest.** Der Landesverband der Eisenhändler und Industriellen veranstaltet unter dem Protektorat des Reichsverwesers vom 15. August bis Ende September d. J. in Budapest eine Ausstellung für Maschinenindustrie.

— **Deutsch-ungarische Handelsbeziehungen.** Seitdem sich die innerpolitischen Verhältnisse Ungarns gebessert haben und die Durchführung des großangelegten Finanzplans auf das wirtschaftliche Leben Ungarns einen günstigen Einfluß ausgeübt hat, hat auch Produktion und Handel in Ungarn einen Aufschwung genommen. Diese günstigen Verhältnisse haben auch das deutsche Interesse auf die Gestaltung der ungarischen Wirtschaftslage gelenkt, so daß die deutschen Industrie- und Handelskreise derzeit bemüht sind, mit den ungarischen Wirtschaftsinteressenten ausgedehnte Handelsverträge zu schließen. — Nach einer Mitteilung der ungarischen Abteilung des Deusch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes haben gegenseitiger Gedankenaustausch und Vermittlung eingesetzt, um eine Förderung des deutsch-ungarischen Handels im größeren Umfange durchzuführen. Das Bestreben dieses Wirtschaftsverbandes ist zunächst darauf gerichtet, unnütze Ausgaben unter allen Umständen zu vermeiden, worauf die Mitglieder dieses Verbandes mit Nachdruck aufmerksam gemacht werden. Zur Erreichung dieses Zieles hat die Ungarische Abteilung eine besondere Fachgruppe eingeführt, die jedem, der sich an die Ungarische Abteilung des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Wirtschaftsverbandes in Berlin W 35 wendet, unentgeltlich ausführliche Auskunft erteilt.

Südslawisches Gebiet.

— **Plan für den Ausbau der Verkehrseinrichtungen.** Vor kurzem sind die von der SHS.-Regierung geführten Verhandlungen über eine von Privatbanken aufzunehmende Investitionsanleihe von 500 Millionen Dinar zum Abschluß gelangt. Nunmehr wurde, wie dem Handelsministerium aus Agram gemeldet wird, das Investitionsprogramm des Verkehrsministeriums über die Verwendung der vorerwähnten Anleihe veröffentlicht. Daraus ist folgendes hervorzuheben: Die Arbeiten werden in vier Gruppen geteilt, und zwar: 1. in die Wiederherstellungsarbeiten auf den Strecken, in erster Reihe der Hauptstrecke Zagreb-Belgrad-Caribrod-Gjevgjelija, 2. in die Trassierung neuer Strecken, 3. in die Herstellung von Eisenbahnverbindungen mit den Häfen, und 4. in die Instandsetzung von Häfen. Für die Verbesserung der Strecke Zagreb-Belgrad, wobei die bisherige Änderung der Zugrichtung bei Indija entfallen soll, wurden 4 Millionen Dinar vorgesehen; für die Beschaffung von Schwellen und sonstiges Material 32 Millionen Dinar; für die Errichtung einer Brikettfabrik und zweier Kohlenlagerplätze 20 Millionen Dinar; für die Beendigung des Hauptmagazins in Batajnica 4 Millionen Dinar; zur Materialbeschaffung für die bosnischen Eisenbahnen 1,67 Millionen Dinar; für Wagen- und Lokomotivausbesserungen 34 Millionen Dinar; für Wasserstationen in Vinkovci, Novska, Sombor, Indija und Vel. Kikinda 8 Millionen Dinar und für Beschaffung von schmalspurigen Lokomotiven und Wagen 15 Millionen Dinar. Ferner sollen verwendet werden 12 Millionen Dinar für die Erweiterung und den Ausbau der Eisenbahnwerkstätten in Zagreb, Becskerek, Nisch und Sarajewo; 5 Millionen Dinar für Ljubljana; für Vergrößerung der Gebäude bei den Staatsbahndirektionen 4,73 Millionen Dinar, für den Bau eines Inspektionshauses in Ljubljana 1 Million Dinar; für den Bedarf der Stationen Belgrad, Zagreb, zwecks Errichtung von Anlagen, welche die Verstopfung der Stationen verhindern sollen, 12 Millionen Dinar; für die Erweiterung der Heizhauseinrichtungen auf der Hauptstrecke 50 Millionen Dinar; für Weichenanlagen auf der Hauptstrecke 40 Millionen Dinar; für die Trassierung neuer Strecken 38 Millionen Dinar; für die Beendigung der Strecke Donji-Milanovac-Ugrinovci 9 Millionen Dinar; für die Beendigung der Strecke Nisch-Knjazevac 28 Millionen Dinar; für den Ausbau der Strecke Uzizi-Vardiste 15 Millionen Dinar; für die Durchbohrung der Ivan-Planina, um die Zahnradbahn auszuschalten, 9,5 Millionen Dinar; für den Ausbau der Strecke Gospic-Knin 15 Millionen Dinar; für den Ausbau der Strecke Bos. Krupa-Bihac-Zrmanja (Anschluß an die Lika-Bahn) 30 Millionen Dinar; für den Ausbau der Strecke Titel-Orlovac 10 Millionen Dinar; für die Verbesserung der Strecke Subotica-Senta-Coka-Karlovo-Kikinda 6 Millionen Dinar; für die Beendigung der Ausbesserungen an der Strecke Kraljevo-Stolac 2 Millionen Dinar; für den Ausbau der Strecke Kraljevo-Stolac 5 Millionen Dinar; für den Ausbau der Strecke Topcider-Mala Krsna-Pozarevac 25 Millionen Dinar; für die Errichtung einer Eisenkonstruktion an der Drinabrücke bei Medjedje in Bosnien 4 Millionen Dinar; für den Ausbau der Strecke Ljutimer-Ormoz-Muska Subota 10 Millionen Dinar. Für die Reparatur der Häfen Baros und Martinscica werden 25 Millionen, für die Häfen Split und Sibenik 15 Millionen, für Gruz und Zelenika 10 Millionen, für kleinere Häfen 5 Millionen Dinar vorgesehen. 5 Millionen Dinar sollen für die Beschaffung von Sanitätsschiffen, Schleppdampfern, Motorbooten usw., 4 Millionen Dinar für die Erneuerung der Signaleinrichtungen, 5 Millionen Dinar für Errichtung von Beamtenhäusern und 15 Millionen Dinar für die Errichtung des Gebäudes des Verkehrsministeriums und der Generaldirektion verwendet werden. Insgesamt sollen 455 Millionen Dinar für diese Zwecke und der Rest für Straßenbauten aufgewendet werden.

Ein zwischen dem südslawischen Konsul in Saloniki und dem Generalgouverneur von Mazedonien getroffenes Abkommen über die Benutzung des Hafens von Saloniki für den Handel Südslawiens enthält folgende Bestimmungen: Zollerleichterungen, die die sofortigen Weiterbeförderungen möglich machen, werden für alle nach Südslawien bestimmten oder von dort kommenden Waren gewährt; die Waren können ohne die üblichen Förmlichkeiten gelagert werden, um unnötige Ausgaben und Zeitverlust zu vermeiden; die auf der Bahnstrecke Guevgueli-Saloniki verfügbaren Güterwagen werden nach den Bedürfnissen der beiden Länder gleichmäßig verteilt werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Elektrisierung schwedischer Bahnen.** Die schwedische Regierung hat die Erlaubnis zur Einführung elektrischen Betriebes auf der Eisenbahn von Vadstena nach Tågelsta erteilt.

Die fünfte Kraftstation der Uddeholms A.-G. beim Krakerudswasserfall im Klarälv wurde kürzlich in Betrieb genommen. Sie hat über 5 Millionen Kronen gekostet und liefert 12 500 Pferdestärken, wovon der größere Teil für den Betrieb der Klarälvbahnen zur Verwendung kommt. Diese Bahnen werden während des Sommers elektrisiert.

Der Verkehrsminister hat sich Heijnes Bureau gegenüber dahin ausgesprochen, daß für die nächsten Jahre keine solchen Verhältnisse erwartet werden, daß man mit der Elektrisierung der Staatsbahn Stockholm-Göteborg beginnen könnte. Dr. S.

— **Belgisch-luxemburgisches Eisenbahnabkommen.** Aus Brüssel wird der „B. B.-Ztg." unterm 28. Juli d. J. gemeldet: Die luxemburgische Eisenbahnfrage ist durch das Abkommen zwischen

der luxemburger und der belgischen Regierung, das gestern gezeichnet wurde, erledigt worden. Die luxemburgischen Eisenbahnen sollen in Zukunft von der belgischen Regierung verwaltet werden. Belgien soll es unbenommen sein, ein autonomes System herzustellen oder sie kurzerhand in das belgische Eisenbahnetz einzufügen.

— **Lettland.** Das lettländisch-sowjetrussische Abkommen über den direkten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr vom 26. Februar 1921 ist durch das Zentralexekutivkomitee in Moskau ratifiziert worden. — Die Stationsgebäude und der Oberbau der lettländischen Eisenbahnen werden einer gründlichen Erneuerung unterzogen. Die Arbeiten für Wiederherstellung der ausgebrannten großen Güterschuppenanlagen des Rigaer Güterbahnhofs werden zurzeit durch die lettländische Eisenbahnoberverwaltung vergeben. Sp.

— **Lettländisch-esthländischer Durchgangsverkehr.** Die Verhandlungen über den durchgehenden Verkehr auf der Strecke Alt-Schwaneburg-Walk und Walk-Pernau sind zum Abschluß gelangt. Das hierauf bezügliche Abkommen ist fertiggestellt.

— **Verkehrszustände auf den sowjetrussischen Bahnen.** Der außerordentliche Mangel an lauffähigen Wagen wird in erheblichem Maße verstärkt durch die Entziehung zahlreicher Personen- und Güterwagen zwecks Verwendung als Wohn- und Speicherräume. Diese Erscheinung machte sich bereits zur Zeit der deutschen Besetzung der Ukraine bemerkbar. Infolge des gesteigerten Verfalls ganzer Häuser- und Schuppenanlagen in Sowjetrußland (wegen Material- und Facharbeitermangels) sind jetzt auf verschiedenen Bahnknotenpunkten langgestreckte Wagenniederlassungen entstanden, die zur Beherbergung von Menschen, Tieren und Gütern in gleicher Weise dienen. An eine Räumung dieser Wagen, die Monate und Jahre abgestellt bleiben und dabei allmählich verwittern, denkt die Eisenbahnverwaltung nicht. Vielmehr trägt die ungeordnete und langsame Verfügung verschiedener Zentralbehörden zur Unterbindung eines ordnungsmäßigen Wageumlaufes bei, was zusammenhängt mit der Monopolisierung gerade der aus dem Auslande eintreffenden großen Gütertransporte durch Abrichtung an das Volkskommissariat für Außenhandel in Moskau, dessen Transportabteilung erst die einzelnen für die Ausladung und Verteilung zuständigen Verwaltungen (oder anderen Kommissariate) benachrichtigt. So lagerten z. B. im Mai 1921 Wagenfedern, für deren Abruf das Volkskommissariat für Verkehr (entspricht dem ehemaligen Verkehrsministerium) zuständig ist, in Moskau seit 16. Dezember 1920. Mangels geeigneter Lagerräume blieben 70 Wagen Tuch, bestimmt für den Zentrosojus und die Hauptverwaltung für Bekleidung, im Mai 1921 unausgeladen. Sp.

— **Eisenbahnerstreiks in Rußland.** In den Gouvernements Tula, Orel, Kaluga, Zarizyn, Rjasan und Tscherepowetz sind im Zusammenhange mit der Hungersnot Eisenbahnerstreiks ausgebrochen, die zu Sabotageakten führen. Das Eisenbahnpersonal zerstört die Maschinen und die Gleise. Die Lage ist außerordentlich ernst. Sp.

— **Zur Hebung der Arbeitsleistung in den Werkstätten** ist in Samara zum ersten Mal versuchsweise eine Verbindung von Geld- und Naturallohn eingeführt worden. Eine Gruppe von Arbeitern hat binnen Monatsfrist eine Lokomotive von Grund auf auszubessern. Bei zufriedenstellender Arbeit erhält die Gruppe einen Lohn von 1 600 000 Rubel, 45 Pud Mehl, 3 Pud 30 Pfund Fleisch oder Fisch, 1 Pud 35 Pfund Zucker, 37 Pud 5 Pfund Salz, 4 Pud 35 Pfund Petroleum und 180 Arschin Stoffe. Das Lohnverfahren soll in größerem Umfange bei Gelingen des Versuchs eingeführt werden.

— **Putilow-Werke in Petersburg.** Nach „Ekonomitscheskaja Schisn“ sind diese Werke nunmehr endgültig geschlossen. Die Arbeiter sind in andere Fabriken überwiesen oder haben Gartenarbeit übernommen.

Fremde Erdteile.

— **Betrieb und Verkehr auf der Bagdadbahn nach dem Kriege.** Seit die Bagdadbahn durch den traurigen Ausgang des Krieges deutschem Einfluß entzogen worden ist, hören wir von ihr nur wenig. Bei der Räumung Kleinasiens durch die türkischen Truppen ist sie in die Hände der nachdrängenden Engländer gefallen. Daß diese sie dann den Franzosen überlassen haben, ist bei der Wichtigkeit, die sie als ein Glied in der Landverbindung mit Indien hat, und den Plänen Englands in Persien verwunderlich und nicht recht zu erklären. Neuerdings wird in den von ihr durchschnittenen Gegenden wieder zwischen Kemalisten und Franzosen gekämpft, und einige große Brücken sollen bei diesen Kämpfen von den Türken gesprengt worden sein. Bei der Spärlichkeit der Nachrichten, die wir aus jener Gegend und namentlich über die Eisenbahn erhalten, ist ein Bericht eines englischen Offiziers umso bemerkenswerter, der augenscheinlich an der Besetzung und dem Militärbetrieb mitgewirkt hat und im „Engineer“ eine ausführliche Schilderung seiner Eindrücke gibt. Über die Bedeutung der Bagdadbahn als technische Leistung verliert er kein Wort, trotzdem kann man aus seiner Schilderung schließen, daß er sie erkennt, aber aus Neid darüber, daß sie ein deutsches Werk und nicht ein englisches ist, nicht eingestehen will.

Im Krieg diente die Bagdadbahn nur dem Militärverkehr; nach dem Waffenstillstand stand sie zwar dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr zur Verfügung, beide waren aber nur schwach. In dem Halbjahr März-August 1919, auf das sich die nachstehenden statistischen Angaben beziehen, wurden auf der eigentlichen Bagdadbahn zwischen Konia und Tel-Ebiad 43 222 und auf der gemeinsamen mit ihr betriebenen Strecke Mersina-Tarsus-Adana 54 696 Fahrkarten verkauft. An der Spitze steht Adana mit nahezu 25 000, während Aleppo mit 150 bis 160 000 Einwohnern, die größte Stadt jener Gegend, merkwürdiger Weise nur gegen 5000 aufgewiesen hat.

Der Güterverkehr umfaßte im genannten Zeitraum 40 308 t, von denen nur 12 272 auf die Bagdadbahn selbst, 28 036 t dagegen auf die Mersina-Tarsus-Adana-Eisenbahn entfielen. Die reichliche Hälfte dieser Güter war Getreide, von dem wieder rund die Hälfte über Mersina ausgeführt wurde. Im übrigen bestanden die beförderten Güter aus Feuerholz, Baumwolle, Wolle, Butter, Häuten, getrocknetem Obst und Gemüse. Bei Rückkehr geordneter Verhältnisse in Kleinasien kann bei der Fruchtbarkeit mancher von der Bagdadbahn berührter Gegenden, die ihre Erzeugnisse auf keinem anderen Wege abbefördern können, wohl eine erhebliche Steigerung des Verkehrs erwartet werden. Hierzu wird verstärkter Betrieb nötig sein, der aber auch Verkehr anlocken wird. Auf der Spitzenstrecke nach Nissibin verkehrte nur ein Zug in der Woche, und auch dieser diente hauptsächlich dem militärischen Verkehr.

Die Leitung der Bagdadbahn hat ihren Sitz in Aleppo. Die Verkehrssprache ist französisch; sie soll das deutsche fast vollständig verdrängt haben. Die europäischen Bahnbeamten sprechen dabei meist auch türkisch. Die Leitung zerfällt in Bau und Betrieb. Bei letzterem ist die größte Abteilung diejenige für Streckenunterhaltung mit einem Stab von 1217 Köpfen. Im Lokomotiv- und Wagendienst arbeiten 597 Mann, im Verkehrsdienst 507. Die übrigen Abteilungen, Rechtsabteilung, Gebührenkontrolle und Rechnungswesen, Gesundheits- und Magazinwesen, sind schwächer besetzt; sie beschäftigen zusammen 126 Köpfe. Bis in den November 1919 war jedem leitenden Beamten ein englischer Offizier zugeteilt, der seine Verfügungen und seine sonstigen Schriftwechsel mitzeichnete. Sie unterstanden der englischen Heeresleitung in Ägypten. Die leitenden Beamten waren damals zum Teil noch Deutsche. Für Betrieb und Unterhaltung ist die Strecke in vier Teile geteilt: Konia--Dorak, 328 km, mit dem Sitz des Betriebsamts in Eregli, Dorak-Yenidje und Mersina-Islahie, 301 km, mit dem Betriebsamt in Adana, Islahie-Aleppo, 144 km, mit dem Betriebsamt in Aleppo, und Aleppo-Nissibin, 340 km, mit dem Betriebsamt in Djerablus. Den Bezirksingenieuren unterstehen Bahnmeister, die je 60 bis 80 km Strecke überwachen. Die Unterhaltungsrotten bestehen aus je neun bis fünfzehn Mann, d. i. etwa einer auf 1 km. Brücken, Tunnel, gefährdete Einschnitte, wichtige Wegübergänge werden besonders überwacht. Der Lokomotiv- und Wagenabteilung unterstehen acht Lokomotivstationen, von denen die größte Adana mit 167 Mann, die nächste Mersina mit 77 Köpfen ist. 36 Wasserstellen sind über die Strecke verteilt; das Lokomotivspeisewasser wird in Brunnen, z. T. mit Handbetrieb, gewonnen. Unter den Angestellten des Verkehrsdienstes sind 99 Bahnhofsvorsteher, 69 Weichensteller, 128 Bremser, 50 Gepäckträger usw. Die Zahl der Bremser ist verhältnismäßig hoch, weil die durchgehenden Bremsen nicht in Ordnung sind und die Züge auf den Steilstrecken handgebremst werden müssen. Das Magazinwesen lag zur Zeit der englischen Besetzung sehr im argen. Es waren große Vorräte über die Strecke verstreut, doch werden sie nicht genügend beaufsichtigt, und Diebstähle und Verluste durch Beschädigungen kamen in großem Umfange vor.

Im September 1919 hatte die Bagdadbahn 30 000 ägyptische Pfund wirkliche Einnahmen — 9000 Pfund für Reisende, 1000 Pfund für Gepäck, 20 000 Pfund für Güter. Dazu kamen noch 24 600 Pfund, die für Beförderung von Truppen und Gefangenen gebraucht wurden. Diesen 54 600 Pfund Einnahmen standen 33 700 Pfund Ausgaben gegenüber, die sich mit 18 580 Pfund auf persönliche und 15 120 Pfund auf sächliche Ausgaben verteilen. Eine Verzinsung des Anlagekapitals war aber unter diesen Beträgen nicht enthalten.

Bücherschau.

— **Die Drahtseilbahnen.** Von Prof. P. Stephan. 3. verbesserte Auflage mit 543 Textabbildungen und 3 Tafeln. Verlag von Julius Springer, Berlin 1921. Preis gebunden 150 *M*.

Viele Eisenbahner haben während des Krieges in den Eisenbahnbaukompagnien besonders in den Vogesen, in Rumänien und anderen gebirgigen Gegenden den Bau und Betrieb von Drahtseilbahnen näher kennen gelernt und so Gelegenheit zur Arbeit auf einem Gebiet erhalten, das sonst eigentlich nur einem kleinen Kreise von Fachleuten und wenigen großen Spezialfirmen vorbehalten ist. Es wird daher mancher von ihnen gern das obengenannte gediegene Werk zur Hand nehmen, durch das er seine Kenntnisse in theoretischer und praktischer Hinsicht erweitern kann.

Nach einer kurzen Schilderung des Wertes und der Entwicklungsgeschichte der Drahtseilbahnen bringt der Verfasser eine Fülle von Konstruktionseinzelheiten, der Seile, Stützen, Wagen usw.; die durch zahlreiche Abbildungen, Tabellen, Berechnungen und Erläuterungen veranschaulicht werden. Die Ausführungen über die Ausbildung der Stationen sowie der Schutzbrücken und Schutznetze werden auch dem Eisenbahntechniker beim Bau von Umladebahnhöfen und bei Streckenüberkreuzungen wertvolle Fingerzeige geben. Hieran schließen sich zwei längere Abschnitte mit Beispielen aus der Anwendung der Drahtseilbahnen als Gebirgsbahnen und Transportmittel für Personen oder Massengüter in den verschiedenen Industrien. Die technische Darstellung wird weiter ergänzt durch wirtschaftliche Angaben und vergleichende Kostenberechnungen mit anderen Transportmitteln sowie durch Anführung der wichtigsten gesetzlichen Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb von Drahtseilbahnen. Das Buch schließt mit einem Abschnitt über die örtliche Bauausführung und den Betrieb von Drahtseilbahnen.

Diese finden noch lange nicht die Beachtung, die sie infolge ihrer wirtschaftlichen Vorteile (geringer Grunderwerb, geringer Bedarf an Betriebspersonal, gradlinige Linienführung ohne Rücksicht auf Geländeschwierigkeiten usw.) verdienen, und es ist daher zu begrüßen, daß hier — frei von allen geschäftlichen Interessen, wie der Verfasser besonders betont — ein Werk entstanden ist, das die Kenntnis dieses Beförderungsmittels weiter verbreiten wird.

Dr.-Ing. Busse.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Bahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 2. August 1921 ist die normalspurige Bahnstrecke Leese-Stolzenau-Stadthagen eröffnet worden. Alles Nähere über diese Strecke ist aus der amtlichen Bekanntmachung auf dieser Seite zu ersehen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der Bahnhof Ballenstedt an der Bahnstrecke Quedlinburg-Frose führt künftig die Bezeichnung Ballenstedt Ost und der Bahnhof Schloß Ballenstedt an der gleichen Strecke die Bezeichnung Ballenstedt West.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Vom 1. August 1921 ab ist die Beförderung von Milch von dem Personenhaltepunkt Wolfsgrund im Übergangsverkehre nach und von den vollspurigen Linien zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 220 vom 22. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Kündigung der Vereinsmitgliedschaft der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (abgesandt am 29. Juli d. J.);

Nr. IV 135 vom 23. Juli 1921 an die Vereinsverwaltungen, die im II. Vierteljahr 1921 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 29. Juli d. J.);

Nr. V 167 vom 26. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt und diejenigen vereinsfremden Verwaltungen, die nachbenannte Drucksache des Vereins bezogen haben, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen (abgesandt am 2. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

Am 2. August 1921 wird die normalspurige Bahnstrecke Leese-Stolzenau-Stadthagen als Nebenbahn mit den Bahnhöfen Loccum, Münchehagen, Wiedensahl und Niedernwöhren für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf allen diesen Bahnhöfen die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Entund Verladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (733)

Hannover, den 26. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der Bahnhof Ballenstedt an der Bahnstrecke Quedlinburg-Frose führt künftig die Bezeichnung Ballenstedt Ost und der Bahnhof Schloß Ballenstedt an der gleichen Strecke führt künftig die Bezeichnung Ballenstedt West. (732)

Magdeburg, den 29. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Der an der Strecke Elze-Kreiensen gelegene Bahnhof Alfeld erhält ab 1. September 1921 die Bezeichnung Alfeld (Leine). (715)

Cassel, den 25. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Verbandsgütertarif zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits, Teil I, Abteilung B.

Vom 15. August 1921 an wird für ermäßigtes Eilgut auf der deutschen Teilstrecke die Fracht wieder nach den einfachen Frachtgutsätzen berechnet. Die am 1. Dezember v. J. eingeführte 50prozentige Erhöhung der deutschen Schnittsätze fällt weg.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (730)

Altona, den 27. Juli 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-süddeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Eisenberg (S.-Altenburg) in den direkten Verkehr mit Stuttgart-Untertürkheim aufgenommen. Ferner wird die Überfuhrgebühr für Heidelberg Viehhof mit Gültigkeit vom 1. August d. J. erhöht.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (729)

Erfurt, den 28. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 d für rohe Gipssteine von 258 auf 221 ₰ ermäßigt. (727)

Karlsruhe, den 28. Juli 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II, Tfv. 5.
Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 wird der Ausnahmetarif 7 für Eisenerze auf im Deutschen Reich (zum Deutschen Reich gehört auch das Saargebiet) oder in der Tschechoslowakei belegene Eisen oder Stahl erzeugenden Hochöfen (auch Siemens-Martin- usw. Öfen), Bleihüttenwerke oder Entzinkungsanstalten eingeschränkt. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-

ordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (726)
Berlin, den 26. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II.

Vom 1. August 1921 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt Wolfsgrund im Übergangsverkehr nach und von den vollspurigen Linien zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft. (725)
Dresden, am 27. Juli 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Ausnahmetarif für Düngemittel Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 28. Juli 1921 tritt die Meppen-Haselünner Eisenbahn dem Tarif bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 23. Juli 1921. (723)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1921 gilt der Ausnahmetarif auch für die Saarbahnen. Die Zuschläge werden gleichfalls um 20 % gekürzt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (734)
Berlin, den 30. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1921 werden die Teilhefte B II 40, 44 und 45 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—15 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 7,00 ℳ.

Die Teilhefte sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. (721)
Berlin, den 22. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Tfb. 200.

Der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. August auch für den Übergangsverkehr auf den Bahnhöfen von Privatbahnen aufgehoben (vgl. unsere Bekanntmachung vom 20. Juli 1921). Der Abschnitt H (Übergangstarif mit Kleinbahnen) ist daher gänzlich aufgehoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (722)
Berlin, den 27. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1921 tritt zum Binnengütertarif der Nachtrag 13 — enthaltend Entfernungsänderungen, ermäßigte Frachtzuschläge und Einführung eines Ausnahmetarifs für Kies und Sand — in Kraft. (724)
Crefeld, den 27. Juli 1921.
Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Lissa-Guhrau-Steinau, der für Wagenladungen von mindestens 5 t eine Frachtermäßigung um 0,02 ℳ für 100 kg vorsieht, aufgehoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. Auskunft geben die Dienststellen. (716)
Liegnitz, den 27. Juli 1921.
Die Direktion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für ungewaschenen Bauxit sind mit rückwirkender Kraft vom 1. April 1921 geändert worden.

Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen eines Nachtrages die Bahnverwaltung in Butzbach/Oberhessen. (719)
Butzbach, den 27. Juli 1921.
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird der Übergangstarif für den Verkehr mit den Kleinbahnen Greifswald-Jarmen und Greifswald-Wolgast, der für Wagenladungen von mindestens 5 t eine Frachtermäßigung um 0,02 ℳ für 100 kg vorsieht, aufgehoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. Auskunft geben die Dienststellen. (718)
Grimmen, den 27. Juli 1921.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Franzburger Südbahn, der für Wagenladungen von mindestens 5 t eine Frachtermäßigung um 0,02 ℳ für 100 kg vorsieht, aufgehoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. Auskunft geben die Dienststellen. (717)
Stralsund, den 27. Juli 1921.
Der Vorstand.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I.

Der zweite Absatz der Anlage II u. III zum obigen Tarif — besondere Bestimmungen über die Gültigkeit der Fahrkarten für den Verkehr mit Berlin — erhält mit Gültigkeit vom 1. September 1921 an folgende geänderte Fassung:

„Fahrkarten 4. Klasse gelten in den Vorort- und Stadtzügen zur Benutzung der 3. Klasse ohne Nachzahlung, soweit nicht Ausnahmen durch Schalteraushang bekanntgegeben sind.“

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (736)
Berlin, den 29. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Ermäßigung der Zeitkartenpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Vom 1. September 1921 ab werden als vorübergehende Notstandsmaßregel die Monatskartenpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr um 20 % ermäßigt. Die Preise der Wochenkarten werden vom gleichen Tage an auf ein Viertel, und die Preise der Schülermonatskarten auf die Hälfte der vom 1. September an geltenden Monatskartenpreise 3. Klasse festgesetzt.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben. (735)
Berlin, den 30. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II der ehemaligen preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Bestimmungen über die Ausgabe der Monats- und Wochenkarten dahin ergänzt, daß die Eisenbahn die Beifügung eines Lichtbildes des Benutzungsberechtigten verlangen kann.
Erfurt, den 30. Juli 1921. (728)
Eisenbahndirektion.

Badischer Personentarif, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 erscheint der Nachtrag XI. Er enthält Tarifbestimmungen für Sonntagsfahrkarten, außerdem bis auf weiteres gültige Notstandstarife für Monatskarten, Wochenkarten und Schülermonatskarten.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Die in dem Nachtrag enthaltenen besonderen Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrs-Ordnung genehmigt. (714)
Karlsruhe, den 23. Juli 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

5. Verkauf von Altmaterial.

Die in dem Oberbau-Sammellager Gelsenkirchen-Wattenscheid lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Oberbaustoffe, bestehend aus etwa 2000 t Schienen, die noch zu Grubenbau- und sonstigen Bauzwecken geeignet sind, sollen verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen liegen beim Präsidialbüro, hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1. zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden. Mit der Aufschrift „Gebot auf Ankauf abgängiger Oberbaustoffe“ versehene Angebote sind bis zu dem am 26. August d. J., vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion (Bismarckplatz Nr, 1 hierselbst) stattfindenden Eröffnungstermine einzusenden.

Zuschlagsfrist nicht vor zwei Wochen.
Essen, den 28. Juli 1921.
Eisenbahndirektion. (731)

6. Offene Stellen.

Jüngerer, lediger Eisenbahnassistent, selbständig arbeitend, mit Erfahrung in großem Personenverkehr, wird als Vertreter des Stationsvorstandes gesucht.

Bezahlung erfolgt nach der Reichsbesoldungsordnung. Baldiger Eintritt erwünscht. Gesuche, mit Zeugnissen belegt, unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an (720)
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 32. | Berlin, den 11. August 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahn Aachen-Visé-Tongern.

Vom Regierungs- und Baurat **Weber**, Coblenz.

Die Eisenbahnverbindungen zwischen Deutschland und Belgien waren schon lange vor dem Kriege nach Zahl und Leistungsfähigkeit durchaus unzulänglich für den gewaltigen Verkehr zwischen beiden Ländern. Dieser Mangel machte sich natürlich auch im Kriege bemerkbar, weshalb drei neue zweigleisige Schienenwege erbaut wurden, deren wichtigster die Bahn Aachen-Visé-Tongern ist.

Der Plan geht in die Anfänge des Eisenbahnwesens zurück. Schon de Rydder, der Erbauer der ersten belgischen Eisenbahnen, wollte die Linie Antwerpen-Köln über Tongern-Visé-Aachen führen, nachdem sein erstes Vorhaben, die kürzeste Strecke über Maastricht zu wählen, infolge der Revolution des Jahres 1830, die Maastricht an Holland brachte, gescheitert war. Später wurde de Rydder infolge der Anstrengungen von Lüttich und Verviers genötigt, die Bahn an diesen Städten entlang nach Herbesthal zu bauen, wo auf deutscher Seite die Stammstrecke der ehemaligen Rheinischen Eisenbahngesellschaft über Aachen-Düren nach Köln sich anschloß. Diese am 15. Oktober 1843 (mit Teilstrecken schon früher) eröffnete Bahn war lange Jahre die einzige unmittelbare Verbindung zwischen Deutschland und Belgien. Erst 1872 gesellte sich als zweite die Strecke vom heutigen Bahnhofe Aachen-West durch den Gemmenicher Tunnel über Bleyberg nach Welkenraedt hinzu. Der Verkehr stieg von Jahr zu Jahr, so daß schließlich beide Bahnen überlastet wurden. Hierzu trug nicht wenig die technisch ungünstige Ausgestaltung beider Linien bei. Die Hauptstrecke Brüssel-Aachen hat zwei Steilrampen, eine zwischen Ans und Lüttich, welche mit Steigungen bis 1 : 32 110 m, und eine zweite zwischen Aachen und Ronheide, welche mit Steigung 1 : 37 57 m Höhe überwindet, dazwischen im vielgewundenen Vesdretal scharfe Krümmungen, wodurch der Lauf der Schnellzüge verlangsamt wird. Vor dem Kriege bestand ein jetzt ausgeschalteter Kopfbahnhof in Verviers, und heute noch müssen die Züge der Richtung Namur-Paris im Hauptbahnhofe Lüttich Richtungswechsel vornehmen. Die Strecke Aachen-West-Bleyberg-Welkenraedt hat Steigungen bis 1 : 50 und etwa 114 m verlorene Steigung; zudem belasten die über diese Strecke umgelenkten Züge die Hauptstrecke doch wieder zwischen Welkenraedt und Angleur bei Lüttich, wo eine Güterlinie nach dem großen Verschiebebahnhofe Kinkempois abzweigt. Eine später erbaute, von Bleyberg durch das Lütticher Kohlenbecken nach Chênée bei Lüttich führende Bahn konnte keine Entlastung bringen, da sie noch viel ungünstigere Steigungen besitzt und durch ihren eigenen starken Kohlenverkehr voll in Anspruch genommen wird.

Infolge der Unzulänglichkeit der Verbindungen bestand in den Jahren vor dem Kriege eine Verkehrsnot schlimmster Art. Die Hauptstrecke ist Durchgangslinie für den wichtigen Überseeverkehr von England und Nordamerika, der von den Seehäfen Ostende, Calais und Boulogne über Brüssel-Aachen-Köln geleitet wird und von hier einerseits östlich nach Berlin, Rußland und

den nordischen Staaten, anderseits südlich nach der Schweiz, Italien sowie über Wien-Budapest nach den Balkanstaaten weitergeht. Dazu kommt der Verkehr der Hauptrichtung Paris-Lüttich-Aachen-Köln-Berlin. Infolge der starken Belastung der Strecke war man gezwungen, die Züge von und nach den Seehäfen mit denen der Richtung Paris zwischen Aachen und Lüttich vereinigt zu fahren. Dadurch übertrugen sich die Verspätungen, welche jene fast regelmäßig durch den Seeverkehr erfuhren, der unpünktlich war infolge des häufigen Nebels im Kanal, auf die Pariser Züge. Anderseits waren in den Zeiten starken Verkehrs die Züge beider Richtungen schon so belastet, daß ihre Zusammensetzung nicht mehr möglich war. Infolge der dann nötigen getrennten Durchführung wurden die Personen- und Güterzüge vollständig aus ihrem Fahrplan verdrängt und Anschlußversäumnisse bildeten die Regel. Wären die Züge beider Hauptrichtungen stets getrennt durchgeführt worden, was der Verkehr schon längst dringend verlangte, so würden statt der 24 Schnellzüge, welche der Fahrplan von 1911 zwischen Aachen und Lüttich vorsah, deren 36 gefahren worden sein. Die Vermehrung der Züge war aber unmöglich, weil der Fahrplan der dicht belegten Strecke keine Lücken mehr aufwies. Diese mißlichen Verhältnisse machten sich die Franzosen zunutze, indem sie sich bestrebten, den Überseeverkehr über französische Strecken nach der Schweiz und Italien zum Nachteil Belgiens und Deutschlands abzulenken.

Der Güterverkehr konnte in stillen Zeiten soeben noch mit Mühe bewältigt werden. Bei stärkerem Andrange mußten Umlenkungen über weite Umwege durch Holland oder Luxemburg vorgenommen werden, die bei außergewöhnlichen Anlässen, z. B. Streiks, ein großes Maß annahmen und zu starken Frachtausfällen für die deutschen und belgischen Bahnen bei Steigerung der Betriebsausgaben führten.

Die schweren Mißstände führten schon vor langer Zeit zu Verhandlungen zwischen Deutschland und Belgien zwecks Schaffung von Abhilfe, und es kam zum Abschluß des Staatsvertrages vom 15. August 1903, nach welchem Belgien eine Abkürzungslinie von Loewen nach Welkenraedt herstellen, Preußen dagegen die Steilrampe von Aachen nach Ronheide durch eine bessere Linie ersetzen sollte. Es kam hierbei vor allem darauf an, nicht nur die Strecke Aachen-Lüttich durch eine Umgehungsbahn zu entlasten, sondern auch die Reisezeit für die Schnellzüge zwischen Brüssel und Aachen durch Überleitung über eine kürzere und betrieblich bessere Linie bedeutend abzukürzen, um dem französischen Wettbewerb erfolgreich zu begegnen. Indessen scheiterte die Ausführung vor dem Kriege an den allzugroßen technischen und anderen Schwierigkeiten.

Nun wurde die Bahn im Kriege ausgeführt, zwar nicht die ganze Linie bis Löwen, aber doch die wichtigste und schwierigste Teilstrecke Aachen-Tongern. Auch die Verbesserung der steilen Strecken bei Aachen unterblieb; es wurde an die vorhandenen Bahnen am Ausgange der Tunnel von Gemmenich und Ronheide angeschlossen. Insbesondere wurde von der Herstellung eines neuen, etwa 20 m tieferen Tunnels bei Gemmenich abgesehen, wie ihn die Belgier früher ausführen wollten. Er würde eine Abflachung der Strecke nach Aachen-West von 1 : 58 auf 1 : 100 ermöglicht haben, doch wäre die Bauzeit für die ganze Bahn, da der Tunnel im Triebsande liegt, zu sehr verlängert worden. Indessen kann die Verbesserung später nachgeholt werden; die Zeit wird kommen, daß sie nötig wird.

Der Beschluß zur Ausführung der Bahn wurde im Dezember 1914 gefaßt und sofort eine Bauabteilung in Lüttich für die Vorarbeiten und die Leitung des Baues errichtet. Sie erhielt den Befehl, am 1. Februar 1915 mit den Erdarbeiten zu beginnen und das ganze Werk in zwei Jahren fertigzustellen. In die Hand einer verschwindend kleinen Zahl von Eisenbahntechnikern war nun eine Aufgabe gelegt, so schwierig und verantwortungsvoll, wie sie wohl einzig dastehen dürfte. In wenigen Wochen mußte die beste Linienführung unter verschiedenen Möglichkeiten in schwierigstem Gelände für eine Bahn von höchster Leistungsfähigkeit ermittelt und abgesteckt und die grundlegenden Pläne für die Bahnhöfe und die ganze Ausstattung der Bahn dergestalt, daß sie ihren vielfältigen späteren Friedensaufgaben gerecht werden könne, aufgestellt werden, was natürlich vor allem erforderte, diese Friedensaufgaben vorschauend in ihrer ganzen Tragweite zu erfassen. Was die belgischen Ingenieure in 20jährigen Bemühungen nicht vermochten, leisteten diese deutschen Techniker in wenigen Wochen, denn die Erdarbeiten begannen in der Tat am 1. Februar 1915 in der Nähe von Tongern. Irgendwelche Vorarbeiten gab es nicht; ein später aufgefundener belgischer Plan für die Strecke Gemmenich-Visé erwies sich als gänzlich verfehlt. Im einzelnen hat die Linie folgenden Verlauf.

Der hauptsächlich dem Güterverkehr dienende Zweig schließt am Westende des Gemmenicher Tunnels an die Strecke Aachen-West-Bleyberg an, mit schienenfreier Kreuzung der Hauptgleise beider Bahnen. Hier ist ein Haltepunkt für Gemmenich mit über 3000 Einwohnern vorgesehen, aber noch nicht im Betrieb. Die Linie fällt 1 : 100 und trifft bei Belgisch-Moresnet mit der vom Ronheider Tunnel kommenden 1 : 150 geneigten Linie zusammen, die später hauptsächlich dem Schnellzugverkehr dienen soll. Auch hier sind Schienenkreuzungen sowohl mit der Strecke Aachen-Herbesthal am Ronheider Tunnel als auch mit der Linie vom Gemmenicher Tunnel vermieden. Ein Haltepunkt mit Bahnsteigen für alle Richtungen ist vorgesehen für die Orte Neutral- und Belgisch-Moresnet und dem Wallfahrtsort Ryksken mit zusammen über 4300 Einwohnern, jedoch noch nicht im Betrieb. Die Bahn überschreitet nunmehr den Maasnebenfluß Geul auf einer 1163 m langen und bis zu 53,8 m hohen Brücke, einem Meisterwerk der Brückenbautechnik. Jenseits der Brücke wurde eine 2,5 km lange und 1 : 550 geneigte gerade Strecke eingelegt, um die Anlage eines Verschiebebahnhofes zu ermöglichen, dessen Ausführung sich sofort nach der Betriebseröffnung als nötig erwies. Am Ostende wurde ein Bahnhof für den Ort Montzen mit 2500 Einwohnern, am Westende bei Hindel eine Turmstation für die Hauptlinie, die hier über sie geführte Bahn Bleyberg-Chênée und eine Verbindungslinie beider Bahnen vorgesehen. Es folgt mit Gefälle 1 : 200 die Durchbrechung der Wasserscheide zwischen Geul und ihrem Nebenflusse Gulp im 795 m langen Gulptunnel und die Überschreitung der Gulp auf 387 m langer und 22,5 m hoher gewölbter Brücke, an die sich der Bahnhof Remersdael anschließt, der dem Verkehr der belgischen Gemeinden Remersdael und Teuven und einiger holländischen Orte dient. Dann durchbricht die Bahn im 2129 m langen Vörstunnel die Wasserscheide zwischen Gulp und dem Maasnebenflusse Vörs. Der Tunnelbau ist bemerkenswert dadurch, daß zwei Röhren für jedes Gleis eine, angeordnet sind. Dies geschah, um die Inbetriebnahme der Bahn nicht zu verzögern. Der Bau eines zweigleisigen Tunnels würde wegen der bedeutenden Länge weit mehr Zeit erfordert haben als die ganze übrige Bahn. Deshalb wurde zunächst eine eingleisige Röhre beschleunigt fertiggestellt, um zugleich mit dem übrigen zweigleisigen Teile der Bahn diese Teilstrecke wenigstens eingleisig betreiben zu können, bis die zweite Röhre, deren Bau noch längere Zeit erforderte, fertig war. Das Gefälle im Tunnel ist 1 : 110, sonst von Remersdael bis Visé 1 : 100 zwischen den Bahnhöfen. Hinter Fouron-St. Martin (Martinsfuhren) mit Bahnhof für diese Gemeinde und Fouron-St. Pierre (Petersfuhren) wird die Vörs auf 250 m langer und 21 m hoher gewölbter Brücke überschritten, und ebenso zwischen dem nächsten Bahnhofe Warsage (Weerst), der dem Verkehr der Gemeinden Warsage, Fouron-le Comte (Grafenfuhren) und Neufchateau mit 3300 Einwohnern dient, der Maasnebenfluß Berwinne auf 230 m langer und 20 m hoher gewölbter Brücke. Der Bergrücken zwischen Berwinne und Maas wird in einem bis 30 m tiefen Einschnitte durchbrochen. Bei Visé an der Maas erreicht die Bahn auf 71 m Meereshöhe ihren tiefsten Punkt; sie ist vom Gemmenicher Tunnel ab, trotz Überwindung von fünf Wasserscheiden ohne Gegenneigung, um 185 m gefallen. Die Bahn führt 19 m hoch über die Strecke Lüttich-Maastricht hinweg, wobei zur Zusammenfassung des Personenverkehrs beider Linien eine bisher einzig dastehende Turmstation geplant, allerdings teilweise nur behelfsmäßig, aus

geführt wurde. Eine 1 : 100 geneigte Linie mit nördlicher Ausbiegung verbindet den oberen Bahnhof der Neubaulinie mit dem unteren Bahnhofe der Strecke Lüttich-Maastricht. Vermittels dieser Verbindungslinie ist unmittelbarer Verkehr Aachen-Lüttich über Visé möglich, jedoch war zu diesem Zwecke noch eine Verbindungslinie in der Stadt Lüttich nötig, um den dortigen Kopfbahnhof Lüttich-Longdoz auszuschalten. Auch sie wurde im Kriege erbaut. Diese Verbindung Aachen-Lüttich ist nicht nur betrieblich günstiger als die alte Strecke über Verviers, sondern auch etwa 6 km kürzer. Sie ermöglicht den Belgiern, den für den Süden Belgiens und Frankreich bestimmten Güterverkehr ohne Berührung der alten Strecke in den Verschiebebahnhof Kinkempois bei Lüttich zu leiten. Die belgischen Ingenieure hatten die große Wichtigkeit dieser Verbindung schon früher erkannt, denn sie mühten sich jahrelang ab, sie mit dem Plan der Linie Aachen-Tongern-Löwen zu vereinigen, mußten aber schließlich gestehen, daß sie keine technische Lösung finden könnten. Die Deutschen haben die schwierige Aufgabe nicht nur in wenigen Wochen gelöst, sondern darüber hinaus noch die Möglichkeit für zwei andere, kaum weniger wichtige Verbindungslinien bei Visé vorgesehen. Die eine zweigt ab in der Richtung Tongern und gestattet den Belgiern, den sehr überlasteten Hauptbahnhof Lüttich von dem Güterverkehr der Richtung Kinkempois-Antwerpen zu befreien und von der betrieblich äußerst ungünstigen Strecke Lüttich-Liers-Tongern auf die weit bessere Strecke über Visé umzulegen. Die andere verbindet Visé mit Herstal bei Lüttich links der Maas und hebt für den Durchgangsverkehr Aachen-Lüttich-Namur-Paris den Kopfbetrieb im Hauptbahnhofe Lüttich auf. Beide Linien zusammen schließen eine vollständige Schleife zwischen Lüttich und Visé, die Vorortverkehr zwischen den beiden Städten und den vielen dicht bewohnten Orten der beiden Maasufer ermöglicht. Die neu geschaffenen Bahnanlagen bei Visé gestatten ferner eine großzügige Erweiterung des Umschlagverkehrs zwischen der schiffbaren Maas und dem Maaskanal und der neuen Bahn, lassen auch die früher schon geplante Erweiterung und Vertiefung der beiden überlasteten Schiffahrtsstraßen zu. Die Stadt Visé hat bekanntlich im Kriege durch Zerstörungen stark gelitten; durch die großartigen Bahnbauten ist eine neue Blüte der Stadt zu größerer Bedeutung, als sie früher besaß, zu erwarten. Das Verkehrsgebiet des Bahnhofs umfaßt mit Nachbarorten etwa 10 000 Einwohner; es besteht hier eine ansehnliche Industrie, z. B. Zementfabriken, Zuckerfabriken, Steinbrüche u. a. Auch ist Visé stets ein beliebter und viel besuchter Ausflugsort gewesen, wohin Sonderzüge von Lüttich und Maastricht gefahren wurden. In späteren wirklich friedlichen Zeiten kommen vielleicht auch solche von Aachen hinzu.

Vom Bahnhof Visé ab überschreitet die Bahn in wagerechter Führung das etwa 3 km breite Maastal, zunächst die Maas auf 611 m langer und 24 m hoher Brücke, dann den Maaskanal auf 316 m langer und 21,5 m hoher Brücke, und nun die Maasniederung auf etwa 20 m hohem Damm. Alsdann durchbricht die Linie im 1640 m langen Geertunnel den Bergrücken zwischen Maas und ihrem linken Nebenfluß Geer, dessen rechtsseitigem Talhange sie nunmehr in Steigung 1 : 400 folgt. Der nächste Bahnhof ist Bassange (Bitsingen), wichtig für die Gemeinden des dicht besiedelten Geertales mit etwa 10 000 Einwohnern und als Knotenpunkt von nach fünf Richtungen ausstrahlenden Kleinbahnen. Weiterhin bot der malerisch am Berghange gelegene Friedhof des Dorfes Glons einige Schwierigkeiten. Durch Unterfahrung des Friedhofes vermittels eines 145 m langen Tunnels wurden sie aufs beste gelöst. Es folgt der Bahnhof Glons, bei welchem die Neubaulinie die Bahn Lüttich-Tongern überschreitet. Eine Verbindung des alten Bahnhofs mit dem neuen Bahnhofe Glons ist leicht möglich; sie wird nötig, wenn die Belgier später vor Tongern einen Verschiebebahnhof anlegen werden. Um seine Ausführung, die nicht ausbleiben kann, zu erleichtern, ist zwischen Glons und Tongern eine mehrere Kilometer lange gerade und wagerechte Strecke eingelegt worden. Im Bahnhofe Tongern erreicht die Bahn mit 92 m Meereshöhe den höchsten Punkt zwischen Maas und Schelde. Tongern ist eine lebhafte Kreisstadt von etwa 11 000 Einwohnern, mit bedeutenden Resten römischer Bauten (Aduatuca Tungrorum) und herrlicher gotischer Kathedrale. Durch die aufgeführten Bahnhöfe, wozu später noch einige Haltepunkte kommen können, deren Anlage vorbereitet ist, wird das reiche Verkehrsgebiet der Bahn mit etwa 57 000 Einwohnern aufs beste erschlossen.

Von dem früheren belgischen Plan kann man dies nicht sagen, denn er sah zum Beispiel zwischen Visé und dem Grenzbahnhofe bei Bleyberg eine ununterbrochene Steigung von 18 km Länge ohne jeden Zwischenbahnhof vor.

Von Tongern führt eine leistungsfähige zweigleisige Bahn nach Antwerpen, so daß eine neue wichtige Verbindung zwischen diesem Seehafen und Westdeutschland durch die Bahn Aachen-Tongern hergestellt ist. Wichtiger noch wird die Fortsetzung von Tongern in Richtung Löwen sein (die beste Führung wäre wohl, abweichend vom belgischen Plan, über St. Trond-Tirlemont), welche die Belgier gewiß über kurz oder lang bauen werden, wie sie früher ja schon geplant hatten, um die kürzeste Verbindung Brüssel-Aachen mit Umgehung von Lüttich zu schaffen. Sie haben dieser Verbesserung der Schnellzugstrecke von den Seehäfen nach Aachen bereits erheblich vorgearbeitet durch den großzügigen Umbau des Bahnhofes Gent, den begonnenen Bau einer fast gradlinien Strecke von Gent nach Brüssel-Süd über Denderleeuw und die ebenfalls begonnene Verbindung der Bahnhöfe Brüssel-Süd und Brüssel-Nord mitten durch die Stadt, mit einem neuen Hauptbahnhofe in der Nähe des Rathauses, um diese beiden Kopfbahnhöfe in Durchgangsbahnhöfe zu verwandeln. Durch alle diese Verbesserungen und Neubauten wird es möglich sein, die Reisezeit der internationalen Schnellzüge zwischen den Seehäfen und Aachen um schätzungsweise 2½ bis 3 Stunden abzukürzen, das beste Mittel, den französischen Wettbewerb auszuschalten. Auf die Dauer werden die Belgier die fortwährende Entziehung des Verkehrs durch Frankreich sich nicht gefallen lassen, und auch die nach dem Kriege neu geschaffenen Schnellzugverbindungen zwischen Brüssel einerseits, der Schweiz, Italien, Österreich und den Balkanstaaten anderseits über Luxemburg-Metz-Straßburg-Basel zwecks Umgehung von Deutschland werden auf die Dauer nicht lebensfähig bleiben, denn die Ablenkungsstrecke ist betrieblich äußerst ungünstig, so daß die Reisezeit verlängert wird, und sie weist entfernt nicht so wichtige Städte auf als die deutschen Linien über Aachen-Köln, Mainz, Wiesbaden, Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe usw. Der frühere Verkehr hat sich ja trotz aller politischen Gegensätze wieder entwickelt, und er wird weiter zunehmen bis zur früheren Friedensstärke und darüber hinaus. Dann wird die Bahn Aachen-Tongern ihre gewaltige Bedeutung für den internationalen Verkehr aller Welt offenbaren, die heute nur von wenigen Leuten erkannt wird. Aber heute schon ist die Bahn ganz unentbehrlich für die Abwickelung des Güterverkehrs zwischen Belgien und Deutschland, besonders der Reparationskohle.

In Voraussicht dieser künftigen Bedeutung wurde die Bahn von vorn herein viergleisig trassiert. Alle baulichen Anlagen, namentlich die Bahnhöfe, sind so gestaltet, daß die spätere Hinzufügung des dritten und vierten Gleises ohne wesentliche Änderungen möglich ist. Sämtliche Güterbahnhöfe sind auf der Südseite angelegt, da das spätere südliche Gleispaar für die Güterzüge bestimmt ist. Von Süden schließen auch alle Güterzugverbindungen an, mit alleiniger Ausnahme der Strecke von Aachen-West, welche die große Geultalbrücke mit der Schnellzugstrecke gemeinsam hat. Durch Erbauung einer zweiten Brücke über die Geul kann auch hier der Güterverkehr vom Schnellzugverkehr vollständig unabhängig gemacht werden. Wo eine Kreuzung des späteren Schnellzuggleispaares durch eine abzweigende Linie erforderlich ist, kann sie schienenfrei ohne Verschlechterung der beiden Strecken erfolgen. Auch die Tunnel sind so angelegt, daß die spätere Hinzufügung der Tunnel für das dritte und vierte Gleis ohne Verschlechterung der Linie möglich ist, und daß das Schnellzuggleispaar die

flachsten Krümmungen mit Halbmessern nicht unter 1200 m erhält. Wo Seitenentnahmen erforderlich wurden, sind zur Gewinnung der fehlenden Massen Einschnitte viergleisig hergestellt, und umgekehrt Dämme viergleisig geschüttet, wo Einschnitte Massenüberschuß lieferten. Viele kleinere Bauwerke sind schon für vier Gleise ausgeführt, ebenso von den größeren Brücken in der Regel die Endwiderlager und von der Maasbrücke die Fundamente der Strompfeiler. Sämtliche die Bahn kreuzende Wege sind schienenfrei durchgeführt, wofür 33 Unter- und 7 Überführungen erbaut wurden, wozu noch 21 größere Wasserdurchlässe kommen. Bei allen Bauwerken ist die Lösung so gewählt, daß Änderungen an den Straßenanlagen und den Bauwerken beim viergleisigen Ausbau nicht erforderlich werden. Insbesondere wird es nicht nötig werden, bei den späteren Erweiterungen Überführungen und sonstige Bauten zu beseitigen, was sonst infolge kurzsichtiger Planung so häufig vorkommt.

Hinsichtlich der Bauausführung ist zu erwähnen, daß die ersten Arbeiten für die Einrichtung, Rodungen sowie Erdarbeiten und Bauwerke kleineren Umfanges von Eisenbahntruppen ausgeführt wurden. Diese stellten auch die Kräfte für die Vermessungen und die zeichnerischen Arbeiten sowie die Beaufsichtigung und Leitung der Unternehmerarbeiten. Für den weitaus größten Teil der Bauarbeiten, welche in der Bewältigung von über 7 000 000 cbm Erdmassen, der Herstellung von 358 000 cbm Mauerwerkmassen und 10 300 t eiserner Überbauten bestanden, waren 11 der namhaftesten deutschen Tiefbaufirmen angesetzt, welche zur Zeit des Hochbetriebes mit 12 000 Arbeitern sowie 44 Baggern, 190 Lokomotiven und 4500 Förderwagen arbeiteten. Den Oberbau verlegten Eisenbahntruppen im Verein mit zwei deutschen Oberbaufirmen. Die verantwortlichen Stellen der Bauleitung waren durchweg mit tüchtigen Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches und anderen Eisenbahntechnikern besetzt, welche sich um das Zustandekommen des Werkes große Verdienste erworben haben. Die gewaltigen Arbeiten wurden dank der unermüdlichen Tag und Nacht fortgesetzten Tätigkeit aller Beteiligten so gefördert, daß die mit zwei Jahren überaus kurz angesetzte Bauzeit fast genau innegehalten werden konnte, denn bereits am 28. Februar 1917 erfolgte die Betriebseröffnung. Allerdings waren noch bedeutende Restarbeiten rückständig, die bis zum Waffenstillstande noch nicht vollendet wurden, so daß den Belgiern noch manches zur Vervollständigung der Bahn zu tun übrig bleibt.

Das große Werk hat in den Kreisen der früheren Feinde mehrfach Anerkennung gefunden. Schon während des Baues brachte das „XX. Siècle“, Organ der belgischen Regierung in Le Havre, am 18. und 19. Juli 1915 eine längere Abhandlung über den deutschen Plan, die ein fortgesetztes hohes Lob deutscher Weitsichtigkeit und Schaffenskraft, wenn auch widerwillig enthält. Der Berichterstatter glaubte aus der Schnelligkeit, mit welcher der Bau den Vorarbeiten folgte, schließen zu müssen, die Deutschen hätten die Pläne für die Bahn „Aachen-Calais“ schon vorher fix und fertig gehabt. Ein anderer Artikel erschien in der Zeitung „Le Journal“ zu Paris am 14. Dzember 1915, in welchem der Berichterstatter eine Unterredung mit dem belgischen Eisenbahnminister Paul Segers wiedergibt. Herr Segers glaubte allerdings, die Deutschen würden nur eine strategische Bahn bauen, die für den späteren Friedensverkehr untauglich sei, so daß er genötigt würde, als Ersatz die Strecke Löwen-Lüttich-Herbesthal viergleisig auszubauen. Er wird inzwischen seinen Irrtum eingesehen haben und sich freuen, daß er diese überaus teuren und betrieblich höchst unglücklichen Pläne fallen lassen kann. Bald nach dem Waffenstillstand wurde die Bahn von einer Kommission belgischer, französischer, englischer und amerikanischer Sachverständigen besichtigt, welche sich überaus lobend über das Werk aussprachen. Öffentlichen Ausdruck fand dieses Lob in der Brüsseler Zeitung „La Nation Belge“ anläßlich der Übergabe der Bahn an den belgischen öffentlichen Verkehr im Jahre 1919. Es heißt hier, unter Hervorhebung der größeren Bauwerke, daß die Bahn technisch und in ihrer landschaftlichen Führung ein Meisterwerk sei, und daß die Deutschen den Belgiern mit ihr ein prächtiges Geschenk gemacht haben. Ein Artikel in einer der letzten Nummern der französischen Zeitschrift „Génie civil“ über das deutsche Feldeisenbahnwesen erklärt die Bahn Aachen-Tongern für das bedeutendste Bauwerk des Krieges.

Daß dieses Meisterwerk auf deutscher Seite noch nicht die gebührende Würdigung gefunden hat, hängt wohl mit dem unglücklichen Ausgange des Krieges zusammen.

Die Bedeutung der Bekanntmachung vom 10. August 1914 über Lieferfristen.

Von Rechtsanwalt **Sommerfeldt** in Essen.

Die Bestimmungen über Lieferfristen gehören zu den umstrittensten und zweifelhaftesten des Eisenbahnfrachtrechtes. Die Entscheidungen des Reichsgerichts zu diesen Fragen, soweit sie bekannt geworden sind, dienen nicht dazu, sie zu klären. Die Entscheidungen haben teilweise eine herbe Kritik erfahren. (Vergl. v. d. Leyen J. W. 1920 S. 642.) Durch Bekanntmachung des Reichseisenbahnamtes vom 10. 8. 1914 (RGB. S. 368) sind gemäß § 2 Abs. 4 EVO. mit Rücksicht auf die militärische Inanspruchnahme der Eisenbahnen sämtliche Lieferfristen der Eisenbahnverkehrsordnung für den Privatverkehr außer Kraft gesetzt worden. Die Rechtsgültigkeit der Bekanntmachung, die teilweise bestritten worden ist, ist jetzt wohl allgemein, insbesondere auch durch die ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts anerkannt.

Die Bekantmachung ist noch nicht wieder aufgehoben worden, wenn auch die beteiligten Kreise wiederholt die Aufhebung verlangt haben. Wenn auch der Krieg offiziell zu Ende ist, so sind doch die Betriebsverhältnisse auf den Eisenbahnen auch heute bei weitem noch nicht zu den geordneten Verhältnissen der Zeit vor dem Kriege wieder angelangt, so daß die weitere Aufrechterhaltung der Bekanntmachung tatsächlich begründet erscheint. Die Bekanntmachung gilt nicht für zwischenstaatliche Beförderung. Die Rechtsprechung hat folgerichtig für das Gebiet des IUe. die in diesem vorgesehenen Bestimmungen über Lieferfristen nach wie vor angewendet.

Für den Binnenfrachtverkehr kann man den Standpunkt vertreten, daß die Eisenbahn auf Grund der Bekanntmachung vom 10. 8. 14 überhaupt nicht mehr an eine Frist zur Lieferung gebunden sei und dementsprechend für die Bahn infolge verzögerter Ablieferung keinerlei Haftung bestehe. Diese Auffassung ist im Kriege vielfach vertreten worden und wird von den Dienststellen der Eisenbahn auch bis in die neuere Zeit noch aufrecht erhalten. Sie war bei den ungeheuer schwierigen Beförderungsverhältnissen im Kriege selbst auch wohl tatsächlich begründet, erscheint aber unter den heutigen Verhältnissen jedenfalls nicht mehr als berechtigt. Die Rechtsprechung teilt, soweit ersichtlich, den Standpunkt nicht.

Die Rechtsverbindlichkeit der Bekanntmachung vom 10. 8. 14 wird begrenzt durch das Ermächtigungsgesetz, auf das sie sich stützt, den § 2 Abs. 4 EVO., nach dem vorübergehende Aenderungen einzelner Vorschriften der EVO. vom Reichseisenbahnamt verfügt werden können. Demgemäß setzt die Bekanntmachung, wie sie ausdrücklich erklärt, nur die Lieferfristen der EVO. außer Kraft. Darüber hinaus darf und will sie nichts anordnen. Insbesondere besteht die Bestimmung des § 466 HGB., sowie § 428 HGB., der nach § 454 HGB. auf das Eisenbahnfrachtrecht insoweit Anwendung zu finden hat, als nicht in den Sonderbestimmungen ein anderes bestimmt ist, zu recht. „Ein anderes“ ist aber nach Außerkraftsetzen der Lieferfristen der EVO. in den Sondervorschriften nicht bestimmt.

Welche rechtliche Bedeutung es hat, daß sämtliche Lieferfristen der EVO. außer Kraft gesetzt werden, erläutert die Bekanntmachung nicht. Nach der Zeit und den Umständen der Entstehung der Bekanntmachung ist auch nicht anzunehmen, daß irgendwelche Gesetzgebungsmaterialien zu der Bekanntmachung bestehen, geschweige denn veröffentlicht worden sind. Die Bekanntmachung kann deshalb nur aus sich selbst und den durch sie berührten gesetzlichen Bestimmungen ausgelegt werden. Bei der Prüfung der Frage der rechtlichen Bedeutung der Bekanntmachung vom 10. 8. 14 muß man von den unzweifelhaft gültig gebliebenen Bestimmungen des HGB., besonders von § 466, ausgehen. Danach haftet die Eisenbahn auch heute noch für den

Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entsteht. Also gibt es auch heute noch Lieferfristen, Versäumnisse derselben und eine Haftung der Eisenbahn für die Versäumung. Abs. 2 des § 466 gibt die Sonderregelung im Falle der Versäumung von Lieferfristen bei nachgewiesenem Schaden. Auch diese Bestimmung besteht zu recht. Ebenso Abs. 4 bezüglich des Ersatzes des vollen Schadens. Im übrigen verweist § 466 in drei Fällen auf die EVO. selbst, nämlich für die Schadenregelung im Falle der Angabe des Interesses, des Reisegepäcks und des nicht nachgewiesenen Schadens. Die Bestimmungen hierüber finden sich in §§ 94 und 37 EVO. In diesen Bestimmungen ist nichts darüber gesagt, welche Lieferfristen gemeint sind. Es ist lediglich von Lieferfristen schlechthin die Rede, so daß damit die zu Recht bestehenden Lieferfristen gemeint sind. Welches diese sind, lassen die Bestimmungen dahingestellt. Ebenso steht es mit dem § 90 EVO. Es ist bei allen diesen Bestimmungen nicht einzusehen, daß und inwiefern sie durch die Bekanntmachung vom 10. 8. 14 aufgehoben sein sollen.

Durch die Bekanntmachung sind sämtliche Lieferfristen der EVO. außer Kraft gesetzt worden. Mit diesen Worten können nur die in § 75 EVO. festgesetzten Lieferfristen, die sogenannten starren Lieferfristen, getroffen sein. Nur diese hat die Bekanntmachung aufgehoben, dagegen alle sonstigen Bestimmungen über Lieferfristen aufrechterhalten, mögen sie sich nun im HGB. oder in der EVO. finden. Auch ist keineswegs der § 75 EVO. ganz aufgehoben, sondern nur die in ihm festgesetzten starren Lieferfristen mit den Bestimmungen, welche diese starren Lieferfristen zur Voraussetzung haben. Wie weit sich demnach die Wirkung der Bekanntmachung im einzelnen erstreckt, mag hier dahingestellt bleiben. Die Bestimmungen des § 75 Abs. 5 Satz 3 und Abs. 6 sind beispielsweise unbedenklich als rechtsgültig anzusehen. Auch die durch die Bekanntmachung außer Kraft gesetzten Bestimmungen haben aber immer noch Bedeutung für die Auslegung.

Mit der Außerkraftsetzung der starren Lieferfristen des § 75 EVO. verliert auch die Vorschrift des Abs. 4 § 75, daß die Fristen durch den Tarif festzusetzen seien, ihre Grundlage und Bedeutung. Auch die gemäß § 75 Abs. 4 ergangenen tarifarischen Bestimmungen sind deshalb außer Kraft. Die tarifmäßige Festsetzung der Frist ist nicht mehr wie bisher (vergl. Janzer-Burger Anm. I zu § 94 EVO.) Voraussetzung der Haftung.

An die Stelle der starren Lieferfristen des § 75 EVO. sind gemäß §§ 466, 454 HGB., da weder in dem Abschnitt des HGB. über Eisenbahnfrachtrecht noch in der EVO. ein anderes bestimmt ist, die angemessenen Lieferfristen des Landesfrachtrechtes § 428 HGB. getreten. Es sind also statt der starren Lieferfristen des § 75 EVO. die angemessenen Lieferfristen des § 428 Abs. 1 HGB. einzusetzen. Im übrigen ist eine Aenderung der Vorschriften nicht eingetreten. Die §§ 466 HGB. und 94 EVO. sind genau so anzuwenden wie vordem. Insbesondere ist es unrichtig, wenn das Reichsgericht in der Entscheidung vom 19. 10. 18 (EGER XXXVII S. 68) sagt, daß durch die Bekanntmachung vom 10. 8. 14 auch dem § 90 der EVO. der Boden entzogen sei. Wenn § 75 in der EVO. tatsächlich fehlte, wie er jetzt durch die Bekanntmachung vom 10. 8. 14 rechtlich fehlt, behalten die §§ 90, 94 usw. in vollem Umfang ihre Wirksamkeit. Daß die hier ausgesprochene Ansicht die richtige ist, ergibt sich auch daraus, daß trotz der Bekanntmachung vom 10. 8. 14 die Versicherung des Interesses an der Lieferung nach wie vor zugelassen ist. (Vergl. Bekanntmachung im gemeins. Tarif- und Verkehrsanzeiger 1914 S. 51, 1915 S. 617.)

§ 94 EVO. ist ein Sondergesetz, das an Stelle der allgemeinen Haftungsbestimmungen (§§ 284 ff. BGB.) tritt. Einerseits ist eine über die gewöhnliche Verschuldenshaftung hinausgehende Haftung bis zur höheren Gewalt festgestellt. Wie oft in derartigen Fällen einer qualitativen Ausdehnung der Haftung, ist andererseits die Haftung quantitativ beschränkt und zwar grundsätzlich bis zur Höhe der Fracht. Diese Bestimmungen haben auch unter der Bekanntmachung vom 8. 10. 14 Gültigkeit. Im Streitfall ist es Sache des erkennenden Gerichts, die angemessene Lieferfrist festzustellen, und danach die Fristüberschreitung für die Anwendung des § 94 Abs. 2 zu berechnen. Das mag weder bequem noch praktisch sein, ist aber durch die gesetzliche Regelung geboten. Man wird bei der Berechnung von den starren Lieferfristen des § 75 EVO. ausgehen und diese als Mindestfristen ansehen dürfen, dabei aber beachten müssen, daß der Eisenbahn nicht zugemutet werden darf, diese für den geregelten Friedensbetrieb erlassenen Fristen einzuhalten. Wenn die Einhaltung unter besonders günstigen Umständen der Eisenbahn im Einzelfalle auch heute noch gelingen sollte, so kann hieraus bei den vielfachen Schwierigkeiten, mit denen die Eisenbahn bei der Beförderung zu kämpfen hat, keine allgemein gültige Verpflichtung hergeleitet werden. Man wird dem Massenbetriebe der Eisenbahn nicht gerecht, wenn man ihr zumutet, daß sie Einzelsendungen eine besondere Aufmerksamkeit widmen müsse, und sie trotz Einhaltung der Lieferfristen schon für Zugverspätung, Versäumung des Anschlusses und dergl. haftbar machen will. (Vergl. Staub § 466 Anm. 2.) Es wird in diesem wie in entsprechend liegenden Fällen übersehen, zu wie niedrigen Frachtsätzen die Eisenbahn befördert. Nach Treu und Glauben kann deshalb nur eine im Verhältnis zu dem Frachtsatze stehende Leistung im Massenbetrieb verlangt werden. Eine liebevolle Einzelbehandlung des Gutes erfordert eine derartige Erhöhung des Aufwandes der Bahn an Einrichtungen und Personal, daß eine einfache Ueberlegung ergibt, daß sie über den Rahmen der vertraglichen Beförderungspflicht herausgeht.

Die italienischen Eisenbahnen im Kriege.

Italien hatte in der Zeit zwischen dem Ausbruch des Krieges und seiner Beteiligung an ihm genügend Zeit, um sein Eisenbahnwesen auf den Kriegszustand einzustellen. Schon am 5. Oktober 1914, also zu einer Zeit, wo Italien noch neutral war, erließ der Kriegsminister eine Verordnung, die für die Mobilmachung anordnete, daß die Angestellten der Eisenbahnen zwar als zum Heere eingezogen zu betrachten, aber mit wenigen Ausnahmen in ihren Friedensstellungen zu belassen seien. Zugleich wurde die Gründung von Eisenbahnkompagnien vorgesehen. Der militärische Befehl über das Personal der Eisenbahnen wurde den Linien- und Bahnhofskommandanturen übertragen.

Am 15. April 1915 setzte ein gemeinschaftlicher Erlaß des Kriegs- und des Marineministers und des Ministers der öffentlichen Arbeiten einen teils militärischen, teils technischen Hauptausschuß für militärische Eisenbahntransporte ein. An seiner Spitze steht der Leiter des Intendanturdienstes beim Generalstab; ihm gehören Offiziere, Vertreter der Ministerien und technische Eisenbahnbeamte an. Während des Krieges steht nach diesem Erlaß der gesamte Eisenbahndienst unter dem Befehl der obersten Heeresleitung, die nicht nur die Heerestransporte, sondern auch die privaten regelt. Bei der Mobilmachung wird eine Transportdirektion eingerichtet, deren Leiter der Vorstand der Transportabteilung im Generalstab ist. Sie bestimmt, wann und auf welchen Strecken der Militärfahrplan eingeführt wird, welche Züge von der Zivilbevölkerung benutzt werden dürfen, und verteilt die Betriebsmittel auf die verschiedenen Netze. Auch wo der Militärfahrplan nicht eingeführt ist, kann die Transportdirektion Änderungen des Fahrplans verlangen und die Züge für Heereszwecke ausnutzen. Zur Ausführung der Befehle sind die Linienkommandanturen berufen, die schon im Frieden bestehen, aber im Kriege verstärkt werden. Während des Aufmarsches war der Sitz der Transportdirektion Rom; dann begab sie sich in das Hauptquartier und ließ in der Hauptstadt nur eine Vertretung zurück, die das Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung im Hinterlande zu pflegen hatte. Auch die Flußschiffahrt ist der Transportdirektion unterstellt. Zu ihren Hauptaufgaben gehört die Festsetzung der Grenze zwischen den Eisenbahnen des Kriegsschauplatzes und denen des Hinterlandes und die Zuteilung der verschiedenen Aufgaben, die der Krieg mit sich bringt, an die Bahnhöfe. Die Eisenbahnverwaltungen haben den Anforderungen der Transportdirektion, ihrer Vertretung in Rom und der Linienkommandanturen zu entsprechen. Sie verfügt auch über die Eisenbahnkompagnien, die sie zur Unterstützung der Zivilkräfte einsetzen, aber auch mit dem Militärbetrieb gewisser Strecken beauftragen kann. Die Kompagnien haben einen technischen Leiter, der von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt wird, und einen militärischen Führer.

Die vorstehend angedeutete Regelung des Eisenbahnwesens wurde während des ganzen Krieges unverändert beibehalten; es wurde ihr nur eine andere Spitze gegeben, indem ein „Ministerium der See- und Eisenbahntransporte“ gegründet wurde; eine solche Behörde, die das Zusammenarbeiten aller am Verkehrswesen beteiligten Stellen gewährleisten soll, ist schon vor dem Kriege von vielen Seiten gefordert worden, und man nimmt an, daß sie dauernd erhalten bleiben wird.

Ein königlicher Erlaß vom 15. April 1915 zählt die Befugnisse der obersten Heeresleitung gegenüber den Eisenbahnen auf; er macht sie zu unumschränkten Herrn über die Eisenbahnen. Sie kann die vollständige Einstellung des Zivilverkehrs anordnen, hat jedoch von dieser Berechtigung während des ganzen Krieges keinen Gebrauch gemacht. Wenn auch gewisse und sogar weitgehende Beschränkungen nötig waren, so hat doch die italienische Zivilbevölkerung stets reisen und ihre Güter versenden können. Freilich hat die Eisenbahnverwaltung während des Krieges jede Haftung abgelehnt, und die Benutzung der Eisenbahnen geschah auf Gefahr des Versenders.

Der Personen- und Güterverkehr während des Krieges wurde

durch drei Verfügungen der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, vom 29. Mai, vom 28. September und vom 8. November 1915 auf Grund von Anordnungen der obersten Heeresleitung geregelt. Zunächst wurde im Personenverkehr das Freihalten bestellter Abteile, sowie von Abteilen für Frauen abgeschafft; für Reisegepäck wurde eine Höchstgrenze von 50 kg eingeführt. Die Beförderung von Kostbarkeiten, Zeitungen und Gepäck im Kriegsgebiet wurde aufgehoben. Im Güterverkehr wurde den Transporten, die der Ernährung und ähnlichen Zwecken dienen, ein Vorrecht eingeräumt. Für Güter, die an sich in bedeckten Güterwagen befördert werden müssen, durften offene Wagen benutzt werden. Die Annahme von Gütern zur Beförderung konnte davon abhängig gemacht werden, daß die nötigen Wagen zu ihrer Beförderung vorhanden waren. Zwangsentladung nicht rechtzeitig abgenommener Güter wurde eingeführt. Die Lieferfristen wurden auf das Achtfache erhöht. Die Bestimmungen blieben bis zum 1. Oktober 1915 bestehen und wurden dann zum Teil aufgehoben, zum Teil verschärft.

Neue Verkehrsbeschränkungen traten im Mai 1917 ein, als den Eisenbahnen das Recht zugestanden wurde, die Beförderung gewisser nicht lebenswichtiger Güter abzulehnen, andere Güter nur in Wagenladungen zu befördern, usw. Während der ganzen Dauer des Krieges haben die italienischen Eisenbahnen die Haftung für die ihnen übergebenen Güter abgelehnt.

Der Aufmarsch der italienischen Heere ging, soweit die Eisenbahnen beteiligt waren, glatt vor sich. Die Anforderungen, die der Krieg in seinem weiteren Verlauf an die Eisenbahnen stellte, waren aber größer als die der Mobilmachungszeit. In den Jahren 1916 und 1917 übertrafen z. B. die täglichen Leistungen der Eisenbahnen für das Heer diejenigen der Aufmarschzeit um 15 und 30 %. Die Heerestransporte wurden durch die langgestreckte Gestalt des Landes und dadurch erheblich erschwert, daß aus Furcht vor feindlichen Angriffen vom Meere her alle Transporte auf die Eisenbahnen der Westküste verwiesen werden mußten und daher, wenn ihr Ziel die Po-Ebene war, das Gebirge mit ihnen überschritten werden mußte.

Außer dem italienischen Heer stellten auch die Heere der mit Italien Verbündeten große Anforderungen an seine Eisenbahnen, indem sie sie auf dem Wege nach Mazedonien und nach dem fernen Osten benutzten. So sind schon bis Ende 1917 17 Millionen Mann, 1,5 Millionen Zug- und Reittiere, 4 Millionen Wagen mit Gepäck und Gütern über die italienischen Eisenbahnen befördert worden. Die Höchstleistung in einzelnen Monaten betrug 900 000 Mann und 200 000 Wagen. Auf vielen Strecken verkehrten täglich mehr als 100 Militärzüge, auf einigen bis 120, und auf manchen Bahnhöfen liefen an einem Tage 300, ja sogar 320 und 350 Militärzüge zusammen.

Großen Anforderungen mußte der Wagenpark der italienischen Staatsbahnen genügen: es mußten Lazarettzüge gestellt und Panzerzüge zur Küstenverteidigung ausgerüstet werden; für die Beförderung von Gefrierfleisch mußten besondere Kühlwagen vorgehalten werden. Die Beförderung von Kohlen, von Rohstoffen, von Nahrungsmitteln fiel im Kriege wegen der Behinderung der Schiffahrt auf dem Adriatischen Meere den Eisenbahnen in erhöhtem Maße zu. Der Personenverkehr mußte dabei allerdings eingeschränkt werden. Trotzdem nahmen die Einnahmen der Eisenbahnen während des Krieges noch stark zu. Sie betrugen im ersten Betriebsjahr des Krieges, 1915/16, 758 657 788 Lire, wovon 221 589 088 Lire auf den Heeresverkehr entfielen; und waren damit 183 Millionen höher als im Vorjahre. Im nächsten Jahre überstiegen sie die Milliarde noch um 100 Millionen, wovon allein die Hälfte aus dem Heeresverkehr herrührte. Die Steigerung hat im Jahre 1917/18 noch angehalten. Sowohl die Strecken, wie auch der Wagenpark wurden durch diesen verstärkten Verkehr sehr in Anspruch genommen, und das war umso empfindlicher, als in Italien ebenso wie in anderen Ländern viele Unterhaltungsarbeiten zurückgestellt werden mußten, teils weil es an den dazu nötigen Bau- und Rohstoffen fehlte, teils weil die Eisenbahnwerkstätten durch Kriegslieferungen anderweit in Anspruch genommen waren. Die Eisenbahnen Italiens waren schon vor dem Kriege mit 5300 Lokomotiven und 103 000 Güterwagen ungenügend mit Betriebsmitteln versehen; dieser Mangel wurde im Kriege doppelt fühlbar, und das umso mehr, als es infolge der fehlenden Einfuhr — Italien besitzt bekanntlich so gut wie gar keine einheimische Kohle — bald anfing, an Kohle zu fehlen. Italien führte vor dem Kriege jährlich etwa 10 000 000 t Kohle ein, zum größten Teil aus England, wovon ein Drittel von den Eisenbahnen, zwei Drittel von der Industrie und zum Hausbrand verbraucht werden. Teils infolge des U-Bootkrieges, teils wegen der Preissteigerung sank diese Menge auf etwa 10 000 täglich, also auf etwa ein Drittel der Friedensmenge, und die im Kriege geförderte Kohle war bekanntlich überall von minderwertiger Beschaffenheit, wodurch die Notlage noch verschärft wurde. Um der Wagen- und Lokomotivnot zu steuern, wurden in Amerika 3000 Güterwagen und 300 Lokomotiven, in Italien selbst 300 Güterwagen und 50 Lokomotiven bestellt. Die Ablieferung der amerikanischen Bestellungen verzögerte sich durch den Mangel an Frachtraum, die der italienischen durch den Mangel an Arbeitskräften. Im November 1916 mußten 5000 Wagen zur Beförderung von Getreide, 12 000 zur Abfuhr der letzten Weinernte, 4000 zum Transport von Düngemitteln ausschließlich vorbehalten bleiben. Mitte Dezember 1915 waren bereits auf einmal 23 Züge auf den Hauptstrecken und mehrere auf Nebenbahnen aufgelassen worden, Ende September war die Zahl der aufgelassenen Personenzüge auf 60 gestiegen, und weitere Beschränkungen des Fahrplans standen bevor. Anfang 1916 mußte die Regierung, um Betriebseinstellungen und Arbeitslosigkeit zu verhüten, die Kohlen der Eisenbahnen für andere gewerbliche Zwecke in Anspruch nehmen, und die Folge war wieder eine Verringerung der Zahl der Personenzüge. Diese Maßnahme war aber verhältnismäßig leich zu ertragen, weil mittlerweile der Personenverkehr stark zurückgegangen war. Das lag namentlich auch an dem Wegfall der rd. 900 000 Ausländer, die sonst jährlich Italien zu bereisen pflegten. Zur Aufrechterhaltung der Ausbeutung der Schwefelbergwerke auf Sizilien mußte um diese Zeit nochmals die Kohle der Eisenbahnen in Anspruch genommen werden; infolgedessen wurde die Zugzahl wieder beschränkt. Bis Februar 1917 war die Zahl der täglich gefahrenen Zugkilometer auf 120 000 gegenüber 206 000 vor dem Kriege gesunken.

Neben diesen betrieblichen und Verkehrsschwierigkeiten blieben auch wirtschaftliche Nöte bei den italienischen Eisenbahnen nicht aus. Sie führten im März 1916 zu sehr erheblichen Erhöhungen der Fahrpreise, Frachtsätze und sonstigen Gebühren. Die französische Quelle, der wir diese Mitteilungen entnehmen, die Kriegsausgabe der Revue générale des chemins de fer, bewundert den Mut, den die Eisenbahnverwaltung durch diese Maßnahme gezeigt hat; es gehörte, so sagt sie, besonderer Mut dazu, weil schon im Juli 1914 die Tarife der italienischen Eisenbahnen um ein für alle am Verkehr beteiligten Kreise sehr empfindliches Maß erhöht worden waren. Schon im September 1916, also wenige Monate nach den ersten Tariferhöhungen im Kriege, wurde diese Maßnahme nochmals wiederholt. Im Dezember 1916 kam dazu noch eine sehr erhebliche Erhöhung der Stempelgebühren, deren Dauer bis sechs Monate nach Friedensschluß in Aussicht genommen wurde. Im Januar 1917 trat eine neue Verteuerung des Personenverkehrs ein, indem die Rückfahrkarten, ebenso die Rundreise- und Dauerkarten und andere Fahrkarten zu ermäßigten Preisen aufgehoben wurden. Ferner wurden die Preisermäßigungen für Beamte und die Freifahrten für die Angehörigen des Eisenbahndienstes erheblich eingeschränkt. Die bestehen bleibenden Fahrkarten wurden im Preise um 20 % hinaufgesetzt, nachdem schon die vorhergehenden Preiserhöhungen wiederholt 5 und 10 % betragen hatten. Im April 1917 wurden eine Anzahl Gebühren im Güterverkehr verdreifacht, und einige Frachtsätze, namentlich im Eilverkehr, wurden aufgehoben oder abgeändert, lauter Maßnahmen, von denen zugegeben wird, daß sie für Empfänger und Versender höchst lästig waren.

Diese Erhöhungen genügten aber immer noch nicht. Im Dezember 1917 wurden die Fahrpreise der 1. und 2. Klasse nochmals um 50 % und die der 3. Klasse um 30 % erhöht, und im Juni 1918 wurde dem Wagenladungsverkehr ein Sonderzuschlag von 5 und 2 Lire je nach Art der versandten Güter auferlegt, während die Gebühren für Eil- und Frachtgut, Gepäck und Hunde bis 30 % erhöht wurden. Auch die Sätze für die Beförderung von Heeresgut blieben von diesen Erhöhungen nicht verschont. Im ganzen sind die Fahrpreise während des Krieges um 50 % und die Frachtsätze um 300 % erhöht worden.

Der zwingende Grund, die Einnahmen der Eisenbahnen zu erhöhen, war nicht nur die schon erwähnte Teuerung der Kohlen und sonstigen Bau- und Betriebsstoffe, auch die persönlichen Ausgaben waren sehr erheblich gewachsen. Schon für die erwähnten Tariferhöhungen im Jahre 1914 vor Ausbruch des Krieges war der Grund in Erhöhungen des Einkommens der Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnen zu suchen. Die Dienstzulagen, die bei Ausbruch des Krieges gezahlt wurden, brachten die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen wieder vollständig aus dem Gleichgewicht, das soeben erst mit Mühe hergestellt worden war. Um die persönlichen Ausgaben zu verringern, wurde die Anstellung neuer Beamten untersagt, und die Aufrückungsfristen im Einkommen wurden verlängert. Auch wurden Stellenverminderungen und Entlassungen vorgenommen. Hierdurch wurde eine gewisse Besserung in bezug auf die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen herbeigeführt, doch wurde diese wieder zunichte gemacht, als im Jahre 1918 Kriegsteuerungszulagen gewährt werden mußten. Zusammen mit einer Erhöhung der Lohnzuschläge für den Nachtdienst belief sich die dadurch hervorgerufene Mehrbelastung des Eisenbahnhaushaltes auf 20 Millionen Lire, ein Betrag, der freilich im Verhältnis zu den Lasten, die die Eisenbahnen anderer Länder aus dem gleichen Grunde zu tragen haben, nicht hoch erscheint. Die Italiener, besonders die unteren Schichten, sind ja wegen ihrer Genügsamkeit bekannt, und so brauchten denn auch die Teuerungszulagen nicht sonderlich hoch zu sein; sie betrugen 70 bis

100 Lire monatlich, je nach dem Wohnort. Unverheiratete und kinderlose Witwen erhielten nur zwei Drittel. Bei einem Diensteinkommen über 10 000 Lire wurde ein Abzug von den Zulagen gemacht.

Für die Kriegszeit waren die folgenden Maßnahmen von besonderer Bedeutung für die Eisenbahnen: die Ablehnung der Haftung für Überschreitung der Lieferfristen, für Verluste und Beschädigung der Güter, die Beschränkung der Kriegszulagen für das Personal auf ein verhältnismäßig niedriges Maß, der erhebliche Ersparnisse durch eine Verminderung der Beamtenzahl, der Verlängerung der Aufrückungsfristen und eine Beschränkung von Neueinstellungen gegenüberstanden, und die rechtzeitige Erhöhung aller Gebühren für die Benutzung der Eisenbahnen. Das Ergebnis dieser Maßnahmen war, daß der Betrieb der italienischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahr 1916/17 mit einem Überschuß von 85 Millionen Lire abschloß, während 1914/15 sich ein Fehlbetrag von 20 Millionen ergeben hatte. Seitdem haben sich freilich die wirtschaftlichen Verhältnisse der italienischen Eisenbahnen sehr erheblich verschlechtert und weitere Erhöhungen der Tarife sind die Folge gewesen. Auch Schwierigkeiten mit ihren Arbeitern sind ihnen nicht erspart geblieben, und die Kohlennot, der Mangel an Lokomotiven und Wagen, die Schwierigkeiten, die Betriebsmittel in gutem Zustande zu erhalten, sind sehr erheblich gestiegen. Wenn also auch die italienischen Eisenbahnen betrieblich und wirtschaftlich verhältnismäßig heil und unversehrt aus dem Kriege selbst hervorgegangen sind, so sind doch bei ihnen mittlerweile die Verhältnisse so geworden, daß sie keine Ausnahme von der Zerrüttung machen, die der Krieg und die Ereignisse seit Einstellung der Feindseligkeiten geradezu bei den Eisenbahnen der ganzen Welt hervorgerufen haben.

Wk.

Achtstundenarbeitstag und Schrankendienst.

Nachdem der 8stündige Arbeitstag Gesetz geworden war, wurde er beim stationären Eisenbahnbetriebspersonal bekanntlich mit der Maßgabe durchgeführt, daß die reine Arbeitszeit im monatlichen Durchschnitt 208 Stunden nicht überschreiten darf, wobei Dienstpausen von mehr als 15 Minuten nicht als Arbeitszeit gerechnet werden sollen. Ueber den Begriff „Dienstpause" bestanden und bestehen noch Meinungsverschiedenheiten; vom Personal wird meistens — auch hier und da von Beamten in leitender Stellung — die Ansicht vertreten, daß nur solche Pausen bei Berechnung der reinen Arbeitszeit außer Betracht zu bleiben hätten, in denen der Posten verlassen werden darf, während nach den von der Zentralstelle ergangenen und neuerdings bestätigten Weisungen auch die in der Dienstbereitschaft verbrachten Pausen über 15 Minuten nicht als Arbeitszeit gelten sollen. Das Personal erhebt gegen die Nichtanrechnung der Pausen meistens den Einwand, daß für den Bediensteten lediglich die Zeit in Betracht komme, die er dem Staate opfern müsse; daß der eine weniger zu tun habe, als der andere, sei ja nicht s e i n e Schuld. Deshalb sei für alle Eisenbahnbedienstete die Dienstdauer gleich lang zu bemessen. Diese Beweisführung ist, so bestechend sie auf den ersten Blick erscheinen mag, bei näherer Betrachtung nicht stichhaltig. Ein Weichensteller z. B., der auf einem wichtigen Stellwerk 8 Stunden ohne Unterbrechung körperlich und geistig tätig war, wird nach beendigtem Dienst erst nach mehrstündiger Ruhe in der Lage sein, Haus- oder Gartenarbeit zu verrichten; ein anderer, der in der Achtstundenschicht auf ruhigem Posten ausgiebige Ruhepausen genossen hat, kann dagegen sofort oder nach kurzer Ruhe im eigenen Interesse tätig sein. Der erste hat seine Arbeitskraft im Dienste verbraucht, der zweite sie so schonen können, daß er nach Dienstschluß sofort für sich weiter arbeiten kann. Die Ansicht, daß alle Eisenbahnbediensteten bei gleich langer Dienstschicht a u c h d i e g l e i c h e Z e i t i m S t a a t s i n t e r e s s e o p f e r n, ist damit als Trugschluß gekennzeichnet.

Der Widerstand des Personals gegen das Ansetzen von Dienstpausen und andere hier nicht näher zu erörternde Umstände haben nun den Zustand gezeitigt, daß die Diensteinteilungen des stationären Betriebspersonals fast überall nach dem gleichen Muster, ohne Rücksicht auf das Maß der zu leistenden Arbeit, aufgestellt sind. Man hat die Dienstzeit kurzer Hand als Arbeitszeit angenommen und wöchentlich 6 Schichten zu 8 Stunden angesetzt. Hierdurch sind auf Posten mit durchgehendem Dienst, auf welchen früher der Dienst von 2 Mann versehen wurde, die Sonntags 1 Tag und Montags ½ Tag abgelöst wurden, jetzt 3 ständige Bedienstete vorhanden, die noch an 3 Tagen abgelöst werden, zusammen 3½ Köpfe. Welche Verhältnisse dadurch auf Posten mit leichtem Dienst, z. B. auf Schrankenwärterposten, eingetreten sind, zeigt die nachstehende Uebersicht. Der Berechnung der Arbeitszeit liegt die Annahme zugrunde, daß ein Schrankenwärter zur Abfertigung eines Zuges durchschnittlich 8 Minuten in Anspruch genommen ist; die gesamte Zeit vom Ertönen des Abläutesignals bis zur vollzogenen Oeffnung der Schranke nach der Vorbeifahrt des Zuges ist dabei als Arbeitszeit eingerechnet. Die Tatsache, daß auf zweigleisigen Strecken innerhalb desselben Zeitraums von 8 Minuten zuweilen 2 Züge abgefertigt werden, ist zugunsten des Personals außer Betracht gelassen worden.

Anzahl der in 24 Stunden verkehrenden Züge	Gesamtarbeitsleistung (8 Minuten für jeden Zug		Arbeitsleistung des einzelnen Wärters bei 3 Bediensteten (ohne Ablösen)		Bedienungskosten für 1 Zug und Posten unter Zugrundelegung von 32 M für den Tag und Kopf
	Stunden	Minuten	Stunden	Minuten	Mark
30	4	—	1	20	3,20
40	5	20	1	47	2,40
50	6	40	2	14	1,90
60	8	—	2	40	1,60
70	9	20	3	07	1,37
80	10	40	3	34	1,20
90	12	—	4	—	1,06
100	13	20	4	40	0,96
180	24	—	8	—	0,53

Die Uebersicht zeigt, daß eine volle Inanspruchnahme des Wärters erst bei einer Belegung der Strecke mit 180 Zügen eintritt, ferner, wie niedrig die gesamte Arbeitsleistung für 3 Köpfe (bezahlt werden in der Regel sogar 3½ Köpfe) sich bei einem Verkehr von 30—100 Zügen stellt. Wollte ein Schrankenwärter lediglich mit der Schrankenbedienung sein tägliches Arbeitssoll von 8 Stunden erfüllen, so müßte er beim Verkehren von 60 Zügen 24 Stunden, also ständig Dienst versehen; bei geringerem Verkehr würde dies zur absoluten Unmöglichkeit. Hieraus ergibt sich klar, daß der Schrankendienst in seiner Eigenart am allerwenigsten für eine schematische Anwendung des Achtstundentags geeignet ist. Könnte die Eisenbahnverwaltung, frei von den ihr durch Betriebsordnung und Haftpflichtgesetz angelegten Fesseln, nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten arbeiten, so würde sie vielleicht die Posten untergeordneter Bedeutung gegen eine nach der Stärke des Zugverkehrs zu bemessende Pauschvergütung an solche Personen vergeben können, die unter Beihilfe von Familienangehörigen den gesamten Dienst versehen würden. Nebenbeschäftigung mit Arbeiten, die ohne Verlassen des Postens ausführbar sind, könnte diesen Personen wohl unbedenklich gestattet werden. Hierzu zählen Uhrmacher-, Korbflechter-, Stuhlflechter-, Schuhmacher-, Schneider-, Schlosser- und dergl. Arbeiten. Auf jeden Fall müßte aus wirtschaftlichen Gründen eine Verminderung der jetzt viel zu hohen Schrankenbedienungskosten durchgeführt werden.

M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Dezentralisation bei der Eisenbahn. Neben der Prüfung, inwieweit eine Neuordnung der Reichsbahnverwaltung im großen zweckmäßig und erforderlich ist, ist das Reichsverkehrsministerium seit langem bemüht, den Verwaltungsorganismus dadurch wirtschaftlicher und beweglicher zu gestalten, daß Befugnisse, die bisher dem Ministerium vorbehalten waren, auf die Eisenbahndirektionen, und Befugnisse dieser Behörden auf die Eisenbahnämter oder die Dienststellen übertragen werden. Diese Abwälzung von Befugnissen auf die unteren Organe des Verwaltungskörpers ist eins der wirksamsten Mittel, die von allen Seiten mit Recht geforderte D e z e n t r a l i s a t i o n d e r V e r w a l t u n g herbeizuführen. Dadurch, daß so die selbständige Entscheidung in die Hände derjenigen Beamten gelegt wird, die die Unterlagen für diese Entscheidung aus eigener Anschauung kennen, wird zugleich das Verantwortungsgefühl und die Entschlußfreudigkeit dieser Beamten gestärkt und das Schreibwerk

zwischen den verschiedenen Instanzen der Verwaltung vermindert werden.

Schon im Jahre 1920 hat die Eisenbahnverwaltung in diesem Sinne eine Anzahl wichtiger Maßnahmen getroffen, von denen hier nur zwei erwähnt seien. Durch die erste wurde die Zuständigkeit der Verkehrsämter und größeren Güterabfertigungen zur selbständigen Erledigung von Schadensersatzansprüchen wegen Beschädigung und Verlustes von Frachtgütern erhöht. Früher war diesen örtlichen Stellen die Entscheidungsbefugnis nur bei ganz geringen Objekten überlassen. Heute sind alle größeren Güterabfertigungen zur selbständigen Entscheidung von Erstattungsanträgen bis zu 300 ℳ und die Verkehrsämter von solchen bis zu 3000 ℳ befugt. Durch diese Dezentralisation sind etwa 40 % aller bisher bei den Eisenbahndirektionen behandelten Entschädigungsanträge auf die örtlichen Stellen übergegangen.

Die andere Maßnahme, die für die weiten Kreise von Handel und Industrie von Bedeutung werden wird, die als Lieferanten der Eisenbahnverwaltung arbeiten, ist die Erweiterung der Zuständigkeit der Eisenbahndirektionen für die Feststellung von Kostenanschlägen zum Abschluß von Lieferungsverträgen und zur Zuschlagserteilung bei Verdingungen. Die Eisenbahndirektionen sind künftig berechtigt, Entwürfe und Kostenanschläge ohne Mitwirkung des Ministeriums endgültig festzustellen, die den Betrag von 500 000 ℳ (bisher 50 000 ℳ) im einzelnen nicht übersteigen, Lieferungs- und Arbeitsverträge bis zu 500 000 ℳ (bisher 100 000 ℳ) abzuschließen und bei öffentlichen Verdingungen bis zum Betrage von 3 000 000 ℳ (bisher 500 000 ℳ) den Zuschlag zu erteilen.

Neben diesen einzelnen Maßnahmen ist die Verwaltung aber auch mit der systematischen Neuordnung ihres Verwaltungskörpers eifrig beschäftigt. Als erstes Ergebnis dieser Arbeit, die an verschiedenen Punkten in Angriff genommen ist, und über die demnächst mehr zu sagen sein wird, ist ein Erlaß des Reichsverkehrsministers erschienen, der, zunächst für das Gebiet der ehemals preußisch-hessischen Eisenbahnen, die Stellung der Dienststellenvorsteher aller Art (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Bahnmeistereien, Betriebswerkmeistereien usw.) erweitert. Der Erlaß überträgt eine Reihe bisher bei den Eisenbahnämtern liegender Verwaltungsbefugnisse an alle Dienststellen 1. und 2. Klasse, bei deren Leitern nach der bestehenden Personalorganisation eine gewisse Vorbildung und umfassende allgemeine Dienstkenntnis vorausgesetzt werden darf.

Auf dem Gebiete des Personalwesens wird diesen Dienststellenleitern eine Reihe von Geschäften selbständig übertragen. Am wichtigsten ist, daß sie künftig gewisse praktische Prüfungen selbständig abzunehmen haben. Vor allem aber erhalten diese Dienststellen eine Art eigenen Wirtschaftsetats, indem ihnen von dem vorgesetzten Eisenbahnamt bestimmte Mittel zur selbständigen Bewirtschaftung überwiesen werden. Der Dienststellenleiter hat im Rahmen dieser Mittel selbständig für die Unterhaltung aller zu seiner Dienststelle gehörigen Einrichtungen zu sorgen. Er darf Stoffe und Geräte bis zum Einzelbetrage von 500 ℳ selbst beschaffen, selbständig Lieferungen bis zum gleichen Betrage vergeben und mit den Magazinen der Verwaltung zwecks Anforderung von Bau- und Werkstoffen aller Art verkehren, ohne die Genehmigung des Eisenbahnamts einholen zu müssen. Auf anderen Gebieten wird ihm die Abnahme wiederkehrender Materialprüfungen sowie die Verfolgung von Unregelmäßigkeiten übertragen.

Diese Neuordnung der sachlichen Befugnisse der Dienststellenleiter ist Hand in Hand mit einer Hebung ihrer Stellung im Rahmen der Besoldungsordnung gegangen. Eine große Zahl von ihnen ist zu Eisenbahnoberinspektoren und Eisenbahnamtmännern befördert worden, um auch dadurch anzuzeigen, welchen entscheidenden Wert die Verwaltung auf die Besetzung dieser Stellen des äußeren Dienstes legt.

— **Eröffnung von Strecken.** Am 16. d. M. wird im Eisenbahndirektionsbezirk Trier die Teilstrecke Simmern—Holzbach der im Bau befindlichen vollspurigen Nebenbahn Simmern—Gemünden mit dem Bahnhofe Holzbach für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für Leichen und lebende Tiere eröffnet. Auf dem genannten Bahnhofe befindet sich eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung. Die Annahme und Auslieferung von Gütern erfolgt dort zunächst nur in der Zeit von 7—9 Uhr vormittags. Das Höchstgewicht der Stückgüter von und nach Holzbach ist auf 100 kg für das Stück beschränkt.

— **Neue Forderungen der Eisenbahner.** Der geschäftsführende Vorstand der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter hat sich in einer Sitzung erneut mit der bevorstehenden Teuerung der Lebenshaltung beschäftigt und eine Reihe von Forderungen aufgestellt, von deren Veröffentlichung zunächst abgesehen werden soll, da in den nächsten Tagen die Großorganisationen der Eisenbahner zu einer gemeinsamen Beratung zusammentreten werden, um eine möglichst große Einheitlichkeit ihrer Forderungen zu erzielen und demgemäße Beschlüse zu fassen.

— **Ermäßigung der Preise für Monatskarten, Schülermonatskarten und Wochenkarten (Notstandstarif).** Vom 1. September d. J. wird für die Dauer der gegenwärtig besonders ungünstigen Lage des Arbeitsmarktes ein Notstandstarif für Zeitkarten eingeführt, durch den die Preise für Monatskarten, Schülermonatskarten und Wochenkarten vorübergehend ermäßigt werden.

— **Der Güterverkehr aus dem besetzten Gebiet zur Leipziger Messe.** Hierzu wird dem „Deutschen" aus dem Rheinland geschrieben: Wenn aus dem besetzten Gebiet bisher nur wenige Anmeldungen zur Ausstellung auf der diesjährigen Leipziger Herbstmesse eingelaufen sind, so erklärt sich diese Zurückhaltung aus der Scheu der Firmen des besetzten Gebietes vor dem umständlichen Emser Bewilligungssystem und vor der doppelten Rheinzollpflicht bei der Ausfuhr und bei der Wiedereinfuhr des Ausstellungsgutes ins besetzte Gebiet. Diese Furcht ist aber in diesem Falle unberechtigt. Schon am 20. Mai 1921 hat die Interalliierte Rheinlandkommission die deutschen Bestimmungen über den Retourwarenverkehr, unter welchen auch Ausstellungsgut fällt, anerkannt. Während aber das deutsche Gesetz nur einen Einfuhrzoll kennt, demgemäß auch nur dieser bei der Wiedereinfuhr der Ausstellungsware nach deutschem Recht wegfallen kann, sind nach den Bestimmungen der Interalliierten Rheinlandkommission im Retourwarenverkehr auch die bei der Ausfuhr aus dem besetzten Gebiet fälligen Rheinzölle nicht zu zahlen, ebensowenig Ausfuhr- noch Einfuhrbewilligungen beim Ausfuhramt einzuholen. Die Firmen des besetzten Gebietes, die die Messe beschicken wollen, haben lediglich bei ihrem Hauptzollamt einen Antrag auf Zulassung ihres Ausstellungsgutes zum Retourwarenverkehr zu stellen. Dort wird dann die zum Versand gelangende Ware genau verzeichnet, vorgeschrieben, innerhalb welcher Frist sie ins besetzte Gebiet zurückgebracht sein muß, und Bürgschaft für fristgerechte Wiedereinfuhr gefordert.

— **Frachtgüterverkehr über die Rheinzollgrenze.** Wie der „Deutsche" erfährt, hat die Eisenbahnverwaltung die seit Ende Mai bestehende Annahmesperre für Frachtstückgüter von Stationen westlich der Rheinzollgrenze nach den besetzten Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln für die Zeit vom 3. bis 13. August außer Kraft gesetzt. Bekanntlich ist die Sperre seinerzeit unumgänglich gewesen, weil die von der Entente verlangte Zollabfertigung eine Überfüllung und völlige Stockung des Verkehrs an den Stationen der Zollgrenze verursachte. Durch das Aufheben der Sperre ist jetzt — wenn auch nur für fünf Tage — die Möglichkeit geschaffen, den Rückstand des Güteraustausches nach dem besetzten Gebiet etwas aufzuholen.

— **Sonderzüge zur Deutschen Ostmesse in Königsberg i. Pr.** Um den zu erwartenden starken Verkehr zur Deutschen Ostmesse aufzunehmen, hat die Eisenbahnverwaltung für den 11., 12. und 13. August einen Sonderzug im Korridorverkehr eingelegt, der 8 Uhr 37 Min. abends Charlottenburg verläßt und am andern Vormittag 8 Uhr 13 Min. in Königsberg einläuft. Die Züge haben 1. bis 3. Klasse und 2—3 Schlafwagen. Es werden also in diesen drei Tagen je drei Züge durch den Korridor gehen, deren Benutzung lediglich mit Personalausweis möglich ist. Es stehen den Meßbesuchern aus dem Reiche außerdem der Seeweg Swinemünde-Pillau (Personalausweis, kein Visum) und die Eisenbahnlinie über Danzig zur Verfügung, für deren Benutzung ein polnisches Visum erforderlich ist.

— **Zum Zolltarif für das Memelgebiet** ist soeben ein Nachtrag erschienen, dem wir folgende wichtigste Bestimmungen für die Versendung von Waren nach dort entnehmen: Der Wert der Ware umfaßt den Kaufpreis einschließlich der Fracht sowie der Versicherungs-, Löschungs- und sonstigen Gebühren bis zur Grenze des Memelgebiets; Rabattabzug ist nicht statthaft. Den Gütersendungen soll eine Rechnung beigefügt werden, aus der Ursprungsland der Ware, Käufer, Tag des Kaufes und der Wert der Ware ersichtlich ist. Wird die Rechnung nicht beigefügt, so gilt als Wert der Ware der Preis nach allgemeiner Marktlage am Tage der Verzollung. Von der schriftlichen Anmeldung der Ware zur Verzollung kann bei Reisenden abgesehen werden, die nur geringe Menge zollpflichtiger Waren bei sich führen, die nicht zum Verkaufe bestimmt sind. In solchen Fällen geschieht die Anmeldung mündlich; die Zollabfertigung soll nach Möglichkeit noch am Tage des Einganges der Waren und Güter stattfinden.

— **Unfall des Schnellzuges D 64.** Der Schnellzug D 64 Berlin-Lübeck-Kiel, welcher Lübeck 1.42 nachm. verläßt, ist am 1. August d. J. zwischen Lübeck und Bad Schwartau in Kilometer 28,4 mit den vier letzten Wagen entgleist. Die Ursache ist wahrscheinlich durch die starke Hitze hervorgerufene Gleis-

verwerfung. Personen sind nicht verletzt. Der vordere Teil des Zuges ist mit 35 Minuten Verspätung nach Kiel weitergefahren. Die Aufgleisungsarbeiten waren am Morgen des 2. d. Mts. beendet. Der Zugverkehr wurde eingleisig aufrechterhalten. Das Nähere über die Ursache des Unfalles muß die eingeleitete Untersuchung ergeben.

— Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet. Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk hat sich in der Woche vom 24. bis 30. Juli im allgemeinen befriedigend abgewickelt. Durch die Fortdauer des Streiks der Maschinisten und Heizer der Rheinschlepper an den ersten Tagen der Woche, durch wesentlich erhöhte Inanspruchnahme des Wagenparks für Sendungen nach Süddeutschland und den östlichen Bezirken sowie durch die Hemmungen, die die Sanktionen auf den Umlauf der Waren ausüben, war es nicht möglich, den Anforderungen an Leermaterial für Brennstoffe und andere Güter in vollem Umfange gerecht zu werden. Zur Beschleunigung des Wagenumlaufs und zur Erzielung eines verstärkten Zulaufs zur Ruhr sind umfangreiche Maßnahmen getroffen worden, u. a. wurde am Sonntag, den 31. Juli, der Güterverkehr in erheblichem Umfange aufrechterhalten. Zur Verbesserung der Wagengestellung für Brennstoffe mußten in der Gestellung von Wagen für andere Güter Einschränkungen durchgeführt werden. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 24. bis 30. Juli im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 235 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 20 233 Wagen (Höchstgestellung am 27. Juli 20 936). In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 18 676 Wagen. Bei der Rheinschiffahrt liegen die Verhältnisse infolge des Streiks der Heizer und Maschinisten, obwohl dieser inzwischen beigelegt wurde, weiterhin infolge des anhaltenden Tiefwasserstandes zurzeit denkbar ungünstig. Der Cauber Pegel zeigte am 30. Juli einen Wasserstand von nur 1,17 m. Angesichts dieser Umstände, die an zahlreichen Stellen eine zunehmende Verstopfung durch Ansammlung von Schleppzügen zur Folge gehabt haben, sind die Aussichten für ein baldiges Wiederflottmachen des Rheinverkehrs nicht günstig, zumal auch die Leichterungsarbeit nur langsam von statten geht. Während die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen eine weitere Abnahme von 17 346 auf 15 700 t zu verzeichnen hat, ist der Gesamtumschlag in den Kanalhäfen gegen die Woche vom 17. bis 23. Juli nur wenig zurückgegangen. Er betrug 20 297 t im werktäglichen Durchschnitt. Bei den Lagerbeständen ergibt sich mit 288 796 t am 30. Juli eine Steigerung um 33 665 t im Vergleich zum 23. vorigen Monats.

— 80 Jahre Lokomotivbau bei A. Borsig, Berlin-Tegel. Am 24. Juli d. J. waren 80 Jahre vergangen, seit die Firma Borsig, eine der ältesten Berliner Maschinenfabriken, zugleich die älteste deutsche Lokomotivfabrik, ihre erste Lokomotive die Probefahrt machen ließ. Es geschah dies auf der damals noch nicht ganz fertiggestellten und bald danach, am 10. September 1841, eröffneten Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, für die diese Lokomotive bestimmt war. Der „Mechaniker" August Borsig (geb. 1804 in Breslau, gest. 1854 in Berlin) war nicht der erste, der überhaupt in Deutschland Lokomotiven gebaut hat. Versucht hatten es schon vor ihm, seit 1837, einige deutsche Werkstätten. Aber alle diese Versuche hatten den Lokomotivbau nicht dauernd in Deutschland einführen können. Es ist A. Borsigs Verdienst, den Lokomotivbau mit Erfolg aufgenommen und zu höchster Entwicklung gebracht zu haben. An Mühen und Widerwärtigkeiten hat es dabei nicht gefehlt; es gehörte Zähigkeit und Energie dazu, ihrer Herr zu werden. August Borsig hat seine erste Lokomotive nach dem Vorbild des Amerikaners Norris gebaut, dessen Lokomotiven damals selbst in England einen guten Ruf besaßen. Borsigs Lokomotive war jedoch stärker und leistungsfähiger. Sie bewährte sich und hat bis 1846 Dienst getan. 1842 konnte A. Borsig bereits sieben Lokomotiven an drei preußische Eisenbahngesellschaften abliefern. Der Lokomotivenbau bei A. Borsig gewann von da ab immer größere Bedeutung. Aus der Fabrik gingen hervor: die 100. Lokomotive, für die Berlin-Hamburger Eisenbahn, 1846; die 500., eine schöne, damals viel bewunderte Schnellzuglokomotive, für die Berlin-Kölner Schnellzüge, 1854. Es folgte 1858 die 1000., zur Pariser Weltausstellung 1867 die 2000. und dann 1873 und 1883 die 3000. und 4000. Die 5000. wurde 1902 fertiggestellt. Die zweiten 5000 Lokomotiven wurden 1902 bis 1918 gebaut. Gegenwärtig sind etwa 10 900 Lokomotiven aller Art geliefert worden, die Fertigstellung der 11 000. steht nahe bevor.

— Gedenkfeier für Exzellenz Wichert. Am 13. Juli d. J. veranstaltete die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft im großen Saale des Potsdamer Bahnhofes zu Berlin eine eindrucksvolle Gedenkfeier zu Ehren ihres am 18. Juni d. J. in Nauheim verstorbenen langjährigen Vorsitzenden und Ehrenmitgliedes, des Wirklichen Geheimen Rats, Exzellenz Dr.-Ing. E. h. Carl Wichert. An der Feier nahmen teil die Witwe, zahlreiche Angehörige und Freunde des Verstorbenen, sowie eine große Anzahl der Mitglieder der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft. Das Reichsverkehrsministerium war vertreten durch Se. Exzellenz den Herrn Reichsverkehrsminister, Herrn Staatssekretär Kumbier, den Amtsnachfolger des Verstorbenen, Herrn Ministerialdirektor Anger und zahlreiche Beamte. Ferner waren vertreten das Eisenbahn-Zentralamt, die Eisenbahndirektionen Berlin und Osten, das Reichspatentamt und andere Reichsbehörden durch die Herren Präsidenten Wulff und Hammer und zahlreiche Vertreter, die Technische Hochschule in Charlottenburg, der Verein für Eisenbahnkunde und eine größere Zahl industrieller Verbände.

Nach Vortrag des Trauermarsches aus „Saul" von Händel durch den Trompeten- und Posaunenchor des Kosleck'schen Bläserbundes feierte der Vorsitzende der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, Herr Baurat de Grahl, den Verstorbenen in einer von wärmster Empfindung getragenen Ansprache als zielbewußten Förderer technischen Fortschritts auf den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnwesens, zugleich als Vorbild eines Mannes von lauterster Gesinnung, der dem Staate in 55jähriger vorbildlichster Pflichterfüllung seine Dienste gewidmet hat. Im Anschluß hieran gab Herr Unterstaatssekretär Kumbier namens der Reichseisenbahnverwaltung dem Danke Ausdruck, den die deutschen Bahnen, insbesondere die preußischen Staatsbahnen, dem Entschlafenen schulden. Er brachte noch einmal die wesentlichsten Punkte seines Lebensganges und Wirkens in Erinnerung. Als Hauptverdienste des Verstorbenen verdienen, wie der Redner kurz zusammenfaßte, der Hervorhebung seine Fürsorge für die Heranbildung eines eigenen Handwerkernachwuchses in den Eisenbahnwerkstätten durch Regelung des Lehrlingswesens und für die sachgemäße Ausbildung der Anwärter des maschinentechnischen mittleren und höheren Dienstes; ferner die einheitliche Regelung des Werkstätten- und Betriebsmaterialienwesens; weiterhin die Förderung aller Fortschritte in der Bauart der Lokomotiven und Wagen; die Ausgestaltung des Werkstättenwesens durch Bau von modernen Werkstätten; sodann die Ausbildung und Erprobung der verschiedenen Bremsbauarten und insbesondere der durchgehenden Güterzugbremse; endlich sein Eintreten für die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Auf den genannten Gebieten sei manches noch im Werden begriffen oder reife der Vervollkommnung entgegen. Der Heimgegangene aber habe die Richtlinien gewiesen oder das Ziel fest umrissen gezeigt.

Die Feier wurde geschlossen durch den Vortrag des Chors der heimkehrenden Pilger aus „Tannhäuser" von Wagner und „Zum Schluß" aus dem „Myrten-Liederkreis" von Schumann.

Die Vereinszeitung hat den Verdiensten des Verstorbenen anläßlich seines Scheidens aus dem Staatseisenbahndienste in einem von Herrn Dr.-Ing. Schwarze entworfenen Lebensbilde in Nr. 4 vom 27. Januar d. J. ausführliche Würdigung zu teil werden lassen. Bereits in Nr. 26 mußte leider schon die Mitteilung folgen, daß Exzellenz Wichert sich der wohlverdienten Muße des Ruhestandes nur kurze Zeit hat erfreuen dürfen; am 18. Juni ist er an den Folgen eines Gehirnschlages verschieden.

— Personalnachrichten. Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: der Ober- und Geheime Regierungsrat Melchers, bisher in Münster (Westf.), zur Eisenbahndirektion nach Köln, die Oberregierungsräte Fritz, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Dr. jur. Ernst, bisher in Magdeburg, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, und Hermann Fischer, bisher in Cottbus, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 nach Berlin, die Oberregierungsbauräte Balduin Schmitz, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Köln, Paul Schmidt, bisher in Essen, zur Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Baumgarten, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Foellner, bisher in Magdeburg, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, Metzger, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Senffleben, bisher in Bremen, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Frevert, bisher in Treis (Mosel), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Coblenz und Leibbrand, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Elberfeld; — die Regierungsräte Dr. jur. Gau, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, von Conradi, bisher in Köln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Schönemann, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Cottbus, Gigling, bisher in Schwiebus, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Halle (Saale), Kligge, bisher in Köln, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Emden, und Albert, bisher in Lyck, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Halberstadt; — die Regierungsbauräte Briegleb, bisher in Trier, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, Tschich, bisher in Berlin,

als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), Schloe, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, Emil Hartmann, bisher in Rheine, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Oberlahnstein, Hoese, bisher in Halle (Saale), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Hannover, Heidensleben, bisher in Aschersleben, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Leipzig, Dieckhoven, bisher in Gerolstein, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Bochum, Karl Jordan, bisher in Lyck, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Nienburg (Weser), Scheel, bisher in Oppeln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Kolberg, Schlott, bisher in Seesen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Göttingen, Lodemann, bisher in Deutsch-Eylau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Seesen, Röhrs, bisher in Essen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Hannover, Sonne, bisher in Finsterwalde (N.-L.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Allenstein, Kredel, bisher in Coesfeld, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Aschersleben, Philipp Becker, bisher in Jülich, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Limburg (Lahn), Finkelde, bisher in Ludwigslust, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Honemann, bisher in Breslau, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Westphal, bisher in Mayen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), Franz Berndt, bisher in Stargard (Pom.), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Dintelmann, bisher in Halberstadt, unter Übertragung der Stellung eines Eisenbahndirektions-Mitgliedes als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Bremen, Wist, bisher in Bochum, als Oberregierungsbaurat (auftrw.) und Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Dortmund, Marais, bisher in Dortmund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Altona, Kleemann, bisher in Oberlahnstein, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Köln, Stäckel, bisher in Eisenach, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Köln, Hennig, bisher in Husum, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Heinrich Müller, bisher in Flensburg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, Heyne, bisher in Allenstein, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Halberstadt, Pietz, bisher in Worms, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Heinrich Tecklenburg, bisher in Gera (Reuß), als Oberregierungsbaurat (auftrw.) und Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Stettin, Pfeiffer, bisher in Stettin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Essen, Urban, bisher in Göttingen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, Popcke, bisher in Stolp (Pom.), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Mainz, Fritzen, bisher in Düsseldorf, als Oberregierungsbaurat (auftrw.) und Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Duisburg, August Sauer, bisher in Limburg (Lahn), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Walter Fröhlich, bisher in Coblenz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Trier, Kriesel, bisher in Glogau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamt 3 nach Breslau, Alfred Zimmermann, bisher in Hamm (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Glogau, Türcke, bisher in Lauenburg (Pom.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Heilsberg, Franz Hartmann, bisher in Duisburg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Köln, Albert Ritter, bisher in Essen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Eisenach, Bohnhoff, bisher in Luckenwalde, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Halle (Saale), Purrucker, bisher in Bad Oeynhausen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Flensburg, Moldenhauer, bisher in Goldap, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Elbing, Karl Becker, bisher in Münster (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Gerolstein, Mock, bisher in Kiel, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Gera (Reuß), Roloff, bisher in Hannover, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Luckenwalde, Christian Kraft, bisher in Itzehoe, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Arnsberg (Westf.), Kleist, bisher in Dessau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Guben, Matthaeas, bisher in Minden (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Rheine, Johannes Böhme, bisher in Liegnitz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Finsterwalde (N.-L.), Funke, bisher in Merseburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Düsseldorf, Morrasch, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Worms, Euler, bisher in Fulda, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Betzdorf (Sieg), Paul Krüger, bisher in Düsseldorf, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 10 nach Berlin, Keßler, bisher in Trier, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 4 nach Essen, Rudolphi, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Essen, Leopold, bisher in Cassel, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Oppeln, Walter Hartmann, bisher in Münster (Westf.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Essen, Ernst Koester, bisher in Borgholzhausen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Stolp (Pom.), Freyß, bisher in Köln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach M.-Gladbach, Vibrans, bisher in Halle (Saale), als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Dessau, Ebeling, bisher in Köln, zur Eisenbahndirektion nach Hannover, Altenburg, bisher in Fulda, zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Noeßke, bisher in Heilsberg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Breslau und Bartmer, bisher in Lötzen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Coesfeld; — der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Grapow, bisher in Küstrin, zur Eisenbahndirektion nach Berlin, der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Friedrich Arnold, bisher in Erfurt, zur Eisenbahndirektion nach Altona; — die Regierungsassessoren Lagatz, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Aschersleben, und Consbruch, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Halle (Saale).

Mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahndirektionsmitgliedes sind beauftragt: die Regierungsbauräte Bach bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, William Wolff bei der Eisenbahndirektion in Berlin, Heinrich Dorpmüller bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin, Schönborn bei der Eisenbahndirektion in Breslau, Krabbe und Irmer bei der Eisenbahndirektion in Essen.

Übertragen ist: dem Oberregierungsbaurat Meinecke in Berlin die Stellung des betriebstechnischen Oberregierungsbaurats bei der Eisenbahndirektion in Berlin, dem Oberregierungsbaurat Horstmann in Köln die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst; — den Regierungsbauräten Hülsner in Halle (Saale) die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst, Tillinger in Aschersleben die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst, Parow in Breslau die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst, Löliger in Stargard (Pom.). die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 2 daselbst und Tils in Duisburg die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 3 daselbst.

Einberufen zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Robert Feindler bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld und Hermann Elling bei der Eisenbahndirektion in Köln.

Der Wirkliche Geheime Oberbaurat Richard, Präsident der Eisenbahndirektion in Münster (Westf.), die Abteilungsdirektoren einer Eisenbahndirektion Middendorf bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Dr. jur. Riesen bei der Eisenbahndirektion in Köln, Mispel bei der Eisenbahndirektion in Altona und Ignaz Meyer bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld; die Oberregierungsbauräte Geheimen Bauräte Kullmann bei der Eisenbahndirektion in Köln, Deufel bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Kahler bei der Eisenbahndirektion in Essen und Große bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.); — die Oberregierungsbauräte Schayer bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Max Meyer bei der Eisenbahndirektion in Altona, Liesegang bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), Werren bei der Eisenbahndirektion in Köln, Geber bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, Hans Schwarz beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Schäfer bei der Eisenbahndirektion in Cassel und Lütke bei der Eisenbahndirektion in Köln; — die Regierungsbauräte Geheimen Bauräte und Mitglieder der Eisenbahndirektion Steinmann in Münster (Westf.), Galmert in Altona, Georg Peters in Stettin, Heller in Münster (Westf.), Adalbert Michaelis in Königsberg (Pr.), Prött in Elberfeld und Bulle in Magdeburg; — die Regierungsbauräte Geheimen Bauräte Boettcher, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 5 in Berlin, Kroeber, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Leipzig, Großjohann, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Nienburg (Weser), Tanneberger bei der Eisenbahndirektion in Trier, Lang, Vorstand eines Eisenbahn-Werkstättenamts in Köln-Nippes und de Haas, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 2 in Duisburg; — die Regierungsbauräte Lenz, Vorstand eines Eisenbahn-Werkstättenamts in Dortmund, Baur, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Kolberg, Grimm, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Betzdorf, Pietig, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Arnsberg, Umlauff, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Weimar, Czygan, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Hannover und Roth, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Guben; — die Regierungsräte Paul Beyer, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Halle (Saale), Wilhelm Fuchs, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Köln, Raschdorff, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Görlitz, Toennes, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Osna-

brück, Hugo Fischer, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Halle (Saale), Paul Schmidt, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Wiesbaden, Grimm, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Kiel, Herzbruch, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Königsberg (Pr.), Schaum, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Bielefeld, Albrecht, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 in Berlin, Jende, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Dortmund, Stein, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Halberstadt und Schoenian, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Flensburg sowie der Eisenbahndirektor Maring beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt.

Dem Regierungsbaurat Albert Beil in Godesberg und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Friedrich Wille in Liegnitz ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichseisenbahndienst erteilt.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind folgende Änderungen eingetreten: Der Oberregierungsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg, Albert Hübler, wurde in gleicher Diensteseigenschaft an die Eisenbahndirektion München in etatsmäßiger Weise berufen. — Zu Regierungsräten in etatsmäßiger Weise wurden befördert: der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), Leonhard Zoellner, bei dieser Direktion; der Direktionsrat des Tarifabrechnungsbureaus beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München, Julius Fuchs, bei diesem Amte; der Direktionsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg, Johann Weiß, bei dieser Direktion und der Vorstand der Maschineninspektion Augsburg, Direktionsrat Harald Kull, an seinem seitherigen Dienstorte. — In den Ruhestand sind getreten: der Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Richard Ritter von Opel, der Vorstand der Bauinspektion I München, Regierungsrat Friedrich Kößler und der Vorstand der Bauinspektion II München, Regierungsrat Johann Hafner.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden wurden versetzt: der Regierungsbaurat Contius vom Werkstättenamt Dresden zum Maschinenamt Dresden-N. und der Regierungsbaurat Kraner vom Bauamt Greiz zum Neubauamt Leipzig-Engelsdorf.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart sind folgende Änderungen eingetreten: Es wurden verliehen: die Stelle des Vorstands der Betriebsabteilung der Eisenbahn-Generaldirektion mit der Dienststellung eines Abteilungsdirektors dem Oberregierungsrat Keppler, Mitglied der Eisenbahn-Generaldirektion; je die Stelle eines Oberregierungsrats oder Oberregierungsbaurats den aus dem früheren württembergischen Staatseisenbahndienst in den Reichseisenbahndienst übergetretenen, in der Dienststellung von Regierungsräten oder Regierungsbauräten befindlichen ordentlichen Mitgliedern der Eisenbahn-Generaldirektion, sowie dem zur Eisenbahn-Generaldirektion versetzten Regierungsbaurat Scheuffele, vormals Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen; je die Stelle eines Oberregierungsrats den Regierungsräten Hopf in Ulm, Köhrer bei der Eisenbahn-Generaldirektion, Baur in Stuttgart, Daniel und Karle je bei der Eisenbahn-Generaldirektion, Keitel in Aalen, Hindennach in Heilbronn, Kehm in Crailsheim und Banzhaf bei der Eisenbahn-Generaldirektion; je die Stelle eines Oberregierungsbaurats den Regierungsbauräten Süßdorf in Eßlingen, Mühlberger in Stuttgart, Hoffacker bei der Eisenbahn-Generaldirektion, Vetter in Eßlingen, Haßler in Aalen, Mesmer in Ulm, Kaiser in Stuttgart, Welte in Heilbronn, Ackermann in Reutlingen, Jörg in Stuttgart, Schiller in Cannstatt, Rupp in Ludwigsburg und Fell in Aalen. — Versetzt wurden: der Oberregierungsrat Gaier, Mitglied der Eisenbahn-Generaldirektion nach Berlin (Eisenbahn-Zentralamt), der Regierungsrat Sonntag bei der Betriebsinspektion Heilbronn nach Flensburg, unter Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst, der Regierungsrat Necker, Vorstand der Güterstelle Stuttgart Hbf. zur Betriebsinspektion Stuttgart und der Regierungsrat Kühleisen in Stuttgart (Betriebsinspektion) zur Eisenbahn-Generaldirektion.

Österreich.

— Entwicklung des Eisenbahnverkehrs. Aus Zeitungsberichten entnehmen wir: Die staatlichen Verkehrsanstalten Österreichs haben seit dem Zusammenbruche nichts unterlassen, um auf dem Überreste des Eisenbahnnetzes, der den österreichischen Bahnen verblieben ist, den Verkehr so gut als möglich zu heben und allmählich wieder in Ordnung zu bringen. Wenn dies nur zu einem Teile in befriedigender Weise gelungen ist, so liegt dies mehr in den allgemeinen Verhältnissen, als an der Schuld der leitenden Verkehrsstellen, die nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch, und zwar in ganz besonderem Maße, für den Güterverkehr zu sorgen hatten. Ist doch bei Beurteilung der Verkehrslage zu beachten, daß die österreichischen Bundesbahnen noch nicht über einen eigenen ausreichenden Fahrpark verfügen, da die nach dem Staatsvertrage von Saint-Germain vorzunehmende Aufteilung des Fahrparkes der ehemaligen k. k. Staatsbahnen noch nicht abgeschlossen ist, die finanziellen Mittel beschränkt sind und Neubestellungen auch deswegen nur in beschränktem Umfange erfolgen können, weil die Industrie auf Ausgleichslieferungen für Rohmaterial und Lebensmittel an das Ausland angewiesen ist. Allen Hindernissen gegenüber zeigt sich eine stetige Steigerung der Verkehrsleistungen der Bundesbahnen. Im Jahre 1919 stand es mit dem Verkehr noch recht aussichtslos, doch zeigte das Jahr 1920 bereits eine Verkehrsleistung, die sich — Personen- und Güterzüge zusammengerechnet — in einer 20prozentigen Erhöhung der gefahrenen Zugkilometer und in einer 24prozentigen Mehrleistung an Bruttotonnenkilometer ausdrückte. Im Jahre 1921 hielt die Steigerung der Verkehrsleistung nicht nur an, sie erhöhte sich vielmehr geradezu sprunghaft, und zwar schon im Monate Januar fast um die Hälfte, hatte im April (gegen 567 000 des Jahres 1920) die Ziffer von 828 000 Bruttokilometer erreicht; an Zugkilometern wurden von Personen- und Güterzügen im April des Vorjahres 1,37 Millionen, im April 1921 aber 2,13 Millionen zurückgelegt, eine Leistung, die bei der Widrigkeit der für den Eisenbahnverkehr in Betracht kommenden Verhältnisse kaum erweitert werden konnte. Seither wachsen die Verkehrsleistungen andauernd, obwohl die Kohlenzuschübe aus dem Auslande, auf welche die österreichischen Bahnen fast ausnahmslos angewiesen sind, immer wieder Störungen erfuhren und außerdem insbesondere aus den tschecho-slowakischen Kohlengebieten in einer solchen Beschaffenheit geliefert wurden, daß die Bahnen zur Erzielung der gleichen Leistung wie im Frieden eine um 54% größere Kohlenmenge verbrauchen. Wenn man berücksichtigt, daß viele Lokomotiven noch immer mit den aus dem Kriege herrührenden flußeisernen Feuerbüchsen statt mit dauerhaften und widerstandsfähigen kupfernen ausgestattet sind, daß unzulängliches Schmiermaterial, die abgenutzte Fahrbahn und andere Folgewirkungen der Kriegswirtschaft einer Erhöhung der Fahrtleistungen schwere Hindernisse bereiten, die nicht von heute auf morgen zu überwinden sind, so kann dem bisher auf dem Gebiete der Verkehrsverbesserung Erreichten die Anerkennung nicht versagt werden. Allerdings wird es noch eine Weile dauern, bis auch die Bedürfnisse des bereits über die Friedensziffern hinaus angewachsenen Personenverkehrs klaglos befriedigt werden können. Es ist leicht, den Ruf nach einer Vermehrung der Züge zu erheben, aber schwer, ihn zu befolgen. Die Besserung ist bei allem guten Willen der Verkehrsanstalten und bei allen Bemühungen, das vorhandene Fahrmaterial voll auszunutzen, doch nur allmählich zu erzielen, in Zeiten großen Reiseandranges, wie er sich auch jetzt zu Beginn der großen Urlaubszeit einstellte, werden sich Unzulänglichkeiten des Verkehrs immer wieder geltend machen, bis die österreichischen Bahnen ihre volle Ausgestaltung durch ihre Elektrisierung finden werden.

— Die Kohlenförderung. Im Juni d. J. betrug die Kohlenförderung Österreichs 199 844 t. Hiervon waren 10 466 t Steinkohle und 189 378 t Braunkohle. Im Mai d. J. hatte die Gesamtförderung 111 799 t betragen. Bekanntlich hatten die Bergarbeiter Steiermarks und Niederösterreichs im Mai die Arbeit niedergelegt. Die Aprilförderung hatte 245 130 t betragen; sie ist sonach auch im Juni bei weitem nicht erreicht worden.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— Die Sprachenfrage im neuen Eisenbahngütertarif. In dem am 1. August d. J. in Kraft getretenen neuen Gütertarife, Teil I, Abteilung A, befindet sich, wie der „Globus“ mitteilt, in der Ausführungsbestimmung XVII zu § 56 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements folgende Vorschrift, die die Frage regelt, in welcher Sprache der Absender inländische Frachtbriefe auszufüllen hat. Während bisher die Frachtbriefe in jeder landesüblichen Sprache ausgefertigt werden durften, lautet die Ausführungsbestimmung numehr wie folgt:

„Die Frachtbriefe sind in der Staatssprache auszufüllen. In Stationen, die nach Gemeinden benannt sind oder die in Gemeinden liegen, in denen wenigstens 20 % der Staatsbürger eine von der Staatssprache verschiedene Sprache sprechen, ist es gestattet, die Frachtbriefe auch in der Sprache der betreffenden staatlichen Minderheit auszufüllen, sofern in der Bestimmungsstation die gleiche qualifizierte Minderheit sich befindet. Ist dies nicht der Fall, so ist zu allen Angaben des Frachtbriefes eine Übersetzung in der Staatssprache beizufügen.“

Wenn also beispielsweise eine Sendung von Kuttenberg nach Caslau aufgegeben wird, so ist der Frachtbrief in tschechischer oder slowakischer Sprache auszufüllen. Eine Sendung von Eger nach Reichenberg kann von einem tschechischen, slowakischen, aber auch von einem deutschen Frachtbrief begleitet sein. Eine Sendung von Eger nach Prag darf jedoch nicht mit deutschem Frachtbriefe aufgegeben werden, da Prag keine 20 %ige deutsche Minderheit besitzt. Es muß in einem solchen Falle einem deutsch ausgefertigten Frachtbriefe eine Übersetzung in die tschechische oder slowakische Sprache beigefügt werden. Die Frage, ob der Absender oder die Eisenbahn die Übersetzung besorgen wird, ist im Tarife nicht entschieden, doch kann wohl die Eisenbahn verlangen, daß dies der Absender tut.

Ungarn.

— Aufhebungen von Verkehrsbeschränkungen auf den Staatseisenbahnen. Auf den nicht besetzten Linien der Staatsbahnen wie der ungarischen Strecken der Südbahngesellschaft werden Eil- und Frachtgüter, und zwar sowohl Stückgut- wie Wagenladungssendungen, nunmehr anstandslos zur Beförderung angenommen. Hierdurch werden jedoch die für einzelne Stationen oder Strecken angeordneten Verkehrsbeschränkungen nicht berührt.

— Gegen das Einfuhrverbot. Der Handels- und der Gewerbeverband hielt eine Versammlung ab, in der gegen jene Regierungsverordnung Verwahrung eingelegt wurde, nach der die Einfuhr zahlreicher Industrieartikel, wie Baumwolle, Seide, Halbseide usw. (vergl. Nr. 31, S. 594 d. Ztg.) verboten wurde.

— Der Personenverkehr auf der Strecke Budapest—Szabadka. Den zwischen Budapest und Szabadka jüngst eingeführten Eilzug nehmen nur wenig Reisende in Anspruch. Am ersten Tage seit der Verkehrseröffnung reisten mit diesem Eilzug 18, am zweiten 20, am dritten 8 und am vierten nur 6 Personen. Dieser auf das mindeste herabgesetzte Verkehr ist auf die umständliche Beschaffung des serbischen Reisepasses zurückzuführen.

— Ungarische Binnenschiffahrt-A.-G. Die Banca Commerciale Italiana hat in Gemeinschaft mit der Ungarisch-Italienischen Bank die Aktienmehrheit der Ungarischen Binnenschiffahrt-A.-G. erworben. Durch dieses Geschäft glaubt die Gesellschaft in der Lage zu sein, bei entsprechendem Ausbau des Schiffsparkes die ihr gebührende Rolle im Donauverkehr zu behaupten.

— Herabsetzung der ungarischen Kohlenpreise. Die ungarischen Kohlenbergwerke haben mit Rücksicht auf die Verbilligung der Herstellungskosten den Preis der Industriekohle um 20 % herabgesetzt.

— Verringerung der Kohlenzufuhr. Nach einem mit Frankreich geschlossenen Übereinkommen hat sich Frankreich verpflichtet, nach Ungarn in geschlossenen Zügen Kohle und Koks zu befördern. In der Beförderung dieser Kohlensendungen ist jedoch auf den österreichischen Bundesbahnen eine Stockung eingetreten, die österreichischerseits damit begründet wurde, daß die österreichische Westbahn außerstande sei, die großen Transporte von Saarkohle, ferner amerikanische und holländische Getreidesendungen und den Personenverkehr zu bewerkstelligen; infolgedessen mußte eine Einschränkung der ungarischen Kohlentransporte auf zwei Züge wöchentlich vorgenommen werden. Das österreichische Verkehrsministerium machte den ungarischen Staatsbahnen den Vorschlag, täglich einen Zug verkehren zu lassen, falls sie zehn schwere Güterzuglokomotiven zur Verfügung stellen. Die ungarischen Staatsbahnen haben in Erwiderung dieses Vorschlages zunächst die Beförderung von französischen Gaskoks statt der nach Ungarn bestimmten Kohle verlangt. Diesem Wunsche der ungarischen Staatsbahnen wurde willfahrt.

— Beförderung von Sendungen nach Rumänien über Ungarn. Das Eisenbahnministerium der tschechoslowakischen Republik hat die Abfertigung von Sendungen für Rumänien mit der Wegevorschrift über Ungarn behufs Reexpedition in größeren ungarischen Stationen bis auf weiteres genehmigt. Auf Wunsch der ungarischen Eisenbahndirektion wurden als Reexpeditionsstationen für Sendungen über Párkány-Nána die Station Budapest Westbahnhof und für die anderen Übergänge die Station Budapest Donauuferbahnhof bezeichnet.

— Die Fahrpreise für den Orient-Expreßzug und die D-Züge. Der Handelsminister hat die Direktion der Staatsbahnen ermächtigt, die Fahrpreise für den Orientexpreßzug auf den eigenen Linien in der eineinhalbfachen Höhe der Fahrpreise für die gewöhnlichen Schnellzüge festzusetzen. Ferner sind die Fahrpreise für die sogenannten D-Züge vom 1. August an vom zweieinhalbfachen Betrag der Preise für die Schnellzüge auf das eineinhalbfache dieser Gebühr herabgesetzt worden.

— Fahrpreiserhöhung auf den Linien der Budapester Straßenbahngesellschaft. Die Direktion der Straßenbahngesellschaft, die erst vor kurzem den Betrieb der Budapester Lokalbahnen übernommen hat, hatte beschlossen, die Tarife vom 1. August d. J. an auf den Linien der Budapest—Haraszti—Ráczkever, Budapest—Cinkota—Godöllöer, Budapest—Szentendrer und Budapest—Nagytétény—Törökbálinter Lokalbahnen zu erhöhen. Die für Arbeiter und öffentliche Beamte bisher bewilligten Fahrpreisermäßigungen bleiben auch in Hinkunft bestehen.

— Die Kohlenfrage. Dr. Franz Chorin, Generaldirektor der Salgótarjáner Kohlenbergbau-A.-G., hielt kürzlich in der Vollversammlung der Gesellschaft einen Vortrag, in dem er unter anderem betonte, daß die oberschlesischen Wirren auch in Ungarn einen Rückgang in den Gewerbebetrieben hervorgerufen haben. Dieser Umstand veranlaßte die Salgótarjáner Kohlenbergbau A.-G. die Kohlenförderung zu erhöhen. Sollten auch die Kleinkohlenbergwerke die Kohlenförderung steigern, und die Pécser (Fünfkirchener) Kohlengruben an Ungarn zurückgegeben werden, so bestehe die Aussicht, daß Ungarn seinen Kohlenbedarf zum Teil unabhängig vom Ausland zu decken imstande sein wird.

— Erdgasbohrungen und Erdgasfunde. Die Arbeiten der Erdgasbohrungen schreiten an einzelnen Orten jenseits der Donau günstig fort. Die Arbeiten werden insbesondere in der nördlich von der Station Letenye gelegenen Ortschaft Rudafa emsig in Gang gesetzt. An den meisten Punkten ist man bereits bis zu einer Tiefe von 220 bis 240 m gelangt. — In neuester Zeit hat man in der Muragegend ausgiebige Erdgasquellen entdeckt, deren Ausbeute jedoch auf spätere Zeit verschoben wurde.

— Personalnachrichten. Dem Staatsbahndirektorstellvertreter Bartholomäus Novák ist anläßlich seiner endgültigen Versetzung in den Ruhestand der Titel eines Ministerialrats verliehen worden.

Niederlande.

— Kommerzieller Dienst der Eisenbahnen. Da die Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen und die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft nunmehr einen gemeinsamen kommerziellen Dienst haben, ist der Schriftwechsel usw. über Gütertarifangelegenheiten sowie über Angelegenheiten des Vereinsgüterausschusses und des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr künftighin an „die Niederländischen Eisenbahnen (Kommerzieller Dienst) in Utrecht“ zu richten.

Uebrige europäische Länder.

— Schwedens Auslandsverkehr. — Vermehrung der Schlafwagen dritter Klasse. — Notlage der schwedischen Eisenbahnwagenindustrie. Der neue, seit dem 1. Juni geltende Sommerfahrplan sieht bei den Nachtzügen von und nach Malmö je einen Zug für Auslandsreisende und einen solchen für Inlandsreisende vor. Diese Anordnung bringt den Vorteil mit sich, daß Verspätungen der Anschlußfähren nicht mehr störend auf den Inlandsverkehr einwirken. Für den Postverkehr zeigte sich dagegen die neue Zugeinteilung im Anfange weniger geeignet. Die Postverwaltung glaubte nämlich, in diesen Zeiten es sich nicht leisten zu können, daß in beiden Nachtzügen von Malmö Postabteile laufen, sondern nur in dem letzten, dem sogenannten Auslandszug, der also auch die Inlandspost von Malmö nach Stockholm mitnimmt. Wenn also der Auslandszug den Fahrplan nicht einhalten kann — im Anfang kamen jeden Tag stundenlange Verspätungen vor —, so verspätete sich die ganze Post. In neuester Zeit konnte jedoch der Auslandszug den Fahrplan viel besser einhalten. Nach wiederholten Besprechungen in Saßnitz sind auf deutscher Seite verschiedene Anordnungen getroffen worden zur Verminderung der Verspätungen. In der Paßkontrolle und Zollbehandlung in Saßnitz wurden Vereinfachungen vorgenommen. In Richtung Trälleborg-Saßnitz kommen die deutschen Zollbeamten schon in Trälleborg auf die Fähre und führen die Verzollung während der Überfahrt durch. Es ist dies deshalb von Bedeutung weil die Verspätung der Ausreise auch auf die Einreise einwirkt infolge der Kreuzung der Züge auf Rügen. Auch schwedischerseits ist manches geschehen. So ist in Trälleborg die Anordnung getroffen, daß die Züge bis zur Dampffähre vorfahren und nicht wie früher

bei der Dampffährenstation selbst stehen und von dort ausgehen. Der Auslandsverkehr ist außerordentlich lebhaft und steht jetzt auf seinem Höhepunkte. Die Auslandszüge Stockholm-Malmö sind durchgehends stärker als die Einreisezüge. Sie haben oft bis zu 12 und 13 Drehgestellwagen. Man mußte die Züge auch schon verdoppeln. Der Schwede war früher bekannt für seine Vorliebe für die Natur und für das Land. Diese Vorliebe hat sich nicht geändert, aber die schwedische Valuta hat ein Ansehen gewonnen, von dem man vor dem Kriege nicht zu träumen wagte. Schweden ist nicht reicher, aber die anderen Länder sind ärmer geworden, und jetzt haben diese letzteren soweit geordnete Verhältnisse angenommen, um Gäste aufzunehmen, wenn auch die Geschäftslage noch nicht so ist, daß sie die Gäste neidlosen Herzens willkommen heißen können, obgleich doch ausländischer Reisendenstrom zweifellos einer der Wege ist, einem ungünstigen Kursstand aufzuhelfen. Jedenfalls handelt es sich jetzt für Schweden um eine Gelegenheit, die nicht oft vorkommt. Dabei erstreckt sich das Reisefieber in Schwenden zurzeit viel mehr als früher auf die Mittelklasse, insbesondere auf die gebildete Mittelklasse mit begrenztem Einkommen, bei der der bescheidene Überschuß, der bisher nur zu einem Sommeraufenthalt langte, jetzt mit Hilfe der Valuta achtunggebietend wird. Es sind vor allem Lehrer, Beamte, Künstler, Studenten, Männer und Frauen der freien Berufe, auch Handwerker und kleine Geschäftsleute, aber in geringerem Umfang. Ziel der Reise ist auf Grund des Valutamarktes hauptsächlich Deutschland, auch Tschechien und Österreich, und hier wieder kulturell auffallende Orte wie Nürnberg, Heidelberg, Jena usw. Obwohl es sich also vorwiegend um Reisende handelt, die in der Heimat die dritte Klasse benutzen, glauben sie sich doch auf der anderen Seite der Ostsee veranlaßt, in die zweite Klasse überzugehen, teils weil sie der Überfüllung aus dem Wege gehen zu müssen glauben, teils weil der Valutaunterschied ihnen dieses gestattet.

Der Reisendenstrom von Norden nach Berlin hat bedeutend zugenommen. Von 14 000 Ausländern, die im Mai ankamen, waren nicht weniger als 2500 Schweden, 1420 Dänen und 835 Norweger. Die Anzahl der Reisenden der Fähre Trälleborg-Saßnitz geht oft bis zu 800 und darüber, wobei die starke Vermehrung der Reisenden dritter Klasse auffallend ist. Die Nachfrage nach Schlafwagenplätzen ist ungeheuer. In der Regel sind die ganzen Schlafwagen schon am ersten Verkaufstage, einen Monat vor dem Abgangstage, ausverkauft. Nach Schlafwagen dritter Klasse besteht die größte Nachfrage. Auf Grund der verhältnismäßig geringen Anzahl solcher noch im Verkehr befindlicher Wagen müssen viele Reisende wegen Raummangels auf die zweite Klasse oder auf Sitzplätze verwiesen werden. Doch wird eine Wendung zum Besseren bald eintreten, da fünf neue Wagen dritter Klasse während des Sommers in Verkehr gesetzt werden sollen. Es sind Sitzwagen zweiter Klasse, die in Schlafwagen dritter Klasse umgebaut werden sollen. Da der Verkehr jetzt immer mehr die Neigung hat, auf die dritte Klasse überzugehen, so hat die Eisenbahn keinen Bedarf mehr für alle Wagen zweiter Klasse, besonders nicht mehr für Sitzwagen. Nach dem Umbau ist dagegen ihre äußerste Ausnützung zu erwarten.

Die schwedische Eisenbahnwagenindustrie befindet sich zurzeit in einer schweren Notlage. Die Wagenfabriken in Arlöv oder die A. G. schwedische Eisenbahnwerkstätten standen schon vor Monaten vor einer Betriebseinstellung, und neuerdings bitten die schwedischen Eisenbahnwerkstätten in Linköping das Verkehrsministerium dringend um Bestellungen. Die schwedischen Staatsbahnen hätten voriges Jahr und heuer noch keinen einzigen Wagen bestellt. Die Arbeiterzahl sei schon bedeutend eingeschränkt und müsse weiter eingeschränkt werden. Dr. S.

— Die Siebenbürger Lokalbahnen. Eine der vielen schweren Aufgaben der rumänischen Eisenbahnverwaltung ist die Regelung des Verhältnisses zu den etwa 2700 km langen Lokalbahnen in Siebenbürgen und in den übrigen ehemals ungarischen Provinzen des neuen rumänischen Reiches. Diese Bahnen hatten mit den ungarischen Staatsbahnen einen Betriebsvertrag abgeschlossen, der eigentlich eine indirekte Staatsunterstützung darstellte, da die Staatsbahnen nur etwa 50 % der Bruttoeinnahmen zur Deckung der Instandhaltungs- und Betriebskosten zurückbehielten, die übrigen 50 % aber den Gesellschaften für ihren Zinsendienst überließen. Die ungarischen Staatsbahnen hatten infolge dieses ungünstigen Vertrages — dem übrigens andererseits die schnelle Entwicklung des ungarischen Eisenbahnnetzes zu verdanken war — in den letzten Friedensjahren auf den Betrieb der Lokalbahnen in immer zunehmender Steigerung draufgezahlt, im Jahre 1913 nicht weniger als 28 Millionen (Gold-) Kronen. Nun steht der rumänische Staat vor der ungewöhnlichen Aufgabe, daß er auf den Betrieb dieser Lokalbahnen in noch viel größerem Maßstabe draufzahlt als ehemals der ungarische, während infolge der mehrfach erhöhten Tarife die 50 % der Bruttoeinahmen den Gesellschaften eine glänzende Verzinsung ihres Kapitals sichern würden, dies um so mehr, als sich fast das ganze Kapital in ungarischen Händen befindet, also noch der erhebliche Valutaunterschied dazukommt. In der Tat haben aber die Gesellschaften seit dem Zusammenbruch nichts erhalten.

Gegenwärtig schweben Verhandlungen zwischen der unter dem Einfluß der ungarischen Kommerzialbank in Budapest stehenden Lokalbahngruppe (der Mehrheit aller fraglichen Bahnen) und altrumänischen Großbanken wegen Nationalisierung dieser Gesellschaften, d. h. wegen Umformung der Lokalbahnen in rumänische Aktiengesellschaften unter Beteiligung rumänischen Großkapitals.

— Verkehr nach Rumänien. Von der Firma „Merkur" (Policzer & Co.) in Kosice erhielt der „Globus" folgende Zuschrift: Von Királyháza dürfen nach Rumänien nur Wagen der rumänischen Staatsbahnen (C. F. R.) austreten, alle anderen sind umzuladen. Demzufolge haben sich dort einige hundert Wagen angesammelt, die auf Umladung warten. Der Bedarf an C. F. R.-Wagen ist danach ungewöhnlich groß, weshalb in Királyháza solche sehr selten erhältlich sind.

Mit Rücksicht auf die von Rumänien ankommenden Getreidetransporte ist es möglich, in Kosice ziemlich rasch C. F. R.-Wagen zu erhalten. Daher ist es angezeigt, daß die versendenden Parteien, falls sie keine C. F. R.-Wagen erhalten, ihre Sendungen nach Kosice leiten, wo die Umladung in kurzer Zeit erfolgen kann.

In Királyháza stehen noch immer Wagen seit dem Monat Mai. — Die Staatsbahndirektion fordert die Verpflichtung der Parteien, wonach die nicht in C. F. R.-Wagen verladenen Sendungen innerhalb der Ladefrist umzuladen sind, da sonst die Parteien für die Wagenstandsgelder aufzukommen haben.

Das Liegenbleiben der in anderen als C. F. R.-Wagen verladenen Waren in Királyháza ist auf eine längere Zeitdauer zu erwarten, weshalb diese Art der Versendung zurzeit für den Spediteur ungünstig und mit erheblichen Kosten an Wagenstandsgeldern verbunden ist.

Fremde Erdteile.

— Großes Eisenbahnunglück in Birma. Bei einem schweren Eisenbahnzusammenstoß zwischen einem Post- und einem Güterzug bei Tawwi in Birma wurden, wie aus London gemeldet wird, 98 Personen getötet und 57 schwer verletzt.

— Zur Finanzierung der amerikanischen Eisenbahnen. Präsident Harding hat, wie die „D. A. Z." meldet, an den Kongreß eine Sonderbotschaft gerichtet, in der für die Kriegsfinanzkorporationen Vollmachten gefordert werden, um augenblicklich im Besitze der Eisenbahnverwaltung befindliche Werte bis zur wahrscheinlichen Höhe von 300 Mill. Dollar anzukaufen. Das Erträgnis dieses Verkaufs solle zur Regelung der zwischen Regierung und Eisenbahngesellschaften schwebenden Angelegenheiten dienen. Der Präsident habe darauf aufmerksam gemacht, daß wenn die amerikanischen Eisenbahnen dem Staat erhebliche Summen schuldig seien, dieser seinerseits auch den Gesellschaften hohe Beträge zu zahlen habe. Für den Staat handle es sich weder um neue Ausgaben noch um eine Erhöhung des Budgets, noch schließlich um eine Erhöhung der Steuerlast, sondern darum, Mittel zu erlangen, die ein sehr nützliches und ergiebiges Regierungsdepartement in die Lage versetzen sollen, die ihm zur Verfügung stehenden Kapitalien zum Verkauf, zum Ankauf und zur Nutzbarmachung der Wertpapiere zu verwenden, deren Ausgabe der Kongreß bereits gebilligt habe.

— Eisenbahnausgaben in Kanada. Die kanadische Regierung hat dem Unterhaus den Haushaltplan für die Staatseisenbahnen vorgelegt und damit großen Unwillen im ganzen Lande erregt. Er schließt nämlich mit einem Fehlbetrag von 582 Millionen Dollar ab, den nunmehr die Steuerzahler aufzubringen haben würden. Das kanadische Staatsbahnnetz, das mit 36 000 km Länge mehr als die Hälfte der kanadischen Eisenbahnen umfaßt, besteht aus der Grand Trunk-, der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn und der Großen Nordbahn. Der obengenannte Zuschußbetrag verteilt sich bei der Grand Trunk-Eisenbahn mit 57 Millionen auf den Fehlbetrag aus dem Betriebe und 12 Millionen Dollar auf Neuanlagen, die dem Anlagekapital zur Last geschrieben werden; bei der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn entfallen 11 Millionen auf den Betriebsfehlbetrag, 8 Millionen auf Zinsen u. dgl. und 6 Millionen auf Neuanlagen und Ausbauten der bestehenden. Bei der Nordbahn ist ein Fehlbetrag von 23 Millionen zu decken, worunter 7 Millionen aus dem Betriebe herrühren. Die endgültige Entscheidung darüber, ob geplante Verbesserungen wirklich durchgeführt werden sollen, wird davon abhängen, wie sich die Wirtschaftslage und namentlich die Arbeiterfrage entwickelt. Das Hauptbahnnetz Kanadas gilt zur Zeit für ausgebaut, und die Neuanlagen der nächsten Zeit wer-

den sich mehr darauf beziehen, dessen Maschen auszufüllen als neue durchgehende Verbindungen zu schaffen; das letztere haben die bestehenden Eisenbahnen seinerzeit in weitgehendem Maße getan. Auch Umbauten von Strecken, für die in der Eile des Neubaus eine ungünstige Linienführung gewählt worden ist, werden nötig werden, und sie werden erhebliche Betriebsersparnisse zur Folge haben. Der Aufwand für solche Anlagen ist aber nur gerechtfertigt, wenn der Verkehr sich entwickelt. Ob er dies tun wird, kann augenblicklich wegen der unsicheren Wirtschaftslage nicht mit Bestimmtheit vorausgesehen werden.

Bücherschau.

— **Der praktische Maschinenbauer.** Herausgegeben von Dipl.-Ing. H. Winkel. Erster Band, 1921, Werkstattsausbildung von August Laufer. Mit 100 Textabbildungen. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis gebunden 24 M.

Mit dem „praktischen Maschinenbauer" soll dem Lehrling und Gehilfen ein Buch an die Hand gegeben werden, das ihnen während der Ausbildung ein gewissenhafter Führer und in ihrer Tätigkeit ein zuverlässiger Ratgeber ist. Dementsprechend ist das ganze Werk vierteilig gegliedert.

Der erste Band ist der Werkstattsausbildung des jungen Maschinenbauers gewidmet, der zweite soll ihn in die wissenschaftlichen Grundlagen des Maschinenbaues einführen, der dritte umfaßt die Kraftmaschinen, Feuerungsanlagen und Beförderungsmittel in Betrieben und der vierte behandelt die Betriebsführung.

Der erste Band, um den es sich hier handelt, sucht dem Lernenden die vielseitigen Arbeiten, die bei dem heutigen hochentwickelten Stande unserer Industrie der Werkstatt zufallen, durch Wort und Bild näher zu bringen. Theoretische Fragen sind nur soweit berührt wie sie erfahrungsgemäß von Lehrlingen verstanden werden, nach der praktischen Seite hin ist aber neben den Lehrlingsarbeiten im engeren Sinne auch die Tätigkeit des Gesellen und des Meisters berücksichtigt. So beginnt das Buch mit den Schlosserarbeiten, beschreibt die den Lehrlingen in die Hand gegebenen Werkzeuge, unterrichtet sie in der praktischen Handhabung derselben und gibt Winke für die Herstellung der verschiedensten Erzeugnisse des Schlosserhandwerks. Dann folgt eine erklärende Beschreibung der Werkzeugmaschinen aller Art. Neben der Erläuterung ihrer Bauart werden Ratschläge über ihre Bedienung, Instandhaltung und das Einspannen der zu bearbeitenden Werkstücke gegeben. Auch der Behandlung und Unterhaltung der Werkzeuge sowie ihrer Schleifmaschinen ist eingehend gedacht. Besondere Abschnitte sind den Baustoffen, dem Schmieden, Verzinnen, Löten und Ausgießen gewidmet. Der Fortgeschrittenere findet Anleitung für Rohrinstallation, Aufstellungsarbeiten für Maschinen und Antriebwerke sowie über die Behandlung elektrischer Einrichtungen.

Das Buch soll keineswegs die Werkstatt ersetzen; es soll vielmehr der Lehrling, der es liest, sehen lernen; deshalb muß auch das Buch bei jedem Schritte, den der Lehrling auf seinem Ausbildungswege macht, immer wieder von neuem in die Hand genommen werden. Es kann daher als Lehrbuch für Lehrlinge und Gehilfen und als Nachschlagebuch für den Meister warm empfohlen werden.

— **Der Eisenhochbau.** Ein Handbuch für Lernende und Lehrende sowie zum Gebrauch für entwerfende und ausführende Architekten und Ingenieure. Von Hermann Boost, Geheimer Regierungsrat, ordentlicher Professor der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Mit 1432 Textabbildungen und 62 Tafeln mit Abbildungen im besonderen Atlas. Hugo Sadowsky, Verlagsbuchhandlung, Darmstadt. 1920. Preis 120 M, gebunden 140 M.

Der Verfasser hat sich nach der näheren Bezeichnung, die er seinem Buche gegeben hat, eine umfangreiche und schwierige Aufgabe gestellt. Bei der großen Bedeutung dieser Aufgabe ist ein lebhafter Wunsch vorhanden, die Aufgabe gut gelöst zu sehen. Die Arbeit des Verfassers ist nicht umsonst gewesen, es ist ihm gelungen, das große Gebiet des Eisenhochbaues dem von ihm selbst genannten Leserkreise in übersichtlicher und verständlicher Form vorzuführen. Das Buch ist in 22 Abschnitte gegliedert. Es behandelt Abschnitt I die Eisenhüttenkunde, Abschnitt II die Formgebung des Eisens, Abschnitt III die Handelsfabrikate des Eisens, Abschnitt IV die Beschaffenheit und Prüfung des Eisens, Abschnitt V die Rostbildung und den Rostschutz, Abschnitt VI das Verhalten des Eisens im Feuer und die feuersicheren Ummantelungen, Abschnitt VII die Verbindungsmittel der Eisenkonstruktionen, Abschnitt VIII die Anschlüsse verschiedener Arten von Stäben, Abschnitt IX die Stoß- und Knotenpunktsverbindungen von Stäben, Abschnitt X die Stützen und Säulen, Abschnitt XI die ebenen Tragwerke, Abschnitt XII die Zwischendecken, Abschnitt XIII die Treppen, Abschnitt XIV Balkone und Erker, Abschnitt XV die Unterstützung von freitragenden Steingesimsen, Abschnitt XVI die eisernen Fachwerkbauten, Abschnitt XVII die Dächer, Abschnitt XVIII die Dachdeckung, Abschnitt XIX die Kuppeldächer, Abschnitt XX die Zelt- und Turmdächer, Abschnitt XXI die Glockenstühle und Abschnitt XXII den Entwurf, die Herstellung und die Aufstellung der Eisenkonstruktionen. Den Schluß des Buches bilden Zusammenstellungen der Walzquerschnitte, der Wellbleche, der Tragfähigkeit der Niete, der Schrauben, der Widerstandsmomente und der Gewichte von Blechträgern und Angaben über die Berechnungsgrundlagen für die statische Untersuchung der Hochbauten. Wie dieser reiche Inhalt zeigt, ist der Verfasser bemüht gewesen, ein umfassendes Bild von dem Eisenhochbau zu geben und die Entstehung der Hochbauten von der Gewinnung der Rohstoffe bis zum fertigen Bauwerk seinen Lesern vor Augen zu führen. Sicher besteht ein beonderer Wert des Buches darin, daß nicht nur die Durchbildung und Berechnung der Eisenhochbauten behandelt sind, sondern daß auch die Herstellung der verschiedenen Eisensorten, die Walzverfahren, die verschiedenen Grundeinheiten der Eisenkonstruktionen und die Werkstatt- und Baustellenarbeiten eingehend beschrieben sind. Sehr zahlreiche und gute Abbildungen unterstützen die Darbietungen des Textes. Die Beschreibung der Berechnungsverfahren der verschiedenen Trägerarten und Einzelglieder wird durch Vorführung von Rechnungsbeispielen weiter geklärt. Ein besonderer Atlas enthält 62 große Tafeln mit vorzüglichen Darstellungen neuerer und neuester Ausführungen aller Arten von Eisenhochbauten.

Wenn man auch — wie es bei der ersten Auflage eines Buches nicht ausbleiben kann — einige Wünsche für Abänderungen und Ergänzungen und Ausmerzungen einiger weniger guter Ausführungsbeispiele hat, so tut das der Güte des Buches im großen und ganzen keinen Abbruch. Sein gründliches Studium kann allen Studierenden und werktätigen Ingenieuren und Architekten des Eisenhochbaues warm empfohlen werden. Der Preis des Buches ist im Verhältnis zu dem, was es uns bietet, namentlich im Hinblick auf die 62 Tafeln mit ihren vorzüglichen Darstellungen, sehr gering.

Schaper.

— **Der Beton- und Eisenbetonbau.** Ein kurz gefaßter Abriß über Theorie, Ausführung und Anwendung dieser Bauweisen für Lernende und Lehrende. Von Hermann Boost, Geheimer Regierungsrat, ordentlicher Professor der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Mit 300 Textabbildungen. Hugo Sadowsky, Verlagsbuchhandlung, Darmstadt. 1920. Preis 32 M, gebunden 38 M.

Das Buch ist in drei Hauptabschnitte gegliedert. Der erste Hauptabschnitt behandelt allgemein den Beton, im besonderen seine Zuschlagstoffe, seine Bereitung, die gebräuchlichen und zweckmäßigen Mischungsverhältnisse, seine Ausbeute, seine Festigkeitseigenschaften, die Schwinderscheinungen und sein Verhalten gegen Wärme. Im zweiten Hauptabschnitt werden die wichtigsten allgemeinen Ausführungsformen, die Festigkeitseigenschaften und die Berechnungsverfahren des Eisenbetons vorgeführt. Die Abhandlung über die Schwindspannungen im Eisenbeton ist zu kurz. Bei dem großen Einfluß, welchen die Schwindspannungen auf die Entstehung von Rissen haben, wäre eine eingehendere Behandlung dieser wichtigen Frage am Platze gewesen. Im dritten Hauptabschnitt werden Ausführungsbeispiele aus allen Gebieten des Eisenbetons an der Hand von zahlreichen und guten Abbildungen besprochen. Zu knapp ist die Beschreibung der Ausführungsarbeiten und -regeln gehalten. Mit der Wiedergabe der „Bestimmungen für Ausführung von Bauwerken aus Eisenbeton" und der „Musterbeispiele" schließt das Buch. Wenn auch schon eine Reihe sehr guter Bücher über den Eisenbetonbau vorhanden ist, so wird das Boostsche Buch doch seinen Zweck erfüllen, Lernenden und Lehrenden ein Lehr- und Nachschlagebuch zu sein. Auf gedrängtem Raum bietet es im großen und ganzen alles Wissenswerte und Wissensnötige über den Eisenbeton. Sein Studium kann Lernenden und Lehrenden und werktätigen Ingenieuren empfohlen werden. Der Titel des Buches ist nicht glücklich gewählt. Wenn es ein Buch über Beton- und Eisenbetonbau sein will, so müssen natürlich auch die Berechnungsarten und die Ausführungsformen und -regeln der reinen Betonbauweise behandelt werden. Davon bringt das Buch aber nichts; es beschränkt sich auf die Beschreibung der allgemeinen Eigenschaften des Betons. Da eine solche Beschreibung des einen der beiden Grundstoffe des Eisenbetons in ein Buch über Eisenbeton selbstverständlich hineingehört, so sollte das Buch den Titel „Der Eisenbetonbau" führen. Schaper.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 26,966 km lange Reststrecke Leese-Stolzenau—Stadthagen der vollspurigen Nebenbahn Nienburg (Weser)—Minden (Westf.) mit Abzweigung nach Stadthagen ist am 2. August 1921 in Betrieb genommen und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Hannover zugerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten. Die Schreibweise des an der Strecke Landsberg—Kreuz gelegenen Bahnhofs 3. Klasse Alt-Karbe ist in Altkarbe geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III. 227 vom 30. Juli 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Sitz der Holländischen Eisenbahngesellschaft (abgesandt am 5. August d. J.);

Nr. III 228 vom 4. August 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über den Beschluß des Vereinswagenausschusses zu Ziffer IV der Niederschrift Nr. 73 (abgesandt am 6. August 1921).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 26. Juli ist in Neustrelitz

Herr Regierungs- und Baurat **Bressel**

verstorben. Er war von 1905 bis 1916 Vorstand des Betriebsamts in Neustrelitz.

Wir bedauern den Heimgang dieses von uns hochgeschätzten ehemaligen Mitarbeiters und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Stettin, im Juli 1921. (737)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.**

In letzter Nacht ist der

Regierungsrat

Herr Dr. jur. **Franz Ludwig Büsing**

nach kurzem schweren Leiden sanft entschlafen.

Der Dahingeschiedene hat der Generaldirektion seit dem 1. Oktober 1919 angehört. Mit seinem Heimgange beklagt die Generaldirektion den Verlust eines unermüdlich fleißigen, hervorragend tüchtigen Mitarbeiters, eines liebenswürdigen, vornehmen Kollegen. Ehre seinem Andenken.

Schwerin, den 5. August 1921. (750)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Generaldirektion.**

Infolge eines Unfalls verstarb hier am 31. Juli d. Js. der Geheime Regierungsrat

Herr **Max Simmers**

im Alter von 68 Jahren.

Nach voraufgegangener Tätigkeit im Justizdienste war der Verstorbene vom 6. April 1881 bis zu seiner am 1. Oktober 1913 erfolgten Zurruhesetzung im Staatseisenbahndienste — und zwar seit dem 1. April 1904 als Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin — tätig.

Reiches Wissen, große Pflichttreue und entgegenkommendes Wesen machten ihn zu einem geschätzten Mitarbeiter. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 6. August 1921. (754)

**Der Präsident
und die früheren Beamten der Eisenbahndirektion.**

2. Eröffnung von Strecken.

Am 16. August 1921 wird die Teilstrecke Simmern-Holzbach der im Bau befindlichen normalspurigen Nebenbahn Simmern-Gemünden mit dem Bahnhofe Holzbach für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für Leichen und lebende Tiere eröffnet. Auf dem genannten Bahnhofe befindet sich eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung. Die Annahme und Auslieferung von Gütern erfolgt dort zunächst nur in der Zeit von 7—9 Uhr vormittags. Das Höchstgewicht der Stückgüter von und nach Holzbach ist auf 100 kg für das Stück beschränkt. In der Richtung von Holzbach nach Simmern werden die Fahrkarten nur durch den Zugführer verkauft. Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. (753)

Trier, den 1. August 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die Schreibweise des an der Strecke Landsberg-Kreuz gelegenen Bahnhofs 3. Klasse Alt-Karbe wird von sofort in Altkarbe geändert. (743)

Charlottenburg, den 22. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 300.

Mit Gültigkeit vom 8. September 1921 ab wird die für die Beförderung von Wagenladungen zwischen Dorsten und Hervest-Dorsten bestehende Überfuhrgebühr (s. Nachtrag 6, Seite 19) aufgehoben. An ihre Stelle tritt die normale Frachtberechnung.

Näheres enthält die am 8. August 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (739)

Berlin, den 1. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 4. August 1921 ab treten bei den im Verkehr mit den Nebenbahnen Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch zu erhebenden Frachtzuschlägen einige Ermäßigungen ein. Näheres enthält die am 4. August 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. August 1921. (740)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhänge 4 und 5 — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen für Ludwigshafen (Rhein) geändert.

Näheres enthält die am 8. August 1921

erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 1. August 1921. (741)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5. Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1921 wird die zwischen den Bahnhöfen Milspe Tal und Altenvoerde gelegene Ladestelle Milspe Tal G in die Deutschen Eisenbahn-Gütertarife als selbständige Tarifstation einbezogen. Hierdurch treten im Verkehr der bisherigen Ladestelle mit der Station Haspe-Kückelhausen und allen darüber hinaus gelegenen Stationen mäßige Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft durch das Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion. (742)
Elberfeld, den 30. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Schweiz. Transportreglement.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1921 wird die auf 15. August 1916 eingeführte Ergänzung der Nr. X. und XXI. der Anlage V betr. Beschaffenheit der Kesselwagen zur Beförderung von Schwefelkohlenstoff und Benzin aufgehoben. (744)
Karlsruhe, den 31. Juli 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Meppen unter die Wasserumschlagstellen IV 2 des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen. Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen. (745)
Münster (Westf.), 30. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 werden die Entfernungen für eine Anzahl Stationen der Gernrode-Harzgeroder und Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn geändert. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (749)
Berlin, den 3. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C I b. (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses).

Am 12. September d. J. wird die Gebühr für die Überführung von Wagenladungen zwischen „Magdeburg Elbbf." und der Ladestelle „Am Kranstrange" für abgabefreie Güter auf 6 ℳ und für die übrigen Güter auf 6,50 ℳ für jeden Wagen erhöht.
Magdeburg, den 6. August 1921. (751)
Eisenbahndirektion.

Badischer Binnen-Güter- und Tiertarif. Wechseltarife.

Mit sofortiger Wirkung werden bei der Umwandlung der in ausländischer Währung berechneten Beträge die sich ergebenden Markbeträge auf 10 ₰ nach oben aufgerundet, anstatt wie bisher auf ganze Pfennige. (746)
Karlsruhe, den 25. Juli 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde betriebenen Privatbahnen und der Südbahngesellschaft (Österreichische Linien einschließlich der in ihrem Betriebe stehenden Wien-Pottendorf Wr. Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) sowie der Station Pfronten-Steinach Übergang anderseits, vom 15. Juli 1921.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft A (Kilometerzeiger), vom 1. Juli 1911. Änderung und Erhöhung von Frachtsätzen sowie Ergänzung des Kilometerzeigers.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1921 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1921 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

Auf Seite 40 des Tarifes sind die Teilfrachtsätze in Kronen für Zucker von Lundenburg durchwegs um zwei Kronen, für Kohle und Koks von Lundenburg nach Leermoos und Vils um je eine Krone zu ermäßigen.

Auf derselben Seite ist bei den Frachtsätzen für Zucker, Kohle und Koks der Stationsname Lundenburg auf „Staatsgrenze bis Bernhardsthal" und der Stationsname Oberhaid - Böhmisch Hörschlag auf „Staatsgrenze bei Summerau" abzuändern.

Auf derselben Seite sind die Teilfrachtsätze in Kronen für Kohle und Koks von Wien Nordbahnhof Übergang (Filiale Straßhof) nach den nachbenannten Stationen um folgende Beträge zu erhöhen:

	Kohle Kronen	Koks Kronen
Ehrwald	um 1.—	um 2.—
Leermoos	um —	um 1.—
Reutte in Tirol	um 1.—	um 2.—
Vils	um —	um 1.—

Auf den Seiten 147 und 155 des Kilometerzeigers sind die in der Schnitt-Tafel B angeführten Stationsnamen Lundenburg und Oberhaid-Böhmisch-Hörschlag samt den zugehörigen Angaben und Entfernungen zu streichen.

An entsprechender Stelle sind für den Schnittpunkt Simbach (Inn) folgende Entfernungen nachzutragen:

Staatsgrenze bei Bernhardsthal (Wien-Nordost) 416 km,
Staatsgrenze bei Summerau (Li) 184 km.

Wien, am 23. Juli 1921. (738)
Österreichische Bundesbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Sächsischer Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 an werden vorübergehend die Fahrpreise für Monatskarten, Wochenkarten IV. Klasse und Schülermonatskarten ermäßigt. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I.
Dresden, am 6. August 1921. (752)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der ehemal. Preuß.-Hess. Staatsbahnen, der ehemal. Oldenburgischen Staatsbahnen, Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personentarif und Tarif für den Verkehr der Reichseisenbahnen mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Am 1. September d. J. werden die Preise für Monatskarten, Schülermonatskarten und Wochenkarten vorübergehend ermäßigt (Notstandstarif). Zum Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der ehemal. Preußisch-Hessischen Staatsbahnen wird zu diesem Tage der Nachtrag VII herausgegeben. (747)
Erfurt, den 30. Juli 1921.
Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zur Herstellung einer Wegeunterführung in Teilpunkt 130 + 85 der südlichen Umgehungsbahn sollen vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6,00 ℳ von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis zum 22. August 1921, vormittags 11 Uhr, postfrei an die Bauabteilung einzusenden. (748)
Michendorf, den 4. August 1921.
Eisenbahnbauabteilung.

Der Umbau des Personengleises Spandau—Berlin Leb von km 5,0 bis 3,94 = 1,06 km mit neuen Oberbaustoffen zwischen den Bahnhöfen Fürstenbrunn und Moabit soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 12 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 60, hierselbst bezogen werden. Der Betrag ist in bar zu zahlen oder portofrei durch die Post einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Ausführung des Umbaues im Schnellzuggleis Spandau—Berlin Leb zw. km 5,0 und 3,94" versehen bis zum 27. August, nachmittags 1 Uhr, nach hier einzureichen. Zuschlagsfrist vier Wochen. (756)
Eisenbahnbetriebsamt 3,
Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.

6. Verkauf von Altmaterial.

Alte Oberbau- und Werkstättematerialien öffentlich zu verkaufen:

Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Auslenkungen, Zentralweichenmaterial, Drehscheiben, Schiebebühnen, Kernschrot, Hohlschrot, Bleche, Radreifen, Spiral- und Blattfedern, Bremsklötze, Roststäbe u. a.

Angebote gegen Einsendung von 4,50 Mark in Briefmarken bei uns erhältlich. Angebote sind spätestens bis Montag, den 29. August 1921, nachmittags 3 Uhr, bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Karlsruhe, den 6. August 1921.
Baumeisterstr. 1.
Materialamt der Eisenbahn-Generaldirektion. (755)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 33. Berlin, den 18. August 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Vom Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte.

Von Regierungsrat **Moriz Hellwig**, Erfurt.

Deutschland hatte bekanntlich vor dem Weltkriege die zweitgrößte Handelsflotte der Welt mit 5 135 000 Brutto-Register-Tonnen*). An erster Stelle stand England mit seinen 18½ Millionen Brutto-Register-Tonnen, das waren zwei Fünftel der Welttonnage. Dessenungeachtet stand Deutschland an der Spitze unter den Reedern der Welt. Die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-A.-G. und der Norddeutsche Lloyd, erstere mit 1 360 000 Brutto-Register-Tonnen, letzterer mit fast 1 000 000, waren Schiffahrtsunternehmungen, deren Größe und Leistungen in der Welt unerreicht waren. Durch die Schaffung der Hapag-Schiffe „Imperator" und „Vaterland" kam dies auch äußerlich zum Ausdruck. Überragte doch die Größe dieser Ozeaner mit 52 000 und 54 000 Tonnen sowie die Großartigkeit ihrer Einrichtung alles bisher dagewesene. Kein Wunder, daß dies den seebeherrschenden Briten ein Dorn im Auge war. Durch den Erdrosselungsfrieden von Versailles wurden wir auch unserer herrlichen Handelsflotte so gut wie beraubt. Wir hatten hiernach den Verbündeten alle Fahrzeuge der Handelsmarine über 1600 Br.-To., die Hälfte der Fahrzeuge zwischen 1000 und 1600 Br.-To. und ein Viertel der Schlepper und anderer Fischboote abzutreten. Diese Abtretung umfaßte auch Fahrzeuge in deutschem Besitz unter anderer Flagge und die am Tage der Ratifikation, dem 10. Januar 1920, im Bau begriffenen. Deutschland mußte sich ferner verpflichten, für die Verbündeten Schiffe und zwar Typen nach ihrer Angabe bis zu 200 000 To. jährlich fünf Jahre hindurch zu bauen. Die deutsche Flagge war hiermit von den Weltmeeren hinweggefegt; Deutschland sollte die Rohstoffe, die es zu seiner Ernährung, zur Betätigung seines Industriefleißes und damit zur Leistung seiner Wiedergutmachungsschuld bedarf, nur gegen Zahlung hoher Frachten an fremde Schiffseigner erhalten können.

Der Gang der Ereignisse aber hatte es besser mit uns gemeint, und Tatkraft und Unternehmergeist unserer Hamburger und Bremer Reeder haben es vermocht, daß bereits heute wieder unsere deutschen Farben fast auf allen Weltmeeren sich sehen lassen, wenn auch in unvergleichlich geringerem Maße als einst. Hierzu wirkten folgende Umstände mit: Es trat alsbald nach dem Kriege ein gewaltiges Überangebot an Schiffsraum in der ganzen Welt zutage. Einmal konnten die Völker Mittel- und Osteuropas, die früher rund ein Drittel aller Rohstofferzeugung der Welt zum Verbrauch und zur Verarbeitung in Anspruch nahmen, durch den Krieg ihrer Kaufkraft beraubt,

*) Der Name Registertonne stammt aus einer alten englischen Vermessungsvorschrift, nach der die Tragfähigkeit eines Schiffes nach der Anzahl von Weinfässern festgestellt wurde, die in das Schiff verstaut werden konnten. Die Registertonne bedeutet also das Raummaß des Schiffsleibes und ist gleich 2,83 Kubikmeter. Man unterscheidet noch Bruttorauminhalt vom Nettorauminhalt. Zur Ermittlung des letzteren werden vom Bruttoraum bestimmte Betriebs- und Wirtschaftsräume abgezogen. Zu unterscheiden ist das Deplacement, welches das Gewicht des durch das Schiff verdrängten Wassers angibt (Maßeinheit für Kriegsschiffe). Die Ladefähigkeit endlich wird entweder durch Raum- oder Gewichtsmaß ausgedrückt und ist je nach Zweck und Bauart des Schiffes verschieden.

ihren früheren Anteil an Rohprodukten nicht mehr abnehmen. Zudem war auch die Kaufkraft anderer Völker der Erde durch die einsetzende Weltwirtschaftskrise verringert und waren die Arbeitsleistungen in allen Ländern zurückgegangen. Im umgekehrten Verhältnis aber, als die Nachfrage nach Schiffsraum sank, hat dieser selbst sich vermehrt. England hatte bereits 1920 seine Verluste an Brutto-Tonnen fast vollständig eingeholt. Die Vereinigten Staaten, vor dem Kriege mit 4 287 000 Br.-To. an dritter Stelle unter den seefahrenden Nationen der Erde, waren auf den zweiten Platz mit 14 525 000 Br.-To. gestiegen, hatten also ihre Handelsflotte etwa um das Doppelte des deutschen Bestandes vor dem Kriege vermehrt. Treibhausartig war die Produktion an Schiffen dort insbesondere seit dem Jahre 1918 emporgeschossen, ein Hauptfaktor dafür, daß trotz der großen Kriegsverluste die Welttonnage sich gegen den Vorkriegszustand im Jahre 1920 bereits um 8 Millionen To., heute sogar um etwa 11 Millionen To., nämlich auf 54 Millionen To. vermehrt hat.

Nachfolgende Übersicht zeigt, in welchem Maße die Vereinigten Staaten ihren Schiffsbestand vermehrten. Es bauten in 1000 Brutto-Register-Tonnen:

im Jahre	Ver. Staaten	England	Japan	Frankreich	die Welt
1913	276	1932	65	170	3333
1914	201	1684	86	114	2853
1915	177	651	49	25	1202
1916	504	608	164	43	1688
1917	997	1163	350	19	2938
1918	3033	1348	490	14	5447
1919	4075	1620	612	33	7145
zus. 1913—1919	9263	9006	1816	418	24 606

Diese Zahlen zeigen die scharfe Konkurrenz zwischen den Vereinigten Staaten und England, das sich seinen ersten Platz nicht rauben lassen will und mit seinen Dominions schon im September 1920 wieder nicht weniger als 4 Millionen Br.-To. auf dem Stapel hatte. Amerika, das auf seinen Eisenbahnen den unter eigener Flagge verschifften Gütern Vorzugstarife einräumt, bewerkstelligt heute seinen Export und Import zu rund 40 Proz. unter dem Sternenbanner gegen 8 Proz. vor dem Kriege. Zurzeit beziffert sich Amerikas Tonnenzahl bereits auf 16 Millionen, wobei allerdings zu beachten ist, daß die Schiffe der Kriegsimprovisation zum großen Teil kleine Holz- und Stahlschiffe unter 6000 t sind, die bei den hohen amerikanischen Heuern unwirtschaftlich arbeiten und daher wieder abgeschafft werden.

Die natürliche Folge dieses Überangebots an Schiffen war ein katastrophales Fallen der Frachtsätze, und überdies mußte etwa ein Viertel aller Handelsschiffe brachliegen, und durch Verstopfung der Häfen wurde die Schiffahrt noch weiterhin behindert. Angesichts dieser Umstände hatten die Reeder und Werften unserer Gegner kein Interesse daran, daß der Überschuß an nutzlosem Schiffsraum durch Zwangsbauten deutscher Werften noch vergrößert wurde. Ja, die der Aufträge ermangelnden englischen Werften machten ihre Regierung für etwaige Arbeiterentlassungen und Arbeitslosenunterstützungen verantwortlich, wenn ihnen durch deutsche Werften die Arbeit entzogen würde. Deutschland konnte also seit dem Inkrafttreten des Friedensvertrages die große Leistungsfähigkeit seiner Schiffswerften zum besten Teil schon wieder für sich nutzen; alle großen Linien waren alsbald wieder im Besitz einzelner Überseeschiffe, mit denen sie ihren Dienst aufnehmen konnten. Aber auch schon vorher waren die deutschen Reeder nicht müßig gewesen; sie hatten sich umgesehen, wie sie Beschäftigung für ihr zahlreiches Personal finden konnten, und hatten durch Anmieten oder Ankaufen von Schiffen oder durch Abschluß von Gemeinschaftsverträgen mit andern Reedereien ihr Geschäft in Gang gebracht. So hat bekanntlich die Hapag mit dem amerikanischen Harriman-Konzern, einer Vereinigung von Schiffsreedern der Vereinigten Staaten, einen Gemeinschaftsvertrag auf 20 Jahre abgeschlossen. Nach diesem werden von der Hapag gemeinsam mit dem Konzern Fracht- und Passagierlinien eingerichtet zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten sowie zwischen Deutschland und anderen Welthäfen. Die Hapag darf Schiffe bis zu 50 % einstellen und diese unter deutscher Flagge fahren lassen. Jede Gesellschaft stellt ihre gesamten Einrichtungen, ihre gesamte Organisation in den gemeinsamen Dienst. Die Hapag hat der amerikanischen Gesellschaft bei dem Bau von Passagierdampfern ihre Kenntnisse und Erfahrungen zur Verfügung zu stellen. Diese bemerkenswerte Bedingung enthält die Anerkennung der Überlegenheit dieser deutschen Gesellschaft im Schiffsbau und Schiffahrtsdienst. Beide Teile haben große Vorteile aus diesem Vertrage. Der Amerikaner, jetzt überreich an Handelsschiffen, aber nicht in gleichem Maße an geschulten Seeleuten und an Kenntnissen in der zweckmäßigsten Handhabung solch großen, schwierigen Apparates, erhält alle wertvollen Erfahrungen der früheren größten Weltlinie, und diese kommt ihrerseits unter dem mächtigen amerikanischen Schutz wieder ins Geschäft. Es zeigt sich hierin, daß Werte, die ein Volk sich durch jahrzehntelange Arbeit, durch Fleiß und Intelligenz geschaffen hat, wie die deutsche Schiffahrt; mit ihrer die Welt umfassenden Passage- und Frachtenorganisation, ihren Hafeneinrichtungen und ihrem erprobten kaufmännischen, technischen und nautischen Personal nicht durch einen Federstrich zu vernichten sind und auch nach Jahren erzwungener Untätigkeit wieder Früchte tragen. Die Hapag bedient nach ihren Anzeigen in den Zeitungen jetzt folgende Linien: Hamburg-New York, Hamburg-Südamerika, Hamburg-Ostasien, Hamburg-Westküste von Amerika und Hamburg-Cuba-Mexiko.

In ähnlicher Weise wie die Hapag hat auch der Norddeutsche Lloyd einen Gemeinschaftsvertrag abgeschlossen mit der U. S.-Mail, Steamship-Co., der sich nach fünfjähriger Dauer stets von selbst um ein weiteres Jahr verlängert. Der Gemeinschaftsdienst ist zunächst für die Linien Bremen-Baltimore-New York, Bremen-Boston und Danzig-New York vorgesehen.

Auch die übrigen größeren Schiffahrtsgesellschaften, die Deutschland vor dem Kriege zählte, haben sich durch Zusammenschlüsse unter sich oder durch Arbeitsgemeinschaften mit Reedern oder auch auf eigene Faust neu entfaltet. So unterhalten die Woermannlinie und die Deutsch-Ostafrikalinie in Gemeinschaft mit dem Afrikadienst der Hapag und der Bremer Afrikalinie wieder regelmäßigen Dampferdienst nach West-, Südwest- und Südafrika. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft hat ihre einzigen Fahrten nach Brasilien und Argentinien aufgenommen und hat schon im Dezember v. J. zum ersten Male wieder nach dem Kriege auf einem deutschen Schiffe, der neuerbauten „Argentina“ (9000 t), deutsche Auswanderer nach Südamerika gebracht. Auch die A.-G. Hugo Stinnes unterhält einen Dienst dorthin. Die deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“ fährt wieder an die Westküste Südamerikas, die Bremer Hansalinie nach Indien. Die deutsche Levante-Linie und die Sloman-Linie zeigen die deutsche Flagge wieder im Mittelmeer, und die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft hat ihre Fahrten vorläufig bis Niederländisch-Indien wieder aufgenommen und ist zudem eine enge Geschäfts- und Betriebsgemeinschaft mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“ eingegangen. Die Ozeanlinie hat die ersten deutschen Dampfer in mexikanische Häfen gesandt und dort freudige Aufnahme gefunden.

Deutschlands Handelsflotte umfaßt so gegenwärtig bereits wieder rd. 700 000 Br.-T. und ist damit vom 13. schon wieder auf den 10. Platz in der Reihenfolge der seefahrenden Nationen aufgerückt. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Größe der wichtigsten Handelsflotten vor und nach dem Kriege (1920) in 1000 Br.-T.

	1914	1920
England	20 524	20 143
Vereinigte Staaten	4 287	14 525
Japan	1 708	2 996
Frankreich	1 922	2 963
Italien	1 430	2 118
Norwegen	1 957	1 980
Holland	1 432	1 773
Schweden	1 015	996
Spanien	884	937
Dänemark	770	719
Griechenland	821	497
Deutschland	5 135	419
Österreich	1 052	—

Hiernach folgten die genannten Nationen in folgender Reihe:

1914	1920
England	England
Deutschland	Ver. Staaten
Vereinigte Staaten	Japan
Norwegen	Frankreich
Frankreich	Italien
Japan	Norwegen
Holland	Holland
Italien	Schweden
Österreich	Spanien
Schweden	Dänemark
Griechenland	Brasilien
Dänemark	Deutschland

Im folgenden seien einzelne Schiffe aufgezählt, die heute in den Listen der deutschen Reedereien geführt werden. Hierbei sei bemerkt, daß in letzter Zeit auch vom Ausland Schiffe gekauft, insbesondere auch ehemalige deutsche Schiffe von England zurückgekauft sind. Von den letzteren ist allen voran zu nennen der 21 000 To. große Schnelldampfer „Cap Polonia“ der Hamburg-Amerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Die Hapag wird demnächst den früheren Schnelldampfer „Deutschland“ unter dem Namen „Hansa“ wieder in Dienst stellen und mit noch zwei anderen neuerbauten 12 000 To.-Schiffen, der „Bayern“ und „Württemberg“ den Verkehr nach New York versehen. Der neuerbaute Dampfer „Ussukuna“ der deutschen Ostafrikalinie hat jüngst seine erste Reise nach dem schwarzen Erdteil angetreten. Die Hansalinie hat die neuen 12 000 To.-Dampfer „Frauenfels“ und „Gutenfels“ jüngsthin eingestellt. Die Artusreederei Danzig läßt den 12 000 To.-Dampfer „Oliva“ nach Südamerika auslaufen. Für die Rolandlinie in Bremen liefen jüngst zwei 6000 To.-Schiffe auf der Vulkanwerft in Stettin vom Stapel. Ferner sind zu nennen die neuen 12 000 To.-Schiffe der A.-G. Hugo Stinnes „Hindenburg“, „Ludendorf“ und „Tirpitz“, sowie der 9500 To.-Dampfer „Hamburg“ der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Erwähnt sei, daß sich der Wiederaufbau natürlich auch auf Segelschiffe erstreckt. Neu ist hier der Einbau eines Motors, der gleichzeitig zum Vortrieb in Windstillen usw., für Lade- und Löscheinrichtungen und für Funkspruchanlage auszunutzen ist. Die Frage ist aufgeworfen, ob solcher in Zukunft auch zur Bedienung der Segel zur Ersparung von Personal herangezogen werden kann.

So ist Deutschland von neuem — wenn auch im bescheidenen Maße im Vergleich zu einst — in den Wettbewerb der Seeschiffahrt eingetreten. Da dieser auf dem Frachtenmarkt angesichts des Überangebotes an Schiffsraum ein sehr schwerer werden wird, so ist eine siegreiche Konkurrenz nur dann zu erwarten, wenn die neuen Schiffe denkbar wirtschaftlich arbeiten. Hierfür ist einmal die Frage des Schiffsantriebes, sodann einer den Zeitverhältnissen angepaßten Inneneinrichtung von besonderer Bedeutung. In erster Beziehung scheint die alte Dampfkolbenmaschine trotz ihrer in hundertjähriger Entwicklung erfolgten hohen Vervollkommnung durch die wirtschaftlich günstigere Dampfturbine geschlagen zu sein, die beim heutigen Stand der Technik ihre Kraft mittels mechanischer Übersetzungsgetriebe mit bis zu 98 % Nutzeffekt auf den Propeller überträgt. An Stelle der Kohlenfeuerung scheint die Ölfeuerung den Sieg zu erringen, die ungleich weniger nutzbaren Raum des mitzunehmenden Feuerungsmaterials und erheblich weniger Arbeitsstunden zur Übernahme dieses Materials wie insbesondere auch zur Befeuerung (Ersparung von Schiffspersonal) beansprucht. Den letzten Veröffentlichungen von „Lloyds Shipping Register“ lassen sich folgende Zahlen über Zunahme der Ölfeuerung auf Handelsschiffen entnehmen: Es verfeuerten Öl unter den Kesseln 1914 = 364 Dampfer mit insgesamt 1,3 Millionen To. 1921 = 2536 Schiffe mit 13 Millionen To. Kohlen verfeuerten 1914: 89 %, 1921: 72 %. Zeitungsnachrichten zufolge soll von den Amerikanern auch die ehemalige „Vaterland“, das größte Schiff der Welt*) auf Ölfeuerung umgebaut werden. An Stelle der Ölfeuerung unter Kesseln hat sich aber wiederum die Verwendung des Öls in Dieselmotoren (Ölverbrennungsmaschinen) als wirtschaftlicher erwiesen. Ob nun dem Dieselmotor die Zukunft in der Schiffahrt gehört, läßt sich zurzeit noch nicht entscheiden. Heute bedienen sich 1447 Handelsschiffe des Dieselmotors als Antriebsmittels. Das sind erst 2 % gegen 0,47 % aller Schiffe im Jahre 1914. Zum Dieselmotorschiff wird jetzt z. B. der frühere Küstenpanzer „Odin“ von den Deutschen Werken A.-G. Rüstringen umgebaut, ein Schiff, das für den Lokomotivtransport von Deutschland nach Rußland verwendet werden soll. Entsprechend diesem stärkeren Verbrauch an Öl in der Handelsschiffahrt hat sich auch die Zahl der Öltankdampfer vermehrt. Während es im Jahre 1914 385 derartige Dampfer mit insgesamt 1,5 Millionen To. gab, sind es heute 861 mit 4,42 Millionen To. Die Firma Stinnes hat jüngst ein Motor-Tankschiff, die „Oberschlesien“, in Dienst gestellt. Bei dieser Fortentwicklung des Schiffsantriebes würde natürlich der Erdölreichtum der einzelnen Länder in Zukunft eine beherrschende Rolle spielen. Zurzeit befinden sich ⅝ der Erdölgewinnung der Welt in den Händen der Vereinigten Staaten und weitere ²/₈ in den Händen Mexikos. Es wird das Bestreben Englands sein müssen, einen der Größe seiner Schiffahrt entsprechenden Teil der Erdölgewinnung der Welt in seine Hand zu bekommen. — Bemerkt sei noch, daß die Ölverbrennungsmaschine nach neuen Beobachtungen einen äußerst nachteiligen Einfluß auf die Fische des Meeres und die Hochseefischerei hat. Vielleicht daß ihrer Weiterentwicklung aus diesem Grunde gewisse Schranken gesetzt sind.

Was die Inneneinrichtung unserer neuen Schiffe betrifft, so dürfte auch diese von entscheidender Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit und damit das allmähliche Aufwachsen unserer neuen Handelsflotte von Bedeutung sein. Den Zeitbedürfnissen ist hier Rechnung zu tragen. Die Hapag läßt demnächst einen neuen Dampfer „Teutonia“ (es ist die von England zurückgekaufte frühere „Habsburg“) nach Südamerika ausreisen, der wieder auch die I. Kl. führt, und weitere neue Luxusdampfer sind im Auftrag. Auch die übrigen Dampfschiffahrtsgesellschaften führen die I. Kl. wieder ein. Man muß aber wohl damit rechnen, daß in den nächsten 10 Jahren eine sehr erhebliche Einwanderung aus Mitteleuropa nach Latein-Amerika und Südafrika einsetzen wird, sodann aber auch nach Nordamerika, das z. B. nach Behebung der Einreisebeschränkung in den nächsten 12 Monaten mehr als doppelt soviel deutsche Einwanderer zulassen wird als im Jahre 1913. Das Bestreben, diesen Auswandererstrom auf deutsche Schiffe zu lenken, dürfte es nahelegen, gerade dem Zwischendeck der Schiffe besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und hier Einrichtungen zu schaffen, die gerade diesen Fahrgästen mehr als bisher Anteil an den Annehmlichkeiten und Genüssen der Seefahrt verschaffen.

Die Mittel zum Wiederaufbau der Handelsflotte hat die Reichsregierung gleichzeitig bei der Abgeltung der Reeder für die erlittenen Kriegsverluste auf Grund des Reedereiabfindungs-

*) Es heißt jetzt „Leviathan“ = das Seeungeheuer.

vertrages vom 23. 2. 1921 bereitgestellt. Dieser zwischen Reich, Reedern und Werften abgeschlossene Vertrag ist durch Reichsgesetz vom 11. 3. 1921 bestätigt und soll dem Reich gewährleisten, daß die den Reedern insgesamt gezahlte Entschädigung von 11,97 Milliarden Mark auch tatsächlich für den Wiederaufbau der Handelsflotte verwendet wird. Von diesen 12 Milliarden konnten jedoch, wie jüngst bekannt wurde, nur rd. 8 Milliarden für den Wiederaufbau in den nächsten 5 Jahren von der Regierung als noch verfügbar bezeichnet werden. Die Reeder verpflichten sich, für den Betrag mindestens ⅓ der früheren Handelstonnage, d. s. 2½ Millionen Tonnen Tragfähigkeit, zu bauen. 90 % des Geldes sind für Neubauten auf deutschen Werften bestimmt, 10 % für Ankäufe im Ausland. Die Verteilung und Verwaltung dieser Gelder ist ebenso wie die Beaufsichtigung des Neubaues einer Organisation der Reeder und Werften übertragen, in deren Ausschüssen auch die Arbeitnehmer mitwirken. Diese Entschädigung erreicht im übrigen natürlich bei weitem nicht den vollen Wert der von den Reedereien durch den Krieg erlittenen Verluste, an dem heutigen Geldstand gemessen. Der größere Teil des zur Verfügung gestellten Geldes ist bereits erforderlich, um die jetzt begonnenen Bauten fortzuführen und die abgeschlossenen Bauverträge zu erledigen. Es ist daher leider damit zu rechnen, daß das Bautempo in den nächsten Jahren wieder abgeschwächt werden muß und von den 100 000 Arbeitern, die jetzt gegen 25 000 in Friedenszeiten auf deutschen Werften beschäftigt sind, ein erheblicher Teil anderen Beschäftigungen als dem Schiffsbau wieder zugeführt werden muß. Es ist also auch hier die leidige Geldfrage, die dem Wiederaufbau der Handelsflotte von vornherein eine Grenze setzt. Ob andere Mittel gefunden werden, darüber hinweg zu kommen, muß die Zukunft lehren.

Es hat sich zur Verbilligung des heute so teueren Schiffsbaues ein Verband der Schwerindustrie und der Werften gebildet, und es ist ein Handelsschiffnormausschuß gegründet worden. Der Gedanke geht dahin, durch Typisierung der Einzelbestandteile der Schiffe, die von der binnenländischen Industrie, und zwar auch der süddeutschen, geliefert werden, eine Art Einheitsschiffbau zu organisieren, wobei nicht nur Verbilligung, sondern auch Vereinfachung und Beschleunigung eintritt. Eine Durchführung dieses Verfahrens dürfte aber nur soweit denkbar sein, als Zweck und dadurch bedingte Bauart des Schiffes es zuläßt. Hinsichtlich Größenverhältnisse, Bauart und Einrichtung, kurz Typ des gesamten Schiffes, kann nur ein Zweckschiffbau das richtige sein.

So steht der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte trotz aller Schwierigkeiten der Zeitverhältnisse und aller Not des Volkes in guten Anfängen. Das Wort: „Navigare necesse est“ gilt ganz besonders beim Wiederaufbau unseres Landes nach dem Niederbruch im Weltkriege. Es ist erste Lebensfrage für uns eine Handelsflotte wieder zu erhalten, mit der wir die für uns nötige rd. 13 Millionen Tonnen jährlich betragende Rohstoffeinfuhr selbst bewerkstelligen können. Zahlen wir doch jetzt jährlich rd. 1½ Milliarde Goldmark für Seefrachten an das Ausland, während wir vor dem Kriege noch 2 Milliarden Roheinnahmen an Frachten aus der Handelsflotte zogen. Es kommt hinzu, daß Deutschlands zentrale Lage es zum geborenen Überseespediteur Europas macht. Menschen und Güter aus dem osteuropäischen Becken müssen über unsere Schienenwege als die kürzesten zu den großen Überseehäfen fahren und so unsere Schiffahrt neu befruchten. Schafft Deutschland sich jetzt eine den Zeitbedürfnissen Rechnung tragende und nach dem heutigen Stande der Technik möglichst wirtschaftlich arbeitende Handelsflotte, so kann die Kraft, die mit der Wegnahme der alten zwar das Böse gewollt, doch gerade das Gute geschafft haben. Sehr bezeichnend hat jüngst die „Nautical Gazette“ in New York folgendes geschrieben: „Überdies hat der Verlust fast ihrer ganzen Handelsflotte die Deutschen angespornt, doppelte Anstrengungen zu machen, um ihre frühere Seegeltung zurückzugewinnen. Nachdem ihre veraltete Tonnage auf die Alliierten abgeladen ist (!), widmen sie ihre Tatkraft der Schaffung einer völlig neuen, leistungsfähigen Handelsflotte, deren Besitz Deutschland zu einem gefährlicheren Seekonkurrenten machen wird als zuvor, und in kürzerer Zeit, als angenommen und für möglich gehalten wurde.“ Erscheinen diese Worte angesichts der traurigen Gesamtlage Deutschlands in der Welt auch etwas schönfärbend, so haben wir doch schon heute die sichere Aussicht, daß der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte weitere Fortschritte machen wird. Möchte die Einsicht der weitesten Kreise des Volkes, daß nur einträchtige, zielbewußte und ernste Arbeit, wie auf allen Gebieten so auch hier, uns wieder zu besseren Zuständen führen kann, uns vor unvorhergesehenen neuen Erschütterungen und Rückschritten auch bezüglich des Wiederaufbaus der Handelsflotte bewahren!

Die Ausnutzung des Verkehrs- und Baumuseums für Unterrichtszwecke.

Von **Karl Gotter**, Berlin.

Der Gedanke einer Verbindung von Museum und Unterricht ist nicht neu, sondern eine ganz natürliche Erscheinung, die bereits in zahlreichen Bildungsanstalten, den Volks-, Mittel- und höheren Schulen mit gutem Erfolge verwirklicht worden ist. Diese Schulen haben in ihrem Lehrplan Besuche von Museen und Ausstellungen unter sachkundiger Führung mit Vorträgen vorgesehen, weil sie erkannt haben, daß hierin ein außerordentlich wertvolles Bildungsmittel liegt, auf das die Schule nicht verzichten darf. Es genügt nicht, die Jugend nur in die Geistesarbeit unserer Denker und Dichter, in die Werke der Künstler einzuführen, sondern auch die Schöpfer technischer Geisteswerke müssen neben den anderen einen hervorragenden Platz in ihrer Vorstellung und ihrem Gedächtnis erhalten. Die Technik ist aber leider bis heute gegenüber den bildenden Künsten, der Musik und Literatur noch nicht genügend berücksichtigt; sie wird in den Schulen (abgesehen von den rein technischen Lehranstalten) und auch bei den Volksbildungseinrichtungen, wie sie sich z. B. die Volkshochschule als Ziel gesetzt hat, zurzeit noch recht stiefmütterlich behandelt. Zurückzuführen ist dies wohl in der Hauptsache darauf, daß die Mittel der Veranschaulichung, wie sie sonst durch Kunstausstellungen, Konzerte und Theater möglich sind, bei der Technik sich nicht immer beschaffen lassen. Dieser Mangel besteht aber für den Wasser-, Eisenbahnbau und Verkehr in Wirklichkeit nicht, da hier das Verkehrs- und Baumuseum mit seinen zahlreichen und wertvollen Ausstellungsgegenständen eine recht anschauliche Darstellung zu bieten in der Lage ist. Die Kenntnis der Geschichte eines Volkes, der Wissenschaft, der Technik führt erst zum vollen Verständnis derselben. Diesem Zwecke dient jedes Museum, und unter diesem Gesichtspunkte ist es notwendig, daß geeignete Vorträge in Verbindung mit einem Museumsbesuch für alle Schularten, die allgemein bildenden bis zur Fachschule, eingerichtet werden.

Die große Masse unseres Volkes wird in Zukunft nicht mehr in dem Maße reisen können wie früher, um das eigene Vaterland mit seinen Naturschönheiten und Wundern der Technik auf Grund eigener Anschauung kennen zu lernen. Dies wird nur einem auserwählten Teil glücklicher Menschen beschieden sein. Die anderen werden sich begnügen müssen mit einer Anschauung durch Bilder, durch Besichtigung von guten Nachbildungen und Modellen, wie sie in ganz vollkommener Weise nur in einem Museum vorhanden sein können. Es wird also das Museum mit seinen Ausstellungen allen denjenigen, die auf das wirkliche Erleben, wie es das Reisen ermöglicht, verzichten müssen, einen Ersatz bieten, wenn auch keinen vollkommenen, so doch einen recht guten. Zur vollen Erfüllung dieser Aufgabe ist aber neben der Ausstellung ein größerer Vortragssaal mit entsprechenden Einrichtungen, zu denen in erster Reihe auch ein Kino zur Vorführung von Lichtbildern und Lehrfilmen zu rechnen ist, erforderlich. Erst diese drei Anschauungsmittel „Vortrag, Lichtbild und Ausstellung“ zusammenwirkend werden dazu beitragen, das Verständnis für die gewaltigen Kunstwerke der Technik, wie sie im Verkehrs- und Baumuseum enthalten, zu fördern; sie werden außerdem der Masse des Volkes auch An-

regung, ja sogar einen geistigen Genuß bieten. Das wirkliche Leben und Treiben im Lichtbild vorgeführt, wie es schon jetzt durch gute Lehrfilme geschieht, wie z. B. der Verkehr mit seinem aufregenden und vielseitigen bunten Leben und Treiben im Hafen, auf der Eisenbahn, wird in Verbindung mit der Ausstellung der hierfür erforderlichen technischen Anlagen ein recht anschauliches Bild bieten und damit die Besucher in lebendiger Weise einführen in das Gebiet des Verkehrs mit seiner Technik. Daß das Verkehrs- und Baumuseum trotz seiner wundervollen Sammlungen, die schon an sich kleine Kunstwerke sind und zu einem Besuch mit lohnendem Genuß ständig einladen, zurzeit noch nicht in dem wünschenswerten Maße von der breiten Öffentlichkeit ausgenutzt wird, ist teilweise auch darauf zurückzuführen, daß sein Vorhandensein nicht bekannt ist und sein Bildungswert noch nicht genügend geschätzt wird. Bei den recht zahlreichen Einrichtungen, die eine Weltstadt dem Zerstreuungs- und Bildungsbedürfnis seiner Millionen Einwohner bietet, ist es für ein Verkehrs- und Baumuseum recht schwer, sich durchzusetzen, namentlich, da es sich hier um eine Einrichtung handelt, die weniger geräuschvoller Art ist, mehr belehrenden als unterhaltenden Charakter trägt und daher für den Besuch eine Konzentration aller Gedanken verlangt und auch ein gewisses Maß von Verständnis für den Fall einer Befriedigung voraussetzt. Daß z. B. das Kunstgewerbemuseum eine so große Anziehungskraft auf die Allgemeinheit ausübt und auch in recht weiten Kreisen der Bevölkerung bekannt ist, findet zum großen Teil seine Erklärung darin, daß schon seit Jahren in einem dort zur Verfügung stehenden Saale regelmäßige Vorträge, besonders in den Wintermonaten, über die verschiedenen Gebiete des Kunstgewerbes abgehalten werden. Zu Vorträgen, besonders wenn sie mit Vorführungen von Lichtbildern verbunden sind, strömt die Masse der Besucher, wie die Erfahrung uns täglich lehrt, sehr gern. Diese Vorträge erst geben Anregung und reizen zu einem öfteren Besuch nicht nur die Massen, sondern mehr noch den einzelnen Bildungsbedürftigen zu stiller Betrachtung. Sie bieten ihm eine günstige Gelegenheit zu eingehendem Studium. In der gleichen Weise müssen auch die Einrichtungen des Verkehrs- und Baumuseums der Allgemeinheit mehr zum Verständnis gebracht werden. Hierfür fehlt es aber an einem großen Vortragssaal zum großen Nachteile für das Museum und auch dem der Besucher. Schon die vielen Tausende der im Eisenbahnbetriebe stehenden Bediensteten und ihre Angehörigen bilden einen Interessentenkreis, der ein Museum dauernd zu füllen in der Lage ist. Daß ein Bedürfnis für derartige allgemein bildende Vorträge bei den Eisenbahnbediensteten vorhanden ist, beweisen z. B. die guten Besuche, welche die Eisenbahnfachschule mit ihren öffentlichen Vorträgen für ihre Schüler und deren Angehörige unter gleichzeitiger Ausnutzung von Filmdarstellungen, die sich allerdings auch auf Vorführungen unterhaltenden Inhaltes ausdehnen, gefunden haben. Hier im Museum bietet sich demnach eine Gelegenheit, mit guten belehrenden Vorträgen das Bildungsbedürfnis aller Eisenbahnbediensteten nach der Richtung einer allgemein fachlichen Belehrung zu befriedigen und damit zum großen Verständnis des Verkehrswesens mit seinen recht vielseitigen und technisch vollkommenen Einrichtungen, bei denen jeder einzelne Beamte nur in bescheidener Weise an einer Stelle mitwirkt, beizutragen. Erst durch einen Überblick über alle eng ineinandergreifenden Zweige des Verkehrs und ihrer Einrichtungen wird ihm das Verständnis von der Großzügigkeit und der gewaltigen Bedeutung der Eisenbahn und ihren technischen Anlagen sowie der großen Verantwortung, die oft auf dem einzelnen ruht, erschlossen.

So wichtig die Ausnutzung des Museums zur Förderung der allgemeinen Bildung ist, ist damit seine Aufgabe doch noch nicht erschöpft. Die Ausbildungseinrichtungen fachlicher Art für alle Eisenbahnbediensteten sind recht vielseitig, und unter den Unterrichtsstoffen, die sie ihren Schülern zum Verständnis zu bringen haben, befinden sich zahlreiche, die praktischer Vorführung, mindestens aber einer recht vielseitigen Anschauung bedürfen, die aber in den Werkstätten bzw. im Betriebe selbst nicht immer geboten werden können. Soweit es also hier in der Praxis nicht möglich, muß demnach als Ergänzung das Museum mit seinen vielseitigen Bildungswerten eintreten. Es wäre verkehrt und auch unwirtschaftlich, für den Unterricht, wie er für die Werk- und Eisenbahnverwaltungsschulen in Betracht kommt, besondere Schulsammlungen, die heute außerordentlich hohe Anschaffungskosten verursachen, anzulegen. Bei unserer heutigen wirtschaftlichen Lage ist es notwendig, so bedauerlich es auch ist, selbst auf dem Gebiete des Bildungswesens recht sparsam zu wirtschaften; es müssen daher alle vorhandenen mustergültigen Einrichtungen in vollkommener Weise auch für Unterrichtszwecke ausgenutzt werden. Dies kann nur geschehen durch eine enge Verbindung von Museum mit dem Unterrichtsbetriebe in ähnlicher Weise, wie es das hiesige Kunstgewerbemuseum mit seiner Unterrichtsanstalt schon seit Jahrzehnten mit dem besten Erfolge durchgeführt hat. Auch das Verkehrs- und Baumuseum mit seinen zahlreichen Sammlungen bietet ein so reichhaltiges Anschauungsmaterial in Bild und Modell, und zwar in vollkommener Weise, daß es gewissermaßen zur Ausnutzung im Unterrichte herausfordert. Der Zweck des Museums muß also nach dieser Richtung hin erweitert werden; seine Einrichtungen müssen durch die engste unmittelbare Verbindung von Vortrag und Anschauung zu einem vollkommenen Unterrichtsmittel werden. Eine bessere Sicherstellung der Unterrichtsergebnisse ist demnach nicht denkbar. Gelegentliche Führungen, die schon jetzt stattfinden, reichen nicht aus; sie haben auch den Nachteil, daß der Zeitaufwand ein außerordentlich großer, die wirklich ausgenutzte Zeit aber verhältnismäßig gering ist. Diese jetzt als Verlust zu verbuchende Zeit muß dem Unterricht nutzbar gemacht werden, indem mit der Besichtigung zugleich ein geeigneter Vortrag verbunden wird. Ein solcher ist im Ausstellungsraum selbst infolge der vielen Ablenkungen und Störungen durch die anderen Besucher nicht möglich. Bei der Besichtigung selbst genügt es vielmehr, wenn sich der Vortragende nur auf kurze Hinweise und Erläuterungen beschränkt.

Von noch größerer Bedeutung wie für die Lehrlinge der Werkschule und die Schüler der Eisenbahnverwaltungsschule werden aber diese Vorträge und Besichtigungen im Museum für die Schüler, die als Lokomotivführeranwärter die Abteilung II der Werkschule besuchen, um sich für ihre neue Laufbahn vorzubereiten. Hier sind sie für die meisten Unterrichtsgebiete sogar unentbehrlich. Vergleiche der verschiedenen im Laufe der Jahre verbesserten Einrichtungen, wie z. B. Kesselanlagen, Steuerungen, Bremsvorrichtungen usw., können in den Werkstätten überhaupt nicht in so übersichtlicher Weise vorgeführt werden wie im Museum, wo sie anschaulich, ihrer zeitlichen Entwickelung folgend, nebeneinander geordnet sind. Nur hierdurch wird die notwendige klare Vorstellung erreicht und dabei auch die größte Ausnutzung der zur Verfügung stehenden, recht knapp bemessenen Unterrichtszeit möglich gemacht.

Neben den Bildungsanstalten für Eisenbahnen ist das Museum auch für alle übrigen Fach-, Gewerbe- und Handelsschulen ein unentbehrliches Unterrichtsmittel. Es ist auch hier gänzlich ausgeschlossen, jede Schule mit allen erforderlichen Lehrmitteln auszustatten. Wenn nicht von vornherein auf Anschauung verzichtet werden und der Unterricht zu einer wirkungslosen Einrichtung herabgedrückt werden soll, müssen daher die Modelle bzw. die sonstigen Lehrmittel mit hohen Kosten bei sehr großem Zeitaufwand und auch der Gefahr einer starken Beschädigung jedesmal umständlich herbeigeschafft werden. Dieser Übelstand kann nur vermieden werden, wenn im Museum selbst ein geeigneter Unterrichtsraum vorhanden ist, der dann allen in Betracht kommenden Schulen planmäßig zur Verfügung gestellt wird. Zurzeit fehlt er, und sind daher die hier gesammelten so wertvollen Bildungsmittel ihres größten Einflusses beraubt. In dem gleichen Maße wie für die Fachschulen würde das Museum aber auch der Verwaltungsakademie, die ebenfalls in ihrem Vorlesungsverzeichnis recht zahlreiche Vorträge enthält, die am zweckmäßigsten in Verbindung mit dem Museum gehalten werden, zur Verfügung stehen. Diese Ausnutzung liegt nicht nur im Interesse der Zuhörer, sondern auch in dem der Vortragenden, die ihre Vorlesung ganz anders erläutern und veranschaulichen können als sonst, wenn sie auf diese unmittelbare Anschauung verzichten und sich, wie es jetzt geschieht, mit einem allgemeinen Hinweis auf eine Besichtigung begnügen müssen.

Neben den Ausstellungsgegenständen ist aber auch die mit dem Museum verbundene Fachbibliothek für einen guten Unterrichtserfolg von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Die Schüler, welche auf die Benutzung derselben angewiesen sind, sind durchweg nicht in der Lage, sich selbst größere und daher auch sehr teure Werke für ihr Studium zu beschaffen. Es ist daher notwendig, daß eine solche Bibliothek, der allerdings gleichzeitig ein besonderer Leseraum zur Verfügung stehen muß, der Öffentlichkeit, vor allen Dingen aber allen Eisenbahnbediensteten zugängig gemacht wird.

Nachdem die Reichseisenbahn dazu übergegangen ist, für ihre Bediensteten eigene Schulen einzurichten, ist es notwendig, auch für den inneren Ausbau derselben die Maßnahmen zu treffen, die den besten Unterrichtserfolg sicherstellen. Aus zwingenden Gründen der Sparsamkeit ist es aber notwendig, bei allen Anschaffungen, die für Unterrichtszwecke jetzt vorzunehmen sind, unnötige Ausgaben zu vermeiden. Nur die besten, von Fachleuten anerkannten Lehr- und Lernmittel kommen für diese Schulen in Betracht. Sehr zweckmäßig wäre es, wenn hierfür gewissermaßen als Ergänzung des Museums nach der rein schultechnischen Seite hin eine Lehrmittelausstellung eingerichtet würde. Dieselbe hätte in der Hauptsache zu enthalten alle für den Unterrichtsbetrieb der Eisenbahnwerk- und Fachschulen notwendigen Lehrpläne sowie deren Lehrmittel, geordnet nach den einzelnen Unterrichtsgebieten, einschließlich der betreffenden Fachliteratur. Besondere Anschaffungskosten würden dem Museum hierbei nicht entstehen, da in derartigen Fällen die Verleger gern bereit sind, ihre Erzeugnisse zu Ausstellungszwecken zu überlassen. Außerdem könnten hier noch die Pläne

mustergültiger Bauten, sowie deren innere Einrichtungen für das gesamte Eisenbahnunterrichtswesen gesammelt werden. Allen Schuldezernenten, Leitern und Lehrern wäre damit die Möglichkeit geboten, sich durch eigene Anschauung ein Urteil zu bilden. Ihnen würde eine solche Ausstellung die Einrichtung der eigenen Schulen wesentlich erleichtern und die Verwaltung auch vor mancherlei unnötigen Ausgaben bewahren. Dies ist um so notwendiger, weil die Reichseisenbahnen zurzeit vor dem Aufbau ihres gesamten Bildungswesens stehen. Damit würde das Museum auch über den Rahmen einer örtlichen Einrichtung hinaus für alle Werk- und Eisenbahnfachschulen nicht nur ein Bildungsmittel, sondern ein Zentralinstitut für das Eisenbahnbildungswesen sein, in ähnlicher Weise, vielleicht sogar vollkommener, als das Zentralinstitut für Erziehung und Unterricht, das die Preußische Schulverwaltung für ihre Schulen geschaffen hat.

Zweck dieser Ausführungen ist, darauf hinzuweisen, daß zu einer richtigen Förderung der fachlichen Ausbildung für alle Eisenbahnbeamte und Arbeiter sowie zur Verbreitung einer allgemeinen Volksbildung das Verkehrs- und Baumuseum eine Einrichtung ist, die wir nicht entbehren können und daher in Zukunft mehr als bisher ausnutzen müssen. Um dies zu ermöglichen, ist aber die Schaffung eines besonderen Vortragssaales, sowie die Erweiterung zu einem Schulmuseum nebst Ausbau der Bibliothek dringend erforderlich. Bei der heutigen schwierigen wirtschaftlichen Lage, unter der auch das gesamte Eisenbahnwesen leidet, ist es freilich ein gewagter Schritt, hierfür mit Geldforderungen zu kommen. Dieselben sind aber notwendig und müssen unter dem Gesichtspunkte einer guten Kapitalsanlage betrachtet werden. Die Ausführung dieses in Vorschlag gebrachten Planes wird dafür gleichzeitig Ersparnisse an anderen Stellen erzielen, die einzeln betrachtet vielleicht nicht besonders auffällig sind, in ihrer Gesamtheit aber bei den zahlreichen Stellen, für die sie aufgewendet werden müssen, doch zu großen Summen führen, die schließlich die jetzt erforderlichen einmaligen Aufwendungen weit überschreiten werden. Ganz abgesehen von dieser finanziellen Wirkung, besteht aber der größte Nutzen darin, daß wir die Fachausbildung aller Eisenbahnbeamten zum Vorteil des ganzen Unterehmens wesentlich erhöhen und auch den nach Bildung strebenden Teile der Bevölkerung zu einem geistigen Genuß verhelfen, der vielleicht sonst, wenn er nicht befriedigt wird, sich an anderer, nicht so nützlicher Weise äußern könnte.

Hoffen wir, daß demnach das Ziel, das Verkehrs- und Baumuseum mehr und mehr zu einem Erziehungs- und Bildungsmittel auszubauen, recht bald erreicht und es zu dem Kulturinstrument geschaffen werde, zu dem es bei seiner Gründung bestimmt wurde.

Die Bedeutung des Gerichtsentlastungsgesetzes und des Gesetzes betreffend Aenderungen in der Unfallversicherung für die Eisenbahnen.

Von Regierungsrat Dr. jur. **Seybold**, Stuttgart.

Durch das Gesetz zur Entlastung der Gerichte (RGBl. 1921, S. 229) und das Gesetz betreffend Änderungen in der Unfallversicherung (RGBl. 1921, S. 467 ff.) sind in dem bestehenden Rechtszustand wichtige Änderungen eingetreten, die ihre Wirkung auch für die Eisenbahnen äußern.

I.

Auf dem Gebiet des Zivilprozeßrechts ist die Zuständigkeit der Amtsgerichte erweitert und die Zulässigkeit der Berufung gegen amtsgerichtliche Urteile von einem höheren Wert des Streitgegenstandes als bisher abhängig gemacht worden.

1. Die Zuständigkeit der Amtsgerichte umfaßt ab 1. April 1921 in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, soweit dieselben nicht ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes den Landgerichten zugewiesen sind, alle Streitigkeiten über vermögensrechtliche Ansprüche, deren Gegenstand an Geld oder Geldeswert die Summe von dreitausend Mark (statt bisher 1200 ℳ) nicht übersteigt.

2. Die Zulässigkeit der Berufung gegen amtsgerichtliche Urteile ist ab 1. April 1921, wenn die Berufung ausschließlich einen Anspruch betrifft, der die Zahlung einer Geldsumme zum Gegenstand hat, durch einen den Betrag von dreihundert Mark (bisher 50 ℳ) übersteigenden Wert des Streitgegenstandes bedingt. Als ein Anspruch, welcher die Zahlung einer Geldsumme zum Gegenstand hat, gilt auch der Anspruch aus einer Hypothek, einer Grundschuld oder Rentenschuld. In Betreff des Wertes des Streitgegenstandes kommen die §§ 3—9 ZPO. zur Anwendung. Soweit der Wert des Streitgegenstandes nicht 300 ℳ übersteigt, entscheiden die Amtsgerichte endgültig. Der Berufungskläger hat den Wert des Streitgegenstandes glaubhaft zu machen. Zur Versicherung an Eidesstatt darf er nicht zugelassen werden. In Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche, für welche die Landgerichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes ausschließlich zuständig sind, findet gegen die in erster Instanz erlassenen Endurteile der Landgerichte die Berufung ohne Rücksicht auf den Wert des Beschwerdegegenstandes statt. Vgl. hierzu die Verordnung des Bundesrats zur Entlastung der Gerichte vom 9. September 1915 (RGBl. S. 562), abgeändert durch die Bekanntmachung vom 18. Mai 1916 (RGBl. S. 393) § 20.

3. Die Erhöhung der gemeindegerichtlichen Zuständigkeit zur Entscheidung über vermögensrechtliche Ansprüche, deren Gegenstand an Geld oder Geldeswert die Summe von nunmehr 300 ℳ nicht übersteigt, ist für die Eisenbahnen ohne praktische Bedeutung.

4. Von praktischer Bedeutung ist jedoch die Ermächtigung der Landesjustizverwaltungen

a) zu bestimmen, daß Gerichtsschreiber die Entscheidung über den Erlaß des Vollstreckungsbefehls auch im Falle der Ablehnung zu treffen haben sowie die Vollstreckungsklausel im Falle des § 730 Abs. 1 und des § 733 ZPO. ohne Einholung einer Anordnung des Vorsitzenden erteilen können;

b) die Erledigung der folgenden Geschäfte des Richters Gerichtsschreibern zur selbständigen Erledigung zu übertragen:

1. die nach § 109 und § 715 ZPO., betreffend Rückgabe von Sicherheiten, zu treffenden Entscheidungen;
2. den Erlaß von Zahlungsbefehlen;
3. die in bezug auf die Zwangsvollstreckung in Forderungen und andere Vermögensrechte nach § 828 bis 863 ZPO. zu treffenden Entscheidungen, z. B. der Erlaß der Pfändungs- und Überweisungsbeschlüsse;
4. die in den Fällen der §§ 771, 805 vom Vollstreckungsgericht gemäß § 769 Abs. 2 ZPO. zu treffenden Entscheidungen;
5. Anordnungen des Arrestgerichts auf Klageerhebung und Aufhebung des vollzogenen Arrestes nach Hinterlegung des in dem Arrestbefehl festgestellten Geldbetrags.

5. Die in der Verordnung des Bundesrats zur Entlastung der Gerichte vom 9. September 1915 bzw. 18. Mai 1916 enthaltene Vorschrift, daß ein Anspruch, der zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehört, unbeschadet der §§ 500, 510 ZPO. im Mahnverfahren geltend gemacht werden soll, wenn der Anspruch die Zahlung einer bestimmten Geldsumme oder die Leistung einer bestimmten Menge anderer vertretbarer Sachen oder Wertpapiere zum Gegenstand hat (§ 13), gilt auch fernerhin unverändert weiter. Nach dem Inhalt des Gesuchs um Erlassung eines Zahlungsbefehls darf die Geltendmachung des Anspruchs nicht von einer noch nicht erfolgten Gegenleistung abhängig sein oder die Zustellung des Zahlungsbefehls im Auslande oder durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen müssen. Wird ein Anspruch durch Klage beim Amtsgericht geltend gemacht, der im Mahnverfahren hätte geltend gemacht werden können, so gilt die Klage als Gesuch um Erlassung des Zahlungsbefehls, es sei denn, daß der Kläger glaubhaft macht, der Beklagte werde den Anspruch bestreiten und sich auf die Klage einlassen. Die Zustellung einer mit dem Zahlungsbefehl versehenen Klage hat die Wirkungen, die mit der Zustellung eines Zahlungsbefehls verbunden sind. Es ist also, wenn Widerspruch erhoben wird, Antrag auf Terminbestimmung zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits zu stellen. Ein unbegründeter Antrag auf Zahlungsbefehl wird vom Gericht nach § 691 ZPO. zurückgewiesen. Ist dagegen eine Klage beim Amtsgericht eingereicht worden, die lediglich auf einen im Mahnverfahren verfolgbaren Anspruch gerichtet ist, so wird nicht nach § 691 ZPO. verfahren, sondern es wird Termin zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits anberaumt (§ 14).

6. Die Ausdehnung der amtsgerichtlichen Zuständigkeit ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes auf alle Ansprüche, die auf Erfüllung einer durch Ehe oder Verwandtschaft begründeten gesetzlichen Unterhaltspflicht gerichtet sind, sei der Vollständigkeit wegen erwähnt.

II.

Die Entlastung der Strafverfolgungs- und Strafvollstreckungsbehörden auf dem Gebiet des Strafprozeßrechts.

1. Nach § 414 Abs. 1 StrPO. sind die dort aufgeführten Delikte zu Privatklagdelikten umgewandelt worden. Bei ihnen greift eine Verfolgung von Amts wegen nur noch Platz, wenn die Strafverfolgung im öffentlichen Interesse liegt. Soweit dies nicht der Fall ist, bleibt es dem Verletzten überlassen, Privatklage zu erheben. Es sind dies folgende Delikte: Hausfriedensbruch (§ 123 StGB.), Beleidigung (§§ 185—187, 189 StGB.), wenn nicht eine der im § 197 StGB. bezeichneten politischen Körperschaften beleidigt ist, Körperverletzung (§§ 223, 223a Abs. 1, 230 StGB.). sofern nicht die Körperverletzung mit Übertretung einer Amts-, Berufs- oder Gewerbspflicht begangen worden ist, Bedrohung (§ 241 StGB.), Verletzung fremder Geheimnisse (§ 299 StGB.), Sachbeschädigung (§ 303 StGB.), alle unlauteren Wettbewerbsdelikte (Vergehen) und die Verletzungen des literarischen, künstlerischen und gewerblichen Urheberrechts, soweit sie als Vergehen strafbar sind. Bei den z. B. in Ausübung der Bahnpolizei gegen das Eisenbahnpersonal häufig vorkommenden Vergehen der Beleidigung, Körperverletzung und Bedrohung sowie bei den übrigen Vergehen der vorerwähnten Art wird die Strafverfolgung regelmäßig im öffentlichen Interesse liegen. Es sind deshalb die Strafanzeigen bei der zuständigen Strafverfolgungsbehörde zu erstatten, im Zweifelfall unter Hervorhebung des bestehenden öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung. Soweit ein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung nicht besteht, ist dem Verletzten nur der Privatklageweg offen.

2. Für die vorstehenden in Ziffer 1 aufgeführten Vergehen sind die Schöffengerichte zuständig, soweit die Verfolgung im Weg der Privatklage erfolgt (§ 27 Z. 3 GVG.). Außerdem sind nunmehr die Schöffengerichte bei Diebstahl (§ 242 StGB.), Unterschlagung (§ 246 StGB.). Betrug (§ 263 StGB.) und Sachbeschädigung (§ 303 StGB.) bis zu 3000 *M* Höchstschaden zuständig. Die Verbrechen des schweren Diebstahls (§ 243 StGB.), des Diebstahls im Rückfall (§ 244 StGB.) und des Betrugs im Rückfall (§ 264 StGB.) sind bis zu einem Schadenbetrag von 3000 *M* den Schöffengerichten zugewiesen. Die Vergehen und Verbrechen der Hehlerei (§§ 258, 259 StGB.) mit Ausnahme der gewerbs- oder gewohnheitsmäßigen Hehlerei (§ 260 StGB.) und der Hehlerei im Rückfall (§ 261 StGB.) werden von den Schöffengerichten abgeurteilt, wenn die Handlung, auf die sich die Hehlerei bezieht, zur Zuständigkeit der Schöffengerichte gehört. Soweit die Schöffengerichte zuständig sind, sind die Strafanzeigen, die im Bereich der Eisenbahnen anfallen, an die zuständige Amtsanwaltschaft, die bei dem Schöffengericht das Amt der Staatsanwaltschaft versieht, zu richten.

3. Soweit hiernach noch die Strafkammern der Landgerichte für Vergehen zuständig sind, kann der Staatsanwalt die Zuständigkeit des Schöffengerichts dadurch begründen, daß er bei Einreichung der Anklageschrift die Eröffnung des Hauptverfahrens vor dem Schöffengericht beantragt. Ausgenommen hiervon bleiben nur die im § 74 GVG. aufgeführten für den Bereich der Eisenbahnen bedeutungslosen Delikte. Bei schwerem Diebstahl (§ 243 StGB.), Rückfalldiebstahl (§ 244 StGB.) und Rückfallbetrug kann der Staatsanwalt, soweit die Strafkammern zuständig sind, also bei einem Schaden über 3000 *M*, bei Einreichung der Anklageschrift die Eröffnung des Hauptverfahrens vor dem Schöffengericht beantragen (§ 29 GVG.). Nach § 197a StPO. ist in diesen Fällen vom Staatsanwalt der Antrag bei dem Amtsgericht und, wenn Voruntersuchung geführt ist, bei dem Landgericht einzureichen.

4. Die Befugnis des Amtsrichters, die Strafe durch schriftlichen Strafbefehl ohne vorgängige mündliche Verhandlung festzusetzen, ist auf alle Übertretungen und Vergehen ausgedehnt. Bei Vergehen, für welche der Staatsanwalt die Zuständigkeit der Schöffengerichte begründen kann (vgl. II, 3), kann nur der Staatsanwalt den Antrag stellen. Mit der Stellung des Antrags gelten die Sachen als zur Zuständigkeit der Schöffengerichte gehörig (§ 447 StPO.).

5. Die Strafvollstreckung mit Ausnahme der Entscheidungen über Aufschub und Unterbrechung der Strafvollstreckung sowie der richterlichen Entscheidungen gemäß § 490 bis 494 StPO. kann durch die Landesjustizverwaltung Gerichtsschreibern, Amtsanwälten oder bei der Staatsanwaltschaft hierfür zu bestellenden Beamten übertragen werden.

III.

In der gewerblichen Unfallversicherung der Reichsversicherungsordnung sind nach dem Gesetz betreffend Änderungen in der Unfallversicherung vom 11. April 1921 (RGBl. S. 467 ff.) folgende für die Eisenbahnen wichtige Änderungen eingetreten:

1. Bei der Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes zur Festsetzung der Unfallrente ist nicht mehr wie bisher der 1800 *M* übersteigende Jahresarbeitsverdienst nur zu ⅓ anzurechnen, sondern es kommt nur der 10200 *M* übersteigende Teil des Jahresarbeitsverdienstes zu ⅓ zur Anrechnung (§ 563 Abs. 2 RVO.). Es werden also die Renten bedeutend höher sein als früher.

2. Die Betriebsbeamten sind bis zu einem Jahresarbeitsverdienst von 40000 *M* (bisher 5000 *M*) versicherungspflichtig (§ 544 Abs. 1 Ziff. 2 RVO.). Das Reich als Versicherungsträger kann die Versicherungspflicht auf Betriebsbeamte mit mehr als 40000 *M* Jahresarbeitsverdienst erstrecken. soweit sie nicht nach § 554 RVO. versicherungsfrei sind (§ 896 RVO.).

3. Die Änderungen in III 1 u. 2 treten am 1. Januar 1920 mit der Maßgabe in Kraft, daß bei der Festsetzung des anrechnungsfähigen und des nach dem Gesetz versicherten Jahresarbeitsverdienstes für die Arbeitsverdienstberechnung auch die während des Jahres 1919 bezogenen Entgelte nach den neuen Vorschriften berücksichtigt werden.

4. Wichtig sind auch die Änderungen auf dem Gebiet des Zulagewesens.

a) Verletzten, die auf Grund der reichsgesetzlichen Unfallversicherung eine Rente von 50 % oder mehr der Vollrente aus Anlaß von Unfällen beziehen, die sich vor dem 1. Januar (statt bisher 1. Februar) 1920 ereignet haben, wird für die Zeit vom 1. Januar 1920 bis zum 31. Dezember 1921 eine monatliche, im voraus zahlbare Zulage zu ihrer Rente gewährt, wenn sie nicht Ausländer sind, die sich im Ausland aufhalten. Das gleiche gilt für Verletzte, die auf Grund der reichsgesetzlichen Unfallversicherung aus Anlaß von Unfällen, die sich vor dem 1. Januar (statt 1. Februar) 1920 ereignet haben, mehrere Renten von je weniger als 50 % der Vollrente beziehen, wenn die Vomhundertsätze ihrer Renten zusammen mindestens die Zahl 50 ergeben. Bezieht der Verletzte die Rente von mehreren Versicherungsträgern, so gewährt jeder dieser Versicherungsträger die Zulage zu der von ihm gewährten Rente. Es ist hiernach der bisherige Stichtag, der 31. Januar 1920, auf den 31. Dezember 1919 verschoben. Es erhalten also alle Unfallverletzten, deren Unfall sich vor dem 1. Januar 1920 ereignet hat, beim Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen eine Zulage. Alle Unfallverletzten, die am 1. Januar 1920 oder später einen Betriebsunfall erlitten haben oder noch erleiden, erhalten keine Zulage mehr, sie erhalten vielmehr eine höhere Rente zufolge der Neuberechnung der Jahresarbeitsverdienste gemäß III, 1. Die Rentenzulagen, die für im Januar 1920 erlittene Unfälle ausbezahlt worden sind, sind auf die nach den neuen Vorschriften zu gewährenden Rentenbeträge anzurechnen. Soweit jedoch nach den bisherigen Vorschriften höhere Leistungen gewährt wurden, sind sie weiterzugewähren. Die Nachprüfung der in Betracht kommenden Rentenfälle hat von Amts wegen zu erfolgen.

b) Von Bedeutung ist weiter die Streichung des § 1542 RVO. in § 7 der Verordnung über die Gewährung von Zulagen zu Verletztenrenten. Die Ersatzleistungspflicht der Eisenbahnen gegenüber den Berufsgenossenschaften regelt sich nunmehr auch **bezüglich der Zulagen ganz** nach § 1542 RVO.; während bisher die Zulagen nicht zu erstatten waren, sind sie jetzt in gleichem Umfang wie die sonstigen Leistungen nach der Reichsversicherungsordnung zu ersetzen.

c) Die Zulagen werden für das Jahr 1921 verdoppelt. Die näheren Anweisungen über die Durchführung dieser neuen Bestimmungen erläßt das Reichsversicherungsamt.

d) Die Vorschriften über die Änderungen der Verordnung über die Gewährung von Zulagen zu Renten aus der Unfallversicherung treten mit Wirkung vom 8. Mai 1920, also gleichzeitig mit der Verordnung vom 5. Mai 1920 (RGBl. S. 878), in Kraft. Es müssen also die Änderungen mit rückwirkender Kraft durchgeführt werden. Sind Versicherungsleistungen für Unfälle, die sich nach dem 31. Dezember 1919 ereignet haben oder noch ereignen werden, nach den bisherigen Vorschriften rechtskräftig gewährt oder deshalb rechtskräftig abgelehnt, weil ein Betriebsbeamter nicht nach Gesetz oder Satzung versichert war, so hat der Versicherungsträger die Feststellung noch einmal zu prüfen. Führt die Prüfung zu einem dem Berechtigten günstigen Ergebnis, oder wird sie von dem Berechtigten beantragt, so ist demselben ein neuer Bescheid zu erteilen. Im übrigen tritt das Gesetz mit dem Tag der Verkündung, also am 15. April 1921 in Kraft.

Die neuen deutsch-französischen Grenzbahnhöfe am Oberrhein.

Von Prof. **Dr. A. Kuntzemüller.**

Durch den unglücklichen Ausgang des Weltkrieges ist Baden wieder deutsch-französische Grenzmark geworden, die es vor 1871 schon gewesen war. Hinsichtlich des Verkehrs ist aber der Besitzwechsel vom Jahre 1919 von ganz anderer Bedeutung als 50 Jahre zuvor. Als die elsaß-lothringischen Strecken der französischen Ostbahngesellschaft damals in den Besitz des Deutschen Reiches übergingen, bestand zwischen ihnen und den benachbarten badischen Bahnen nur ein einziges zusammenhängendes Band, die 1861 eingeweihte Kehler Rheinbrücke. An keiner anderen Stelle der 182 km langen Flußgrenze von Basel bis Lauterburg befand sich ein unmittelbarer Anschluß beider Eisenbahnnetze, noch war selbst die geringste Eisenbahnlinie an die Ufer des Rheinstromes geführt. Der Kehler Übergang konnte zwar einige Bedeutung für sich in Anspruch nehmen, da er den durchgehenden Verkehr der Linie Paris-Wien zu vermitteln hatte; infolge seiner völligen Isoliertheit vermochte der damalige Besitzwechsel der linksrheinischen Eisenbahnen jedoch — zum mindesten zunächst — keinerlei wesentlichen Einfluß auf die Verkehrsgestaltung der beiderseitigen Eisenbahnlinien auszuüben.

Im Lauf des letzten halben Jahrhunderts ist dies, wie bekannt, anders geworden. Von einer ganzen Reihe unbedeutender Nebenbahnen, die inzwischen beide Ufer des Rheines belebt haben, abgesehen, haben sich zu dem einen festen Flußübergang vier weitere, davon drei ober- und einer unterhalb Kehls, gesellt. Der Zeitfolge nach wurden eröffnet

der Rheinübergang Altbreisach am 5. Januar 1878,
Neuenburg am 6. Februar 1878,
Leopoldshöhe am 11. Februar 1878,
Wintersdorf am 1. Mai 1895.

Es waren in erster Reihe strategische Rücksichten, die zum Bau dieser festen Rheinbrücken führten; infolgedessen vermochten sie dem allgemeinen durchgehenden Verkehr eigentlich weniger zu dienen, da sie teilweise in recht verkehrsarmen Gegenden entstanden. Am auffallendsten war dies bei dem letztgenannten Wintersdorfer Übergang der Fall, der auf der ganzen Strecke zwischen Straßburg und Rastatt keinen einzigen Ort von irgendwelcher Bedeutung zu bedienen hatte. Wenn er gleichwohl als einziger unter den vier genannten Übergängen sofort zweigleisig ausgebaut wurde, so geschah dies wiederum in ausschließlich militärischem Interesse, das einen weiteren festen Übergang in möglichster Nähe der Festung Straßburg erheischte.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat sich der durchgehende Verkehr über die verschiedenen Übergänge verschieden entwickelt. Trotz aller nördlichen und südlichen Konkurrenzwege hat sich der Kehl-Straßburger Übergang doch eine vorherrschende Stellung bewahren können, wie aus folgender Zusammenstellung ohne weiteres hervorgehen dürfte. Nach dem Sommerfahrplan 1914, dem letzten der Vorkriegszeit, haben an Zügen für den Personenverkehr ihren Weg genommen: über

	Schnell- und Eilzüge:	Personenzüge:	Sonn- u. Feiertagszüge:
Wintersdorf . . .	2	6	—
Kehl	10	19	3
Altbreisach . . .	2	7	—
Neuenburg . . .	1	9	3
Leopoldshöhe . .	1	10	—

Hierzu darf noch bemerkt werden, daß die sämtlichen Schnell- und Eilzugsverbindungen (außer über Kehl) erst aus der allerjüngsten Zeit stammten, wodurch sich die Bedeutung Kehls für den Übergangsverkehr am Oberrhein noch wesentlich erhöht.

Die Fahrplan- und Verkehrsverhältnisse dieser Übergänge während der Kriegszeit können hier füglich übergangen werden. Infolge der Nähe des Kriegsschauplatzes, der zahlreichen Festungen, der Paß- und sonstigen Verkehrsschwierigkeiten im Etappengebiet entspräche das dargebotene Bild kaum der tatsächlichen Sachlage, da hierzulande der militärische Verkehr den zivilen von Kriegsbeginn an fast völlig beiseite schob. Kehl mußte — um nur ein Beispiel zu nennen — von seinen oben angeführten 32 Zügen über zwei Drittel einbüßen und sich mit 10 Zugverbindungen begnügen; der über seine Brücke seit Jahrzehnten fahrende Orient-Expreßzug Paris-Konstantinopel fiel seit Ende Juli 1914 aus. Ähnlich, und teilweise fast noch schlimmer, war es im Krieg um den Verkehr der anderen Oberrheinübergänge bestellt.

Der Krieg ging verloren und mit ihm auch Elsaß-Lothringen. Nach Artikel 67, Absatz 1 des Friedensvertrages von Versailles ergriff die französische Regierung von den ehemaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Besitz, und zwar nach Absatz 3 des genannten Artikels sogar ohne jedes Entgelt. Absatz 4 bestimmte weiter, daß die neuen Grenzbahnhöfe durch besonderes Übereinkommen festgesetzt werden sollten, wobei von vornherein als ausgemacht zu gelten hatte, daß sie an der Rheingrenze auf dem rechten Flußufer zu liegen kämen. Zugleich mit der Inbesitznahme Elsaß-Lothringens hörte natürlich jeder Personen- und Güterverkehr zwischen diesem und der rechten Rheinseite auf. Die Absperrung war vollkommen; Ende Januar 1919 ward das ganze Gebiet um Kehl als Straßburger Brückenkopf mit hineinbezogen.

Die deutsch-französischen Verhandlungen über die Neugestaltung der Grenzbahnhöfe zogen sich das ganze Jahr 1919 hin. Über die Gründe, die die Franzosen zu ihrer Herstellung auf dem rechten Rheinufer bewogen haben mochten, waren verschiedene Ansichten möglich. Nach den Ausführungen, die ein Vertreter der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe in der 71. Sitzung des Badischen Eisenbahnrates vom 22. März 1921 über den Gegenstand gemacht hat, seien dafür „offenbar hauptsächlich Prestigegründe maßgebend gewesen, vielleicht auch politisch-militärische, indem man glaubte, sich Stützpunkte für eine friedliche oder im Ernstfall auch militärische Durchdringung Süddeutschlands schaffen zu sollen“ (vgl. Niederschrift über die erwähnte Sitzung Seite 17). Gründe wirtschaftlicher Art dürften dabei weniger mitgespielt haben; denn da die Franzosen Gemeinschaftsbahnhöfe erstrebten, so hätten sie an den Kosten der Grenzbahnhöfe entsprechend dem Maß der Mitbenutzung mitzutragen gehabt.

Auf der anderen Seite waren die Vorteile nicht zu unterschätzen, die die rechtsrheinische Lage der neuen Bahnhöfe für die deutsche Eisenbahnverwaltung, die Geschäftswelt und die Allgemeinheit bringen mochte. Die Eisenbahnverwaltung wie die Geschäftswelt sind im eigenen Land völlig ungehindert; auch können die deutschen Interessen viel besser gewahrt werden, als wenn etwa die Grenzbahnhöfe im Elsaß lägen, wo mindestens nicht immer mit dem guten Willen der französischen Organe, wahrscheinlich aber mehr mit den üblichen französischen Schikanen zu rechnen gewesen wäre. Auch hinsichtlich des Kostenpunktes dürfte die Lösung befriedigen. Wenn die Grenzbahnhöfe auf französisches Gebiet zu stehen gekommen wären, so läßt sich ohne weiteres ermessen, was die deutsche Eisenbahnverwaltung und die deutsche Geschäftswelt für die Benutzung ihrer Einrichtungen, zumal bei den vorliegenden Geldwertsverhältnissen, hätten zahlen müssen. Diese Kosten und die Beiträge zur Herstellung der Bahnhöfe wären unerschwinglich gewesen. Andererseits wurden durch die Verlegung der Grenzbahnhöfe auf deutsches Gebiet die französischen Speditions- und anderen Firmen zu Niederlassungen auf badischer Seite gezwungen; für das ihnen gestellte Gelände ebenso wie für die in ihrem Interesse notwendigen Gleisanschlüsse mußten den Kosten entsprechende Entschädigungen gezahlt werden. Endlich konnten der Bau und Betrieb der Grenzbahnhöfe, ferner die sich niederlassenden Geschäfte erwünschte Gelegenheit geben, eine erhebliche Anzahl von Arbeitskräften zu beschäftigen, die damit ihren Lebensunterhalt verdienten, ein Umstand, der gerade in der heutigen Zeit großer Arbeitslosigkeit von besonderer Wichtigkeit sein mußte. Aus den in und um die Grenzbahnhöfe sich niederlassenden Geschäftsbetrieben konnten Staat und Gemeinde in Gestalt von Steuern Nutzen ziehen.

Alle diese angeführten Gründe zeigen zur Genüge, daß die Verlegung der Grenzbahnhöfe auf die rechte Rheinseite nicht gerade ein Unglück für Deutschland bedeutete. Es versteht sich von selbst, daß die weiter oben gestreiften politischen Bedenken zu besonderer Vorsicht bei dem Abschluß des nach Artikel 67, Absatz 4, zu treffenden Übereinkommens mahnen mußten. Daran hat es denn auch die deutsche Delegation für elsaß-lothringische Friedensfragen und ihr Unterausschuß für Eisenbahnen nicht fehlen lassen. Bei den langwierigen Verhandlungen mit Frankreich wurde immer der Standpunkt vertreten, daß die französischerseits gewünschte Ausgestaltung der Grenzbahnhöfe zu Gemeinschaftsbahnhöfen, die den Franzosen ein weitgehendes Mitbestimmungsrecht und insbesondere die pachtweise Überlassung der Strecke von der Grenze bis zum Grenzbahnhof selbst eingeräumt hätte, unter allen Umständen zu verwerfen sei. Die Grenzbahnhöfe mußten nach deutscher Auffasssung deutsche Bahnhöfe bleiben, und es war nur dafür Sorge zu tragen, daß darin alle Grenzdienstverrichtungen, vor allem die Zollabfertigung, vorgenommen werden konnten. Nach langen und teilweise recht schwierigen Verhandlungen kam am 18. Dezember 1919 zu Baden-Baden das vorläufige

Abkommen zustande. Hiernach wurden als Grenzbahnhöfe bestimmt für die Linien:

Weil-Leopoldshöhe-Hüningen der Bahnhof Palmrain,
Müllheim-Mülhausen der Bahnhof Neuenburg,
Freiburg-Kolmar der Bahnhof Breisach,
Appenweier-Straßburg der Bahnhof Kehl und
Rastatt-Röschwoog der Bahnhof Wintersdorf.

Unter ihnen nimmt der Grenzbahnhof Palmrain insofern eine Sonderstellung ein, als er nur dem Durchgangsverkehr dient. Kein Kursbuch verzeichnet ihn. Einrichtungen für den Ortsverkehr konnten bei den Geländeverhältnissen (unmittelbar am Rheinstrom, in nächster Nähe der schweizerischen und französischen Grenze) nicht geschaffen werden, so daß der Ortsverkehr auf die unweit gelegenen Stationen Haltingen und Weil-Leopoldshöhe angewiesen ist.

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die neuen Bahnhöfe, auf denen es auch an allen Voraussetzungen für einen Grenzbahnhof fehlte, nicht über Nacht in fertige Grenzbahnhöfe umgewandelt werden konnten, sondern daß damit schrittweise vorgegangen werden mußte. Tatsächlich hat es vieler Verhandlungen im Unterausschuß für Eisenbahnfragen mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Straßburg und den beiden Zollverwaltungen bedurft, bis die verschiedenen Zwischenstadien festgelegt waren. Der Verkehr ließ sich während dieser Zeit naturgemäß nur mit großen Schwierigkeiten und gelegentlich mit großen Stockungen bewältigen; doch gelang es trotz allem verhältnismäßig rasch, ihn gut zu bedienen.

Wie hat sich nun die ganze Umstellung — um das wenig schöne Wort „Neuorientierung" zu vermeiden — der genannten fünf neuen Grenzbahnhöfe im einzelnen vollzogen? Am frühesten konnte, was nicht zu verwundern ist, der Verkehr über den wichtigsten Übergang Kehl wieder aufgenommen werden. Eigentlich hat er hier, von der kurzen Zeitspanne von der Räumung Elsaß-Lothringens durch die Deutschen bis zur Besetzung des Brückenkopfes Kehl durch die Franzosen abgesehen, nie ganz geruht. Gleich nach der Besetzung des Brückenkopfes Kehl hat der Güteraustausch zwischen dem linken und rechten Rheinufer wieder begonnen, allerdings beschränkt durch die Kontrollmaßnahmen der Straßburger Derogation und der badischen Außenhandelsstelle Karlsruhe, in wenig erheblichem Umfang. Im Februar 1920 wurde die französische Zollstelle in Kehl, im März 1920 die deutsche Zollstelle daselbst eingerichtet. Hiermit begann erst ein wirklicher Verkehrsaufschwung. Dank den ausgedehnten Hafenanlagen, die zu dem Zweck entsprechend ergänzt und erweitert wurden, konnten der ganze Wagenladungsverkehr beider Richtungen und der Stückgutverkehr Richtung Frankreich-Deutschland im Hafen Kehl bisher abgefertigt werden, zumal der Hafenverkehr (Schiffumschlag) bislang nur gering war. Durch den Bau einer Gleisgruppe am dritten Hafenbecken für den Durchgangsverkehr aus Frankreich nach Deutschland hofft man bis zur Erbauung eines neuen Grenzbahnhofes den gesamten Durchgangsverkehr auch beim Einsetzen des Verkehrs im Hafen bewältigen zu können. Je eine östlich und westlich des Aufnahmegebäudes aufgestellte Baracke für die Personenzollabfertigung gestatten eine verhältnismäßig flotte Abwicklung des ziemlich lebhaften Personenverkehrs. Der neueste Entwurf für den Grenzgüterbahnhof Kehl liegt zurzeit der Direktion Straßburg zur Prüfung vor. Sobald Einverständnis erzielt ist, wird mit dem Bau begonnen werden. Die Mittel für sämtliche Grenzbahnhöfe sind vom Reichsverkehrsministerium im Betrage von 102 000 000 ℳ zur Verfügung gestellt. Sie verteilen sich auf Kehl mit 40,7, Wintersdorf mit 35, Breisach mit 11, Neuenburg mit 8,6 und Palmrain mit 6,7 Millionen Mark.

Bei den vier übrigen Grenzbahnhöfen ging die Wiederaufnahme des Verkehrs wesentlich langsamer vor sich als in Kehl. Am 1. Juli 1920 folgte sie bei zwei weiteren Übergängen, Palmrain und Breisach. An diesem Tage wurde der Personenverkehr über Haltingen-Süd, dem Provisorium für Palmrain, aufgenommen; Palmrain sebst gedenkt man voll ausgebaut voraussichtlich im August 1921 für den Gesamtverkehr eröffnen zu können. In Breisach wurde ebenfalls der Verkehr wieder aufgenommen, und zwar gleich insgesamt, da es hier nur weniger baulicher Veränderungen bedurfte. Das alte Bahnhofsgebäude wurde zum Gebäude für die Personenzollabfertigung umgewandelt und die Güterhalle entsprechend vergrößert. Mit der gegenwärtig in Ausführung begriffenen Vergrößerung der Güterhalle und der Verbesserung der Gleisanlagen wird Breisach wohl imstande sein, den ihm vorläufig zufallenden Verkehr zu bewältigen. Eine größere Bedeutung für den Durchgangsverkehr könnte Breisach freilich bekommen, wenn die Franzosen den beabsichtigten Vogesendurchstich ausführen sollten. Die auch hierfür nötigen Erweiterungen sind im Entwurf für den Vollausbau schon vorgesehen und werden nach Maßgabe des Bedürfnisses zur Ausführung gelangen.

Als vorletzter Übergang wurde Neuenburg am 1. Februar 1921 für den Gesamtverkehr eröffnet. Schon vorher hatten in jeder Richtung wöchentlich ein bis zwei Güterzüge für Möbelwagen und Gut für Ausgewiesene sowie Holz von Südbaden nach Südelsaß verkehrt. Der Entwurf für den Vollausbau von Neuenburg ist ebenfalls schon aufgestellt. Mit dem Bau wird so rasch wie möglich begonnen, weil Neuenburg einen außerordentlichen Aufschwung genommen hat und anscheinend eine ganz hervorragende Bedeutung für den Güteraustausch von und nach Südfrankreich und Spanien erlangen dürfte. Der neue Bahnhof wird voraussichtlich im November 1921 vollendet werden.

Nun steht nur ein einziger Übergang noch aus, Wintersdorf. Auch hier war ein erstes Provisorium vorgesehen gewesen, das am 1. März 1921 eröffnet werden sollte. Die Anlagen erwiesen sich jedoch für den Güterverkehr als so unzulänglich, daß man im Einverständnis mit der Direktion Straßburg es vorzog, die Eröffnung zu unterlassen und sofort an ein zweites Provisorium heranzugehen, das dem über Wintersdorf zu erwartenden Verkehr einigermaßen gewachsen sein und so rasch als möglich eröffnet werden soll. Auch der Entwurf für den Vollausbau ist bereits bearbeitet. Er wird ungefähr die gleichen Ausmaße wie Kehl erhalten, nur fallen hier die Anlagen für den Hafenverkehr fort. Die auffallende Verzögerung der Verkehrswiederaufnahme in Wintersdorf hat zu allerhand Gerüchten, die auch in der Tagespresse Eingang fanden, Anlaß gegeben. So wurde u. a. behauptet, die Franzosen hätten an die Eröffnung gerade dieses Überganges ganz besonders harte Bedingungen geknüpft und die deutschen Vorschläge wiederholt zurückgewiesen. Tatsache ist jedenfalls, daß Wintersdorf als einziger badisch-französischer Rheinübergang noch heute seiner Wiederinbetriebnahme harrt. Ein Blick in den neuen Sommerfahrplan 1921 der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe zeigt, daß gegenüber Elsaß-Lothringen nur hier noch die Welt im wahrsten Sinn des Wortes mit Brettern vernagelt ist.

Der eben erwähnte Sommerfahrplan zeigt aber auch weiter, daß außerhalb Wintersdorf wieder ein langsam zunehmender Verkehr zwischen beiden Ufern des Rheines zu neuem Leben erwacht. Auf die Dauer konnten die regen Verkehrsbeziehungen zueinander nicht künstlich abgeschnürt bleiben. Schon befahren internationale Schnellzüge wieder die Kehler Rheinbrücke, schon pendeln anderwärts Personenzüge hinüber und herüber, und, was das wichtigste ist, auch der Güterverkehr lebt allenthalben auf. Schon jetzt werden in Kehl täglich in der Richtung Frankreich-Deutschland 80 bis 100, in der Gegenrichtung 130 bis 170 Wagen, in Neuenburg 60 und 45 Wagen und in Breisach je 40 Wagen abgefahren. Das erweckt in uns die leise, aber berechtigte Hoffnung, daß zerrissene Bande wieder angeknüpft, hemmende Schranken allmählich beseitigt werden und die länderverbindenden Schienenstraßen wieder ausschließlich ihrem eigentlichen Zweck, Vermittler friedlichen Verkehrs der Völker untereinander zu sein, dienen können.

Die Unwirtschaftlichkeit unbesetzter Haltepunkte der Nebenbahnen.

Von Eisenbahninspektor **Dr. Ritter**, Torgau.

Der Personenverkehr auf den unbesetzten Haltepunkten der Nebenbahnen, der schon im Frieden zum Teil recht unerheblich war, ist unter den neuzeitlichen Verhältnissen noch geringer geworden, so daß es lohnend erscheint, diesen Verkehr in bezug auf seine Wirtschaftlichkeit nachzuprüfen. Das Ergebnis einer solchen Prüfung läßt sich etwa, wie folgt, zusammenfassen.

Es bildet heute die Regel, daß jeder der Personenbeförderung dienende Zug an den unbesetzten Haltepunkten anhält (vgl. z. B. die Fahrpläne der Eisenbahndirektion Halle). Durch das einmalige Halten und Anfahren eines Personenzuges oder gemischten Zuges auf der Nebenbahn entstehen ungefähr 10 ℳ Kosten (Mehrverbrauch etwa 40 Pfund Kohlen, einiges Öl, Abnutzung der Betriebsmittel, Zeitverlust usw.). Verkehren nun auf der Nebenbahn drei Zugpaare, so ergibt sich hiernach für den einzelnen unbesetzten Haltepunkt eine tägliche Ausgabe von $6 . 10 = 60$ ℳ. Das wäre eine Jahresausgabe von rund 18—20 000 ℳ. Hat die Nebenbahn nur zwei Zugpaare, so verringert sich diese Ausgabe auf 12—14 000 ℳ.

Wenn man nun die Einnahmen, die ein solcher Haltepunkt liefert, überschaut, so ergibt sich zunächst, daß die meisten dieser Haltepunkte unter den heutigen Verhältnissen entweder überhaupt nicht oder nur unter erheblichen laufenden Zu-

schüssen der beteiligten Gemeinden angelegt worden wären. Gibt es doch unbesetzte Haltepunkte, für die (durch die Zugführer) in einem Vierteljahre, namentlich in einem Winter-vierteljahre, noch nicht insgesamt 90 Fahrkarten verkauft worden sind, also für den Tag kaum eine Fahrkarte. Die hiermit ohne weiteres erwiesene große Unwirtschaftlichkeit müßte nach Möglichkeit beseitigt werden.

Die unbesetzten Haltepunkte dienen im allgemeinen der ländlichen Bevölkerung, die an und für sich ein geringes Reisebedürfnis hat. Gewiß würde es eine fühlbare Verkehrseinschränkung bedeuten, wenn jene unbesetzten Haltepunkte aufgehoben würden; es fragt sich aber, ob demgegenüber die ungedeckten Ausgaben, die jetzt durch diese Haltepunkte entstehen, für den Gesamtverkehr der Eisenbahn nicht noch eine größere Einschränkung oder Lähmung bedeuten, nicht zuletzt durch ihren Anteil, den sie zu den Tariferhöhungen beitragen. Die letztere Erscheinung ist weit bedeutsamer als die Unbequemlichkeit, die einzelne Dorfbewohner auf sich nehmen müßten, wenn sie für ihre Eisenbahnfahrten nach Schließung des Haltepunktes auf den nächstgelegenen Bahnhof angewiesen würden. Ein großer Teil dieser Bewohner verfügt über Pferd und Wagen oder auch über Fahrräder und wird die Zurücklegung eines einige Kilometer längeren Weges bis zur nächsten Eisenbahnstation nicht als übermäßige Erschwernis empfinden. Selbstverständlich liegen die Verhältnisse nicht bei allen Haltepunkten so, vor allem nicht bei solchen, die einen Arbeiterverkehr oder auch einen Ausflugsverkehr haben; wohl aber bildet die hier gegebene Schilderung für ländliche Gegenden die Regel.

Es käme daher in Frage, alle die unbesetzten Haltepunkte, deren Einnahmen gegenüber den Ausgaben verschwindend gering sind, dem Gebot der Wirtschaftlichkeit folgend, aufzuheben. Wie gesagt, würden die meisten dieser Haltepunkte gar nicht eingerichtet worden sein, wenn Einnahmen und Ausgaben unter den heute maßgebenden Gesichtspunkten geprüft worden wären. Mit dem Gedanken, daß die Haltepunkte einmal eingerichtet seien und nun auch mit ihnen gerechnet werden müsse, gleichviel ob sie einen Ertrag liefern oder nicht, ist die Angelegenheit keineswegs abgetan; vielmehr erfordert die Not der Zeit, daß auch hier Maßnahmen zur Gesundung der Eisenbahnfinanzen in die Wege geleitet werden.

Als das Nächstliegende käme die Schließung der verkehrsschwächsten und demnach unrentabelsten unbesetzten Haltepunkte in Betracht. Haben die beteiligten Gemeinden an dem Fortbestehen des Haltepunktes ein besonderes Interesse, so ist ihnen nahezulegen, zu den Kosten der Eisenbahn einen gebührenden Teil beizutragen. Gehen die Gemeinden darauf ein, so haben die Züge auf den Haltepunkten grundsätzlich nur nach Bedarf zu halten. Unbeschadet der Verpflichtungen, die in solchem Falle Zugbegleit- und Lokomotivpersonal haben, hat jeder, der einsteigen will, sich beim Nahen des Zuges bemerkbar zu machen; desgleichen hat sich jeder, der aussteigen will, beim Schaffner möglichst schon während des Einsteigens oder während der Fahrkartenprüfung zu melden.

Auf allen übrigen unbesetzten Haltepunkten, die etwas regeren Verkehr haben und deren Schließung heute eine zu große Härte bedeuten würde, ist ebenfalls grundsätzlich das Halten nach Bedarf durchzuführen.

Diese Maßnahme, auf das Gebiet der Reichseisenbahn ausgedehnt, würde ganz ohne Zweifel eine wesentliche Ersparnis an den Kosten des Personenverkehrs zur Folge haben. Die Gemeinden — es handelt sich in der Hauptsache um ländliche — werden die Übernahme eines Hauptteils der Kosten ihres Haltepunktes nicht als sonderliche Belastung auffassen. Dazu sind die Kosten gegenüber den Beträgen, mit denen heutzutage der Landwirt wie ebenso übrigens der Kaufmann zu rechnen hat, viel zu gering. Der Zuschuß von 12 000 ℳ bedeutet nicht mehr als die Entlohnung eines einzigen Arbeiters (Bar- und Naturallohn). Die Ersparnisse an Zeit, Fuhrkosten usw. schließlich, die den Gemeindeangehörigen beim Fortbestehen ihres Haltepunktes verbleiben, sind dermaßen, daß sehr wohl ein Teil davon als Beitrag zu den Lasten, die ein solcher Haltepunkt für die Allgemeinheit verursacht, abgegeben werden kann und wohl auch abgegeben werden wird. Der Grundsatz, daß eine anteilige Tragung der Kosten einer Anlage dann verlangt werden muß, wenn diese in erster Linie ganz bestimmten Interessenten zugute kommt, muß auch hier angewendet werden. Für die Reichseisenbahn aber bedeutet die Maßnahme einen weiteren Schritt vorwärts auf dem Wege zur finanziellen Gesundung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 13. Juli d. Js. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 78 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Neueinstellung von Personal.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet: „Trotz der wiederholt in nachdrücklicher Form ergangenen Weisungen, auf möglichste Herabminderung des Personals hinzuwirken, ist von den Eisenbahndirektionen auch im Juni, wie in den vorhergehenden Monaten, Personal in erheblicher Zahl neueingestellt worden. Es ist mir bekannt, daß im Bahnunterhaltungsdienst mancherorts noch Mangel an Arbeitskräften besteht. Ich habe jedoch den Eindruck, daß diesem Mangel durch Neueinstellungen begegnet wird, ohne daß mit genügendem Ernst geprüft ist, ob nicht aus anderen Dienstzweigen Arbeitskräfte verfügbar gemacht werden können, oder ob die Vergebung von Arbeiten an Unternehmer im einzelnen Falle wirtschaftlicher wäre. Ich ordne deshalb an, daß im Bezirk der Eisenbahndirektionen von sofort ab bis auf weiteres der Personalabgang höchstens bis zu einem Drittel durch Neueinstellungen ersetzt werden darf. Wenn dies in einzelnen Fällen nicht ausreichend und ein größerer Ersatz für ausscheidende Kräfte erforderlich erscheinen sollte, ist die Genehmigung hierzu vorher hier nachzusuchen, wobei das Bedürfnis eingehend zu begründen und anzugeben ist, von welchen Direktionsdezernenten es an Ort und Stelle nachgeprüft und festgestellt worden ist. Nur wenn das Bedürfnis sich als so dringlich erweist, daß die vorherige Einholung der Genehmigung nicht mehr angängig ist, soll es dem Ermessen der Herren Präsidenten überlassen sein, die Mehreinstellung zuzulassen. In diesem Falle ist die Genehmigung hier unverzüglich nachträglich einzuholen und dabei außer der Notwendigkeit auch die Dringlichkeit der Einstellung darzutun."

— **Einsichtnahme in Personalblätter durch Betriebsvertretungen.** Über diese Frage hat sich der Reichsverkehrsminister in einem Erlaß an die Zweigstelle Preußen-Hessen wie folgt geäußert: „Ein Recht der Betriebsvertretungen auf Einsicht der Personalblätter besteht nach der BRV. an sich nicht, da die Vorlage von Unterlagen in § 71 abschließend geregelt ist. Auskünfte über bestimmte Angaben der Personalblätter sind jedoch dann zu erteilen, wenn solche Angaben zur pflichtmäßigen Erledigung ihrer Aufgabe für eine Betriebsvertretung nötig sind. Hierunter fallen z. B. Angaben über Vorstrafen, die zur Festsetzung oder zur Bemessung der Höhe einer zu verhängenden Strafe ins Gewicht fallen. Wenn es in solchen Fällen zur einfacheren Erledigung zweckmäßig erscheint, der Betriebsvertretung an Stelle notwendiger Auskunft Einsicht in die Personalblätter zu gewähren, so bestehen dagegen keine Bedenken. Meistens wird die Einsicht in das Strafverzeichnis genügen, die im Beisein eines berufenen Beamten erfolgen kann. Voraussetzung ist in allen Fällen, daß die Angelegenheit zu den Aufgaben der betreffenden Betriebsvertretung gehört. Bezirksbetriebsräte werden deshalb, weil sie sich mit Einzelsachen nur im Berufungsverfahren befassen können, verhältnismäßig selten in die Lage kommen, den Wunsch auf Einsicht in Personalblätter zu begründen."

— **Geschäftsführung der Betriebsräte.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Eisenbahndirektionen usw. folgenden Erlaß gerichtet: „Es sind Zweifel darüber aufgetreten, nach welchen Grundsätzen diejenigen Betriebsratsmitglieder mit Namen zu bestimmen sind, die für eine dauernde und völlige Befreiung vom Dienst in Betracht kommen. Während die Verwaltungsstellen das Recht haben, im Rahmen der Ausführungsbestimmungen zu § 34, Satz 2 darüber zu entscheiden, wieviel Mitglieder eines Betriebsrats vom Dienst befreit werden, ist es eine Angelegenheit des Betriebsrats, zu bestimmen, welche Mitglieder des Betriebsausschusses — abgesehen von dem Vorsitzenden — und in welcher Reihenfolge er sie für eine dauernde und völlige Dienstbefreiung in Vorschlag bringen will. Hierzu bedarf es keines besonderen Wahlaktes, sondern nur eines einfachen Mehrheitsbeschlusses gemäß § 30 BRV. Das Gleiche gilt, falls an Stelle des Betriebsrats der Betriebsausschuß die Entscheidung selbst trifft.

Die Auffassung, daß das Abstimmungsergebnis für die Wahl des Betriebsausschusses für die Reihenfolge maßgebend sei, in der die Mitglieder für die Dienstbefreiung in Betracht kämen, findet in der Betriebsräteverordnung keine Stütze und ist nicht haltbar; Absatz 2 des § 22 spricht vielmehr gegen diese Auslegung. Die vorliegende Frage ist ausschließlich eine solche

der Geschäftsführung des Betriebsrats, die mangels einer besonderen Bestimmung wie alle übrigen Gegenstände dieser Art durch Mehrheitsbeschluß zu entscheiden ist.“

— **Stellung der Eisenbahn-Ingenieure.** Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, hat der Arbeitsgemeinschaft der Eisenbahningenieure, zu Händen ihres Vorsitzenden, auf eine Eingabe folgendes eröffnen lassen: „Den bisherigen Eisenbahningenieuren ist nach der Besoldungsreform Gelegenheit gegeben, in die Stellen von Hilfsdezernenten und Eisenbahnamtmännern zu gelangen. Ihre Verwendung als „Hilfsarbeiter“ ist organisationsmäßig nicht angängig. Sie sind seinerzeit geschaffen worden zur Wahrnehmung von Dienstgeschäften, die vorher vom höheren Hilfsarbeiter erledigt wurden, alsdann aber durch mittlere Beamte bearbeitet werden sollen. Es ist deshalb auch nicht angängig, bei den bisherigen Eisenbahningenieuren bezüglich der für alle Angehörige ihrer Dienstklasse geforderten Vertretung der Dezernenten anders zu verfahren, als es bei den übrigen bisher als mittleren Beamten, bezeichneten Gruppen, also nur innerhalb des Rahmens der Ernennung zu Hilfsdezernenten, geschieht. Im übrigen behalte ich mir eine Nachprüfung der Laufbahn gelegentlich der demnächst einsetzenden Personalreform vor.“

— **Auskunfterteilung an Reisende.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Zweigstellen, die Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet: Um den sich mehrenden Klagen über mangelhafte Zurechtweisung der Reisenden und über ihre ungenügende Unterrichtung bei Abweichungen vom planmäßigen Zugbetriebe zu begegnen, ist für eine ausreichende Auskunfterteilung auf den Bahnhöfen zu sorgen. Wo es die Verhältnisse zur Entlastung der Aufsichtsbeamten erfordern, sind Auskunftschalter einzurichten oder besondere Beamte mit der Auskunft auf den Bahnhöfen zu betrauen, deren Standplatz in geeigneter Weise kenntlich zu machen ist. Die Auskunftstellen sind rechtzeitig und zuverlässig über alle den Reiseverkehr beeinflussenden Vorkommnisse zu unterrichten, so daß sie insbesondere in Verspätungsfällen der Züge und bei Versäumung von Anschlüssen die zur Erreichung des Reiseziels vorhandenen Hilfswege angeben können.

— **Umzeichnung der Güterwagen der deutschen Reichsbahn.** Die Güterwagen der deutschen Reichsbahn werden demnächst in den Werstätten neue Anschriften erhalten und zwar das Eigentumsmerkmal „Deutsche Reichsbahn“ mit dem Zusatz eines Bezirksnamens (z. B. Halle) sowie eine Nummer und ein Gattungszeichen. Der Bezirksname bedeutet zugleich eine bestimmte Hauptgattung von Güterwagen. So werden z. B. alle Holzwagen mit „Regensburg“, alle Kleinviehwagen mit „Altona“, alle Kalkwagen mit „Elberfeld“ usw. bezeichnet. Die 15- und 20-t-Kohlenwagen sind besonderen Geltungsbezirken zugewiesen, so daß hier der Geltungsbezirk zugleich das Ladegewicht angibt. Im Eisenbahnzentralamt Berlin wird eine besondere Güterwagenkartei geschaffen. Diese umständlichen und kostspieligen Arbeiten sind aus vielen Gründen unaufschiebbar geworden: die ehemaligen Eigentumsmerkmale „Elsaß-Lothr.“, „Bromberg“, „Danzig“, „Posen“, „Saarbrücken“ sollen verschwinden. Vor allem soll genau ermittelt werden die Zahl und Gattung der am 1. April 1920 in das Eigentum der deutschen Reichsbahn übergegangenen Güterwagen: denn viele Tausende Güterwagen deutscher Bauart sind auf Grund des Waffenstillstandes an die Entente abgeliefert und zur Bildung besonderer Güterwagenparks für das ehemalige Reichsland Elsaß-Lothringen, das Saargebiet, Eupen-Malmedy, die Freistadt Danzig und das Memelland beansprucht.

— **Wilder Eisenbahnerstreik in Cassel.** Am 13. d. M., nachmittags ist bei einigen Dienststellen des Bahnhofes Cassel-Oberstadt ein wilder Streik ausgebrochen. Einige Tage vorher waren Teile der Arbeiterschaft an die Eisenbahndirektion Cassel mit der Forderung herangetreten, den Tagelohn der Arbeiter des Bahnbetriebswerkes dem höheren Gesamteinkommen der im Gedinge arbeitenden Hauptwerkstättenarbeiter mit rückwirkender Kraft gleichzustellen und auf die hiernach zu erwartende Nachzahlung sofort einen größeren Vorschuß auszuzahlen. Da die Lohnverhältnisse in dem Reichlohntarifvertrag geregelt sind, dieser zwischen Reichsverkehrsministerium und den Spitzenorganisationen der Arbeiterschaft abgeschlossen worden ist und auch nur von diesen Vertragsgegnern geändert werden kann, war die Eisenbahndirektion gar nicht in der Lage, über die gestellten Forderungen zu entscheiden. Obwohl diese Verhältnisse der Arbeiterschaft genau bekannt sind, sie außerdem aber auch davon Kenntnis hatte, daß die Eisenbahndirektion über die gestellten Forderungen an das Reichsverkehrsministerium berichtet hat und dort die Verhandlungen bereits aufgenommen sind, ist der Streik begonnen worden, ohne daß eine Entscheidung auf die Berichterstattung der Eisenbahndirektion oder das Ergebnis der Berliner Verhandlungen abgewartet worden ist.

An dem Streik sind die Arbeiter der Casseler Eisenbahnwerkstätten, die Kohlenarbeiter, Hilfsheizer, Rangierarbeiter und Wagenputzer beteiligt. Nachdem am 14. d. M. die Aussicht für die Beilegung des Streiks auf friedlichem Wege günstig gewesen war, haben sich die Verhältnisse durch das Eingreifen der Kommunisten, die in Automobilen nach Bebra, Göttingen, Marburg und anderen Orten fuhren, um die dortige Arbeiterschaft zum Streik zu bewegen, erheblich verschärft. In Marburg sollen die Arbeiter ebenfalls in den Streik getreten sein. Auch soll die Arbeitseinstellung auf die Bezirke Frankfurt und Erfurt übergegriffen haben. Die Eisenbahndirektion hat in einem Anschlage die streikenden Arbeiter aufgefordert, den planmäßigen Dienst sofort wieder aufzunehmen; andernfalls sollten sie als entlassen gelten. Eine Reihe von Arbeitern hatte sich daraufhin zur Arbeit gemeldet, doch wurden sie von jüngeren Streikposten an der Arbeit gehindert. Einige junge Personen, die den Betrieb auf den Bahngleisen störten, wurden verhaftet. Der Eisenbahndirektionspräsident hat die Beamten zur Nothilfe aufgefordert, welcher Aufforderung sofort entsprochen wurde. So konnte der Eisenbahnbetrieb im wesentlichen aufrechterhalten werden.

Die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter hat es, obwohl sie die Forderungen der Arbeiter an sich als berechtigt anerkennt, entschieden abgelehnt, den wilden Streik, vor dessen Ausbruch die Verhandlungsmöglichkeiten nicht erschöpft waren, irgendwie zu unterstützen.

— **Verkehr mit Ostpreußen.** Der den beiden zurzeit bestehenden Schnellzugspaaren zwischen Berlin und Ostpreußen über Schneidemühl-Marienburg zufallende Verkehr ist so stark, daß sich Verhältnisse entwickelt haben, die schon seit längerer Zeit dringend der Abhilfe bedurft hätten. Die Züge sind regelmäßig so überfüllt, daß ein großer Teil der Reisenden, dicht gedrängt in den Gängen stehend, die lange Fahrt zwischen Ostpreußen und Berlin zurücklegen muß. Nun ist zwar Polen nach dem Friedensvertrage verpflichtet, „dem Personenverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das polnische Gebiet (den sogenannten Korridor) völlige Durchgangsfreiheit zuzugestehen“. Man sollte meinen, daß diese Vertragsbestimmung eine genügende Handhabe für eine dem Bedürfnisse entsprechende Verkehrsregelung bieten würde. Trotzdem war es aber nicht möglich, die Zahl der durchgehenden Zugverbindungen zwischen Ostpreußen und dem Reich so zu bemessen, daß der Verkehr in geordneter Weise hätte bedient werden können. Die hierzu nötige Zustimmung der polnischen Regierung war nicht zu erlangen. Es hat an Bemühungen der deutschen Regierung dieserhalb nicht gefehlt.

Wie dem „Deutschen“ von gut unterrichteter Seite mitgeteilt wird, ist es nun endlich gelungen, eine, wenn auch nicht durchgreifende, so doch immerhin erfreuliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit Ostpreußen zu erreichen. Von Mitte dieses Monats ab werden mit Einverständnis der Polen neue beschleunigte Personenzüge durch den Korridor von Berlin nach Königsberg und zurück gefahren. Sie werden mit bereits bestehenden Zügen der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen zu einer durchgehenden Verbindung zwischen Berlin und Eydtkuhnen zusammengeschlossen. Die hauptsächlichsten Verkehrszeiten sind: Nach Ostpreußen: Berlin, Bahnhof Friedrichstraße ab 11 Uhr 40 Min. abends, Marienburg an 11 Uhr 26 Min. vorm., Königsberg an 2 Uhr 41 Min. nachm., Gumbinnen 6 Uhr 9 Min. und Eydtkuhnen 6 Uhr 54 Min. abends. Von Ostpreußen: Eydtkuhnen ab 9 Uhr 44 Min abends, Gumbinnen 10 Uhr 33 Min., Königsberg ab 1 Uhr 23 Min. nachts, Marienburg 4 Uhr 36 Min. früh, Berlin Friedrichstraße an 4 Uhr 20 Min. nachmittags.

Die Reisedauer zwischen Berlin und Königsberg beträgt rund 14½ Stunden, gegen 10 bis 11 Stunden mit den schon jetzt bestehenden D-Zügen. Da die neuen Züge auch die 4. Klasse führen sollen und ohne besonderen Fahrpreiszuschlag benutzt werden können, ist nicht daran zu zweifeln, daß sie sich bald großer Beliebtheit weiter Kreise erfreuen werden.

Für den Durchgangsverkehr durch den polnischen Korridor genügt bei diesen Zügen, ebenso wie bei den schon bestehenden Schnellzügen über Schneidemühl, ein von der Ortsbehörde ausgestellter Personalausweis mit Lichtbild mit dem Vermerk: „Nur gültig für den Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland in geschlossenen Zügen oder Zugteilen.“ Zur Erleichterung und Hebung des Verkehrs mit Ostpreußen hat das Preußische Staatsministerium diese Ausweise von der Stempelsteuer befreit. Die Ausfertigung erfolgt, abgesehen von einem für Druck- und Schreibkosten vielleicht zu erhebenden geringen Betrage, kostenfrei. Wenn so auch in gewissem Grade eine Erleichterung für den Verkehr mit Ostpreußen zu verzeichnen ist, so bleibt bis zur normalen Ver-

kehrsbedienung noch vieles zu tun. Neben einer weiteren Vermehrung der Züge über Schneidemühl, Marienburg gehört hierzu vor allem, daß endlich der Anfang damit gemacht wird, über Schneidemühl, Bromberg, Thorn, Allenstein durchlaufende Züge zwischen Berlin und Ostpreußen zu fahren.

— **Verbrecherischer Eisenbahnanschlag.** Am 15. d. M., vorm. 1 Uhr 15 Min., ist bei Blockstation Azmannsdorf in Kilometer 103,8 Strecke Erfurt-Weimar der Güterzug 6739 mit der Lokomotive und dem vordersten 15 Güterwagen entgleist. Die Ursache war verbrecherischer Anschlag durch Lösen der Schienenbefestigungsmittel. Menschen sind nicht verletzt, 10 Güterwagen sind stark beschädigt und beide Hauptgleise gesperrt worden. Die Schnellzüge wurden über Erfurt-Sangerhausen umgeleitet, der sonstige Personenverkehr durch Umsteigen aufrechterhalten. Der eingleisige Betrieb wurde im Laufe des Vormittags wieder aufgenommen. Von der Eisenbahndirektion Erfurt ist eine namhafte Belohnung zur Ermittelung der Täter ausgesetzt worden.

— **Die Eisenbahntarife für Baustoffe.** Auf eine Anfrage des Abg. Dauer bezüglich der wirtschaftlich bedenklichen Auswirkung der Tarifsteigerung für Baustoffe ist aus dem Reichsverkehrsministerium u. a. erwidert worden: „Die Wirkung der Tariferhöhungen auf den Versand von Steinen, insbesondere von Wegebaustoffen, sind in den einzelnen Versandbezirken allem Anschein nach verschieden. Aus einer Reihe von Bezirken sind dringende Vorstellungen wegen des ungünstigen Einflusses der Tariferhöhung auf die wirtschaftliche Lage der Steinindustrie erhoben worden. Da eine zusammenhängende Behandlung dieser Frage geboten ist, ist durch einen besonderen Ausschuß eine Prüfung darüber angeordnet worden, ob und in welcher Weise für einzelne Bezirke eine Erleichterung gewährt werden kann.

— **Paris-Riga.** Ein neuer internationaler Zug wird vom 16. d. M. ab zwischen Berlin und Riga gefahren und zwar mit Anschluß nach und von den Schnellzügen D 11 und D 12, die seit längerer Zeit bereits zwischen Paris, London und Ostende und Warschau laufen. Bei der Einlegung dieser Züge ist Vorsorge getroffen worden, daß aus dem Schnellzuge Paris-Warschau zwei Schlafwagen, von denen der eine von Paris und der andere von Ostende kommt, in den Zug nach Riga und umgekehrt übergehen können. Mit der Einlegung dieses Schnellzugpaares ist also eine neue Verbindung, die zweite dieser Art zwischen Paris und Riga, geschaffen. Der Schnellzug D 7 fährt von Friedrichstraße 5.51 abends ab: er trifft in Schneidemühl um 10.50, in Dirschau um 2.48, in Marienburg um 3.35 nachts ein. Er ist in Königsberg um 6.24 früh, in Insterburg um 8.01, in Gumbinnen 8.43, und überschreitet die deutsche Ostgrenze bei Eydtkuhnen-Wirballen (an 9.25, ab 1.09 mittags), wo gleichzeitig die deutsche und littauische Zollabfertigung stattfindet. Um 4.19 nachm. verläßt der Zug Kowno und trifft am anderen Morgen um 6.40 früh in Riga ein. Der Gegenzug D 8 verläßt Riga am 19. August um 10.20 abends und trifft nach 22stündiger Fahrt am 20. abends an der deutschen Grenze in Eydtkuhnen ein. Er fährt um 12.18 nachts von Königsberg ab, von Marienburg 3.00 nachts und trifft in Berlin, Friedrichstraße, um 1.30 nachmittags ein. Die deutsche Zollabfertigung findet in Dirschau und Marienburg, die polnische in Konitz und Dirschau statt, zu welchem Zwecke an diesen Orten einige Aufenthalte vorgesehen sind. Neben den beiden oben erwähnten Schlafwagen von und nach Paris und Ostende führt der Zug nur noch Wagen 1. und 2. Klasse und einen Speisewagen, der zwischen Berlin und Schneidemühl in den Zug eingestellt wird. Zur Benutzung dieser Züge ist ein Paß mit polnischem Visum erforderlich. Wie wir hören, wird die Reise zwischen Paris und Riga bei der Benutzung dieser Schnellzugverbindung trotz günstigster Anschlüsse rund 60 Stunden dauern.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk konnte in der ersten Augustwoche ohne Störungen abgewickelt werden. Der andauernd niedrige Rheinwasserstand, die Wirkungen der Sanktionen auf den Warenumlauf, die Schwierigkeiten in der Wagenbedienung im oberschlesischen Gebiet, die beschleunigte Abgabe der gebauten Wagen an die Entente und der wesentlich erhöhte Versand von Wiederherstellungskohlen nach Italien haben den Wagenumlauf weiterhin ungünstig beeinflußt. Alle diese Umstände führten dazu, daß in der Wagengestellung für Brennstoffe und andere Güter geringe Ausfälle nicht vermieden werden konnten, trotzdem die Zufuhr offener, leerer Wagen aus dem Zuführungsgebiet zur Ruhr mit allen Mitteln betrieben wurde, und der Güterverkehr am Sonntag, dem 14. August, aufrechterhalten wurde. Auch die Beilegung des Heizerstreiks der Rheinschlepper hat bisher auf den Verkehr in den Rhein- und Ruhrhäfen nur ganz geringe Wirkung ausgeübt. Die wesentlich erhöhten Anforderungen an bedeckten Wagen für Kali, Frühkartoffeln und Auslandsgetreide hatten auch Ausfälle in der Gestellung von Wagen dieser Gattung zur Folge. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der ersten Augustwoche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 20 146 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 19 811 Wagen (Höchstgestellung am 2. August 20 281). In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 18 178 Wagen. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen sank unter dem Einfluß der dauernd ungünstigen Wasserverhältnisse auf dem Rhein weiter von 15 705 auf 13 782 t im täglichen Durchschnitt der Arbeitswoche. Ebenso blieb der Gesamtumschlag in den Kanalhäfen der Zeche mit 21 026 t nicht unerheblich gegenüber dem Ergebnis der Vorwoche zurück.

— **Zahlung gegen Frachtbriefduplikat.** In Handelskreisen besteht vielfach die Übung, beim Kauf Zahlung gegen Frachtbriefduplikat zu vereinbaren, um eine Sicherheit zu haben, daß die gekaufte Ware vor Zahlung des Kaufpreises zum Versand gebracht ist. Die Handelskammer zu Berlin hat jetzt die beteiligten Kreise darauf aufmerksam gemacht, daß derartige Verkaufsabschlüsse wegen der vielfachen Fälschung der Frachtbriefduplikate einerseits nicht unbedenklich für den Käufer sind und andererseits eine Erschwerung für die Abfertigung der Sendungen dann mit sich bringen, wenn zur Verbilligung der Frachtkosten sowohl im Interesse des Absenders als auch des Empfängers Sendungen im Sammelverkehr der Spediteure auf der Eisenbahn oder auf dem Schiffahrtswege abgefertigt werden sollen, da in diesem Falle es nicht möglich ist, einen auf den Empfänger ausgestellten Duplikatfrachtbrief oder ein Duplikatkonossement beizubringen. Bei solchen Sendungen könne nur empfohlen werden, sich in anderer Weise vor Schaden dadurch zu sichern, daß man sich entweder eines Vermittlers (Spediteur oder Bank) bei der Einziehung des Kaufpreises und Aushändigung der Ware bediene oder aber die Ware gegen Nachnahme reisen lasse.

— **Ankauf eines Sanatoriums für Zwecke eines Kranken- und Genesungsheims.** Die Eisenbahnbetriebskrankenkasse Stuttgart hat am 1. April d. J. das Sanatorium Elisabethenberg im Remstal erworben, um es als Leichtkranken- und Genesungsheim für ihre Kassenmitglieder zu betreiben. Bestimmungsgemäß soll es in erster Linie zur Unterbringung von Leichtkranken (Nerven-, Gemüts-, Magen- usw. Kranken, Blutarmen usw.) dienen, dann aber auch für von schwerer Krankheit Genesende und schließlich für Erholungsbedürftige. Zufolge Beschluß der Kassenorgane sollen aber auch — soweit Platz vorhanden — in Württemberg verwendete Beamte der Reichsbahn- und Reichspostverwaltung gegen Bezahlung der Selbstkosten Aufnahme finden. Das Heim liegt unweit des Bahnhofs Waldhausen, links von der Remsbahnlinie Stuttgart—Nördlingen. Es ist bisher als physikalische und diätetische Kuranstalt für Nerven-, Stoffwechsel- und Innerlichkranke betrieben worden, besitzt also alle hygienischen Einrichtungen, insbesondere für Hydro- und Elektrotherapie, wie es auch für Freiluftkuren geschaffen ist.

Das Anwesen — 375 m über dem Meere liegend — hat eine prächtige, sonnige und sehr ruhige Lage, ist staub- und nebelfrei. Gegen Norden bieten die anschließenden Wälder mit ihrem hohen und starken Baumbestand den nötigen Windschutz, die Tannenforsten des Welzheimer („Schwäbischen") Waldes gehen sogar in die Parkanlagen des Sanatoriums unmittelbar über; seine Lage entspricht somit hinsichtlich der klimatischen Verhältnisse allen wesentlichen Erfordernissen, die für eine solche Kuranstalt ins Auge gefaßt werden müssen. Viele Spaziergänge — meist eben — ermöglichen es auch in den anstoßenden Partien des „Schwäbischen Waldes" den Patienten, sich in ozonreicher Luft zu ergehen. Die unmittelbare Nähe der Bahn, vermöge der auch in kurzer Zeit die Städte Lorch und Schorndorf erreichbar sind, bieten für den Betrieb und den Besuch der Anstalt unschätzbare Vorteile, auch können die hauptsächlichsten Lebensmittel und namentlich Milch fast ausschließlich aus den benachbarten Bauernhöfen und Orten bezogen werden. Von der Terrasse sowohl, als von den Zimmern des Sanatoriums aus hat man sehr hübsche Aussicht ins Remstal auf- und abwärts; namentlich ist der Blick von hier auf Lorch, sein Kloster und die dahinter liegenden Höhenrücken der Alb bezaubernd. Das zur Anstalt gehörende Gelände hat einen Flächeninhalt von über 3½ ha. Im Norden schließt sich an das Anstaltsgebäude ein Luftbad mit Turn- und Spielplatz nebst Kegelbahn an. Ein großer Gemüsegarten und einige Äcker versorgen die Anstalt in der Hauptsache mit den nötigen Küchengewächsen und sonstigen landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

Das Anstaltsgebäude selbst stellt in seiner Frontlänge von 52 m einen dem Landschaftsbild gut angepaßten Bau dar, der den in Württemberg (und im Reich) für Krankenanstalten getroffenen behördlichen Bau- usw. Vorschriften in jeder Beziehung entspricht, namentlich ist auf ausgiebige Licht- und Luftzufuhr

beim Bau Bedacht genommen worden. Die Zimmer, deren Böden alle mit Linoleum belegt sind, haben hohe Fenster und genügenden Luftraum für den einzelnen Insassen; Holzrolläden schützen gegen die Sonne und die Zentralheizung gegen die Kälte im Winter.

Im Hochparterre sind die Verwaltungsräume, 1 Speisesaal, 1 Frühstückszimmer, 1 Lesezimmer, 1 Musikzimmer, 1 Billard- und Spielsaal und 1 Rauchzimmer. In dem Speisesaal, der im Bedarfsfall durch den Billardsaal mittels einer Rollwand vergrößert werden kann, können bis zu 75 bezw. 150 Personen bequem untergebracht werden, im Musikzimmer steht ein Flügel von Ibach, während im Lesezimmer Zeitungen und Bücher aller Art Gelegenheit bieten zur Unterhaltung auch bei schlechtem Wetter; im Billardsaal steht ein Dorpfelder Billard und sind mehrere Karten-, Domino- und Schachspiele und dergl. aufgelegt. Im ersten und zweiten Stockwerk befinden sich die Zimmer für die Kurgäste (von denen die meisten Balkons — zum Teil mit Glasverschluß — haben), und im Zwischenstock die Baderäume, getrennt für Männer und Frauen. Alle Baderäume sind hell und freundlich und mit weißer Fließenbekleidung der Wände und Böden versehen. Zur Abgabe gelangen daselbst auch Sauerstoff-, Kohlensäure-, Sol- und Fichtennadelbäder, Douchen, Voll- und Teilbäder, Kasten-, Heißluft- und Dampf- sowie elektrische Glühlichtbäder nebst Handmassage. Ein Luftlicht- und Sonnenbad (mit Wasserbassin und Turngeräten nebst Kegelbahn) ermöglicht Freiluftkuren, denen Terrainkuren sich anschließen können. Zwei Liegehallen bieten im Park Gelegenheit für entsprechende Kuren, die auch u. U. in den Loggien der Speisesäle vorgenommen werden können. Für den Arzt ist 5 Minuten vom Hauptgebäude entfernt, innerhalb des Anstaltsareals eine Villa vorhanden mit 12 Zimmern; an sie ist der Wasserturm, an den das Wasser von unten mittels zweier Pumpanlagen, durch einen elektrischen Motor und einen hydraulischen Widder — von zwei Seiten her — hinaufgeschafft wird, angebaut. Der für Licht- und Kraftzwecke benötigte elektrische Strom kommt von den „Neckarwerken“ in Altbach; das Kabel endigt im Erdgeschoß, wo der hochgespannte Drehstrom durch einen Transformator von 440 auf 120 Volt Spannung umgewandelt und dann nach den Verbrauchsstellen geleitet wird. Mehrere Motore dienen dem Antrieb von maschinellen Einrichtungen (Waschmaschine, Eisbereitungsmaschine usw.). Das Abwasser, sowohl von den Aborten, als den Küchen- usw. Einrichtungen wird durch eine biologische Kläranlage geführt.

Was die innere Ausstattung anbelangt, so sind neben Beachtung der praktisch-wirtschaftlichen, hauptsächlich die hygienischen Gesichtspunkte maßgebend gewesen, überall ist den Zimmern(fast alle sind nur für eine Person bestimmt) der Charakter behaglicher Wohnlichkeit aufgedrückt. In 12 Patientenzimmern ist das Mobiliar aus nußbaum-satinpoliertem und in 15 aus weißlackiertem, z. T. auch aus Eichenholz; die übrigen Zimmer sind mit z. T. weiß-, z. T. braunlackierten Eisenmöbeln ausgestattet. Kleiderkästen, Wasch- und Nachttische, Tische mit einigen Stühlen und fast überall Liegestühle (Chaiselongues oder Divans) bilden die übliche Ausstattung.

Die Anstaltsleitung ist unter Aufsicht des Vorstandsvorsitzenden einer Oberschwester übertragen, der eine Wirtschafterin zur Seite steht. Für die ärztliche Behandlung und Leitung ist der Bahnarzt von dem benachbarten Lorch, der wöchentlich dreimal die Anstalt besucht, gewonnen worden. Ein Maschinist, ein Gärtner, eine Oberköchin, ein Krankenwärter (zugleich Badewärter und Masseur) und ein Hausbursche sowie einige Zimmermädchen nebst den sonst nötigen Küchen- und Hilfspersonen vervollständigen den Personalbestand.

Vom Bahnhof Waldhausen führt ein bequemer Zickzack-Fußweg in 20 Minuten zum Sanatorium hinauf; das Gepäck wird auf Wunsch vom Bahnhof abgeholt, da wegen des einen größeren Umweg bildenden Fahrwegs die Anstalt auch ein Fuhrwerk besitzt.

Wegen ziemlich umfangreicher Instandsetzungsarbeiten — das Sanatorium war während des Krieges als Lazarett verwendet — konnte kürzlich erst die Inbetriebnahme erfolgen. Zuvor fand — am 29. Juni — eine kleine Eröffnungsfeier statt, an der außer Mitgliedern des Kassenvorstands und Ausschusses auch Vertreter von Staats- und Gemeindebehörden, der Landesversicherungsanstalt usw. teilnahmen. Alle Teilnehmer sprachen sich hochbefriedigt über die praktische und schöne Ausstattung des Heimes, ebenso wie über dessen Umgebung aus. In seiner menschenfreundliche Denkungsart und soziale Empfindung ausstrahlenden Ansprache wünschte zum Schluß der Präsident der Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart dem Unternehmen, das er als „Stätte der Fürsorge und Nächstenliebe“ pries, den besten Erfolg und erfreuliches Gedeihen.

— **Geheimrat Felix Herrmann †.** Am 7. Juli d. J. ist der Wirkliche Geheime Oberregierungsrat Felix Herrmann, der bekannte langjährige Tarifreferent des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten nach kurzer, schwerer Krankheit in Malente-Gremsmühlen, wo er mit seiner Familie Erholung suchte, im 66. Lebensjahre gestorben. Felix Herrmann ist am 17. Januar 1856 in Berlin geboren. Nach Vollendung seiner juristischen Studien trat er im Jahre 1882 in Magdeburg in die Eisenbahnverwaltung ein und wurde nach mehrjähriger Beschäftigung beim Betriebsamt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn am 8. September 1890 Regierungsrat und am 18. Mai 1891 Direktionsmitglied. In gleicher Eigenschaft war er später bei den Direktionen Bromberg und Münster tätig und kam am 15. Dezember 1898 zur Eisenbahndirektion Berlin, wo er das Tarifdezernat übernahm und zugleich die Bearbeitung der Geschäfte der Vorsitzenden Verwaltung der Ständigen Tarifkommission. In dieser Tätigkeit zeichnete sich H. durch seine Tüchtigkeit derart aus, daß er am 1. Dezember 1903 als Tarifreferent in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen wurde, wo er bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1914 gewirkt hat. Er war einer der hervorragendsten Kenner des deutschen Tarifwesens und der deutschen volkswirtschaftlichen Verhältnisse und hat im Ministerium auf die Gestaltung der Tarifpolitik einen maßgebenden Einfluß ausgeübt. Seine bedeutenden Leistungen haben denn auch allseitige Anerkennung gefunden, die in der Verleihung hoher Ordensauszeichnungen — im Jahre 1913 erhielt er den Roten Adlerorden II. Klasse mit Eichenlaub — äußeren Ausdruck gefunden hat. Im Jahre 1907 wurde er zum Geheimen Oberregierungsrat, im Jahre 1914 zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat ernannt. Als während des Krieges infolge der zahlreichen Abordnungen hoher Beamter zum Militärdienst und der an das Ministerium herantretenden außergewöhnlichen Aufgaben ein Mangel an geeigneten Kräften eintrat, folgte H. dem Ruf des Ministers und stellte seine Kräfte dem vaterländischen Dienst wieder zur Verfügung. Vom 6. Dezember 1916 bis 31. März 1919 übernahm er wieder seine Referententätigkeit.

Mit seinem endgültigen Ausscheiden beendete H. eine lange erfolgreiche und für unser Staatseisenbahnwesen ungemein wertvolle Tätigkeit. Er besaß neben tiefen und umfassenden Kenntnissen, insbesondere auf dem Gebiet des Tarifwesens, einen scharfen, kritischen Verstand und eine gewandte Feder, der die Eisenfachwissenschaft zahlreiche gediegene und viel beachtete Abhandlungen verdankt. Auch für die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen war er ein geschätzter Mitarbeiter. Noch kurz vor seinem Tode hat er ihren Inhalt durch scharfsinnige, längere Besprechungen des Sax'schen Werkes bereichert. Die Zeitung wird ihn schwer vermissen. Vermissen werden ihn aber auch vor allem die zahlreichen Freunde und Verehrer, die er sich im Laufe seines Lebens erworben hat. Hinter einer manchmal etwas spröden Außenseite und zuweilen sarkastischem Humor verbarg er eine große Herzensgüte, die alle erfahren haben, die ihm nähertreten durften. Bei der Eisenbahndirektion Berlin war ihm auf Anordnung des Ministers die Überwachung der Ausbildung der jungen Assessoren übertragen, und wir erinnern uns voller Dankbarkeit der Zeit, wo er uns nicht bloß so manches aus dem reichen Schatz seines Wissens mitgeteilt hat, sondern uns auch ein stets wohlwollender und verständnisvoller Berater war.

In seinen Mußestunden fand der Verstorbene Zeit, seine künstlerischen Neigungen und Fähigkeiten zu pflegen. Er war ein feinsinniger Musiker, der sich nicht nur als außerordentlich guter Kenner der Werke der Tonkunst, sondern auch als ausübender Künstler und tüchtiger Orchesterdirigent auszeichnete. Der bildenden Kunst brachte er gleichfalls ein reges Interesse entgegen. Die wertvolle Sammlung von Werken hervorragender Maler, die er sich im Laufe der Jahre erworben hat, zeugt von einem feinen und liebevollen Verständnis. Gerade die Vielseitigkeit seiner Kenntnisse und Interessen kennzeichnete ihn als eine außergewöhnliche Persönlichkeit.

Der Tod dieses ausgezeichneten Mannes hinterläßt nicht nur für seine Familie, sondern auch für seine Freunde und Berufsgenossen und für die Verwaltung, der er angehört hat, eine schmerzliche Lücke. Sein Andenken wird von allen, die ihn kannten, in hohen Ehren gehalten werden! v. R.

Österreich.

— **Tariferhöhungen, Eisenbahnbetriebsreglement.** Eine Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 4. August 1921, betreffend vorübergehende Änderungen des Eisenbahnbetriebsreglements, setzt unter anderem die für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen oder anderen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen festgesetzte Frist von zwei Monaten auf vierzehn Tag herab. Die Vorschrift, daß die Fahrkarte den Fahrpreis angeben muß, wird hinsichtlich der aus bestehenden Vorräten zur Ausgabe gelangenden Fahrkarten vorübergehend außer Kraft gesetzt. Die geltenden Fahrpreise sind in dem vorgeschriebenen Tarifauszuge zuzüglich der Fahrkarten-

steuer in einem Betrage anzugeben und der Tarifauszug neben dem Fahrkartenschalter auszuhängen. Jedes Gepäckstück muß die genaue und dauerhaft befestigte Adresse des Reisenden (Name, Wohnort, Wohnung) sowie den Namen der Aufgabe- und Bestimmungsstation tragen. Nicht derartig gekennzeichnetes Gepäck kann zurückgewiesen werden. Weiter enthält die Verordnung die Abänderung der Strafbeträge bei Gepäck- und Güterbeförderung, die durchschnittlich um den zwanzigfachen Betrag erhöht werden. Die Verordnung tritt am 1. September 1921 in Kraft.

— Güterverkehr mit Italien über Postumia-Postojna-Adelberg. Vom 15. August d. J. an werden wöchentlich zweimal ab Wien-Matzleinsdorf nach Triest jeden Dienstag und Freitag und in der Gegenrichtung ab Triest nach Wien-Matzleinsdorf wöchentlich vorläufig einmal jeden Donnerstag beschleunigte direkte Güterzüge mit Fracht von und nach Italien, insbesondere Triest, über Postumia geführt werden. Diese Güterzüge werden in der Richtung nach Italien unter dem Kennwort Lloyd A, in der Richtung von Italien unter dem Kennwort Lloyd B geführt; die Beförderungsdauer beträgt von Wien nach Triest 63 Stunden, in der Gegenrichtung 55 Stunden. Diesen Zügen werden grundsätzlich nur solche Wagen beigegeben, deren Frachtbriefen die zur Austritts-, Durchfuhr- und Eintrittsbehandlung erforderlichen Zollpapiere vollständig beiliegen, so daß ein Abstellen in der Grenzstation Leibnitz, Marburg oder Postumia vermieden bleibt. Die Frachtbriefe dürfen einen Antrag des Absenders auf Zollabfertigung (Schlußabfertigung) in der italienischen Grenzstation Postumia n i c h t enthalten; es sind demgemäß nur Anträge auf Zollabfertigung beim Zollamt der Bestimmungsstation oder in einer Unterwegstation, die nicht Grenzstation ist, zulässig. Die Begleitung der diesen Zügen beigegebenen Sendungen ist untersagt, wogegen die Anlegung von Schlössern oder Wagenverschlüssen „Rekord" erlaubt ist. Die italienischen Staatsbahnen werden dafür Sorge tragen, daß Sendungen nach und von Triest, die mit diesen Zügen rollen, von Verkehrsbeschränkungen, die Triester Bahnhöfe betreffend, befreit bleiben.

— Änderung einiger Diensttitel der Bundesbahnbeamten. Der Bundesminister für Verkehrswesen hat gemäß dem Beschlusse des Ministerrates vom 1. Juli d. J. folgende Anordnungen getroffen:

1. Den Bundesbahnbeamten des ehemaligen Satuts I mit dem Diensttitel Zentralinspektor wird statt dieses Diensttitels der Titel Hofrat zuerkannt.
2. Die Oberbundesbahnräte und Bundesbahnräte erhalten je nach ihrer Vorbildung die Titel Oberbahnrat bzw. Bahnrat oder Oberbaurat bzw. Baurat.
3. Für Bundesbahnbeamte des ehemaligen Status IIa mit der für Vermessungsbeamte vorgeschriebenen Vorbildung werden die Diensttitel Oberinspektor bzw. Inspektor in Obervermessungsrat bzw. Vermessungsrat abgeändert.

Ferner ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehrswesen auf Grund eines Beschlusses des Ministerrates für die Vorstände der Bundesbahndirektionen der Diensttitel Präsident der Bundesbahndirektion, für deren Stellvertreter der Diensttitel Vizepräsident der Bundesbahndirektion eingeführt worden.

— Die Haftung der Gepäckaufbewahrungsstellen. Im Sommer 1919 hinterlegte Fräulein H. auf dem Wiener Westbahnhof einen Reisekorb, der ihre gesamte Ausstattung enthielt. Die Besitzerin der Gepäckaufbewahrungsstelle stellte ihr den Hinterlegungsschein Nr. 966 aus. Unmittelbar vorher hatte ein Betrüger seine mit Zeitungspapier gefüllte Aktentasche hinterlegt und den Schein Nr. 960 erhalten. Wenige Minuten, nachdem sich Fräulein H. entfernt hatte, erschien der Betrüger wieder, der mittlerweile seinen Schein Nr. 960 in Nr. 966 gefälscht hatte, mit einem Handwagen, behob den Reisekorb des Fräuleins und verschwand mit diesem. Die Besitzerin der Gepäckaufbewahrungsstelle verwendete nun den gefälschten Schein Nr. 966 ein zweitesmal, als bald nachher ein Schneider aus Linz sein Gepäck hinterlegte. Am Nachmittag desselben Tages wies Fräulein H. ihren echten Schein Nr. 966 vor und erhielt statt ihrer wertvollen Ausstattung den Koffer des Schneiders, der auf den gefälschten Schein Nr. 966 hinterlegt war.

Dieser Sachverhalt fand in einem durch zwei Jahre geführten Rechtsstreit sein Nachspiel. Nach der ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes haftet die Bahn für den vollen Wert der in den Gepäckaufbewahrungsstellen hinterlegten Stücke nur dann, wenn ihren Angestellten ein auffallendes Verschulden zur Last fällt. Im vorliegenden Falle aber war die Fälschung so sehr gelungen, daß selbst die gewiegtesten Kriminalbeamten den echten Schein nur mit größter Mühe von dem gefälschten unterscheiden konnten. Der Anwalt der Klägerin behauptete, daß ein Verschulden solchen Grades insbesondere darin zu erblicken sei, daß die „Gattung" im Scheine nicht ausgefüllt worden sei, obwohl die genaue Ausfüllung jeder einzelnen vorgedruckten Spalte des Scheins nach den inneren Dienstvorschriften den Angestellten der Gepäckaufbewahrungsstellen ausdrücklich zur Pflicht gemacht worden sei. Der Vertreter der Finanzprokuratur verwies darauf, daß die fraglichen Spalten niemals ausgefüllt werden, und daß die Haftung der Eisenbahn laut Aufdrucks auf der Rückseite des Scheines ausdrücklich auf den Betrag von 100 K für 1 Gepäckstück beschränkt sei. Durch die vorbehaltlose Annahme des Scheines gebe der Hinterleger sein Einverständnis mit dieser Haftungsbeschränkung kund. Der klägerische Anwalt wies eine Reihe von Hinterlegungsscheinen vor, aus denen sich ergab, daß die Spalte „Gattung" in allen Fällen ordnungsgemäß ausgefüllt war. Das Handelsgericht erblickte in der Unterlassung der Ausfüllung dieser Spalte ein grobes Verschulden und erkannte auf Verpflichtung der Bahn, den dem Fräulein H. zugefügten Schaden zu ersetzen.

— Die Kohlenversorgung. Aus Zeitungsmeldungen entnehmen wir: In Fachkreisen sind die Ansichten über die voraussichtliche Gestaltung des Kohlenmarktes im kommenden Herbste geteilt. Infolge der Zustände in Oberschlesien werden Stockungen in der Zufuhr nach Österreich befürchtet, die sich für die Kohlenversorgung besonders im Winter geltend machen könnten. Diese Befürchtungen werden jedoch in Bergwerkskreisen nicht voll geteilt. Allerdings könnte eine abermalige Unterbrechung der oberschlesischen Steinkohlenzufuhren Österreich in Verlegenheit bringen. Bei der heutigen internationalen Kohlenlage aber könnte auch eine solche Möglichkeit nur die Preisfrage und die Güte der Kohle berühren. In der Tschecho-Slowakei herrscht Kohlenüberfluß, und es wird auch eine Freigabe der ersten Marken für die Ausfuhr angestrebt. Ostrauer Koks soll im Preis weiter ermäßigt werden, um die außerordentlichen Koksbestände aus dem Ostrauer Gebiet endlich wegzubringen. Die österreichische Industrie hat sich schon bisher mit Kohlen verschiedener Herkunft reichlich eingedeckt. Wenn tschechische erste Marken in größeren Mengen für die Ausfuhr frei werden, werden auch unsere Bahnen nicht in Verlegenheit geraten. Nur der Hausbrand wird sich voraussichtlich nicht genügend mit hochwertiger Kohle — und das wäre in erster Linie die für den Hausbrand am besten geeignete oberschlesische Steinkohle — versorgen können. Allerdings müssen die meisten Verbraucher die außer Kontingent bezogenen Kohlen aus der Tschecho-Slowakei, Polen usw. erheblich teurer bezahlen als die im gewöhnlichen Wege zugewiesene deutsche Kohle. Daß wir heuer bereits erheblich besser mit Auslandkohle versorgt sind als im Vorjahre, zeigen auch die Zahlen über unsere Kohleneinfuhr. Hiernach hat Österreich im ersten Vierteljahr 1921 aus dem Auslande 1 062 045 Tonnen Kohle und Koks gegen nur 751 300 t in der gleichen Zeit des Vorjahres bezogen. In den letzten Wochen ist freilich die oberschlesische Kohle ausgeblieben, es wurden jedoch Ersatzmengen aus der Tschecho-Slowakei, aus dem Saarrevier usw. hereingebracht. Der Ausfall im zweiten Vierteljahr 1921 dürfte sonach der Menge nach gegenüber den Lieferungen in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres nicht bedeutend gewesen sein. Dagegen mußte diese Ersatzkohle teuerer bezahlt werden. Ein erfreuliches Anzeichen für die Besserung unserer Brennstoffversorgung ist es auch, daß die neu gegründeten deutschösterreichischen Brikettfabriken bereits hochwertige Briketts, aus heimischer Kohle hergestellt, auf den Markt bringen. Diese Briketts eignen sich auch vorzüglich zu Heizzwecken.

— Von den Wiener städtischen Unternehmungen. Gelegentlich der Budgetdebatte im Wiener Gemeinderat berichtete Vizebürgermeister Emmerling, daß infolge der eine Viertelmilliarde verschlingenden Eisenbahntariferhöhungen neuerdings eine Steigerung der Gas- und Elektrizitätstarife notwendig werde, daß man aber von der beantragten Einführung von Staffeltarifen mit Rücksicht auf die Bemessungsschwierigkeiten Abstand zu nehmen gezwungen sein werde. Daß der Ertrag der Nebenerzeugnisse der Wiener Gaswerke jenen aus der Gasabgabe um 130 Millionen Kronen übersteige, deute auf die vollste Ausnutzung aller Einrichtungen, und es sei sogar gelungen, 35 bis 40 Wagen solcherart gewonnenen Schwefels auf den inländischen Markt zu bringen. Auch die städtischen Elektrizitätswerke mit ihren Überlandzentralen Ebenfurt und Zillingsdorf, deren Förderung von 80 bis 90 auf täglich 150 bis 160 Wagen gesteigert wurde, arbeiten befriedigend. Von 40 Millionen Kilowattstunden Kraft- und 80 Millionen Lichtstrom verbrauchten die elektrischen Straßenbahnen allein 50 Millionen Kilowattstunden. Eine Steigerung der Stromerzeugung könnte auch ohne Wasserkraftwerke ebenso leicht wie jene der Gaswerke erfolgen, die von 170 Millionen bis 300 Millionen Kubikmeter unschwer durchführbar wäre. Die Bemühungen, in der nächsten Umgebung Wiens Kohle zu finden, waren erfolgreich, und man

kam bei den Bohrungen in dem nächst Wien an der Aspangbahn gelegenen Maria-Lanzendorf auf Erdgas mit einem Heizwert von 9000 Wärmeeinheiten. Man gibt sich der Hoffnung hin, dort auch Rohöl zu finden. Allerdings ist es fraglich, ob solches auch für die Petroleum- und Benzinerzeugung verwendbar sein würde. Nächst Göding während des Krieges gemachte, anfänglich erfolgverheißende Bohrversuche hatten später zu einer Enttäuschung geführt. Auch in Wien ist bei einer Leistung von 52 Millionen Wagenkilometer und der Beförderung von 255 Millionen Fahrgästen, seit der im Jahre 1917 begonnenen Auflassung von Haltestellen eine mehrere Millionen Kilowattstunden umfassende Stromersparnis eingetreten. Wie überall spielen auch bei den Wiener städtischen Straßenbahnen die Personalkosten, die von 30 Millionen Kronen im Jahre 1913/14 nun auf 2 Milliarden gestiegen sind, eine bedeutende Rolle. Gegenüber einer durchschnittlichen Steigerung der Materialkosten auf das 200fache, wird die Erhöhung des Tagesfahrpreises auf nur das 35fache geschätzt. So muß ein Gebarungsabgang von 46 Millionen Kronen veranschlagt werden. Der als Ergänzung des Straßenbahnverkehrs eingeführte Kraftstellwagenbetrieb wird trotz eines Ausfalles von 6½ Millionen Kronen aufrechterhalten. L. R.

— **Hofrat Dr. Alfred Kaizl †.** In Gmunden ist kürzlich der ehemalige Generaldirektor der Südbahngesellschaft Hofrat Dr. Alfred Kaizl im Alter von 82 Jahren gestorben. Kaizl, der ungefähr vier Jahrzehnte lang im Dienste der genannten Bahn gestanden hat, leitete in einer schwierigen Zeit mit großer Umsicht deren finanziellen Dienst und wurde später auch mit der obersten Führung des administrativen Dienstes betraut. Als im Jahre 1907 Generaldirektor Dr. Eger von seinem Posten zurücktrat, wurde Dr. Kaizl zu seinem Nachfolger bestellt und bekleidete diesen Posten bis zur Ernennung des gegenwärtigen Generaldirektors Dr. Weeber.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Schnellzüge Prag-Budapest-Belgrad.** Seit dem 1. Juli besteht eine tägliche Schnellzugverbindung zwischen Bodenbach-Karlsbad und Prag-Belgrad über Brünn-Preßburg-Budapest. Diesen Zügen sind Schlafwagen zwischen Karlsbad und Belgrad (bzw. Konstantinopel), Speisewagen zwischen Preßburg und Belgrad, Durchlaufwagen I. und II. Klasse zwischen Bodenbach und Belgrad angeschlossen. Diese Schnellzüge erhalten in Belgrad tägliche direkte Verbindung mit dem Expreßzug Konstantinopel-Sofia und Athen-Saloniki und zurück.

— **Güterverkehr mit Südslawien.** Der Zentralverband der tschecho-slowakischen Industriellen hat mit Unterstützung des tschecho-slowakischen Eisenbahnministeriums und des Außenhandelsministeriums an sechs Speditionsfirmen die Organisation des Gütertransports aus der Tschecho-Slowakei in geschlossenen Zügen nach Südslawien übertragen. Diese Züge rollen zur Abfertigung einmal wöchentlich direkt nach Marburg, Agram und Belgrad. Für Begleitung und möglichst schnelle Verzollung in Südslawien wurde Vorsorge getroffen. Die Transporte dürften fünf bis sechs Tage laufen.

Ungarn.

— **Regelung des Zustellens der Wagen auf offener Strecke.** Nach einer Verordnung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurde betreffend Zustellens der Wagen auf offener Strecke folgende Maßnahmen getroffen: Wenn das Zustellen der Wagen auf Wunsch der Parteien auf die innerhalb 500 Meter — gerechnet von der äußersten Weiche der Station — gelegene offene Strecke durch Lokomotiven erfolgt, so werden die Bedingungen der Beförderung und die Gebührenberechnung von Fall zu Fall festgestellt. Insofern aber die Parteien mit Bewilligung der Bahnverwaltung die Wagen auf die bis 500 Meter — gerechnet von der äußersten Weiche der Stationen — gelegene offene Strecke durch eigene Leute hinausschieben lassen, so wird an Aufsichtsgebühren 60 K. je Wagen erhoben. Diese Bestimmungen sind auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und auf den im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen gültig.

— **Wagenausbesserungsarbeiten für Südslawien.** Die ungarischen Staatsbahnen haben seinerzeit mit der südslawischen Regierung einen Vertrag über Ausbesserungen von südslawischen Lokomotiven und Wagen abgeschlossen. Diese Arbeiten sind bereits soweit fortgeschritten, daß das aufgebesserte rollende Material zum größten Teile zur Ablieferung bereitgestellt ist. Die ungarische Regierung ist im Sinne der Abmachung berechtigt, für das Zweifache des Betrages in südslawischen Kronen zu begünstigten Preisen Lebensmittel einzukaufen.

— **Güterverkehr zwischen Ungarn und Italien.** Vor kurzem haben Beratungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen über die Aufnahme des unmittelbaren Güterverkehrs zwischen den ungarischen und italienischen Stationen über österreichische Linien stattgefunden.

— **Die Lage der ungarischen Fabrikindustrie und die Verkehrsfrage.** Der Bund der Ungarischen Fabrikindustriellen hielt unter Vorsitz des Magnatenhausmitgliedes Dr. Franz Chonin eine Sitzung ab, in der Dr. Max Fenyö ausführte, daß die Lage der Fabrikindustrie einer sehr schweren Zukunft entgegensieht, weil der Finanzausschuß alle Vorschläge der Industriellen abgelehnt hat, die die Vermögensablösung für die Privatfirmen einigermaßen erträglich gestaltet hätten. Hierdurch würde die Vermögensablösung dieser Unternehmungen derart erhöht, daß im Falle die Vorlage Gesetzeskraft erlangt, die Fabrikindustrie lahmgelegt und auch der Eisenbahnverkehr in Mitleidenschaft gezogen würde. Redner machte noch die Bemerkung, daß während durch den Finanzausschuß die Vermögensablösung des Grundbesitzes eingehend erwogen und mit den Interessenten erörtert wurde, und der geplante Steuerschlüssel bereits namhaft herabgesetzt wurde, hinsichtlich der Privatindustrie bloß solche Veränderungen vorgenommen wurden, die die Lage dieser Unternehmungen in erheblichem Maße erschweren würden. Da mit der Frage der Vermögensablösung zugleich auch unser lahmgelegter Eisenbahnverkehr eng verbunden ist, wurde in der Sitzung beschlossen, die Aufmerksamkeit der Mitglieder der Nationalversammlung auf die vorgebrachten Ausführungen zu lenken und Anträge auf Abänderung des Gesetzentwurfes über die Vermögensablösung zu stellen.

— **Die gegenwärtige Wirtschaftslage.** Es besteht im Auslande die irrtümliche Ansicht, daß Ungarn infolge der territorialen Veränderung des Staatsgebietes, dem fast sämtliche Industrieanlagen entrissen wurden, nunmehr auf seine ihm verbliebene blühende Landwirtschaft angewiesen, ausschließlich als Agrarland sich betätigen muß. Demgegenüber unterliegt es keinem Zweifel, daß die Lebensfähigkeit des ungarischen Staates nicht nur von seiner landwirtschaftlichen Entwicklung, sondern damit Hand in Hand von der Neuorganisation seiner Industrie abhängt. Zum Wiederaufbau der Industrie bedarf Ungarn in erster Reihe der Rohstoffeinfuhr und selbstredend der Kohlenbeschaffung. Obschon infolge der noch ungeklärten oberschlesischen Lage die Ungarn zugesicherte Kohlenmenge aus diesem Gebiete nicht eingeführt werden kann, und die Verhandlungen über die Erweiterung der Kohlenlieferungen aus Oberschlesien eine unliebsame Verzögerung erfahren haben, setzt Ungarn seine Hoffnung auf die Hilfe Deutschlands.

— **Regelung der Beförderung von lebenden Tieren auf den ungarischen Eisenbahnen.** Nachdem die Direktion der ungarischen Staatsbahnen in Erfahrung gebracht hat, daß viele Stationen die im Abschnitte VII des Eisenbahn-Tiertarifs enthaltene Bestimmung, wonach mit einem Frachtbriefe außer lebenden Tieren sonstige Güter nicht zur Aufgabe gelangen dürfen, außer acht ließen, sah sich die Direktion der ungarischen Staatsbahnen veranlaßt, die Stationen auf die unbedingte Einhaltung obiger Bestimmung hinzuweisen. Die Eisenbahnangestellten wurden mit Nachdruck aufmerksam gemacht, daß in den bei Aufgabe von Tiersendungen ausgestellten Frachtbriefen andere Gegenstände selbst in dem Falle nicht aufgeführt werden dürfen, wenn diese mit den Tieren in demselben Wagen verladen werden, vielmehr sind in solchen Fällen die Gegenstände unabhängig von den Tiersendungen mit besonderem Frachtbrief aufzugeben.

— **Ein Dankschreiben des Handelsministers an die Eisenbahnangestellten.** Handelsminister Ludwig v. Hegyeshalmy hat im Verordnungsblatte der ungarischen Staatsbahnen ein Dankschreiben veröffentlicht, in dem er den Leitern und dem Personal der Staatsbahnen seine vollste Anerkennung und seinen Dank aus dem Anlasse ausgedrückt hat, daß es der hingebungsvollen Opferwilligkeit, Ausdauer und dem Diensteifer der Eisenbahnangestellten gelungen ist, nach dem Sturze der Proletardiktatur den lahmgelegten Eisenbahnverkehr wieder herzustellen.

— **Ungarn auf der Münchener Wasserstraßentagung.** Auf der Münchener Wasserstraßentagung wurde das ungarische Referat durch den königl. ung. Rat und Direktorstellvertreter der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsaktiengesellschaft Trebitsch vorgetragen, der über die Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse in Ungarn mit besonderer Berücksichtigung der Donau einen

lehrreichen Vortrag gehalten hat, dem wir folgende Mitteilungen entnehmen. Die Länge der mit Dampfschiffen befahrbaren Wasserstraßen Ungarns hatte vor dem Kriege 3502 km betragen. Der Schiffspark bestand aus 164 Dampfern und 521 eisernen Schleppkähnen sowie 150 hölzernen Schleppschiffen. Mit diesem Schiffpark zusammen mit der österreichischen Donauflotte wurde der ganze Verkehr von Regensburg bis Sulina abgewickelt. Der Jahresdurchschnitt des Güterverkehrs betrug 12,5 Millionen Tonnen. Nach dem Krieg wurde Ungarn zum größten Teil seiner Wasserstraßen beraubt und ihm seine Schiffe entrissen. Die Freiheit des Schiffverkehrs ist nach den Friedensverträgen einseitig nur den Staatsbürgern der Entente zugesichert worden. Trotzdem hofft Ungarn, daß sich in den Ententestaaten die Erkenntnis Bahn brechen werde, auch Ungarn die freie Schiffahrt zu ermöglichen, damit auf der Donau der Wettbewerb mit den Nachbarstaaten erfolgreich aufgenommen werden kann.

— **Freigabe des Verkehrs mit Mühlenerzeugnissen.** Nach einer Regierungsverordnung wurde der Verkehr von Abfällen der Getreidevermahlung und -schälung, ferner auch von sonstigen Futterzwecken dienenden industriellen Produkten und Abfällen freigegeben. Die Vorräte an Kleie können auch fernerhin nur nach Verfügungen der Kleiezentrale in Verkehr gebracht werden.

— **Die Ein- und Ausfuhrgebühren.** Der Ministerrat hat beschlossen, die durch das Güterverkehrsbüro des Handelsministeriums für Ein- und Ausfuhrbewilligungen erhobenen Gebühren entsprechend zu vermindern, zumal da Güter von geringerem Werte verhältnismäßig schwerer belastet sind. Insbesondere beschloß der Ministerrat, im Falle die Aus- und Einfuhrbewilligungen nicht benutzt werden, 80 % der bezahlten Gebühren zurückzuvergüten.

— **Die Wassernot und die Budapester Straßenbahnen.** Auf den Linien der Vereinigten Elektrischen Straßenbahnen ist jüngst eine Verkehrspause eingetreten, deren Ursache auf den Wassermangel in der Stromerzeugungsanlage zurückzuführen ist. Für die Zeit, bis die entsprechende Wassermenge zur Verfügung stand, mußte die Stromerzeugung ruhen, was eine Einstellung des Verkehrs für ungefähr zwei Stunden zur Folge hatte.

— **Hofrat Gottlieb Rau †.** Der Regierungskommissar für Kohlenverteilung, Rau, ist plötzlich verschieden. Er hatte sich durch seine aufopferungsvolle Tätigkeit auf dem Gebiete der Kohlenverteilung mehrere Jahre hindurch besondere Verdienste erworben. Ihm ist es zu danken, daß in den Jahren der großen Kohlennot Ungarn stets mit Kohle versorgt war. Umso größer sind seine Verdienste, je mehr die inländische Kohlenversorgung mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Seine umfangreichen Fachkenntnisse machte es ihm möglich, anläßlich der mit den verschiedenen Ententekommissionen geführten Verhandlungen den Standpunkt Ungarns zu wahren.

Südslawisches Gebiet.

— **Fahrpreisermäßigungen zum Besuch der Laibacher Mustermesse.** Das Verkehrsministerium in Belgrad hat für die Besucher der Laibacher Mustermesse einen 50proz. Nachlaß von den Fahrpreisen der Personenzüge des südslawischen Eisenbahnnetzes bewilligt, der für die Hin- und Rückfahrt in der Zeit vom 6. August bis 1. September gilt. Die Fahrt darf nicht unterbrochen werden, und jeder Besucher muß sich mit dem vom Laibacher Meßamt ausgestellten Ausweis und mit dem Messeabzeichen, welche beide die gleiche laufende Nummer tragen, ausweisen. Wo, wann und zu welchen Preisen die Ausweise und Messeabzeichen verkäuflich sein werden, wird, wie das Handelsmuseum berichtet, noch verlautbart werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Notstandsmaßnahmen bei den schwedischen Staatsbahnen.** Der gegenwärtige schwedische Reichstag bewilligte für 1921 einen Betrag von 9 Mill. Kr., die nach Verfügung der Regierung der Ausführung solcher Arbeiten zugeführt werden sollen, die der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit dienen können. Die Eisenbahndirektion hat nunmehr solche Arbeiten in Vorschlag gebracht. Dabei wurden möglichst solche Arbeiten ausgesucht, die möglichst wenig Baustoffkosten erheischen, und deren Aufwendungen sich möglichst in Arbeitslöhne umsetzen. Weiter wurde darauf gesehen, daß die Arbeiten auch wirklich nützlich sind und innerhalb der nächsten Jahre doch ausgeführt werden müßten. Unter den vorgeschlagenen größeren Arbeiten ist der Umbau der Station Sävenäs mit 650 000 Kr., Fußgängertunnel in Huddinge mit 172 000 Kr., Weichen- und Signalsicherungsanlagen mit 175 000 Kronen, Stationserweiterung in Malmö mit 225 000 Kr., die neue Staatsbahn Hällnäs-Stensele mit 1 000 000 Kr., der Umbau der Station Storvik mit 350 000 Kr. enthalten. Zusammen werden 3 295 000 Kr. verlangt; es sollen damit 168 300 Tagwerke geleistet werden. Außerdem beabsichtigt die Eisenbahndirektion, einen Betrag von 1 000 000 Kr. für eine neue Staatsbahn Forsmo-Hoting zu verlangen. Dr. S.

— **Reisegepäckversicherung auf den schwedischen Staatsbahnen.** Der von den Reisenden in Schweden allgemein längst gehegte Wunsch, das Reisegepäck unmittelbar bei den Stationen versichern zu können, wird jetzt verwirklicht werden. Zwischen den schwedischen Staatsbahnen und der europäischen Waren- und Reisegepäckversicherung-A.-G. in Stockholm ist ein Abkommen getroffen worden, dem sich auch die schwedischen Privatbahnen anschließen. Die Handhabung geschieht bei aufgegebenem Reisegepäck einfach derart, daß auf der Rückseite des Reisegepäckscheines die Versicherungsmarken im gewünschten Betrage aufgeklebt und mit dem Datumstempel der Station versehen werden. Die Gebühren sind sehr niedrig und machen für jedes Tausend Kronen der Versicherungssumme nach einer Station innerhalb Schweden 1 Kr., innerhalb Norwegens, Dänemarks und Finnlands 2 Kr. und im übrigen Europa 5 Kr. aus.

Die Versicherung von aufgegebenem Reisegepäck und Handgepäck zusammen erfolgt mittels fertiger Versicherungsbriefe, die dem Reisenden auf Verlangen unmittelbar ausgehändigt werden. Hierdurch wird das Reisegepäck sowohl während der Reisen und Beförderungen wie während des Aufenthaltes in Gasthäusern usw. gegen allen Schaden versichert, inbegriffen den Verlust einzelner Gegenstände durch gewöhnlichen Diebstahl. Die Prämie macht 15 Kr. für 1000 Kr. Versicherungssumme aus. Die Versicherung gilt für eine Zeit bis zu 60 Tagen für Reisen innerhalb ganz Europas. Im Falle eines Schadens, der sich im Auslande ereignet, kann die reisende Allgemeinheit dank den Verbindungen der Gesellschaft mit gleichartigen Versicherungsgesellschaften des Auslandes auf schnelle Regelung des Schadens rechnen. Dr. S.

— **Allgemeine Krankenversorgung der schwedischen Staatsbahnen.** Mit den neuen Entlohnungsvorschriften wurde die freie Krankenversorgung des Verkehrspersonals auf alle Beamten, auch höheren Grades, ausgedehnt. Diese Maßnahme ist nunmehr Gegenstand heftiger Kritik und lebhafter Änderungsvorschläge, und zwar auch auf Seiten der Ärzte. Die Verwaltungen treffen mit einem oder mehreren Ärzten an jedem Orte Vereinbarungen über Ausführung der Krankenversorgung gegen einen Einheitssatz von im allgemeinen 10 Kr. Größere Orte, wie z. B. Stockholm, werden in Distrikte aufgeteilt mit je einem Arzt für die daselbst wohnenden Angestellten. Jeder Angestellte ist also auf einen ganz bestimmten Arzt hingewiesen, wenn er den Vorteil der freien Behandlung genießen will. Aber auch wenn er darauf verzichtet, muß er zu dem betreffenden Arzt gehen, sofern seine Krankheit Entbindung vom Dienst erheischt. Ein Zeugnis eines anderen Arztes gilt nämlich nicht. Die Folge ist, wie auch die Ärzte zugeben, eine etwas summarische Krankenbehandlung und die Ausschließung der freien Arztwahl. Dazu kommt, daß in den Fällen, in denen der Kranke vom Amtsarzt an einen Spezialisten verwiesen wird, die freie, vom Entlohnungsreglement vorgesehene Krankenversorgung nicht mehr verbürgt ist, und daß die von den einzelnen Verwaltungen in diesen Fällen gewährten Vergütungen verschieden hoch ausfallen. Der Reichsverband der Verkehrsanstalten will bei der Regierung eine Änderung vorschlagen. Dr. S.

— **Der luxemburgisch-belgische Eisenbahnvertrag.** Nach langwierigen Verhandlungen unterzeichneten Belgien und Luxemburg den Vorvertrag betreffend den Betrieb auf den luxemburgischen Eisenbahnen. Wann dieses vorläufige Abkommen durch ein endgültiges ersetzt werden wird, steht noch immer nicht fest. Einstweilen ist es aber möglich, sich ein Bild über diesen Eisenbahnvertrag zu machen, wie er später Aussicht hat, Wirklichkeit zu werden. Nach einer amtlichen Mitteilung der luxemburgischen Regierung wird (bis zur Reglung der ganzen Eisenbahnfrage durch ein Sonderabkommen) Belgien vorläufig den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Bahn (nötigenfalls auch der Prinz-Heinrich-Bahn) sichern und die Jahresrente im Betrage von 3 868 400 Franken an die Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft auszahlen. Weitere von Belgien zu zahlende Summen, betreffend die vom luxemburgischen Staat bisher für Teuerungszulagen aufgeworfenen Vorschüsse, haben nur vorübergehenden Charakter. Der luxemburgische Staat soll mit ⅓ am Betriebsgewinn beteiligt werden, jedenfalls aber eine alljährliche Mindestsumme von 250 000 Franken erhalten. Bis zum Ablauf des ersten Betriebsjahrs darf sich der luxemburgische

Staat bis zur Hälfte und gegen eine entsprechende Kapitaleinlage am Betrieb beteiligen. Die Gehälter werden nach dem luxemburgischen Eisenbahnerstatut ausbezahlt, wogegen Belgien die Befugnis hat, die daraus entstehenden Mehrausgaben durch einen Transporttarif zu decken, welcher höher ist, als der belgische. Daß Belgien davon reichlich Gebrauch machen dürfte, ist um so wahrscheinlicher, als es auf diese Weise die belgische Industrie durch höhere Tarife gegen die luxemburgische schützen kann. Der belgische Staat stellt das rollende Material. Die belgische Verwaltung stellt auch Luxemburger in die Brüsseler Zentralverwaltung ein, und zwar im Verhältnis zur Ausdehnung des Netzes. Ein abschließendes Urteil kann erst dann gefällt werden, wenn das Abkommen endgültig ist und gewisse Punkte aufgeklärt sind, die von ausschlaggebender Bedeutung sind. Der ganze Zollunionsvorvertrag sollte in der soeben verflossenen Woche der luxemburgischen Kammer zugestellt werden.

— **Eine französische Weltwasserstraße. — Die Provinz gegen die Hauptstadt.** Die vereinigten Handelskammern des Loirebeckens, nämlich Nantes, Tours, Blois, Limoges, Clermont-Ferrand, Nevers usw. haben dieser Tage bei Anlaß der Einweihung des neuen Hafens von Orleans wichtige Beschlüsse bezüglich der Bewirtschaftung der Loire gefaßt. Die eine Resolution weist auf die ungenügende Verbindung des Loirebeckens mit dem übrigen Frankreich hin, welche Lage sich künftig infolge der Verwirklichung der Rhein- und Rhone-Projekte sowie des im Art. 361 des Friedensvertrages vorgesehenen Rhein-Maas-Kanals noch wesentlich verschlechtern werde. Der Umstand so heißt es in der Entschließung, daß sich auf der Ostgrenze des Landes der größte Teil der industriellen Regsamkeit betätigt, verlangt mit allem Nachdruck eine Verbesserung der Eisenbahnverbindungen in der West-Ost-Richtung und die Verwirklichung der Wasserstraße der Loire, die ihrerseits wieder die Vervollkommnung der Seitenwasserstraßen nach sich ziehen wird und in kurzer Zeit ein Verkehrsorgan von allererster Bedeutung werden würde. — Die andere Resolution verwahrt sich gegen den Wasserentzug aus der Loire von täglich 1 Million Kubikmeter durch die Stadt Paris zu ihrer Versorgung mit Wasser, gemäß einem der Regierung eingereichten Projekt. Diese Million Kubikmeter Wasser könnte künftig in gleicher Weise Verwendung finden, wie es für das Wasser der Rhone und des Rheines geplant ist, und dürfe daher der Loire nicht entzogen werden.

— **Rhätische Bahn.** Am 9. Juli wurde, wie der „Berner Bund" schreibt, auf der Rhätischen Bahn die e r s t e t a u s e n d p f e r d i g e e l e k t r i s c h e L o k o m o t i v e dem Betriebe übergeben. Es sind von dieser neuen Serie sechs Stück teils fertig, teils noch in Montage begriffen, die alle noch im Laufe dieses Monats betriebsbereit werden. Diese Maschinen sind besonders für die langen Bergstrecken Chur-Thusis-St. Moritz und Landquart-Davos gebaut worden. Sie vermögen bei einem Eigengewicht von 66 t von Chur bis Thusis 250 t, von Thusis bis St. Moritz 200 t, zwischen Landquart und Küblis ebenfalls 200 t und von Küblis bis Davos 150 t Anhängelast zu fördern. Eine solche Lokomotive erlaubt damit, auf den Steilrampen ein Zuggewicht zu ziehen, das bis zu 18 % größer ist, als das von zwei großen Dampflokomotiven von 95 t Gesamtgewicht geförderte. Außerdem ist hierbei noch die Fahrgeschwindigkeit auf der Steigung etwa 10 % höher als bei der Dampflokomotive.

Diese neuen Lokomotiven, welche gemeinschaftlich von der A.-G. Brown, Boveri & Co. in Baden, der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur und der Maschinenfabrik in Oerlikon gebaut wurden, bilden heute die leistungsfähigsten elektrischen Schmalspurbahn-Lokomotiven der Welt.

— **Lettländisch-esthländischer Durchgangsverkehr.** Auf der Konferenz zu Reval am 21. und 22. Juli wurden folgende Grundsätze vereinbart:

1. Einführung eines direkten Güterverkehrs unter Zugrundelegung des Tonnenkilometers.
2. Durchgehender Personen und Gepäckverkehr.
3. Durchgehender Güterverkehr unter Zugrundelegung des durchgehenden Frachtbrief- und Nachnahmeverfahrens.
4. Die Abrechnung erfolgt im gegenseitigen Verkehr auf der Grundlage des Goldfranken nach dem Londoner Börsenkurs am Verrechnungstage.
5. Besondere Förderung des Personen- und Güterdurchgangsverkehrs durch die Vertragsstaaten. Sp.

— **Lettland.** Nach dem lettländischen Regierungsorgan „Waldibus Wehstnesis" haben in Riga am 20. Juli die deutsch-lettländischen Verhandlungen u. a. über Eisenbahnfragen begonnen; auf deutscher Seite ist Vertreter in der Verkehrskommission Geh. Regierungsrat Scholz vom Reichsverkehrsministerium. Sp.

— **Sowjetrußland.** Nach „Ekonomitscheskaja Schisn" vom 17. Juli (in „Rul" vom 31. Juli) hat die Außerordentliche Kommission des „Sownarkoms" den Personalbestand auf den Eisenbahnen durch sofortige Entlassung überflüssiger Arbeiter und Angestellter in der Weise vermindert, daß von 1 290 000 Bediensteten: 131 900 auszuscheiden haben, also rund 10 %. Geeignete Arbeiter sollen dabei nach Möglichkeit zurückbehalten werden.

Nach der gleichen Quelle wird der Ausgabenetat des „Volkskommissariats für Verkehrswesen" für das 2. Halbjahr 1921 auf mehr als 347 Milliarden Rubel veranschlagt. Sp.

Fremde Erdteile.

— **Pennsylvania-Eisenbahn.** Zum 75. Geburtstag dieser Bahn macht deren jetziger Präsident, Samuel R e a , Mitteilungen über die Entwicklung des Unternehmens, aus denen das „Arch. f. Eisenbahnwesen" folgendes hervorhebt:

Am 13. April 1846 wurde der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft vom Staat Pennsylvania die Genehmigungsurkunde für den Bau einer Eisenbahn von Philadelphia nach Pittsburgh (rund 430 km) erteilt. Heute ist das Eisenbahnunternehmen eins der größten der Welt; es hat eine Länge von 12 000 Meilen (19 300 km), ein Anlagekapital von über 2 Milliarden Dollars mit 140 000 Aktionären. Seine Linien führen durch 13 Staaten der Union und den Distrikt von Columbien, die Zahl der Bediensteten betrug im Oktober 1920 rund 279 000 Mann. Der Fuhrpark setzt sich zusammen aus 7445 Lokomotiven, 271 438 Güterwagen und 6985 Personenwagen, von letzteren waren 4381 Stahlwagen. Die Pennsylvania-Eisenbahn bedient etwa den 8. Teil des gesamten Personen- und Güterverkehrs der Vereinigten Staaten von Amerika. Die fortschreitende wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens ist eine Folge der von Anfang an beobachteten stetigen Finanzpolitik.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten befinden sich, wie der Präsident bemerkte, jetzt noch immer in einer sehr schwierigen Lage. Folgende Maßnahmen wären geeignet, eine Besserung herbeizuführen: Gegenseitige Verständigung zwischen den Eisenbahnverwaltungen und ihren Bediensteten, angemessene Bezahlung des Personals unter Berücksichtigung der finanziellen Lage der Eisenbahnen und der Bedürfnisse des Verkehrs, vollste Arbeitstätigkeit des Personals, angemessene Einnahmen (Tarife). Der Präsident ersuchte am 75jährigen Geburtstag der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft jeden Eisenbahnbediensteten sowie das Publikum um Mitarbeit zur Aufrechterhaltung der bisherigen gesunden Eisenbahnpolitik und der rühmlichen Traditionen des Eisenbahnunternehmens zum Wohl des ganzen Vaterlandes.

— **Die Antafagosta-Eisenbahn** hat für das Jahr 1920 über ganz außergewöhnliche Betriebsergebnisse zu berichten, die damit zusammenhängen, daß im Jahre 1920 1 013 491 t Salpeter gegenüber 230 217 t im Vorjahre gefördert worden sind, jedenfalls eine Folge der Wiederaufnahme des Friedensbetriebes in den Fundstätten. Da die Strecke und die Betriebsmittel in gutem Zustande waren, hat es keine Schwierigkeiten gehabt, diesen außergewöhnlichen Verkehr zu bewältigen. Die Gesellschaft, deren Betrieb seit dem 1. Juli 1919 von der C h i l e n i s c h e n N ö r d l i c h e n L ä n g s b a h n - G e s e l l s c h a f t geführt wird, besitzt 790 km Eisenbahn auf chilenischem und 520 km auf bolivischem Gebiet. Auf ersterem haben die Einnahmen von 1919 zu 1920 um 92,62 %, auf letzterem um 20,91 % zugenommen; im ganzen betrugen die Einnahmen 2 370 079 £, d. h. 1 023 487 £ oder 76,01 % mehr als im Vorjahre. Natürlich sind auch die Betriebsausgaben gestiegen. Die Zunahme betrug 733 244 £ oder 83,16 % gegen das Vorjahr; die Einnahmen erreichten damit den Betrag von 1 614 959 £, so daß sich ein Betriebsüberschuß von 755 120 £, d. s. 290 243 £ oder 62,43 % mehr als im Vorjahr errechnet, ein Ergebnis, auf das die bei weitem größte Mehrzahl der Eisenbahnen anderer Länder mit Neid blicken wird. Allerdings ist dieses Ergebnis durch eine Erhöhung der Tarife um 12 bis 15 % erreicht worden, doch ist diese Erhöhung sehr bescheiden im Vergleich zu denen, die bei anderen Bahnen vorgenommen worden sind. Die Vorzugs- und sonstigen Aktien der Gesellschaft sind im Jahre 1920 zusammengelegt worden; während früher eine Dividende von 5 und 9 % auf sie verteilt wurde, ist nunmehr eine Einheitsdividende von 7 % ausgeworfen worden, wozu bei einem Aktienkapital von rund 5 580 000 £ 390 499 £ nötig waren. Zum Vortrag auf neue Rechnung blieben noch 285 206 £, d. s. 12 044 £ mehr als im Vorjahre.

Allgemeines.

— **Die Sicherheit der Fahrgäste in eisernen Wagen.** Einem Bericht der „ETZ." vom 23. Juni 1921 über einen im New-Yorker Eisenbahn-Verein gehaltenen Vortrag über Eisenbahnunfälle und Zusammenstöße entnimmt die „Ztschr. d. V. d. Ing." folgende, auf Grund einer Anzahl von Zusammenstößen und Unfällen festgestellte Beobachtung. 1. Das Untergestell der neuzeitlichen eisernen Personenwagen widersteht den heftigsten Zusammenstößen. 2. Das Untergestell des auffahrenden Wagens überklettert das Untergestell des angefahrenen Wagens und spaltet die Seitenwände weg. 3. Die Personenräume sind auch bei eisernen Wagen bisheriger Art nicht geschützt, wenn der auffahrende Wagen ein eisernes Untergestell hat, da dieses verhältnismäßig stärker und schwerer ist als der eiserne Wagenkasten. 4. Die Verbindungen zwischen Seitenwänden und Dach sind nicht genügend widerstandsfähig. 5. Das Ende des auffahrenden Wagens wird zusammengedrückt; die Zerstörungen sind aber selten sehr groß.

Eine genaue Bestimmung der bei einem Zusammenstoß auftretenden Kräfte ist praktisch unmöglich, doch können zwei Wirkungen annähernd festgestellt werden, die einen Eindruck von der Heftigkeit des Zusammenstoßes geben, und zwar die Eindringungstiefe des Wagens und die Wegstrecke, die der stehende Zug fortgestoßen worden ist.

— **Eine hübsche Überraschung** Die neue französische Bahnverwaltung von Elsaß-Lothringen benötigte sechs große Bohrmaschinen, wie man sie vor dem Kriege nur bei Lanz-Mannheim bekommen konnte. Man bat also naturgemäß die betreffende Firma, ein Angebot zu machen; die Antwort traf, wie der „Deutsche" berichtet, pünktlich ein: 60 000 Franken für eine Maschine. Dem Herrn Ingénieur principal ging das jedoch gegen den Strich; er wollte, daß man die Maschinen entweder in Frankreich oder in einem alliierten Staate bestellen soll. Auf die gemachten Anfragen kamen nur aus England Angebote, und zwar verlangte die betreffende Firma 200 000 Franken für eine Maschine, 6 mal 200 000 gleich 1 200 000. Das störte aber den Herrn Ingenieur nicht, und die Maschinen wurden in England bestellt! — Als sie ankamen, wurde Befehl ausgegeben, daß die Maschinen nicht vor Ankunft der englischen Monteure aufgestellt werden dürften. In allen Werkstätten befolgte man diese Anordnung, nur in Bischheim (Els.) nicht, wo man die Maschinen unbedingt benötigte. Man ging daran, sie zusammenzustellen, zog die verschiedenen Teile hoch, und als der erste große Block hoch oben am Kran baumelte, blickten die Augen aller Arbeiter wie gebannt auf die darunter stehende Inschrift, die nicht etwa Stephanson-Sheffield oder Wattermann-Manchester lautete, sondern — „Lanz-Mannheim!"

Rechtspflege.

— **Übernahme von Bauschäden durch Vertrag zwischen Eisenbahnfiskus und Baufirma.** Auf Grund eines mit der Preußischen Staatsbahnverwaltung abgeschlossenen Vertrages zwecks Erweiterung der Anlagen des Staatsbahnhofs S. hat die Firma L. & Co., Aktiengesellschaft in H., in den Jahren 1915—1916 als selbständige Unternehmerin Ausschachtungs- und Sprengarbeiten ausgeführt. Der Vertrag enthält die Bestimmung, daß die Baufirma für alle bei der Bahnanlage entstehenden Schäden dem Fiskus gegenüber die Haftung übernimmt. Der Holzhändler J. und der Kaufmann V. behaupten nunmehr, durch die mit den Sprengungsarbeiten verbundenen Erschütterungen seien ihre in der Nähe gelegenen Grundstücke erheblich beschädigt worden. Sie verlangen im Wege der Klage Ersatz des durch Sachverständige zu schätzenden Schadens, den sie selbst auf 5400 und 17 000 ℳ bemessen. Die Beklagte bestreitet, daß durch ihre Arbeiten eine Schädigung der Grundstücke entstanden sei, und hält für die etwa entstandenen Schäden den Eisenbahnfiskus für verantwortlich. Landgericht und Oberlandesgericht Köln haben den — mit Rücksicht auf die Verteuerung der Ausbesserungsarbeiten erhöhten — Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt.

„Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, wenn das Berufungsgericht annimmt, daß dem Eigentümer, dem aus besonderen Gründen die Befugnis entzogen ist, Störungen seines Eigentums mit der Unterlassungsklage aus § 1004 BGB. abzuwehren, als Ersatz hierfür ein Anspruch auf Erstattung des durch die Störung verursachten Schadens zugestanden werden muß, ohne daß hierzu der Nachweis eines Verschuldens erforderlich ist. Die sich aus diesem Anspruche ergebende Schadensersatzklage ist nicht bloß ein Ersatz der Unterlassungsklage, so daß sie, wie diese, schlechthin gegen den Störer gerichtet werden kann, sondern der Schadensersatzanspruch gründet sich auf die Rechtsentziehung, die der beschädigte Eigentümer sich aus Gründen des öffentlichen Wohls gefallen lassen muß, und beruht auf dem Gedanken, daß, wer zugunsten der Allgemeinheit ein Recht aufopfert von dem, in dessen Interesse die Rechtsentziehung geschieht und gebraucht wird, entschädigt werden muß.

Ob diese Entschädigungspflicht auch den Bauunternehmer trifft, der die behördlich genehmigte Eisenbahnanlage auf Grund eines mit dem Eisenbahnunternehmer abgeschlossenen Werkvertrages herstellt und hierbei störende Einwirkungen auf das Nachbargrundstück verursacht, bedarf im vorliegenden Falle nicht der Entscheidung. In jedem Falle trifft sie den Eisenbahnunternehmer als Konzessionsträger, da dieser durch die Konzession am ehesten das Recht erhält, von dem benachbarten Eigentümer die Duldung sonst unzulässiger Einwirkungen auf das Eigentum zu verlangen, und in seinem Interesse auch von diesem Rechte Gebrauch gemacht wird. Deshalb lag auch im gegebenen Falle die Pflicht zum Schadensersatz dem Eisenbahnfiskus ob, als bei den zur Herstellung der Bahnstrecke vorgenommenen Sprengungen die Duldungspflicht des Klägers tatsächlich in Anspruch genommen wurde. Diese Entschädigungspflicht aber ist auf die Beklagte übergegangen, da sie nach der Feststellung des Berufungsgerichts die Haftung für alle bei der Herstellung der Bahnanlage entstehenden Schäden dem Fiskus gegenüber übernommen hat und diese Haftung auf die von ihr verschuldeten Schäden, für die sie ohnehin einzustehen hatte, nicht beschränkt gewesen ist. Eine solche Übernahme wirkt im Zweifel zwar nur unter den Vertragsparteien. Aber auch bei der Erfüllungsübernahme kann der Gläubiger ein unmittelbares Recht gegen den Übernehmer erlangen, wenn dieses in der Absich der Beteiligten liegt (RGZ. Bd. 65, S. 167). Es ist deshalb rechtlich nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht die Ansicht der Beklagten, daß der Kläger aus dem Abkommen zwischen dem Fiskus und der Beklagten selber keine Rechte für sich herleiten könne, zurückweist und sich damit auf den Standpunkt stellt, daß der Kläger aus dieser Verabredung tatsächlich ein unmittelbares Recht gegen die Beklagte gewonnen hat. Daß eine solche Regelung in der Absicht der Vertragsparteien gelegen hat, geht auch daraus hervor, daß die Eisenbahndirektion in Saarbrücken in dem Schreiben vom 8. Januar 1916 den Kläger sofort an die Beklagte verwiesen hat und diese sich zunächst auch in Verhandlungen über den Schadensersatzanspruch mit dem Kläger eingelassen hat." (Akt.-Z. V. 373, 374/20. — 16. 4. 21.)

K. M.-L.

— **Haftung der Bahn aus Unfall beim Besteigen eines Arbeiterzuges.** Der Fabrikarbeiter B. aus Barmen-Bechacker ist am Morgen des 4. Juni 1919 auf dem Bahnhof Wichlinghausen zu Fall gekommen, als er in einen über den erhöhten Bahnsteig hinausgefahrenen Wagen des Zuges zu seiner Arbeitsstätte einsteigen wollte.

Das Landgericht Elberfeld hat seine Schadensersatzklage abgewiesen, das Oberlandesgericht Düsseldorf hat den Eisenbahnfiskus verurteilt, dem Kläger allen aus dem Unfall entstandenden Schaden zu ersetzen. Die Revision des beklagten Fiskus ist vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen worden: „Der Kläger wollte mit seinen Arbeitsgenossen in einen vorderen Wagen einsteigen, um hierdurch am Bahnhof Varresbeck — seinem Ziel — schneller durch die Bahnsperre und an die 10 Minuten entfernte J.sche Fabrik zu gelangen. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß wegen der Kürze des Bahnsteigs die vorderen Wagen auf dem freien Bahndamm halten und die dort Einsteigenden das etwa 1 m über dem Erdboden befindliche Trittbrett der Wagen erklettern mußten. Ein Zurücksetzen des Zuges, so daß auch die vorderen Wagen noch innerhalb des Bahnsteiges blieben, sei nicht möglich gewesen. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, daß sich hiernach der Unfall im Bereich der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren und im ursächlichen Zusammenhang mit ihnen ereignet habe, daher ein Betriebsunfall nach § 1 Hpfl.-G. vorliege. Im Gegensatz zum Landgericht verneint das Berufungsgericht, was den Streitpunkt unter den Parteien bildet, daß den Kläger ein eigenes Verschulden treffe. Die Eisenbahn habe dem Publikum sämtliche Wagen, auch die vorderen zur Verfügung gestellt und könne sich nicht darauf berufen, daß der Kläger in einen hinteren Wagen hätte einsteigen sollen oder gar, daß das Betreten des Bahnkörpers außerhalb des Bahnsteigs verboten sei. Solchenfalls hätte die Bahn das Einsteigen in die vorderen Wagen nicht zulassen oder diese wie sonst üblich abschließen sollen. Das sei nicht geschehen, jedenfalls nicht zur Kenntnis des Klägers gelangt. Im Gegenteil habe die Eisenbahn das Einsteigen in die vorderen Wagen geduldet, und die Arbeiter hätten ein dringendes Interesse gehabt, gerade diese Wagen zu benutzen, um rechtzeitig ihre Arbeitsstätte zu erreichen. Denn in Varresbeck seien über 1000 Personen ausge-

stiegen, so daß die zunächst an der Sperre befindlichen Fahrgäste den Bahnhof um 8—10 Minuten früher verlassen konnten als die hinten aussteigenden. Zudem sei der Kläger über 50 Jahre alt und nicht so behend gewesen wie die jüngeren Arbeiter. Diese Ausführungen werden von der Revision vergeblich bekämpft. Nach der Rechtsprechung des Senats gehören das Ein- und Aussteigen zu der Beförderung im engeren Sinne, und schon deshalb sind die Unfälle, die sich hierbei ereignen, als solche im Sinne § 1 Hpfl.-G. anzusehen. Ohne Rechtsirrtum lehnt auch das Berufungsgericht ein Mitverschulden des Klägers ab. Zwar ist nicht entscheidend, daß die Eisenbahn die Benutzung der Wagen außerhalb des Bahnsteigs zugelassen hatte. Denn dem Kläger war bekannt, daß in diese Wagen nur mit einiger Schwierigkeit und nicht ohne Gefahr zu gelangen war, und daß die hinteren bequem zu ersteigenden Wagen unbesetzt waren. Er hat also, wenn er die vorderen Wagen bestieg, in gewissem Grade auf eigene Gefahr gehandelt. Dies gereicht ihm aber um deswillen nicht zum Verschulden, weil er ein dringendes Interesse hatte, rechtzeitig seine Arbeitsstätte zu erreichen, und hieran bei Benutzung der hinteren Wagen gehindert gewesen wäre. Die Revision war demgemäß zurückzuverweisen, jedoch, da der Beklagte nur nach Maßgabe des Haftpflichtgesetzes verurteilt ist, mit der entsprechenden Richtigstellung der Urteilsform.“ (Aktenzeichen: VI. 52/21. — 4. 5. 21.) K. M.-L.

— **Ersatz der Bahn für den Verlust amerikanischer Schokolade.** Einwand der Konfiskation wegen verbotener Einfuhr. Am 19. September 1919 sandten die Firmen T. und L. in Krefeld an die Firma J. in Oldenburg mehrere Kisten Schokolade. Auf dem Bahntransport Crefeld-Oldenburg sind die Kisten beraubt worden. Die Firma J. in Oldenburg hat deshalb gegen den Oldenburgischen Staat als Unternehmer der Eisenbahn Klage erhoben und Schadensersatz im Betrage von 5787 ℳ aus dem Frachtvertrage gemäß § 456 HGB. verlangt.

Landgericht und Oberlandesgericht Oldenburg haben die Klage für berechtigt erklärt. Das Reichsgericht hat die Revision des Beklagten zurückgewiesen und das Urteil des Oberlandesgerichts mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt: „Der Beklagte bestreitet eine Schadensersatzpflicht aus § 456 HGB. nicht, macht nur geltend, der Klägerin sei ein Schaden nicht entstanden, weil die Schokolade der Konfiskation ohne Entschädigung unterlegen hätte. In Betracht kommen in dieser Beziehung die Verordnungen vom 10. Januar 1917 und die dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen vom gleichen Tage, die Verordnung vom 22. März 1917, die Verordnung vom 2. September 1918 und die dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen vom 15. Mai 1919, in Verbindung mit den Strafbestimmungen der §§ 134 ff. des Vereinszollgesetzes. Hiernach wäre eine Konfiskation nur zulässig gewesen gegenüber der Klägerin, wenn sie sich selbst an der verbotswidrigen Einführung unmittelbar oder mittelbar beteiligt und ihr insoweit beim Erwerb die Gutgläubigkeit gefehlt hätte. Gegenteiliges folgt auch hier nicht aus der Verordnung vom 22. März 1917 um so weniger, als deren Voraussetzung, daß die Verfolgung einer bestimmten Person nicht ausführbar war, bei der Klägerin nicht zutraf. Beide Vorinstanzen erwägen in tatsächlicher Beziehung, da Beklagter es an jeder anderen Darlegung hat fehlen lassen, daß die Schokolade, bevor sie Klägerin von der Firma T. und L. in Crefeld erwarb, längst im besetzten Gebiet im Verkehr und damit ihrer durch die verbotswidrige Einführung erstrebten Bestimmung zugeführt gewesen sein könne, da nichts dafür vorliege, daß die bei der Einführung vorgestellte Bestimmung die gewesen sei, daß die Schokolade in das unbesetzte Gebiet gelangen und damit erst die Einfuhr vollendet sein sollte. Gegen diese Erwägung läßt sich, da Beklagter, was ihm obgelegen hätte, es an jeder tatsächlichen näheren Darlegung hat fehlen lassen, rechtlich nichts einwenden. Bei solcher Sachlage konnte die verbotswidrige Einfuhr auch schon vollendet sein, ehe die Lieferantin der Klägerin die Schokolade erworben, denn Beklagter hat auch nicht einmal darzulegen vermocht — und aus der Eideszuschiebung folgt dies keineswegs —, daß etwa die Lieferanten der Klägerin die Schokolade verbotswidrig eingeführt hätten. Ebenso wenig hat Beklagter behauptet oder auch nur behaupten können, daß irgend eine Teilnahme der Klägerin an der verbotswidrigen Einfuhr anzunehmen sei. Eine Bestrafung der Klägerin auf Grund der angeführten Bestimmungen und folgeweise eine Konfiskation der Schokolade war daher nicht möglich, da nach den tatsächlichen Erwägungen des Oberlandesgerichts die verbotswidrige Einfuhr bereits im besetzten Gebiet längst abgeschlossen war, ehe Klägerin die Ware erwarb.“ (Aktenzeichen I. 389/20. — 27. 4. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Eisenbahnstationsverzeichnis** (ehemals Dr. Kochs Handbuch) enthaltend die Stationen der Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Eisenbahnen Griechenlands, Großbritanniens, Portugals und Spaniens), unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen, der Entfernungen der Stationen untereinander, ihrer Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse im Eisenbahn-Güterverkehr sowie ihrer geographischen und politischen Lage. Nach amtlichem Material im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegeben vom Geh. Oberregierungsrat Dr. von Ritter. 46. Auflage. Außerdienstlicher Vertrieb durch den Verlag von Barthol & Co., Berlin-Schöneberg, Bahnstr. 19/20.

Die erste Ausgabe nach dem Kriege dieses der Verkehrswelt allbekannten Handbuches ist nunmehr erschienen. Mit welcher Spannung diese Neuausgabe erwartet wurde, zeigen die zahllosen Anfragen, mit denen der Verleger im Laufe der letzten Jahre bestürmt worden ist. Es waren ganz besonders die Kreise der Spediteure und größeren Verfrachter, die auf einen baldigen Neudruck des für sie unentbehrlichen und gerade in diesen Zeiten starker Umwälzungen auf dem Eisenbahngebiet doppelt notwendigen Werkes drängten. Aber gerade angesichts dieser gewaltigen Verschiebungen der politischen und betrieblichen Grenzen, mußte der Herausgeber warten, bis ein gewisser Abschluß eingetreten war. Noch heute sind manche Grenzen noch unbestimmt, so daß die Neuausgabe nicht überall so lückenlos hergestellt werden konnte, wie man es hätte wünschen können. Nur der Fachmann kann beurteilen, welche Fülle von Schwierigkeiten bei dieser Neubearbeitung zu überwinden waren, und welches Maß an Arbeit, Mühe und Nachdenken erforderlich war, um dieses Werk herauszubringen, das so gut und vollkommen ist, wie es unter den derzeitigen Umständen nur sein kann. Die nächste Ausgabe soll die Lücken ausfüllen, die notgedrungen noch nicht vermieden werden konnten.

In dieser Neuausgabe sind sorgfältig alle Veränderungen bei den Stationen und Bahnlinien berücksichtigt, und es ist dem durch die Friedensverträge geschaffenen Zustande nach Möglichkeit Rechnung getragen worden. Besonders wertvoll ist diese Ausgabe dadurch, daß aus dem Verzeichnis die nach Tausenden zählenden Stationsnamenänderungen zu ersehen sind. Bekanntlich haben die Staaten, denen ehemaliges deutsches, österreichisches und ungarisches Gebiet zugeteilt wurde, die Stationsnamen geändert. Die Schwierigkeiten, die sich daraus ergeben haben, daß es bisher an einem Verzeichnis fehlte, aus dem diese Namensänderungen entnommen werden können, sind bekannt. In der vorliegenden Ausgabe sind nun diese Stationen sowohl mit ihrer neuen Bezeichnung, unter nachrichtlicher Angabe der alten, als auch mit ihrer alten Bezeichnung, unter nachrichtlicher Angabe der neuen Bezeichnung aufgeführt; z. B. 1. Bohumin (Oderberg) — mit den üblichen Angaben — 2. Oderberg siehe Bohumin.

Wir sind überzeugt, daß das Stationsverzeichnis in dieser Ausgabe, trotz der erwähnten Lücken, dem dringenden Bedürfnis der Verkehrswelt entsprechen wird!

Berichtigung.

In dem Aufsatz: „Betriebsdienstliche Beobachtungen auf einem Gemeinschaftsbahnhof“ in Nr. 31 S. 591 fg. d. Ztg. befinden sich einige Druckfehler. Es muß dort heißen: auf S. 591, 1. Spalte, Zeile 5 von oben „betragen“ statt „betrugen“; auf derselben Seite, 2. Spalte, Zeile 10/11 von oben „Schiebemaschine“, statt „Schiebemaschinen“ und auf S. 592, 2. Spalte, Zeile 8 von oben „100 Achsen“, statt „1000 Achsen“.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektion Münster (Westf.). Am 1. September wird der links der Bahnstrecke Rheine-Quakenbrück zwischen den Stationen Freren und Fürstenau (Han.) neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Settrup für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost.

Am 11. August d. J. ist die an der Bahnstrecke Gänserndorf-

Marchegg zwischen der Haltestelle Weckendorf und der Station Oberweiden gelegene Haltestelle Stripfing für den Personenverkehr und die Stückgutauflieferung ohne Abfertigung eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsf. Verw. sind erlassen worden: Nr. III. 232 vom 9. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. die Niederschrift Nr. 74 des Wagenausschusses (abgesandt am 14. August d. J.).

Nr. III. 237 vom 12. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. die Niederschrift des Gemischten Ausschusses für die Ausgestaltung des Technischen Ausschusses (abgesandt am 14. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 5. d. Mts. verschied in Bremen, wo er im Ruhestande lebte, der

Geheime Baurat **Gottfried Claasen**

im hohen Alter von 83 Jahren.

Seit 1866 im maschinentechnischen Dienste der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft und seit 1881 im preußischen Staatseisenbahndienste, zuletzt von 1888 bis 1905 als Vorstand des Eisenbahnwerkstättenamtes in Osnabrück tätig, hat der Verstorbene vermöge seines vielseitigen Wissens und seiner großen Erfahrungen in verdienstvoller Weise gewirkt. Seinen zahlreichen Untergebenen war er allezeit ein wohlwollender Vorgesetzter.

Sein Andenken wird bei uns und allen, die ihn kannten, in hohen Ehren bleiben.

Münster (Westf.), den 13. August 1921. (765)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirkes.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. September wird der links der Bahnstrecke Rheine - Quakenbrück zwischen den Stationen Freren und Fürstenau (Han.) neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Settrup für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des Verkehrs werden daselbst folgende Züge anhalten:

In der Richtung:

I.

von Rheine nach Quakenbrück:

Zug Nr.		
691	Settrup ab	8.^{59} v.
697	„ „	12.^{46} n.
693	„ „	3.^{31} n.
699	„ „	10.^{55} n.
8201	„ „	5.^{49} v.
8203	„ „	8.^{17} v.

II.

von Quakenbrück nach Rheine:

Zug Nr.		
694	Settrup ab	6.^{41} v.
696	„ „	12.^{29} n.
692	„ „	5.^{54} n.
698	„ „	8.^{45} n.
8204	„ „	4.^{14} n.
8208	„ „	7.^{55} n.

Münster (Westf.), 8. August 1921.
Eisenbahndirektion. (764)

3. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 22. d. Mts. werden die badischen Stationen Bermatingen-Ahausen und Hilzingen in den ordentlichen Tarif aufgenommen. (767)

Erfurt, den 15. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg, Tarifheft 11 B.

Am 1. Oktober 1921 wird die bisher im Bayerisch-Württembergischen Gütertarif enthaltene Station Franzensbad in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen, womit unwesentliche Frachterhöhungen verbunden sind. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R. G. Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarifanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 12. August 1921. (766)
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch vom 1. Juli 1921 (Tfv. 2 a).

Mit Wirkung vom 10. September 1921 scheidet die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif für Milch aus.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. August 1921. (758)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Die durch Bekanntmachung im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger Nr. 155 vom 6. 7. 21, dritte Zentral-Handelsregister-Beilage, Abschnitt 12 eingeführte Ermäßigung des Frachtzuschlages (von 28 ₰ auf 15 ₰ für 100 kg) im Versand von Capellen-Lauersfort gilt nicht nur für Baukies und Bausand, sondern allgemein für Kies und Sand. Näheres enthält die am 15. August 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (757)

Berlin, den 9. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft A für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander sowie für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1921 wird unter den Zuschlagsfristen für einzelne Bahnen für den Verkehr mit den an der Schmalspurstrecke der Kerkerbachbahn gelegenen Stationen eine Zuschlagsfrist von 1 Tag für Eil- und Frachtgut nachgetragen.

Die Zuschlagsfrist ist gemäß § 2 der EVO. genehmigt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (761)

Berlin, den 10. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayrischer Güterverkehr.

Am 20. August 1921 tritt der Nachtrag 17 in Kraft. Er enthält neue Entfernungen für die Station Hüttenrode und z. T. geänderte Entfernungen für die übrigen Verbandsstationen der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn. Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen. (760)

Erfurt, den 8. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Die in den Deutschen Verkehren für die Abfertigung von Gütern und Tieren nach und von der Güternebenstelle Keitum (Sylt) über Hoyer bestehenden direkten Frachtsätze nebst zugehörigen Bestimmungen werden vom 15. Oktober 1921 ab aufgehoben. Im Frachtbrief ist gegebenenfalls künftig vorzuschreiben: Westerland (Sylt), zur Weiterbeförderung mit der Kleinbahn nach Keitum. (759)

Altona, den 6. August 1921.
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Anhang zu den badischen Wechselgütertarifen.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1921 wird der Anhang auch im Verkehr von und nach Stationen ausländischer Eisenbahnen angewendet. (763)

Karlsruhe, den 10. August 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden ab 15. September d. J. die Sätze für Expreßgut im Binnen-Personen-Gepäcktarif, Teil II, erhöht. Die Erhöhung beträgt in einigen Verbindungen bis zu 122 %.

Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (762)

Neuruppin, den 11. August 1921.
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 34. | Berlin, den 25. August 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Farbensinnprüfung.

Von Oberregierungsrat **Pfeiffer** in Erfurt.

Schon sehr früh bediente man sich im Eisenbahnwesen farbiger Lichtsignale, aber erst sehr spät erkannte man die große Gefahr, welche hiermit verbunden ist, weil ein beträchtlicher Prozentsatz aller Menschen einen mangelhaften Farbensinn besitzt. Auf diese Gefahr wurde man erst aufmerksam, als Holmgreen im Jahre 1875 die Farbensinnstörung eines Eisenbahnbetriebsbeamten als die Ursache eines schweren Eisenbahnunglücks bei Lagerlunda in Schweden nachgewiesen hatte. Die Mängel des Sehorgans in bezug auf die Farbenempfindung, welche bisher wenig studiert worden war, gewannen jetzt eine große Bedeutung im Interesse der öffentlichen Sicherheit und wurde eingehender untersucht.

Zum Verständnis des Folgenden sei hier, ohne weiter auf die Farbensinntheorien einzugehen, erwähnt, daß man Farbenblindheit und Farbenschwäche unterscheiden muß. Die Farbenblindheit ist entweder, was selten vorkommt, eine totale — der damit Behaftete kennt nur Helligkeitsunterschiede, keine Farbenunterschiede, er sieht alles grau in grau, etwa wie ein photographisches Bild — oder eine partielle, bei der nur die Empfindung für bestimmte Farben fehlt. Man unterscheidet die Rotgrünblindheit und die seltener vorkommende Blaugelbblindheit. Der verbreitetste Mangel ist eine bloß herabgesetzte Empfindung für bestimmte Farben, man spricht dann von Rot- oder Grünanomalie. Auch die bloß Anomalen bilden eine Gefahr für das Eisenbahnwesen, weil sie unsicher sind und leicht Fehler begehen können, z. B. das weiße Licht einer Petroleumlampe, das in Wirklichkeit gelb ist, mit dem grünen Signallicht, das freie Fahrt bedeutet, unter gewissen Bedingungen zu verwechseln geneigt sind. Mängel des Farbensinnes sind keineswegs selten, sie sollen sich bei 5 bis 8 % aller Menschen finden, vielleicht sind sie noch häufiger, weil die angegebenen Zahlen auf älteren Massenuntersuchungen nach mangelhaften Methoden beruhen. Farbenblindheit und Farbensinnschwäche, die sich übrigens merkwürdigerweise fast gar nicht beim weiblichen Geschlecht finden, sind meistens angeboren; nur in seltenen Fällen werden sie nachträglich durch Krankheiten des Sehorgans erworben. Sehr oft aber machen sich Mängel des Farbensinns, welche früher übersehen worden waren, in späterem Alter beim Nachlassen der Sehschärfe bemerklich. Den meisten Personen mit Farbensinnstörungen ist ihr Defekt, auch wenn er grob ist, unbewußt, er wird oft nur durch Zufall entdeckt.

Die Notwendigkeit, farbenuntüchtige Personen aus dem Eisenbahnbetrieb fernzuhalten oder auszuscheiden, führte zur Ausbildung von Prüfungsmethoden für den Farbensinn. Anfangs hielt man diese Aufgabe für sehr einfach, später aber entdeckte man, daß es ganz außerordentlich schwierig ist, eine wirklich zuverlässige Prüfungsmethode zu schaffen. In den letzten 20 Jahren ist diese Frage in Deutschland nicht zur Ruhe gekommen, die Prü-

fungsmethoden sind Gegenstand unablässiger Kritik und Erörterung gewesen und ihre allmählich fortgesetzte Verschärfung ist geradezu zu einem Leidensweg für das Eisenbahnbetriebspersonal geworden.

Ursprünglich bediente man sich der Holmgreenschen Methode. Sie besteht darin, daß der Prüfling aus einem Bündel mit farbigen Wollfäden bestimmte, insbesondere die gleichfarbigen, heraussuchen muß.

Nagel bezeichnet diese Methode als ungenügend. Er fand, daß größere Farbenflächen auch von Anomalen richtig erkannt werden und daß die Untersuchungsobjekte bei der Holmgreenschen Methode zu groß seien. Die farbigen Lichtsignale seien kleine Pünktchen, welche, fixiert, sich auf der Mitte der Netzhaut abbilden; es müsse also bei der Untersuchung geprüft werden, ob bei dieser Art des Sehens die Farben richtig unterschieden werden. Zu diesem Zwecke fertigte Nagel Prüfungstafeln, welche kleine runde farbige Flecke enthalten, die in einem Kreise angeordnet sind. Er stellt 16 Tafeln zusammen, auf denen die Farbentöne enthalten sind, welche von Anomalen erfahrungsgemäß verwechselt werden und verschärfte die Prüfung, indem er die Unterscheidung feiner Nuancen, z. B. von Graugrün und reinem Grau, forderte und sich außerdem des Farbenkontrastes bediente.

Die Nagelsche Methode wurde an die Stelle der Holmgreenschen gesetzt. Sie war aber beim Personal sehr unbeliebt. Sie hatte zur Folge, daß eine große Anzahl von Bediensteten, die auf Grund der Untersuchungen nach Holmgreen eingestellt waren, wieder aus dem Betriebsdienst zurückgezogen werden mußten. Das Personal hielt die Prüfung für zu schwer. Es fragte vor allem, warum denn auf feine Farbenunterschiede geprüft werde, während es in der Praxis doch nur darauf ankomme, rotes und grünes Licht richtig zu erkennen. Diese Einwendungen werden selbstverständlich den Grundgedanken des Systems nicht gerecht. Aber auch von sachverständiger Seite wurde an den Nagelschen Tafeln Kritik geübt. Man warf ihnen vor allem vor, daß sie die Benennung von Farben fordern. Es könne also vorkommen, daß Personen, welche die Farben richtig sehen, aber nicht richtig zu benennen vermögen, welche also nicht farbenblind, sondern „farbendumm“ seien, die Prüfung nicht beständen. — Die Nagelschen Tafeln sind dem Verschmutzen und dem Verbleichen ausgesetzt; günstige oder weniger günstige Beleuchtungsverhältnisse können einen sehr großen Einfluß auf das Ergebnis der Untersuchungen haben. Die größte Schwierigkeit war die, daß trotz der einfachen Gebrauchsanweisung eine korrekte Handhabung der Methode durch die Bahnärzte nicht zu erzielen war. Dies ging soweit, daß man es in Preußen für geboten hielt, durch Spezialisten die Bahnärzte über die Grundlage der Farbensinnprüfungen belehren und im richtigen Gebrauch der Nagelschen Tafeln unterweisen zu lassen. Ob mit Erfolg, scheint nicht unzweifelhaft. Es ist zum Beispiel nicht anzunehmen, daß der von Nagel vorgeschriebene Abstand bei der Betrachtung der Tafeln, der für das Ergebnis der Prüfung sehr wesentlich ist, immer richtig innegehalten wird.

Unter den Kritikern der Nagelschen Methode ist vor allem Seydel in Breslau zu nennen. Er empfahl die Stillingschen Tafeln, welche sich besonders für Massenuntersuchungen gut eignen. Die Stillingsche Methode, welche schon alt ist, aber erst sehr spät die gebührende Anerkennung fand, hat den Vorzug, daß von Farben überhaupt nicht gesprochen wird. Die Tafeln stellen eine mit verschiedenfarbigen Tüpfeln bedeckte Fläche dar. Für den Farbentüchtigen heben sich sofort Zahlenbilder ab, welche sich aus den gleichfarbigen Flecken zusammensetzen. Der Farbenuntüchtige vermag diese Zahlen nicht zu erkennen, weil der ganze Grund mit Tüpfeln bedeckt ist, die für ihn mit den die Zahlen bildenden gleichfarbig erscheinen; er wird außerdem durch Helligkeitsunterschiede irregeführt. — Die Anwendung der Stillingschen Methode ist sehr einfach und erfordert keine besondere Sachkunde.

Um ein vergleichendes Urteil über den Wert der beiden Methoden zu gewinnen, wurden in Preußen im Jahre 1912 bei den sogenannten Wiederholungsprüfungen Massenuntersuchungen nach beiden vorgenommen. Über die hierbei sich ergebenden Widersprüche sollte als letzte Instanz das Anomaloskop von Nagel Entscheidung treffen, ein Apparat, in dem man damals ein unfehlbares Prüfungsmittel erblickte.

Das Nagelsche Anomaloskop[1]) verwendet zur Prüfung des Farbensinnes an Stelle von Pigmentfarben, das heißt solchen, die an Körpern haften, Spektralfarben. Lenkt man den Strahl einer Lichtquelle auf ein Prisma, so entsteht in bekannter Weise das als Spektrum bezeichnete regenbogenfarbige Band. Man denke sich ein Prisma so angeordnet, daß aus dem Spektrum nur eine ganz bestimmte kurze Strecke in das Gesichtsfeld des Prüfungsapparates fällt; auf diese Weise wird gewissermaßen die für die Untersuchung nötige Farbe aus dem Spektrum herausgeschnitten. Es seien zwei Prismen vorhanden, von denen das eine grünes, das andere rotes Licht in dasselbe Gesichtsfeld des Apparates entsendet, so daß sich also beide Farben mischen können. Dies Farbengemisch kann nun dadurch geregelt werden, daß die Lichtzufuhr zu den beiden Prismen durch einen Schieber, dessen genaue Stellung an einer Mikrometerschraube abzulesen ist, verändert werden kann. Steht der Schieber in der einen Endstellung, so ist der Spalt, welcher dem Rotprisma das Licht zuführt, ganz offen, der für das Grünprisma ganz geschlossen, das Gesichtsfeld wird also mit reinem Rot bestrahlt. Wird nun der Schieber verstellt, so wird der Lichtspalt des Rotprismas allmählich verengert und gleichzeitig der des Grünprismas geöffnet und allmählich erweitert. Das rote Licht wird also mehr und mehr vermindert und dafür grünes beigemischt. Die Farbe im Gesichtsfeld des Apparates ändert sich. Das Rot erscheint verwaschen, bei einer bestimmten Mischung erscheint das Gemisch gelb, und wenn die Menge des grünen Lichtes das rote zu überwiegen beginnt, erscheint das Gesichtsfeld grün. Diesem Grün ist aber immer noch Rot beigemischt, und erst in der anderen Endstellung des Schiebers ist das rote Licht ganz abgeschnitten und das Gesichtsfeld von reinem, homogenem Grün bestrahlt.

Der Gang der Untersuchung besteht darin, zu ermitteln, bei welcher Stellung des Schiebers das Farbengemisch für den zu Untersuchenden gelb erscheint. Farbenbenennung ist hierzu nicht notwendig, denn das Gesichtsfeld ist geteilt; nur die eine Hälfte wird mit dem Lichtgemisch bestrahlt, und auf der zweiten Hälfte wird gleichzeitig durch ein besonderes Prisma reines spektrales Gelb vorgeführt, dessen Helligkeit durch Verstellung einer zweiten Schraube so reguliert werden kann, daß das ganze Gesichtsfeld in Farbe und Helligkeit vollkommen übereinstimmend erscheint. Der zu Untersuchende braucht also nur anzugeben, bei welcher Einstellung ihm der mit dem Lichtgemisch bestrahlte Teil des Gesichtsfeldes vollkommen gleich mit dem anderen Teil erscheint, welcher reines, homogenes Gelb zeigt. (Sogenannte Rayleighsche Gleichung.) Diese Einstellung ist nun bei den meisten Personen verschieden, auch bei Normalen nicht gleichmäßig. Wer eine herabgesetzte Empfindlichkeit für Grün hat, muß von dieser Farbe mehr beimischen, um die Gleichung zu erzielen, er stellt also ein Gemisch ein, das für den Normalen ausgesprochen grün ist; ebenso sieht der Rotanomale als gelb ein ausgesprochen rotes Farbengemisch an. Die Untersuchung ist eine außerordentlich feine, da die Gleichung beim Normalen nur auf einer ganz kurzen Strecke eintritt und bei einer kurzen Verdrehung der Schraube das Gemisch von rot nach grün wechselt und umgekehrt. Das Instrument soll es ermöglichen, die Anomalie gradweise festzustellen. Theoretisch erscheint diese Methode unübertrefflich. Über die Praxis wird später zu reden sein.

Bei den vergleichenden Untersuchungen wurde vielfach auch die Cohnsche Tafel zur Prüfung feinen Farbensinns benutzt,

[1]) Die folgende Darstellung gibt nur das Prinzip des Instruments wieder. Auf die konstruktive Ausbildung kommt es hier nicht an.

eine sogenannte Florprobe. Bedeckt man eine rote Tafel, auf der sich schwarze Zeichen befinden, mit einem dünnen Seidenpapier, so schimmert der Grund mattrötlich hindurch, während die schwarzen Zeichen grün durchschimmern. Man sieht also ganz mattgrüne Zeichen auf einem ebenso mattrotem Grunde, und der Farbenschwache sieht überhaupt nichts, weil ein Kontrast zwischen diesen beiden schwachen Farben für ihn nicht vorhanden ist.

Der Erwähnung verdient noch eine Prüfungsmethode von Helmbold, welche ebenso wie das Anomaloskop die Einstellung einer Farbengleichung fordert. Auf zwei drehbaren Scheiben befinden sich Ringe mit Farbentüpfeln, wie auf den Nagelschen Tafeln. In einem Ausschnitt können zwei Farbentüpfel gegenübergestellt werden, über deren Gleichfarbigkeit der zu Untersuchende urteilen muß. Die Methode hat sich nicht eingeführt.

Ich habe auch Versuche mit der bei der englischen Marine vor dem Kriege benutzten Edridge-Green-Lampe anstellen lassen. Dies Instrument versucht die Untersuchungsmethode den Verhältnissen der Praxis anzupassen. In einer Blendenöffnung können verschiedenfarbige Lichter gezeigt werden, welche durch Zwischenscheiben von mattem oder geriffeltem Glas so abgeschwächt werden, wie sich angeblich auf See bei unsichtigem Wetter die Signallichter zeigen. Dem Apparat liegt ein richtiger Gedanke zugrunde, die technische Durchbildung ist aber ganz unzulänglich, und dem entsprachen auch die Ergebnisse.

Es sei beiläufig erwähnt, daß in Preußen auf Grund der vergleichenden Untersuchungen des Jahres 1912 die Nagelsche Methode beibehalten, daneben aber die Stillingsche Methode als ebenfalls brauchbar anerkannt und die Untersuchung aller zweifelhaften Fälle mit dem Anomaloskop, außerdem aber die Prüfung aller Lokomotivbediensteten mit diesem Instrument vorgeschrieben wurde.

Bei diesen vergleichenden Untersuchungen hatte ich eine ganze Anzahl von zweifelhaften Fällen nach vier und noch mehr Methoden prüfen lassen. Die Ergebnisse waren wenig befriedigend. Man gewann den Eindruck, daß keine Methode absolut sicher sei. Denn sehr häufig wurden Personen nach der einen Probe als farbentüchtig befunden, während sie bei der Prüfung nach den anderen Methoden Fehler machten, die deutlich auf Farbensinnstörung hinwiesen. Die Anwendung mehrerer Methoden erleichterte also nicht die Entscheidung des Falles, sondern sie erschwerte sie durch die widersprechenden Ergebnisse. Auch das Anomaloskop erwies sich nicht als zuverlässig. Es ließ in einer Anzahl von Fällen Leute als farbentüchtig passieren, die bei den anderen Prüfungen grobe Fehler gemacht hatten. Ich gewann schon damals die Überzeugung, daß das Instrument nur dann sicher beweisend sei, wenn es Anomalie diagnostizierte.

Um der Sache auf den Grund zu kommen, beschloß ich, in einer Anzahl ganz zweifelhafter Fälle festzustellen, wie sich die betreffenden Personen in der Praxis unter schwierigen Bedingungen gegenüber den Lichtsignalen des Betriebes verhalten würden.

Um alle Mißverständnisse von vornherein auszuschließen, sage ich hier ausdrücklich, daß ich keinen Augenblick daran gedacht habe, etwa das vorzunehmen, was man „die praktische Prüfung auf der Strecke“ nannte. Eine solche Prüfung war freilich von jeher der Wunsch des Personals gewesen, und immer wieder war der Ruf danach in den Fachzeitschriften, besonders der Lokomotivführer, laut geworden. Man kommt aber damit nicht zum Ziele. Farbensinnprüfungen sind nicht so einfach, wie sie sich jener Amtsvorstand dachte, der dem Prüfling auf 200 m Entfernung eine Oberwagenlaterne abwechselnd mit der grünen und der roten Blende hinhalten ließ und sich befriedigt erklärte, als diese Farben richtig unterschieden wurden. Ebensowenig hat es Zweck, mit dem Prüfling wild auf der Strecke herumzufahren und sich die Lichter ansagen zu lassen, welche die zufällige Betriebsstelle bietet. Mit einer solchen Prüfung kann man, wenn man dabei Glück hat, und wenn der Prüfling beim Raten Unglück hat, einmal einen grob Anomalen überführen, niemals aber kann man auf Grund solcher Probe jemanden für positiv farbentüchtig erklären. Diese Art von Prüfung war daher mit Recht verboten. Das hatte aber zur Folge, daß es heute kaum noch Praktiker gibt, welche über das Verhalten der Anomalen gegenüber den Lichtsignalen des Betriebs Versuche angestellt haben, und daß hierüber gar keine Erfahrungen vorlagen. Um die Grundlagen für ein brauchbares Prüfungsverfahren zu gewinnen, war ich daher genötigt, mich eingehend mit der Literatur über die Farbensinnstörungen zu befassen. Ich fand in den Schriften von Nagel, der ja wohl selbst anomal war, wertvolle Anhaltspunkte über das Farbensehen der Anomalen und stellte danach einen Prüfungsapparat zusammen. Er war so primitiv, daß ich mich nicht gewundert hätte, wenn das Ergebnis ein völlig negatives gewesen wäre. Es wurden ausschließlich Lichter verwendet, deren Unterscheidung der praktische Betrieb fordert, das rubinrote Licht des Haltsignals, das orangerote des Vorsignals, grünes und weißes Licht. Diese Lichter wurden aber in solcher Anordnung und Abstufung vorgeführt, daß die Bedingungen der Verwechslung für den Anomalen gegeben waren. Welches diese Bedingungen sind, kann hier nicht dargestellt werden, da sich die öffentliche Erörterung der Grundlagen einer Farbensinnprüfung aus naheliegenden Gründen verbietet. Ich beschränke mich daher auf die Angabe der äußeren Anordnung. Ich ging auf die freie Strecke hinaus, lediglich aus dem Grunde, weil hier die Vorführung der Prüfungslichter in verschiedenen Entfernungen am einfachsten bewerkstelligt werden konnte. Die Schaffung eines Prüfungsapparats im geschlossenen dunklen Raum hätte optische Einrichtungen erfordert, welche sich für die kurze Serie von Versuchen nicht gelohnt hätten. Auf einer in Mannshöhe quer über dem Gleis angebrachten Bohle wurden 5 Laternen aufgestellt. Ich befand mich mit den Prüflingen auf einer Maschine, mit der allmählich herangefahren wurde. Die Prüfung wurde auf 3 Entfernungen vorgenommen. An jedem Standort wurden auf Hornsignale die vorgeführten Lichter nach einem vorher festgelegten Plane dreimal gewechselt.

Es war nun geradezu verblüffend, welche Ergebnisse mit diesem ganz einfachen Apparat erzielt wurden. Es wurden Fehler gemacht, die ein absolut sicheres Urteil über die zweifelhaften Fälle ermöglichten[2]). Man mag über eine solche Prüfung, wenn sie bestanden wird, denken wie man will — wird sie nicht bestanden, werden die Lichter des wirklichen Betriebes verwechselt, so ist sie unbedingt beweisend. Denn überzeugender kann die Unbrauchbarkeit eines Bediensteten für den Betrieb überhaupt nicht dargetan werden, als wenn einwandfrei festgestellt wird, daß er in der Praxis versagt hat[3]).

---

[2]) Von einer Wiedergabe der einzelnen Fälle muß hier abgesehen werden. Sie liegen aktenmäßig fest und können jederzeit in einer Fachzeitschrift veröffentlicht werden.

[3]) Wie sich Farbenschwache im Betriebe verhalten, dafür mag der folgende Versuch ein Beispiel geben.

Mit zwei Lokomotivbediensteten, deren Farbentüchtigkeit zweifelhaft war, wurde eine Sonderfahrt veranstaltet. Der eine mußte verantwortlichen Führerdienst leisten, der andere die Signallichter ansagen. Am Einfahrtsignal einer Station war die farbige Blende herausgenommen und die Lampe so herabgeschraubt worden, daß die Helligkeit etwa der eines grüngeblendeten Lichtes entsprach. Als das Hauptsignal gesichtet wurde, erklärten beide Lokomotivführer, grünes Licht zu sehen. Hierbei blieben sie auch, als man bis zum Vorsignal herangekommen war. Auf die Frage, ob das Licht auch wirklich grün sei, wurde geantwortet, es sei sehr hell, es werde immer heller, es habe einen auffälligen Rand. Erst unmittelbar davor, auf weniger als 100 m, wurde das Licht als weißes erkannt. Der verantwortliche Führer überfuhr das Signal, vor dem er unbedingt hätte halten müssen, weil es weder rot noch grün, also ein unvorschriftsmäßiges Signalbild zeigte. Beide Bedienstete waren zweifellos untauglich für den Betrieb. Charakteristisch ist, daß sie den Rand des Signallichtes beobachteten. Denkt wohl ein Farbentüchtiger jemals daran, sich diesen anzusehen? Es ist ein Hilfsmittel, dessen sich Farbenschwache im Zweifel bedienen. Beide Prüflinge hatten die Anomaloskopprüfung bestanden (58, 59), aber nach den anderen Methoden Fehler gemacht. Die Leute wurden damals auf Grund des Anomaloskops im Betriebe belassen. Der von mir vorgenommene Versuch wurde nicht als maßgeblich betrachtet, weil man sich bei den Prüfungen keiner absichtlichen Irreführung bedienen dürfe.

Es stellte sich nun heraus, daß auch Leute, welche das Anomaloskop bestanden hatten, bei dieser Prüfung versagten. Die Anomaloskop-Untersuchungen waren durch einen Spezialisten ausgeführt worden, welcher alles, was man damals über dieses Instrument wußte, aufs eingehendste studiert hatte; Mängel des Untersuchungsverfahrens kamen nicht in Betracht. Die Angelegenheit wurde der Zentralbehörde vorgetragen. Es fand sich nun, daß Beobachtungen über die Unzuverlässigkeit des Anomaloskops auch schon von anderer Seite gemacht worden waren, und daß die Fehlerquellen des als letzte Instanz über die anderen Prüfungsmethoden eingesetzten Instruments noch keineswegs erforscht waren. Es ist das Verdienst Professor Köllners, durch eine große Anzahl systematischer Untersuchungen die Fehlerquellen des Anomaloskops, wenn auch nicht sämtlich aufgedeckt, so doch jedenfalls soweit bestimmt zu haben, daß der Apparat als Prüfungsmittel beibehalten werden konnte, allerdings unter Benutzung einer sehr komplizierten Gebrauchsanweisung, welche 20 Druckseiten umfaßt. (Schluß folgt.)

Vorschläge zur Verhinderung von Verkehrsstockungen und zur Beschleunigung des Wagenumlaufes im Ruhrrevier.

I. Stockungen.

Unter den Verkehrsstockungen leiden nicht nur die Eisenbahnverwaltungen, sondern ganz erheblich auch die Frachtversender und Empfänger. Es wäre daher eigentlich vernunftgemäß, wenn die Leidtragenden sich um Vermeidung, wenigstens aber um möglichst rasche Beseitigung dieses Übelstandes bemühten. Tatsächlich ist aber in betreff der Versender meist gerade das Gegenteil der Fall, wie die nachstehenden Beispiele darlegen dürften.

Die leider recht häufigen Stockungen in den Ruhrhäfen entstehen dadurch, daß der Hauptversender, das Kohlensyndikat, ohne Rücksicht auf die augenblickliche Betriebslage in den Häfen und Hafenbahnhöfen Kohlenfrachten abläßt. Fehlt es an Kahnraum, oder ist gar die Menge der angerollten Wagen zu groß, um noch rechtzeitig verarbeitet werden zu können, so entstehen Reste, welche bei seite gestellt werden müssen, es droht Überfüllung und demnächst gänzliche Stockung.

Als weiteres Beispiel möge die gewaltige Stockung im Jahre 1912 auf der Strecke Wanne-Hamburg besprochen werden: der Zustrom von Wagen nach dem Hamburger Hafen war allmählich so stark angewachsen, daß die Hafenanlagen und rückstauend die dortigen Eisenbahnanlagen nicht mehr in der Lage waren, die täglich eingehenden Wagen zu verarbeiten. Der Rückstau dehnte sich allmählich derartig aus, daß schließlich alle Nebengleise und selbst die meisten Überholungsgleise zwischen Sinsen und Hamburg mit beiseitegestellten Wagen besetzt waren und im Essener Bezirk etwa 30 000 beladene Wagen für Richtung Hamburg auf Nebengleisen aufgestellt werden mußten. Der Zusammenbruch des gesamten Eisenbahnbetriebs wäre unvermeidlich gewesen, wenn nicht, man kann in diesem Falle fast sagen, glücklicherweise, der große Bergarbeiterstreik ausgebrochen wäre, der es dann der Eisenbahnverwaltung ermöglichte, in 14tägiger schwerer Arbeit wieder einigermaßen Ordnung in dem vorhandenen Chaos zu schaffen.

Was nun die häufigen Stockungen in den Ruhrhäfen betrifft, so hat die Eisenbahndirektion Essen zwar kein Vorbeugungsmittel, aber wenigstens ein Abhilfsmittel dadurch, daß sie die Annahme von Frachten für überfüllte Hafenteile sperren kann. Von diesem allerdings erst post festum wirkenden Mittel, welches das Übel aber nicht an der Wurzel faßt, muß leider zu Zeiten starken Verkehrs recht häufig Gebrauch gemacht werden, was ja aus den Veröffentlichungen in den Tageszeitungen allgemein bekannt ist.

Von dieser Sperrmaßnahme darf die Eisenbahndirektion Essen selbständig nur für den Ruhrhafenverkehr Gebrauch machen. Für die Sperrung von weiteren Gebieten ist sie nicht zuständig. Anträge in Berlin im Jahr 1912 wegen Sperrung der Frachten zur Vermeidung völliger Verstopfung hatten keinen Erfolg. Ebensowenig führten Verhandlungen mit dem größten Versender, dem Kohlensyndikat, wegen Unterlassung der Versandaufträge zu einem Ergebnis. Es herrschte dazumal Kohlenüberfluß, und bei den Zechenarbeitern kriselte es. Beides mag die ablehnende Haltung des Kohlensyndikats erklären, ob aber das ablehnende Verhalten richtig war, sei dahingestellt.

Wenn in Zeiten, wo das Angebot die Nachfrage übersteigt, der Verfrachter keine Rücksicht auf die augenblickliche Lage des Eisenbahnverkehrs glaubt nehmen zu müssen, so liegt die Sache gegenwärtig völlig anders: Wir haben Kohlenknappheit, das Kohlensyndikat hat mehr Bestellungen, als es ausführen kann. Was wäre da natürlicher, als daß das Kohlensyndikat mit der Eisenbahnverwaltung Hand in Hand arbeitete, um Stockungen zu vermeiden. Es könnten von der Eisenbahnverwaltung dem Syndikat nach Eingang der Morgenmeldungen Mitteilung über die augenblickliche Betriebslage gemacht werden. Das Syndikat hätte dann seine Versandaufträge diesen Mitteilungen anzupassen, was möglich sein muß, da ausreichend Bestellungen nach allen Richtungen vorliegen. Wenn so verfahren wird, wäre damit der Keim kommender Stockungen beseitigt.

Für den Verkehr mit den Ruhrhäfen müßte auch die Hafenverwaltung angewiesen werden, jeden Morgen genaue Angaben über die Reste vom Vortag und den Bestand an vorhandenem sowie im Laufe des Tages noch zu erwartendem Kahnraum zu machen. Diese Meldungen würden dem Kohlensyndikat die Möglichkeit geben, seine Versandaufträge so einzurichten, daß Stockungen nicht mehr vorkommen, die Liegezeit der Kähne und die Umlaufszeit der Wagen verkürzt wird.

II. Wagenumlauf.

Der vorstehende Vorschlag würde zwar günstig auf den Wagenumlauf einwirken, es bleibt aber immer noch die große Zahl der den Transportweg verlängernden Kreuz- und Querfahrten der Kohlenfrachten im Ruhrrevier. Steigt man etwa in Wanne auf einen Stellwerksturm, von dem man einen Einblick in die vorbeifahrenden offenen Güterwagen hat, so wird man nicht wenig erstaunt sein, zu sehen, daß alle Züge, ob sie von oder nach Osten, Westen, Norden oder Süden kommen oder fahren, Kohlenladungen in großer Menge befördern. Wären z. B. die von Osten kommenden Kohlen größtenteils nach dem Osten, anstatt nach entgegengesetzter Richtung gefahren, so würde der Transportweg wesentlich abgekürzt werden. Wenn es daher möglich wäre, das Ruhrkohlengebiet in einzelne Bezirke zu teilen, derartig, daß jeder Bezirk vorwiegend nur nach einer Richtung Frachten abläßt, so wäre viel gewonnen. Dieser Vorschlag, der zunächst etwas wunderlich klingt, erscheint mir ausführbar in der jetzigen Zeit der Kohlenknappheit, und nach all den Erfahrungen, die wir in den letzten sieben Jahren haben machen müssen. Wenn dem Vorschlag die vielen verschiedenen Kohlensorten entgegengehalten werden, so sei als Gegenbeispiel die Kartoffel angeführt. Vor dem Kriege kaufte sich jede Familie die Kartoffelsorte, die ihrem Geschmack entsprach. Später war sie froh, wenn sie überhaupt Kartoffeln erhalten konnte. Es wird nicht daran gedacht, Kohlen und Kartoffeln in einen Topf zu werfen, aber die Ähnlichkeit, mit der gegenwärtig sich die Ansprüche an die Beschaffenheit der gelieferten Kohlen gemindert haben, dürfte wohl die Heranziehung des obigen Beispiels rechtfertigen. Während früher der Kohlenempfänger die Lieferung seiner Kohlen von einer ganz bestimmten Zeche verlangte, ist er bei dem jetzigen allgemeinen Kohlenhunger froh, wenn er überhaupt Kohlen erhält, die er in seinen Feuerungseinrichtungen verbrauchen kann.

Durch die vorgeschlagene Teilung des Ruhrgebiets würden große Vorteile erzielt: Für die Verfrachter ergäben sich kürzere Transportwege und damit geringere Bahnfrachten. Dazu kommt in den Zechen völliger Wegfall des Rangierens der Übergabezüge, oder wenn ein Teil der Wagen keinen Abgang nach der Hauptrichtung finden kann, Rückgabe des Übergabezugs mit den überschießenden Wagen am Schluß, was wiederum auf einfachste Weise durch „Rangieren mit dem Pinsel“, d. h. durch zweckentsprechende Anbringung der Beklebezettel ohne besonderen Arbeitsaufwand und Kosten möglich ist.

Für die Eisenbahnverwaltung würden folgende Vorteile erreicht: Der Übergabezug kann nach kürzester Zeit als Fernzug abfahren. Vergleicht man hiermit das gegenwärtige Verfahren: der Übergabezug muß zunächst nach der großen Zahl von Bestimmungsrichtungen ausrangiert werden. Die Wagen bleiben dann stundenlang in den einzelnen Sammelgleisen stehen, bis sich Gelegenheit zum Abgang nach den in den Beförderungsrichtungen liegenden Sammelbahnhöfen findet. Dort wiederum eine Ausrangierung nach den von den Sammelbahnhöfen abzweigenden Richtungen. Der Gesamtaufenthalt, einschließlich des Aufenthalts auf dem Ursprungsbahnhof, beträgt 12—18 Stunden, bis die Wagen endlich mit Fernzug abrollen können. Der größte Teil dieses Aufenthalts läßt sich aber vermeiden, wenn es durch die vorgeschlagene Betriebseinteilung möglich wird, Fernzüge bereits von den Ursprungsstationen ab-

zulassen. Es würden sich also folgende Vorteile ergeben: Beschleunigung des Wagenumlaufs durch Vermeidung der Kreuz- und Querfahrten, durch verkürzten Aufenthalt auf den Ursprungsstationen und durch Umfahren der Sammelbahnhöfe.

Da nach den neuesten Erhebungen die Rangierkosten für einen Wagen auf das Zwanzigfache gegenüber den Aufwendungen für diese Arbeit in der Vorkriegszeit gestiegen sind, so bedeutet der Wegfall eines großen Teils der Rangierarbeit eine so gewaltige Ersparnis, daß es sich wohl lohnen dürfte, auch dieserhalb den Versuch zu wagen.

Außer den Ersparnissen an Rangierkosten käme noch hinzu, daß die beim Rangieren entstehenden Beschädigungen von Wagen und Ladung größtenteils vermieden würden. Auch hier handelt es sich um große Summen, wenn man berücksichtigt, daß die Kosten für Aufbesserung von beschädigten Wagen auf das 28fache gegenüber der Vorkriegszeit gestiegen sind. Ferner wird durch Verminderung der Ladungsbeschädigungen eine bei den gegenwärtig so hohen Warenpreisen recht beträchtliche Ersparnis erzielt werden.

Durch die Verkürzung des Aufenthalts auf den Ursprungs- und Sammelbahnhöfen wird die Möglichkeit der Beraubung erschwert und werden dadurch die Kosten der Erstattung für in Verlust geratene Güter herabgedrückt, auch das Handwerk der Schieber, welche ganze Wagenladungen verschwinden lassen, wesentlich erschwert.

Schließlich würden die teueren und bei starkem Verkehr bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit belegten Sammelbahnhöfe und die zumeist wegen ihrer Einbauung kaum noch erweiterungsfähigen Ursprungsbahnhöfe so wesentlich entlastet, daß ihre Betriebsanlagen noch für eine Reihe von Jahren völlig ausreichen würden und eine Erweiterung bestehender Anlagen oder gar der Bau neuer Sammelbahnhöfe sich erübrigen würde. Diese Ersparnis würde bei den jetzigen Baukosten ungezählte Millionen betragen.

Die kaum zu bestreitenden Vorteile, welche der Vorschlag für die Eisenbahnverwaltung und damit auch für die Allgemeinheit hat, dürfte wohl Veranlassung sein, daß in der angegebenen Richtung recht bald ein ernstlicher Versuch gemacht werde.

Essen, im Juli 1921. Sigle.

Die Verladung von größeren Fässern*).

Der Artikel des Herrn Schwarzweller in Nr. 30 dieser Zeitung behandelt den Gegenstand sehr ausführlich und sachlich. Trotzdem kann man sich der Empfindung nicht erwehren, daß aus ihm der Fachmann der Versandstation spricht, der die Erfahrungen der Empfangsstationen nicht genügend berücksichtigt. Hier zeigen sich erst die Mängel in ihren Auswirkungen, ohne daß es immer möglich ist, den Nachweis einer Unterlassungssünde des Verladers zu erbringen. Je nach Art der Fässer muß auch deren Verladeweise verschieden sein. Fässer mit schwachen Dauben werden zweckmäßig liegend, solche mit starken Dauben stehend zu verladen sein. Dementsprechend werden Bierfässer stets aufrecht stehend verladen, und es kommen bei diesen Sendungen so gut wie gar keine Beschädigungen vor. Am empfindlichsten sind die hauptsächlich zum Weinversand gebrauchten Stückfässer, deren übliche Verladeweise in der Längsrichtung des Wagens Herr Schwarzweller richtig dargestellt hat. Leider ist es bei dieser Verladeweise kaum möglich, die verwandten vier Keile stets so einwandfrei zu befestigen, wie es deren Beanspruchung erfordert. Löst sich auch nur ein einziger Keil, so wird schon die Ladung dadurch gefährdet, daß sich das betreffende Faß in wiegende Bewegung setzen kann und dadurch auch die anderen Fässer in Mitleidenschaft zieht. Bei diesem Wiegen berühren die Kimmen des einen Fasses den Boden des anderen und drücken diesen ein. In jahrelangen Erfahrungen habe ich diese Art der Beschädigungen sich ständig wiederholen sehen und versucht, durch Vermittlung der Empfänger auf die Verlader einzuwirken, jedoch allgemein mit negativem Erfolg, da letztere stets erklärten, sachgemäß zu verladen. Daher kann eine durchgreifende Abhilfe, die doch im allseitigen Interesse liegt, nur dadurch herbeigeführt werden, daß Vorschriften erlassen werden, wie sie in analoger Weise in der Anlage IV zum § 62 der EVO. für die Verladung von Fahrzeugen gegeben sind. Es muß aber eine Verladevorschrift gegeben werden, die kein „wenn" und „aber" enthält, die für alle Fälle anwendbar ist, und die eine so zuverlässige Verladeweise vorsieht, daß bei trotzdem vorgekommenen Verschiebungen ohne weiteres auf unsachgemäße Rangierbewegungen geschlossen werden kann.

Diese Forderung ist kurz folgende:

1. Es sind keine unregelmäßigen Holzstücke, sondern nur Sattelklötze zu verwenden. Sie sind durch Nägel zu sichern;
2. Zwischen die einzelnen Faßreihen sind Trennungsgitter, nach Art der Tiergitter, einzustellen.

Bei einer derart gesicherten Ladung wird eher die Stirnwand des Wagens, denn ein Faß zerbrochen.

Eine ungebührliche Inanspruchnahme der Parteien ist nicht anzuerkennen, da die Eisenbahn die Verladegeräte frachtfrei zurückbefördert.

Kiel, den 8. August 1921, Eisenb.-Verkehrsamt.

Richard Puck, Eisenb.-Inspektor.

*) Mit diesen Ausführungen soll die Erörterung über die Verladung von Fässern abgeschlossen werden. Die Schriftl.

Wagenstandgeld bei Fristüberschreitungen infolge Verwiegungsanträgen.

Nach § 58 (3) der Eisenbahnverkehrsordnung ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gewicht der Wagenladungsgüter amtlich festzustellen, wenn der Absender die Gewichtsangabe im Frachtbriefe unterlassen hat oder einen ausdrücklichen schriftlichen Wiegeantrag im Frachtbriefe stellt. Diese Verwiegungen können meist nicht sofort bei Auflieferung der Ladungen und vielfach auch nicht einmal innerhalb der standgeldfreien Ladefrist ausgeführt werden, weil infolge des Standortes der Gleiswagen erst eine Ausrangierung der betreffenden Wagen erforderlich ist. Die Regel ist daher, daß zwar vor Ablauf der festgesetzten Beladefrist dem Beauftragten der Eisenbahn, dem Lademeister, der Frachtbrief mit dem Wiegeantrage übergeben und damit der Frachtvertrag abgeschlossen wird, die Verwiegung selbst aber erst später, gelegentlich der planmäßigen Räumung der Ladegleise stattfindet. Die tatsächliche Auflieferung solcher Ladungen ist daher in Wirklichkeit erst zu diesem letzteren Zeitpunkte und nicht schon bei der Auflieferung des Frachtbriefes erfolgt, weil letzterer dann erst nach der erfolgten Verwiegung des Wagens, in der Gewichtsspalte ausgefüllt und weiterverarbeitet werden kann. Ist die Versandstation selbst nicht mit einer Gleiswage ausgerüstet, so daß die Verwiegung nach § 58 (3) der E. V. O. erst auf einer anderen Station erfolgen muß, dann tritt zu der eigentlichen Ladezeit auf der Versandstation noch der zur Verwiegung erforderliche Mehraufenthalt auf der Unterwegsstation.

Aus vorstehendem geht hervor, daß die eigentliche tarifmäßig festgesetzte Ladefrist für Wagenladungsgüter, infolge von Verwiegungsanträgen der Versender, je nach den Umständen, erheblich überschritten werden kann. Die Eisenbahnverkehrsordnung läßt die Frage offen, ob für diese Ladefristüberschreitungen Wagenstandgeld zu erheben ist, oder nicht. Tatsächlich gibt zwar der Versender infolge seines Wiegeantrages den Anlaß zu der Ladefristüberschreitung, und es erscheint die Erhebung von Wagenstandgeld hiernach nicht unberechtigt. Andererseits aber ist die Eisenbahn nach der oben angeführten Bestimmung der E.V.O. verpflichtet, das Gewicht bahnamtlich festzustellen. Wenn ihr dies nicht sofort bei Aufgabe des Gutes oder innerhalb der Ladefrist möglich ist, so kann dies dem Versender nicht zur Last gelegt werden. Es ist daher auch zugunsten des letzteren in den Allg. Abf.-Vorschriften bestimmt, daß in den oben geschilderten Fällen von Erhebung von Wagenstandgeld abzusehen ist. Der § 7 lautet unter 14 B a der A.A.V. Teil II: „Beantragt der Absender die Nachwägung eines Wagens innerhalb der Ladefrist, jedoch spätestens bei Übergabe des beladenen Wagens, so wird der durch die Verwägung verursachte Aufenthalt bei der etwa in Frage kommenden Standgelderhebung außer Berücksichtigung gelassen."

Nun liegt aber häufig der Fall vor, daß die benutzten Wagen überladen worden sind und aus diesem Grunde nicht abrollen können, sondern erst umbehandelt werden müssen. Zu dem durch die erste Verwägung verursachten Mehraufenthalt tritt dann noch die zum Abladen erforderliche Zeit sowie die Zeit der abermaligen Verwiegung. Handelt es sich hierbei um Güter, die eine besonders sachgemäße Entladung und Lagerung erfordern, so muß erst der Versender benachrichtigt und zur Entladung in Anspruch genommen werden. Es kann hiernach unter Umständen zu der durch die erste Verwiegung entstandenen Ladefristüberschreitung noch eine weitere nicht unerhebliche

Zeit treten. Wir stehen daher nochmals vor der Frage, ob nicht vielleicht in diesen Fällen die Erhebung von Wagenstandgeld gerechtfertigt sein möchte.

Die gegebenen Bestimmungen weisen hier eine Lücke auf und gestatten nur eine Auslegung. Die Meinungen hierüber gehen aber auseinander. Deshalb erscheint es nicht unwichtig, behufs Klarstellung der Frage, eine weitere Aussprache anzuregen. Nehmen wir beispielsweise an, daß bei Ladefristverlängerungen infolge Überladens der Wagen und Abladens des Übergewichts kein Standgeld erhoben wird, so deckt sich dies Verfahren mit der oben angeführten Bestimmung der A.A.V., wonach der durch die Verwägung entstehende Aufenthalt bei der in Frage kommenden Standgelderhebung außer Berücksichtigung zu lassen ist. Ob sich diese Bestimmung nur auf die erstmalige Verwiegung oder auch auf die infolge der Überlastung des Wagens notwendige nochmalige Verwiegung bezieht, ist nicht genau ausgedrückt. Mangels einer klaren Bestimmung ist deshalb zugunsten der Versender anzunehmen, daß die zur ordnungsmäßigen Feststellung des Gewichts von Wagenladungen aufgewendete Zeit bei der Standgeldberechnung in allen Fällen außer Ansatz bleibt. Obwohl aber die obige Meinung durch die angeführten Bestimmungen der A.A.V. scheinbar gestützt wird, dürfte den noch die gegenteilige Ansicht nicht ganz von der Hand zu weisen sein. Denn § 4[1] der A.A.V. Teil II bestimmt: „Die Ladefrist ist gewahrt, wenn die Ladung innerhalb der Frist in ordnungsmäßigem Zustande der Abfertigung übergeben ist.“ Stellt sich nun bei der erstmaligen Verwiegung heraus, daß der Wagen überladen worden ist, so kann die Auflieferung nicht als ordnungsmäßig erfolgt gelten. Die nochmalige Verwiegung ist dann nicht auf Grund des § 58[3] der E.V.O. vorzunehmen, sondern wegen nicht ordnungsmäßig erfolgter Auflieferung des Wagens. Da hieran aber der Versender die Schuld trägt, so hat er m. E. auch für die Folgen der nicht ordnungsmäßigen Verladung aufzukommen, d. h. in dem geschilderten Falle für die durch die zweimalige Verwiegung entstehende Ladefristverlängerung das Standgeld zu tragen.

Die durch den Krieg hervorgerufenen außerordentlichen Verhältnisse bedingen voraussichtlich auf Jahre hinaus eine möglichste Steigerung der Einnahmen. Diesem Umstande würde Rechnung getragen, wenn über die vorstehend aufgeworfene Frage allgemein in dem am Schluß meiner Ausführungen bezeichneten Sinne Entscheidung getroffen würde.

Schöder, Gütervorsteher, Dobrilugk-Kirchhain.

Unwirtschaftliches im Ermittlungsverfahren.

Von **Anselm Müller**, Dresden.

Der bei weitem größte Teil aller fehlenden Güter ist durch Diebstahl oder auf andere Weise aus dem Bereich der Eisenbahnen gekommen. Hinsichtlich der meisten fehlenden Güter ist also die Tätigkeit des Deutschen Ausgleichsamtes und die damit zusammenhängende Arbeit der übrigen Dienststellen von vornherein zwecklos. Es kann sich beim Deutschen Ausgleichsamt eben nur darum handeln, die Hingehörigkeit der ihm überzählig gemeldeten Güter möglichst bald festzustellen. Diese Aufgabe vermag das D. A. A. seit einigen Jahren nicht mehr in wünschenswerter Weise zu erfüllen. Dies liegt zum Teil daran, daß die Abfertigungsstellen wegen der großen Anzahl der jetzt zu erstattenden Fehlmeldungen auf die Anfertigung der einzelnen Meldung nicht die nötige Sorgfalt verwenden können. Je mehr Meldungen beim D. A. A. eingehen, desto schwerer ist die Feststellung der Hingehörigkeit, desto leichter ein Übersehen. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn bisweilen durch die Nachforschungen der Direktionen, der Ämter oder der Abfertigungsstellen ein Gut aufgefunden wird, das dem D. A. A. ohne Erfolg fehlend und überzählig gemeldet worden ist.

Auf Grund der Fehl- und Ueberzähligmeldungen konnten vom D. A. A. im Jahre 1918 bei einer Gesamtzahl von 854 030 Fällen 25 097 Ausgleiche bewirkt werden. Dies stellt einen Erfolg von noch nicht 3 % dar. Erscheint dieser „Erfolg“ wirtschaftlich, wenn man die Kosten der ganzen Einrichtung auf die bewirkten Ausgleiche verteilt? Was kostet dann ein solcher Ausgleich der Eisenbahn? Das D. A. A. rechnet zu seinen Erfolgen auch solche Fälle, wo es die Hingehörigkeit eines überzähligen Gutes nicht festzustellen vermag, dieses aber als Ersatz für ein anderes Gut gleicher Art überweist. Aber selbst wenn es dem D. A. A. gelingt, die Hingehörigkeit eines Gutes festzustellen, ist damit nicht immer ein Vorteil für die Eisenbahn verbunden, der im Verhältnis zu den aufgewendeten Kosten steht. Wäre die Hingehörigkeit nicht festgestellt worden, so hätte die Eisenbahn das überzählige Gut für eigene Rechnung bestmöglichst verkauft und auf Antrag dem Entschädigungsberechtigten den gemeinen Wert des Gutes ersetzt. Der Verkaufserlös würde der zu zahlenden Entschädigung annähernd entsprechen, weil die Eisenbahn in den meisten Fällen nur den gemeinen Handelswert zu vergüten hat. Wenn das Gut während der Beförderung Schaden gelitten hat, würde der Verkaufserlös allerdings wesentlich niedriger als der Entschädigungsbetrag sein. In solchen Fällen würde die Eisenbahn aber auch bei der Auslieferung des aufgefundenen Gutes oft eine Entschädigung zahlen müssen. Ferner ist noch zu berücksichtigen, daß mit der Bewirkung eines Ausgleiches stets eine zu Lasten der Eisenbahn gehende (frachtfreie) Beförderung verbunden ist, und daß bei dieser Beförderung das Gut erneut der Gefahr des Verlustes und der Beschädigung ausgesetzt wird. Man denke z. B. an die Zuweisung eines verschleppten überzähligen Wagens Stroh. Den Fällen, wo der Verkaufserlös ausnahmsweise wesentlich niedriger als der Entschädigungsbetrag ist, stehen solche Fälle gegenüber, wo der Verkauf der Eisenbahn einen über den gezahlten Entschädigungsbetrag hinausgehenden Gewinn gebracht hat. So ist z. B. in einem Fall beim Verkauf einer überzähligen Nähmaschine der doppelte Betrag der gezahlten Entschädigung erzielt worden. Außerdem kommt noch in Betracht, daß in einzelnen Fällen die Stellung von Entschädigungsansprüchen unterbleibt, oder daß die Eisenbahn überhaupt nicht oder nur bis zu einem Höchstbetrag zu haften hat.

Die Feststellung der Hingehörigkeit eines Gutes ist aber auch für den Entschädigungsberechtigten nicht immer von besonderem Wert. In manchen Fällen wird ihm mehr daran liegen, bald den Entschädigungsbetrag, als nach längerer Zeit, nachdem vielleicht schon Ersatz beschafft worden ist, das Gut selbst zu erhalten. Nur dann wird dem Entschädigungsberechtigten mehr an der Wiedererlangung des Gutes als an dem Entschädigungsbetrag gelegen sein, wenn es nicht möglich ist, für den Entschädigungsbetrag gleichwertigen Ersatz zu beschaffen. Daß in diesen wichtigen Fällen das überzählig lagernde Gut vom D. A. A. rechtzeitig aufgefunden wird, ist aber wegen der großen Anzahl zum Teil unvollständiger Meldungen jetzt unsicher.

Eine Besserung ließ sich dadurch erreichen, daß die Erstattung von Fehl- und Ueberzähligmeldungen nur auf solche Fälle beschränkt würde, wo die Herbeischaffung des Gutes von besonderem Wert ist. Hierdurch würden das D. A. A. und die übrigen Dienststellen entlastet. Die ganze Einrichtung würde erfolgreicher und wirtschaftlicher und die Erledigung der Entschädigungsanträge vereinfacht und beschleunigt.

Die Bekanntgabe fehlender Güter im Tarif- und Verkehrsanzeiger ist meistens erfolglos, weil sich eben der größte Teil dieser Güter nicht mehr im Bereiche der Eisenbahnen befindet. Dagegen würde eine Bekanntgabe der wertvolleren überzähligen Güter zur schnellen Feststellung ihrer Hingehörigkeit beitragen können. Da bisherige Versuche, das jetzige Verfahren erfolgreicher zu gestalten, zu einem befriedigenden Ergebnis noch nicht geführt haben, wäre es ratsam, daß sich Reklamations- und Abfertigungsbeamte auf Grund ihrer Erfahrungen zu dieser Angelegenheit äußerten.

Einführung von Fahrgeldzuschlägen während der Winterzeit.

In der Belieferung der Eisenbahnen mit Heizmaterial für Lokomotiven ist gegen das Vorjahr eine erhebliche Besserung eingetreten. Es war in Mecklenburg — und auch wohl im übrigen Deutschland — möglich, den Betrieb im letzten Winter in uneingeschränktem Maße aufrechtzuerhalten und auch wieder eine ausreichende Beheizung der Wagenzüge zu bewirken. Für den kommenden Winter darf man daher mit Recht auf diesem Gebiet das Wiedereintreten normaler Verhältnisse erwarten, sofern nicht durch politische Verhältnisse wieder Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung eintreten. Damit würde dann auch der § 39 (4) der Bau- und Betriebsordnung wieder in vollem Umfange in Geltung kommen, der für „die im Winter zu benutzenden Personenwagen Einrichtung zur Heizung“ verlangt und damit die Haftpflicht der Eisenbahn dem reisenden Publikum gegenüber erstehen läßt für nachweislich durch unterlassene Heizung ihm erwachsenen Schaden an Leben und Ge-

sundheit. Gehören hieraus entstehende Haftpflichtklagen auch zu den Seltenheiten, so können die vom Fiskus geforderten Summen doch unter ungünstigen Umständen eine recht erhebliche Höhe erreichen. Erinnern möchten wir beispielsweise an ein im Jahre 1914 ergangenes Reichsgerichtsurteil (vgl. Nr. 73, S. 1065, Jahrg. 1914 d. Ztg.), das die bayerische Staatsbahnverwaltung verurteilte, für die einer Dame durch die Abkühlung eines in einen D-Zug eingestellten italienischen Wagens entstandene körperliche Schädigung eine hohe Entschädigung zu zahlen.

Ist es nun gesetzlich möglich, die Bahn für eine unterlassene Leistung in solchem Umfange haftpflichtig zu machen, so müßte die unbedingte Folge sein, daß die Bahn für die ordnungsmäßige Ausführung dieser von ihr gesetzlich verlangten Leistung zu ihrer Selbstversicherung, zur Deckung der Unkosten und Erzielung eines kaufmännischen Gewinnes eine Gebühr erhebt. In der Vorkriegszeit gestattete es der Bahn allerdings die überaus glänzende Finanzlage, von der Erhebung solcher Zuschläge — die immerhin nur eine verhältnismäßig geringe Höhe hätten haben können — abzusehen und Sommer wie Winter die gleich hohen Fahrpreise zu erheben. Doch kann man bei der heutigen geänderten Sach- und Finanzlage die Beibehaltung dieses Verzichts nur als eine aus guter vergangener Zeit bisher verbliebene, jetzt aber nicht länger zu vertretende Maßnahme ansehen. Die Auffassung etwa, die Entschädigung für Zugheizung sei bei der Berechnung der Fahrpreise mit in Ansatz gebracht worden, ist anfechtbar, sie würde zu der Schlußfolgerung führen, daß auch der Sommerreisende zu der Aufbringung der Heizkosten anteilig herangezogen und damit dem Winterreisenden gegenüber benachteiligt wird, oder anzunehmen, daß unter den heutigen Verhältnissen und bei den jetzigen Preisen für die Anlage und Instandhaltung der Heizvorrichtungen der Wagen, für Heizmaterial, Heizschläuche, Schlußhähne usw. die Bahn die Zugheizung auch weiter unentgeltlich ausführen soll, wird niemand erwarten oder verlangen. Muß schon diese Überlegung mit zwingender Kraft selbst den anfänglich Verneinenden dem Grundsatze der Erhebung höherer Fahrpreise während des Winterhalbjahres näher führen, so noch mehr die für den Staat vorliegende unbedingte Notwendigkeit, kein irgendwie mögliches Mittel unangewendet zu lassen, das zu einer Besserung der Einnahmen der Eisenbahnen beitragen kann. Gerade dieser Grund muß auch dahin führen, daß man sich hinsichtlich der Höhe der Winterfahrgeldzuschläge nicht darauf beschränkt — wie dies in der Zeit vor dem Kriege hätte geschehen müssen —, nur eine Deckung der Unkosten zu erreichen; das Reich muß vielmehr der Notlage entsprechend danach trachten, sich auch in diesem Falle eine neue indirekte Steuerquelle zu schaffen.

Die Verwirklichung dieses Gedankens kann selbstverständlich nur unter Berücksichtigung des sozialen Gesichtspunktes geschehen, die Zuschläge können nicht für alle Klassen einheitlich, sondern müssen entsprechend den Wagenklassen verschieden festgesetzt werden. Vielleicht könnte man 10 % des jeweiligen Fahrpreises als angemessenen Zuschlag ansehen, bei Festsetzung gewisser Mindestsätze (VI. Klasse etwa 30 ₰, III. Klasse 50 ₰ usw.) und vielleicht unter Abrundung auf volle Mark, sobald der Fahrpreis diese Abrundung erfährt. Aus praktischen Gründen müßte aber unter allen Umständen davon abgesehen werden, besondere Karten auszugeben, wie bei den Schnellzugzuschlägen. Dies würde eine unstatthafte Mehrbelastung des jetzt schon recht schwierigen Abfertigungsdienstes am Fahrkartenschalter bedeuten. Die einfachste Lösung würde sein, jede Fahrkarte allgemein mit zwei Fahrpreisen zu versehen, einem niedrigeren vielleicht mit dem Vorzeichen „S“, der allgemein und feststehend vom 1. April bis 30. September erhoben, und einen um 10 % höheren mit dem Vorzeichen „W“, der vom 1. Oktober bis 31. März gelten würde. Allerdings würde diese Maßnahme für den Vorverkauf an den Tagen kurz vor jedem 1. Oktober eine verbietende Bestimmung erforderlich machen, jedenfalls würden sonst noch einige Kontrollmaßnahmen für diesen Wechsel nötig sein. Im übrigen aber würde jede Mehrarbeit oder Mehrbelastung für den Abfertigungsdienst gänzlich vermieden und damit auch jede Mehrausgabe. Eine Voraussetzung wäre allerdings doch noch an die Einführung dieser Neuerung zu knüpfen: Es müßte im allgemeinen wohl etwas mehr Sorgfalt auf die Heizung der Wagenzüge verwendet werden, damit diese immer als völlig ausreichend angesehen werden kann; besonders müßten lange Züge mehr als bisher mit Heizwagen ausgerüstet werden. Eine Bedingung, die aber gut und gern mit in den Kauf genommen werden kann, wenn dem Reich auf diese Weise mehrere hundert Millionen Mark Mehreinnahme erwachsen.

H. Schwedler, Eisenbahnobersekretär.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Hauptversammlung und 75. Jubiläum des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Vom 7. bis 9. September findet in Berlin die Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen statt, die in diesem Jahre dadurch eine besondere Bedeutung erhält, daß der Verein zugleich die Feier seines 75. Bestehens begeht. So soll denn auch diese Vereinsversammlung innerhalb des durch den Ernst der Zeiten gezogenen bescheidenen Rahmens ein feierlicheres Gepräge als sonst erhalten. Auf der Tagesordnung des Vereins stehen folgende Beratungsgegenstände:

1. Geschäftsbericht der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins für die Zeit von Anfang August 1918 bis Ende Juli 1921.
2. Änderung des Vereinsbeschlusses von 1880, betreffend Tarifveröffentlichungen in der Vereinszeitung.
3. Weitere Ausgestaltung des Technischen Ausschusses.
4. Gewährung von freier Fahrt und von Tagegeldern für die nicht mehr im aktiven Eisenbahndienst befindlichen Mitglieder des Preisausschusses.
5. Ergänzung des Artikels 7 Abs. 2 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (Beigabe von Unterschiedsberechnungen bei Frachterstattungen).
6. Änderung der Bestimmungen des Artikels 13 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement über die Benutzung von Hilfswegen bei Verkehrsstörungen.
7. Änderung der Artikel 17 und 19 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (vereinfachte Erledigung von Entschädigungsanträgen).
8. Änderung des Musters E (Monatsübersicht über gezahlte Entschädigungen usw.) im Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement.
9. Neugestaltung des Vereinswagenübereinkommens.
10. Einführung der zweiteiligen Heizkupplung, Bauart Kleimenhagen-Haas.
11. Neugestaltung der Güteprobensammlung.
12. Festsetzung der Durchführungsfristen in den §§ 75 und 133 der Technischen Vereinbarungen für die Einführung der verstärkten Zugvorrichtung.
13. Festsetzung der Durchführungsfristen in § 83 der Technischen Vereinbarungen für die Bestimmungen über die Kupplungen der Luftdruckbremsen.
14. Rechnungslegung der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins über die Verwaltung der Vereinskasse.
15. Bericht des Verwaltungsausschusses der Versorgungskasse für Vereinsbeamte.
16. Neuwahl des Preisausschusses.
17. Neuwahl der ständigen Ausschüsse.
18. Neuwahl des Wahlausschusses (Übk., betreffend die Aussetzung von Preisen).
19. Neuwahl des Verwaltungsausschusses der Versorgungskasse für Vereinsbeamte.
20. Neuwahl der Geschäftsführenden Verwaltung.
21. Bestimmung von Zeit und Ort der nächsten Vereinsversammlung.

Die Sitzungen finden im großen Sitzungssaal des Vereins Deutscher Ingenieure (Sommerstraße 4a) statt und sind für den 7., 8. und 9. September in Aussicht genommen. An jedem dieser drei Tage wird im Anschluß an die Beratungen je ein Festvortrag über ein wirtschaftliches, ein bautechnisches und ein elektrotechnisches Thema gehalten.

An der Vereinsversammlung werden sich voraussichtlich über 100 Vertreter der dem Verein angehörenden Verwaltungen beteiligen. Zur Pflege des außerdienstlichen geselligen Verkehrs ist am ersten Tage ein gemeinschaftliches Essen und am zweiten ein gemeinsamer Ausflug nach Wannsee geplant.

Unsere Zeitung wird zur Feier des Jubiläums in ihrer Nummer vom 8. September in festlichem Gewande erscheinen und eine Reihe von Aufsätzen aus der Feder fachkundiger Mitarbeiter verschiedener Vereinsverwaltungen bringen, die einen Überblick über die Tätigkeit des Vereins in den 75 Jahren seines Bestehens gewähren sollen.

— Eröffnung von Eisenbahnstrecken. Am 12. Mai d. J. ist die Teilstrecke der neuerbauten Hamburger Marschbahn Geesthacht-Zollenspieker-Fünfhausen mit den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten Geesthacht Düneberg,

Brandenmoor, Borghorst, Altengamme, Elbdeich, Kiebitzbrack, Krauel, Riepenburg, Teufelsort, Zollenspieker, Howe und Fünfhausen in Betrieb genommen. Mit der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn werden die Bahnhöfe Geesthacht und Düneberg und mit der Vierländer Eisenbahn der Bahnhof Zollenspieker gemeinschaftlich benutzt. Sämtliche Bahnhöfe, mit Ausnahme von Riepenburg sind für den Personen- und Gepäckverkehr freigegeben. Dem Güterverkehr dienen alle Bahnhöfe mit Ausnahme von Düneberg und Brandenmoor. Als Übergangsbahnhof kommt für alle Bahnhöfe Bergedorf in Frage. Der Betrieb wird von der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn in Bergedorf-Süd geleitet.

— **Mißbräuchliche Benutzung von Monatskarten.** Eine im Reichstag über die Frage der Ausstattung der Monatskarten im Berliner Vorortverkehr mit Lichtbildern (vgl. Nr. 29, S. 560) gestellte Anfrage hat der Reichsverkehrsminister wie folgt beantwortet: „Die mißbräuchliche Benutzung der Monatskarten durch Übertragung an andere Personen hat einen Umfang angenommen, der der Eisenbahnverwaltung ganz beträchtliche Einnahmen entzieht. Da die bisherigen Kontrollmaßnahmen nicht ausreichten, dem Übel abzuhelfen, habe ich versuchsweise für einen verkehrsreichen Bezirk des Berliner Vorortverkehrs angeordnet, daß die Monatskarte mit einem Lichtbild des Berechtigten fest verbunden werden muß.

In Sachsen wird das Verfahren schon seit 1. Januar d. J. erprobt.

Ich verkenne nicht, daß die Durchführung des neuen Verfahrens für die Reisenden manche Unbequemlichkeiten bringen wird. Angesichts der großen Fahrpreisermäßigung, die mit der Benutzung der Monatskarten verbunden ist, werden sie aber von ihnen wohl getragen werden können, ebenso wie die verhältnismäßig geringen Kosten, die für sie damit verbunden sind. Andere brauchbare Maßregeln, die verhindern würden, daß der Eisenbahnverwaltung große, heute besonders ins Gewicht fallende Beträge entzogen werden, haben sich noch nicht ermitteln lassen.

Zu meinem Bedauern bin ich deshalb nicht in der Lage, von der Erprobung des Verfahrens vom 1. August d. J. ab auf den Stationen der Strecke Berlin-Wannseebahnhof-Wannsee abzusehen, zudem bereits alle erforderlichen Vorbereitungen getroffen sind.“

— **Eisenbahn-Fundordnung.** In dieser tritt mit sofortiger Gültigkeit eine Erhöhung der Gebühren ein. Die Vordrucke für Verlustanzeigen werden in Zukunft von den Bahnhöfen gegen eine Gebühr von 40 Pf. für das Stück abgegeben. Die gefundenen Gegenstände werden, wenn die Auslieferung durch den Bahnhof erfolgt, gegen eine Gebühr von 2 ℳ und Empfangsbescheinigung und, wenn die Auslieferung auf dem Fundbüro oder einer Fundsammelstelle erfolgt, gegen Empfangsbescheinigung und eine Gebühr von 3 ℳ ausgehändigt. Wird die Verlustanzeige von Bahnbeamten ausgefertigt, so beträgt die Gebühr hierfür 50 Pf. Die übrigen Vorschriften und Gebühren, z. B. die Ermittelung mittels Fernsprechers usw. bleiben unverändert wie bisher bestehen.

— **Sperrung des Güterverkehrs nach Kiel.** In Kiel ist ein Streik der Transportarbeiter ausgebrochen. Um eine Überfüllung der Bahnhofsanlagen zu verhüten, hat die Eisenbahnverwaltung den gesamten Güterverkehr nach Kiel — ausgenommen Milch und Ladungen für Anschlußinhaber — gesperrt.

— **Beilegung des Casseler Eisenbahnerstreiks.** (Vgl. Nr. 33, S. 625 d. Ztg.) Die zwischen der Eisenbahndirektion einerseits und den Bezirksbetriebsräten andererseits gepflogenen Verhandlungen, zu denen der Reichsverkehrsminister und die Arbeiterverbände je zwei Vertreter entsandt hatten, haben zur Beilegung des Streiks geführt. Nach langen Verhandlungen einigte man sich dahin, daß die Arbeiter Mittwoch, den 17. August, früh überall die Arbeit wieder aufnehmen sollten. Lohn für die Streiktage wird nicht bezahlt. Der Forderung, den Zeitlohn der Betriebsarbeiter dem Einkommen der im Gedinge arbeitenden Hauptwerkstättenarbeiter durch Lohnzulage mit rückwirkender Kraft auszugleichen, konnte nicht stattgegeben werden. Dagegen wurde zugesagt, die allgemeinen Teuerungsmaßnahmen zugunsten der Beamten und Arbeiter möglichst zu fördern und die Frage zu prüfen, wie bei Einführung des Gedingeverfahrens die mittelbar daran beteiligten Arbeiter zu entlohnen seien.

— **Paßkontrolle auf der Strecke Lauenburg-Danzig.** Nach Mitteilung der polnischen Regierung tritt auf Grund eines Beschlusses der interministeriellen Kommission bei zwei Schnellzügen von Danzig nach Lauenburg und umgekehrt die folgende Erleichterung der Paßrevision ein:

„Die Überprüfung der Reisedokumente wird nicht auf der Station Neustadt, sondern im Zuge stattfinden, während der Fahrt und des Aufenthalts und zwar folgendermaßen:

a) Für den Schnellzug D a n z i g - L a u e n b u r g: Die Beamten steigen in Klein Katz ein (wo zu diesem Zweck der Zug eine Minute hält, den Reisenden ist es nicht gestattet, ein- oder auszusteigen) und nehmen die Kontrolle während der Fahrt vor. In Neustadt, wo der Zug 10 Minuten Aufenthalt hat, wird die Kontrolle abgeschlossen, worauf die Polizeibeamten den Zug verlassen. (Auf der Weiterfahrt hält der Zug erst auf deutscher Seite.) Da zur Durchführung der Kontrolle bloß 27 Minuten zur Verfügung stehen (17 Minuten Fahrzeit von Klein Katz nach Neustadt und 10 Minuten Aufenthalt in Neustadt), wird es voraussichtlich notwendig sein, die Kontrolle in zwei Partien durchzuführen, d. h. von den beiden Zugenden an.

b) Für den Schnellzug L a u e n b u r g - D a n z i g: Die Kontrollorgane steigen in Strzebielin ein (dort Aufenthalt eine Minute ohne Ein- oder Aussteigen von Reisenden) und nehmen die Kontrolle während der Fahrt bis nach Gdingen vor, wo sie aussteigen. Auf der Weiterfahrt hält der Zug erst auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig.

Die übrigen Aufenthalte, und zwar in beiden Richtungen, bleiben unverändert. Unverändert bleibt ebenfalls die Kontrolle der Personenzüge. Die oben angeführte Art der Kontrolle ist bereits am 15. August d. J. in Kraft getreten.

— **Starker Schlafwagenverkehr zwischen Berlin und München.** Der Schlafwagenzug Berlin-München, der während der Sommermonate als Schnellzug D 70 vom Anhalter Bahnhof um 7.18 abends gefahren wurde und der mit dem 31. d. M. wieder in Fortfall kommen sollte, wird, wie wir erfahren, wegen der überaus starken Nachfrage nach Bettkarten Berlin-München und München-Berlin bis auf weiteres noch verkehren. Ebenso wird auch der Gegenzug D 71, an Anhalter Bahnhof 7.27 vorm., noch nach dem 1. September beibehalten werden. Neben sechs Schlafwagen 1. und 2. Klasse führen die beiden Züge keine Wagen.

— **Die Danziger Eisenbahnen an Polen.** Da bei den Verhandlungen zwischen Danzig und Polen über Eigentum und Verwaltung der Eisenbahnlinien im Gebiete der Freien Stadt Danzig, sowie im Hafenausschuß zwischen den Danziger und polnischen Mitgliedern über die Auslegung des Begriffs Hafenbahn keine Einigung erzielt werden konnte, hat der Oberkommissar des Völkerbundes Haking entschieden, daß die Vollbahnen außer den Hafenlinien an Polen überwiesen werden und die Verwaltung in polnische Hände übergeht. Die Eisenbahnen und Straßenbahnen, die in erster Linie dem Bedürfnis der Freien Stadt Danzig dienen, sowie die vorhandene Schmalspurbahn und Straßenbahn im Gebiete der Freien Stadt mit den dazu gehörigen Grundstücken einschließlich der Eisenbahndirektion gehören Polen auf Grund von Artikel 25 der Konvention. Eigentum, Verwaltung usw. der bestehenden Eisenbahnen, die besonders dem Hafen dienen, gehören dem Hafenausschuß. In der Entscheidung des Oberkommissars heißt es dann u. a.: Die polnische Regierung wird sich verpflichten, den Hafen von Danzig voll auszunutzen, welche andere Häfen in Zukunft auch an der Ostsee eröffnet werden mögen. Die Danziger Regierung wird sich verpflichten, die Interessen Polens bezüglich des freien Zugangs zum Meere zu allen Zeiten sicherzustellen, des freien Zugangs, welcher Polen durch den ihm seitens des Rates des Völkerbundes in seinem Beschluß vom 22. Juli 1921 erteilten Anweisungen erneut gewährleistet wird.

— **Keine Freifahrt für Abgeordnete im Saargebiet.** Die Eisenbahndirektion Saarbrücken hat auf sämtlichen Bahnhöfen durch Anschlag bekanntgegeben, daß die für die Reichstags- und Landtagsabgeordneten vom preußischen Ministerium des Innern ausgestellten Freifahrkarten im Saargebiet keine Gültigkeit haben.

— **Der letzte Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten** ist vor kurzem erschienen. Aus diesem Anlaß ist dem Bericht auch ein Überblick über die Betriebsergebnisse von 1881 an beigegeben, aus dem sich ersehen läßt, welche Entwicklung die württembergischen Verkehrsanstalten in den letzten 38 Jahren genommen haben.

Von Interesse ist zunächst eine kurze Darstellung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Staatseisenbahnen bei dem am 1. April 1920 vollzogenen Übergang auf das Reich. Die Länge der Bahnen betrug rund 2155 km, davon Hauptbahnen 1608 km, vollspurige Nebenbahnen 425 km, schmalspurige Nebenbahnen 121 km, zweigleisige Strecken 600 km. Die Zahl der Stationen betrug 652. An Lokomotiven waren vorhanden 902 Stück, an Personenwagen 2442, an Sitzplätzen 138 226, an Gepäckwagen 6477, bedeckte Güterwagen 8717, offene Güterwagen 8179, Postwagen 160. Die Zahl der beförderten P e r s o n e n betrug 90 978 732 gegen 96 395 440 im Jahr 1918; eine Person hat durchfahren 18,34 km gegen 21,76 km im Vorjahr. Es zeigt sich

n diesen Zahlen deutlich die verkehrseinschränkende Wirkung der Verteuerung des Reisens. Von der Personeneinnahme mit 70½ Millionen Mark (Vorjahr 51 Millionen) entfielen auf die 1. Klasse 0,63 % (Vorjahr 0,49 %), auf die 2. Klasse 10,97 % (8,42 %), auf die 3. Klasse 23,85 % (20,14 %), auf die 4. Klasse 62,96 % (46,12 %), Militär 1,59 % (24,83 %). Der Güterverkehr umfaßte 10 964 170 t gegen 14 996 297 t im Vorjahr. Die Einnahmen daraus betrugen 149 Millionen Mark (71,6 Millionen), d. s. 59,65 (51,85) % der Gesamteinnahme. Die Gesamteinnahmen der Bahn beliefen sich auf 250 Millionen Mark gegen 138 Millionen im Vorjahr; die Gesamtausgaben auf 349½ Millionen Mark (165) Millionen), der Fehlbetrag auf 99,2 Millionen Mark (27 Millionen) oder —10½ % (Vorjahr —3 %). Die Gesamtzahl des Personals betrug 30 949 gegen 22 983 im Vorjahr; die Zahl der Beamten und Hilfsbeamten 12 024 (10 746), die der Arbeiter 18 925 (12 237). Die Personalausgaben im ganzen ohne Wohlfahrtszwecke betrugen 243 Millionen Mark (114 Millionen im Vorjahr); die Ausgaben für einen Beamten berechnen sich im Durchschnitt auf 9423 ℳ (Vorjahr 5742 ℳ), für einen Arbeiter 6855 ℳ (Vorjahr 4278 ℳ). Seit dem Jahre 1881 ist die Betriebslänge der Eisenbahnen gestiegen von 1541 auf 2155 km, die zweigleisigen Bahnstrecken von 166 auf 600 km, die Zahl der Beamten und Arbeiter zusammen von 8052 auf 30 949, die der Beamten allein von 2935 auf 10 556, die Zahl des gegen Taggeld verwendeteten Personals von 1232 auf 1468, die Zahl der Arbeiter von 3885 auf 18 925, die Zahl der Lokomotiven von 331 auf 902, der Personenwagen von 786 auf 2442, der Gepäck- und Güterwagen von 5090 auf 17 824, die Zahl der beförderten Züge von 97 964 auf 349 126, die Zahl der Unfälle von 84 auf 128 (die Zahl der tödlichen Unfälle von 20 auf 49), die Zahl der auf 1 Million beförderter Reisenden kommenden Tötungen von 0,37 auf 0,25, die Zahl der beförderten Personen ist angewachsen von 10 745 646 auf 90 978 732. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind gestiegen von 9,4 auf 71,4 Millionen Mark, aus dem Gepäckverkehr von 405 975 ℳ auf 1 482 115 ℳ, aus dem Güterverkehr von 15,8 auf 149,2 Millionen Mark.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage im Ruhrbezirk war in der zweiten Augustwoche im allgemeinen befriedigend. Die ungünstigen Wirkungen, die der niedrige Rheinwasserstand, die Sanktionen, die Abgabe von Beutewagen, die erhöhte Abfuhr von Wiederherstellungskohle nach Italien und die Lage in Oberschlesien auf den Wagenumlauf ausübten, haben eher eine Verschärfung als Milderung erfahren. Die Ausfälle an Wagen für Brennstoffe sowohl wie für andere Güter haben sich erhöht, obwohl die Eisenbahn bemüht gewesen ist, den Wagenumlauf zu beschleunigen. Es sind im gesamten Reichsbahngebiet Teildeckungen für andere Güter als Brennstoffe angeordnet, und der Güterverkehr wurde am Sonntag, dem 14. d. M., in weitem Umfange aufrechterhalten. Auch der Mangel an bedeckten Wagen hat sich weiter verschärft, da die Anforderungen durch verstärkten Kartoffelversand, durch Steigerung des Kaliverkehrs und besonders auch durch erhöhten Bedarf an Wagen für Getreide und Futtermittel ganz erheblich gewachsen sind.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich eingestellten Wagen 20 387 Wagen angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 19 070 Wagen. In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 18 253 Wagen. Bei der Umschlagleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist in der zweiten Augustwoche zwar eine kräftige Steigerung erzielt worden, indem sich diese von 13 782 auf 18 508 t werktäglich hob, doch wird eine Wiederkehr der frühern Durchschnittsleistung erst möglich sein, wenn eine Besserung der Verhältnisse bei der Rheinschiffahrt eingetreten sein wird. Der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle bezifferte sich auf 24 609 t gegenüber 21 026 t in der ersten Augustwoche.

— **Eisenbahnerheim für den Direktionsbezirk Essen.** Der Essener Eisenbahndirektionsbezirk besaß bisher im Gegensatz zu anderen Bezirken kein Heim, in dem der erholungsbedürftige Beamte und Arbeiter zu annehmbaren Preisen in landschaftlich schöner und gesunder Gegend Aufnahme finden konnte. Um diesen Mangel abzuhelfen, haben sich am 17. Juni d. J. Arbeiter und Beamte zu einer Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht zusammengeschlossen. Der Genossenschaft ist es gelungen, das Gasthaus „Zur frischen Quelle“ in Hiddesen bei Detmold am Teutoburgerwald zu erwerben, und zu einem Heime einzurichten. Das Grundstück ist rd. 7700 qm groß; davon sind ungefähr ¼ bebaut, ¾ Garten. Das Heim liegt am Fuße der Grotenburg, einem Berge, auf dem einst in germanischer Zeit eine Gaufestung, die Grotenburg, emporragte, und auf dem jetzt das Hermannsdenkmal steht.

Mit wenigen Schritten befindet man sich vom Heim aus im Walde. Eisenbahnstation ist Detmold. Der Fußgänger erreicht das Heim vom Bahnhofe in Detmold aus in ¾ Stunden, von der Mitte der Stadt aus in einer halben Stunde auf herrlichem, schattigem Wege, der die schönsten Ausblicke auf Berge und Wälder gestattet. Die Straßenbahn fährt vom Bahnhofe bis vor das Heim. In dem Heim sind zurzeit 40 Betten aufgestellt, doch ist die Möglichkeit gegeben, diese Zahl zu vermehren. Es sind Räume und große Säle für Wirtschaftsbetrieb vorhanden.

Am 6. August d. J. ist das Heim eröffnet worden. Am 3. August fand eine mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse in bescheidenem Rahmen gehaltene Eröffnungsfeier statt.

Das Heim soll das ganze Jahr geöffnet sein, da im Winter Gelegenheit zu Wintersport vorhanden ist. In dem Heim können aufgenommen werden: Eisenbahnbedienstete, soweit sie sich ein Jahr im Eisenbahndienste befinden und ihre zum Haushalt gehörenden Personen und, sofern Platz vorhanden ist: Eisenbahnbedienstete mit kürzerer als einjähriger Dienstzeit und sonstige Personen. Kinder unter 5 Jahren, Kranke und Hilfsbedürftige sind von der Aufnahme ausgeschlossen. Der Pensionspreis wird einheitlich ohne Rücksicht auf die Lage oder die Güte des Zimmers festgesetzt und beträgt zurzeit 25 ℳ für den Tag.

Anmeldungen mit Dienststellung, Dienststelle, Wohnort und Wohnung, der Zeitdauer, der Anzahl der gewünschten Zimmer und Betten sind zu richten an das Essener Eisenbahnheim „Frische Quelle“ zu Hiddesen bei Detmold e. G. m. b. H., Essen, Bismarckplatz 1.

— **Kleintier- und Gartenbau-Verbandsausstellung.** Der Verband der Eisenbahn-Kleintierzucht- und Gartenbauvereine Magdeburg veranstaltet am 19. bis 21. November d. Js. in der „Wilhelma“, Magdeburg-Neustadt, eine Ausstellung. Die Vorarbeiten sind erledigt, und es haben sich auch schon Aussteller angemeldet. Die Ausstellung soll den Besuchern zeigen, wie durch diese Bestrebungen zum Aufbau unserer Wirtschaftslage beigetragen werden kann. Durch belehrende Vorträge von Fachleuten aus der Kleinwirtschaft werden die Besucher an den Ausstellungstagen zum Betreiben von Kleinwirtschaft Anregung erhalten. Eine amtlich genehmigte Lotterie ist mit der Ausstellung verbunden, und ein Verkaufsmarkt wird eingerichtet. Die Beschickung und der Besuch der Ausstellung ist zur Förderung der guten Sache zu empfehlen. Auskunft erteilt die Ausstellungsleitung, Magdeburg, Alte Ulrichstr. 17.

— **Exzellenz Hoff.** Der frühere preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, Wirklicher Geheimer Rat Hoff, hat am 21. d. M. in voller körperlicher und geistiger Frische sein 70. Lebensjahr vollendet. Über die hervorragenden Verdienste dieses Mannes, der seine ganze Arbeitskraft und insbesondere sein allseitig anerkanntes außergewöhnliches Organisationstalent der preußischen Eisenbahnverwaltung gewidmet hat, ist in unserer Zeitung schon bei früheren Anlässen eingehend berichtet worden. Auch ist das Wirken von Exzellenz Hoff noch in so frischer Erinnerung, daß wir das Wesentliche aus seiner Laufbahn bei unseren Lesern als bekannt voraussetzen dürfen.

Nach seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst hat Exzellenz Hoff seine Arbeitskraft noch weiter in den Dienst des Eisenbahnwesens gestellt. Von dem kleinen westfälischen Badeort Driburg aus, den er sich zum Wohnsitz gewählt hat, verfolgt er die Entwicklung der neuen Reichseisenbahnverwaltung mit regem Interesse, stets bereit, seine reichen Erfahrungen bei der Erörterung und Entscheidung wichtiger Fragen zur Verfügung zu stellen. Seine Aufsätze über Organisationsfragen gehören zu dem Besten, was in unserer Zeitung in den letzten Jahren veröffentlicht worden ist, und haben in unserem Leserkreise die verdiente große Beachtung gefunden.

Wir hoffen, daß Exzellenz Hoff auch fernerhin die beneidenswerte Frische und Spannkraft, deren er sich erfreut, erhalten bleiben möge, und wünschen ihnen einen glücklichen Lebensabend!

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen sind folgende Veränderungen eingetreten: Versetzt sind: der Oberregierungsrat Heintze, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Essen und der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Dr.-Ing. Apel, bisher in Magdeburg, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Hans Blümener aus Berlin und Walter Guth aus Charlottenburg.

Österreich.

— **Vorkehrungen für den gesteigerten Reiseverkehr im September.** Wegen des in der nächsten Zeit zu gewärtigenden starken Rückreiseverkehrs aus den Somerfrischen, der durch die vom 11. bis 17. September in Wien stattfindende Internationale Messe eine bedeutende Steigerung erfahren wird, sah sich die Bundesbahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung im

Betriebe und mit Rücksicht auf die Reisenden veranlaßt, über sämtliche D-Züge der Direktionsbezirke Wien-West, Linz, Innsbruck und Villach in der Richtung nach Wien für die Zeit vom 25. August bis 30. September und in der Richtung von Wien für die Zeit vom 14. bis 25. September die Fahrbegünstigungssperre zu verhängen. Für diese Zeit werden die D-Züge im allgemeinen nur mit voll bezahlten und mit Kinderkarten benützbar sein. Die den Teilnehmern an der Wiener Messe für D-Züge eingeräumte Begünstigung (Befreiung vom D-Zugzuschlag) wird hierdurch nicht berührt.

— **Fahrkartenausgabe für Messezüge.** Zur Ermöglichung einer glatten Abfertigung der heimreisenden Messeteilnehmer sind besondere Vorsorgen in Aussicht genommen, die hauptsächlich dem Zwecke dienen, das Lösen der Fahrkarten für die Messezüge zu erleichtern, insbesondere ein langes Anstellen der Reisenden bei den Schaltern hintanzuhalten und den Schleichhandel auszuschalten. So werden Fahrkarten für die Benutzung der Messezüge grundsätzlich nur gegen Vorweisung des Messeausweises ausgegeben werden. Messeteilnehmer, die sich zur Benutzung eines bestimmten Messezuges rechtzeitig anmelden, haben bei Lösung der Fahrkarten den Vorzug vor anderen Reisenden. Von der Messeleitung werden im Messepalast und in der Rotunde besondere Anmeldestellen errichtet, die die Anmeldung der Reisenden zur Benutzung bestimmter Messezüge entgegennehmen. Bei der Anmeldung hat der Reisende seinen Messeausweis vorzulegen, auf dem die erfolgte Vormerkung bestätigt wird. Anmeldungen werden für jeden Messezug vom Beginn der Messe bis zum dritten Tage (einschließlich) vor dem Reisetage täglich in der Zeit von 8 Uhr früh bis 18 Uhr abends entgegengenommen.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt an den beiden dem Reisetage vorangehenden Tage von 8 Uhr früh bis 18 Uhr abends, bei den Zügen, die nach 13 Uhr abgehen, überdies auch am Verkehrstage selbst bis 12 Uhr mittags bei den im Messepalast sowie in der Rotunde errichteten Fahrkartenverkaufsstellen des Österreichischen Verkehrsbureaus. Fahrkarten für Messezüge werden bei diesen Schaltern nur gegen Vorweisung eines mit dem Anmeldevermerk versehenen Messeausweises verabfolgt. Auf dem Messeausweis wird die erfolgte Ausfolgung der Fahrkarten vermerkt. Für die bei den Vorverkaufsstellen in den Messegebäuden unverkauft gebliebenen Zugsplätze werden Fahrkarten am Reisetage in der vorgeschriebenen Verkaufszeit bei den Kassenschaltern der Ausgangsbahnhöfe zur Ausgabe gelangen. Die für Messezüge gelösten Fahrkarten werden weder zurückgenommen noch gegen andere umgetauscht, noch für spätere Züge gültig geschrieben.

— **Werbeanzeigen auf Eisenbahnfahrkarten.** Die Bundesbahndirektion Wien-Nordost hat eine Angebotsausschreibung erlassen, derzufolge sie für den Gesamtbereich der österreichischen Bundesbahnen die Rückseite der Eisenbahnfahrkarten an den Meistbietenden zur Anbringung von Werbeanzeigen vergibt.

— **Verband der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen.** Am 12. und 13. d. M. fand in Maria-Zell die Hauptversammlung des Verbandes der österreichischen Lokal- und Kleinbahnen statt, die von 34 Vertretern beschickt war. Die österreichischen Lokal- und Kleinbahnen sind infolge der Nachwirkungen des Krieges — mit ganz wenigen Ausnahmen — von Jahr zu Jahr in eine immer schlechtere finanzielle Lage gekommen. Einige stehen unmittelbar vor der Betriebseinstellung oder vor der Zahlungseinstellung, so daß ihre Stützung aus öffentlichen Geldern nicht mehr entbehrt werden kann. Als Mittel zu einer Besserung der Verhältnisse wurde eine staatliche Beitragsleistung zur raschesten Elektrisierung der noch mit Dampfkraft betriebenen Lokalbahnen erkannt, vor allem aber eine begünstigte Bevorschussung der Betriebsabgänge aus Staats- oder sonstigen öffentlichen Mitteln verlangt. Außerdem wird eine Verminderung der Belastungen durch Aufhebung der besonders drückenden Verkehrssteuern und Abgabeverpflichtungen sowie durch eine Überprüfung der sonstigen Auflagen und Verpflichtungen angestrebt. Alle diese Punkte sind in einer an die Regierung gerichteten Entschließung und in entsprechenden Gesetzentwürfen niedergelegt worden.

— **Südbahn.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß von nun ab in den größeren und mittleren Stationen ihres Dienstbereiches die Zahlung der Fahrpreise und Beförderungsgebühren tatsächlich in jenen Währungen zu leisten sein wird, in welchen diese Beträge auf den Fahrtausweisen oder Beförderungsscheinen ersichtlich sind. Hiervon ausgenommen werden vorläufig nur die in ungarischen Kronen zu leistenden Gebühren sein, deren Begleichung sowohl in dieser Währung als auch umgerechnet in österreichischer Währung stattfinden kann. Diese Kundmachung bezieht sich nicht auf die südslawischen Linien, für welche die Einzahlung der Gebühren und Frachtsätze in Zukunft ausschließlich in südslawischen Kronen oder Dinars zu erfolgen hat, während bisher die Zahlung in österreichischen Kronen überwog.

— **Donauverkehr.** Der von der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft im Juni 1921 auf der österreichischen Strecke der Donau abgewickelte Verkehr betrug 96 463 Personen. Hiervon entfielen auf den Eilschiffverkehr 3704 Personen, auf den Postschiffverkehr 59 440 Personen, auf den Lokalschiffverkehr 31 874 Personen und endlich auf den Eilschiffverkehr Wien-Belgrad 1445 Personen. Der Eil- und Frachtgüterverkehr umfaßte an abgegangenen und angekommenen Gütern zusammen 17 908 t. Die größte Güterbewegung überhaupt hatte Wien aufzuweisen, und zwar 13 557 t, dann kommt Linz mit 2111 t, Sarmingstein mit 510 t, Wallsee mit 291 t, Korneuburg mit 272 t, dann Melk, Aschach, Grein usw. Die Abwicklung des Verkehrs erfolgte bei günstigem Wasserstande ohne nennenswerte Störungen.

— **Eine Heldentat zweier Eisenbahner.** Dem „Berner Bund" wird aus Innsbruck geschrieben: Der Lokomotivführer Karl Hörmann und der Heizer Franz Prohaska der Bundesbahndirektion Innsbruck haben durch ihre mutige und entschlossene Haltung ein ungeheures Unglück verhütet. Die Reisenden des D-Zuges Buchs-Innsbruck-Wien, der in der Nacht zum 31. Juli Tirol und Salzburg durchfuhr, hatten keine Ahnung von der Gefahr, in der sie schwebten. Kurz nach der Ausfahrt aus der Station Bruck-Fusch, bei einer Zuggeschwindigkeit von 55 km, löste sich am Führerstand der Lokomotive ein Dichtungsbestandteil los. Der dichte Strahl des ausströmenden Dampfes traf den Lokomotivführer Karl Hörmann und verletzte ihn in furchtbarer Weise. Hörmann hatte trotz der schweren Brandwunden noch die Geistesgegenwart, den Regulator zu schließen, und er betätigte noch eigenhändig die Tenderbremse. Dann wurde er ohnmächtig. Später ist der brave, pflichttreue Mann gestorben. Der Heizer Prohaska war ebenfalls dem heißen ausströmenden Dampfstrahl ausgesetzt; er vermochte aber noch den halb ohnmächtigen Hörmann aus dem Bereiche des ausströmenden Dampfes herauszureißen, dann ging er an die Rettung des Zuges. Er versuchte, die Dampfpfeife in Bewegung zu setzen. Vom Führerstande aus war dies aber nicht möglich, weil dieser durch den ausströmenden Dampf versperrt war. Deshalb kletterte Prohaska trotz seiner Verwundungen auf das Dach des Führerhauses und drückte dort mit den Füßen (die Hände waren unbrauchbar geworden) den Pfeifenzug nieder. Auf diese Weise gelang es ihm, einige Pfiffe, Alarmsignale von der Lokomotive aus, hervorzubringen. Der Zugführer wurde aufmerksam, zog die Notleine an, und dann brachten die Bremsen im Zuge diesen zum Stehen. Ein schweres Unglück wurde durch die wackere Haltung der beiden Männer auf der Lokomotive verhütet, denn es läßt sich schwer ausdenken, was das Ende dieses Zuges und seiner Insassen gewesen wäre, wenn er bei der ungehinderten Fahrt talab führerlos geworden wäre.

Ungarn.

— **Aufhebung der Erhöhung des Wagenstandgeldes.** Die Kundmachung über die Erhöhung des Wagenstandgeldes in sämtlichen Budapester Stationen, ferner die Kundmachung betreffend die Kürzung der lagergeldfreien Frist, Erhöhung des Lagergeldes und Wagenstandgeldes in Budapest-Westbahnhof, schließlich die Kundmachung hinsichtlich der Einschränkungsbestimmungen in Budapest-Donau-Uferbahnhof wurden ab 1. Juli d. J. außer Kraft gesetzt. Von diesem Tage an treten hinsichtlich der Ladefristen und der lagergeldfreien Zeit die Bestimmungen der Kundmachung Nr. 4145/21 F IV vom 21. Januar 1920, hinsichtlich des Lagergeldes und des Wagenstandgeldes die im österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abt. B bestimmten Gebühren in Wirksamkeit.

— **Fahrpreiserhöhungen auf den Staatsbahnen.** Mit Wirksamkeit vom 1. September d. J. werden die Preise der ermäßigten Fahrkarten für Schüler auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der durch diese verwalteten Lokalbahnen erhöht. Die ermäßigten Fahrkarten für Schüler berechtigen zur täglich zweimaligen Hin- und Rückreise, die aber nicht unterbrochen werden darf. Vom 1. September d. J. an werden ferner die Preise der an Staats- und Militärbeamte ausgefolgten, aus 30 Fahrkarten bestehenden Fahrkartenhefte um 50 % erhöht. Der Preis der ermäßigten Monatsfahrkarten für Arbeiter bleibt unverändert.

— Die Erziehungs- und Verpflegungsanstalten der Staatseisenbahnen. Abgeordneter Rudolf Ruppert befragte den Handelsminister wegen der Erziehungs- und Verpflegungsanstalten in Szeged und Pápa. Diese im praktischen Leben vorzüglich bewährten Anstalten konnten nach Ausführung des Redners nicht gedeihen, weil der Staat, der bisher die Erziehung der Kinder von Eisenbahnangestellten gegen den jährlichen Betrag von .0 K. auf sich genommen hatte, jetzt die Kosten der Verpflegung in diesen Anstalten auf den jährlichen Betrag von .00 K. für das Jahr festgesetzt hat. Diesen hohen Betrag sind die Eisenbahner außerstande zu entrichten. Diese Anstalten würden daher in eine mißliche Lage geraten. Der Abgeordnete ersuchte daher den Handelsminister, diesem Übelstande abzuhelfen.

Handelsminister Hegyeshalmy erklärte, der Finanzminister hätte den Betrag von 6000 K. in Vorschlag gebracht. Der Handelsminister habe hierauf jedoch sofort erklärt, daß die Eisenbahner außerstande seien, diesen hohen Betrag aufzubringen. In dieser Frage sei die endgültige Entscheidung noch nicht getroffen worden. Die Verhandlungen seien im Gange, und er werde alles daransetzen, daß der zu entrichtende Betrag derart herabgesetzt werde, daß ihn die Eisenbahner ohne besondere Schwierigkeiten zu begleichen vermöchten.

— Die Lage der Wagenbewohner. Wir haben an dieser Stelle bereits mitgeteilt, daß aus den Ungarn entrissenen Gebieten aus allen Gesellschaftsklassen Militär, Beamte jeder Rangstufe, Advokaten, Professoren und sonstige Angehörige der Intelligenz nach Ungarn geflüchtet sind und in Wagen untergebracht wurden. Unter den Flüchtlingen befinden sich viele Postbedienstete und Eisenbahner, die bald zu ihrer Dienststelle gelangten. In einer traurigen Lage sind jedoch Offiziere, Komitatsbeamte und sonstige Angestellte geraten. Insbesondere flüchteten viele aus Rumänien. Auf den Linien in der Richtung nach Siebenbürgen sind fast alle größeren Stationen mit durchschnittlich zwanzig Wagen mit Flüchtlingen besetzt, von denen etwa die Hälfte Eisenbahner sind. Insgesamt halten und 15 000 Flüchtlinge 4308 Wagen besetzt. Ein großer Teil steht auf den Gleisen des Westbahnhofes in Budapest. Derzeit sind hier 402 Wagen mit Flüchtlingen besetzt. Diese massenhafte Inanspruchnahme der Wagen kostet dem Staate erhebliche Beträge. An Transportkosten und Lagergebühren wären für jeden Wagen rund 30 000 K. zu entrichten. Der gegenwärtige Stand bedeutet demnach eine Belastung der Staatskasse mit rund 135 Millionen Kronen. Rechnet man dazu noch den Verlust, der durch den Ausfall an Einnahmen aus Frachtgebühren entsteht, so bedeuten die durch Flüchtlinge besetzten Wagen für den Staat einen unermeßlichen Schaden.

— Verkehrsmaßnahmen aus Anlaß der Räumung der Baranya. Anläßlich der Räumung der Baranya durch die Serben wurden von der ungarischen Regierung folgende Maßnahmen getroffen: Der Verkehr in der Grenzzone (40 km) wird eingestellt, ebenso auch die Ausgabe der Ausweise für solche Reisen. Während der Zeit der militärischen Bewegungen ruht der Personenverkehr gänzlich. Das Reisen in das früher unter südslawischer Besetzung stehende Gebiet und in das Zollausland mit vorschriftsmäßigem Paß wird auch weiter aufrechterhalten, die Kontrolle der Reisenden wird von den militärischen Kontrollstationen erledigt. Die Reise mit Pässen nach dem Auslande ist unbehindert.

Nach Beendigung der militärischen Verschiebungen ist für die Besitzer von Reiseausweisen die Einreise nach Ungarn an eine Bewilligung gebunden. Die Weiterreise vom befreiten Gebiet kann ungehindert erfolgen mit Ausnahme auf den Linien Pécs-Szék, Sellye-Szlatina, Barcs-Virovitica, Gyékényes-Szeged, Szeged-Nagykikinda, Szeged-Nagybecskerek, Szeged-Szabadka, Kiskunhalas-Szabadka, Kiskúnhalas-Dombóvár und Baja-Zombor, wo die Besitzer von Reisepässen durch die militärischen Kontrollstationen untersucht werden.

— Freigabe von Zuckersendungen. Die Zuckererzeugung und der Binnenverkehr mit Zucker wird vom 1. September d. J. an freigegeben.

— Personalnachrichten. Der Direktorstellvertreter der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen Karl Pretsch, wurde unter Verleihung des Titels eines Ministerialrates zum Direktor ernannt und mit der Leitung der Finanzhauptabteilung der Direktion betraut. — Ministerialrat Aurel v. Seidl, Zentraldirektor der staatlichen Steinkohlenwerke, wurde zum Direktor der Staatsbahnen ernannt und mit der Stellvertretung des Direktors, Ministerialrat Karl Pretsch, betraut.

Uebrige europäische Länder.

— Die dänischen Bahnen im Betriebsjahre 1919/20. Dem allgemeinen; S. 211 d. Ztg., mitgeteilten Ergebnisse der dänischen Staatsbahnen können wir noch einige interessante Angaben hinzufügen. Von den 1919/20 für die Staatsbahnen gelieferten 330 000 t Kohle kamen von England rd. 250 000, von den Vereinigten Staaten 30 000, von Deutschland 20 000 und von Belgien 10 000 t. Im Berichtsjahre wurden 27 000 Stahlschienen zum Preise von 269 Kr./t beschafft. Die Tränkung einer Föhrenschwelle kostete 2,07 Kr., die einer Buchenschwelle 4,50 Kr. Schotterbettung wurde auf 8,35 km eingeführt, so daß im ganzen jetzt 395 km Schotterbettung vorhanden sind. Der Mangel an Güterwagen war im Berichtsjahre besonders groß. Sie wurden um 288 Stück auf rd. 11 000 vermehrt. Der knappe Kohlenzugang bewirkte, daß man schon im März 1917 die Personenzüge einschränken mußte, um wenigstens den zur Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln, Brennstoffen usw. nötigen Güterverkehr aufrecht erhalten zu können. Das Anlagekapital der dänischen Staatsbahnen war am 31. März 1921 rd. 353 600 000 Kronen.

In unserem, dem Sozialisierungsgedanken so geneigten Zeitalter mag es Aufmerksamkeit verdienen, das Betriebsergebnis der dänischen Staatsbahnen mit dem der dänischen Privatbahnen, die beide ungefähr gleiche Verkehrslänge haben, in folgender Zusammenstellung zu vergleichen:

	Staatsbahnen einschl. der Privatbahnen im Staatsbetrieb	Privatbahnen einschl der Staatsbahnen im Privatbetrieb
Durchschnittsbetriebslänge in Kilometer	2 179,4*	2 226,0
Anzahl Lokomotiven	651	239
Anzahl Zugkilometer	12 141 657	5 852 980
Anzahl Plätze in den Personenwagen	84 529	28 449
Anzahl Reisen	31 723 390	14 054 884
Personenkilometer	1 157 109 892	227 230 904
Tragfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen in Tonnen	133 028	39 552
Gewicht des beförderten Gepäcks, der Güter und lebenden Tiere in Tonnen	8 203 951	4 248 333
Anzahl Tonnenkilometer	795 976 656	89 259 716
Einnahmen aus der Personenbeförderung	55 323 477	13 113 421
Einnahmen aus der Beförderung von Gepäck, Gütern und lebenden Tieren	77 214 113	22 595 833
Gesamteinnahme	138 673 622	37 929 828
Gesamtausgabe	164 300 610	33 088 425
Gewinn oder Verlust	— 25 626 988	+ 4 841 403

Die Ergebnisse im neuen Jahre scheinen sich bei den dänischen Staatsbahnen gleich ungünstig anzulassen. Die neueste Übersicht für Mai d. J. schließt mit 4,5 Millionen Kronen Fehlbetrag, während im Monat Mai v. J. 2 040 000 Kr. Fehlbetrag sich ergaben. Dr. S.

— Motorwagenverkehr auf kleineren Strecken und Automobilverbindungen der schwedischen Staatsbahnen. Die schwedische Eisenbahndirektion stellt zur Zeit Erhebungen an, ob sich nicht in kleinerem Umfange, zunächst für den Personenverkehr gewisser Staatsbahnstrecken, Motorwagen verwenden lassen. Zunächst soll einmal rein versuchsweise ein Motorwagen angeschafft werden, wobei die Frage, ob dessen Leistung 160 oder 250 Pferdestärken sein soll, noch offen ist. Auf der westlichen Zentralbahn ist ein 75pferdiger Motorwagen seit Juni 1919 in Verwendung. Er verkehrte zwischen Ulricehamn und Värnamo und zurück, 280 km täglich, und mußte auf Grund von Schäden nicht öfter ausgestellt werden als eine gewöhnliche Dampflokomotive. Die Betriebskosten einschließlich Personal erreichen ungefähr 60 Öre für das Kilometer, d. h. bei 9 Reisenden sind die Kosten gedeckt. Der Motorwagen mußte nur einige wenige Male auf Grund von Schneehindernissen durch eine Dampflokomotive ersetzt werden. Die Eisenbahn hat einen 160pferdigen Wagen bestellt, der im Sommer geliefert werden soll. Dieser Wagen, der außer der Maschinerie Post- und Gepäckräume enthält, kann 2 Drehgestellwagen befördern. Die Einführung von beispielsweise 160pferdigen Motorwagen bei den Staatsbahnen dürfte insofern besonders wertvoll werden, als es dabei möglich würde, ohne Verlust dem Verlangen der Allgemeinheit nach besseren Zugverbindungen nachzukommen. 160pferdige Motorwagen könnten vorderhand auf den Linien Katrineholm—Hallsberg, Falköping—Alingsas und Karlsborg—Skövde verwendet

* Einschließlich Betriebslänge der Überfahrten.

werden. Auf den Strecken Katrineholm—Norrköping und Falköping—Hallsberg wären schon von vornherein 250pferdige Motorwagen erforderlich.

In der verflossenen Mitsommerwoche, am 20. Juni, wurde in aller Stille in Schweden eine neue Verkehrsverbindung, eine regelmäßige Automobillinie zwischen Dingle Station an der Bohusbahn und dem Fischerdorf Hunnebostrand, eröffnet. Die Verkehrsleistung der neuen Verbindung ist zwar sehr bescheiden und doch könnte sie die Einleitung zu einem neuen Kapitel in der Geschichte des schwedischen Verkehrswesens bilden. Es wurde damit die erste Strecke der Automobilverbindungen im Bohuslän in Gebrauch genommen, deren Einführung der Staat schon seit 1917 vorhatte. Die übrigen (im ganzen sind bisher 75 km beschlossen) sollen im Herbst d. J. oder nächstes Jahr fertig werden. Schon 1911—1915 hatten die schwedischen Staatsbahnen mit einer Automobillinie nach Grebbestad im Bohuslän Versuche gemacht, mußten sie aber wieder aufgeben, da die dortigen Wegstrecken die Belastung und die schweren Motorfahrzeuge die schlechten Wege nicht aushielten. Damals war das Verständnis für die Bedeutung des Automobilverkehrs noch nicht derart entwickelt, daß es gelungen wäre, die nötigen Mittel aufzubringen. Diesmal hat die Notwendigkeit, notleidenden Steinhauern Arbeit zu schaffen, über die Schwierigkeit hinweggeholfen, ohne daß jedoch die Ausführung wie so manche andere unter dem Zeichen der reinen Notstandsarbeit gestanden hätte. Man ist sich jetzt der Bedeutung, welche solche Automobillinien als Ersatz für Eisenbahnlinien oder als Zubringer für schon bestehende Bahnstrecken annehmen können, bewußt und weiß von den guten Erfahrungen, die in Deutschland, besonders Bayern, Frankreich, Oesterreich und Italien auf diesem Gebiete gemacht wurden. Waren doch auch in dem benachbarten Norwegen schon im Sommer vorigen Jahres 270 Automobilstrecken mit zusammen 9227 km Länge, wenn auch teilweise in ziemlich ursprünglicher Aufmachung, im Betriebe. Das Bezeichnende für die Art von Automobilverbindungen, wie sie jetzt zuerst für die Strecke Dingle—Hunnebostrand eröffnet wurden, ist ja ihre tatsächliche Regelmäßigkeit, d. h. ihr Verkehren zu allen Jahreszeiten und bei jedem Wetter. Nur so kann der Automobilverkehr mit dem Eisenbahnverkehr verglichen werden. Der Abstand zwischen Dingle und Hunnebostrand ist 27 km. Die Personenautomobile (bisher 2 Daimler-Mercedes) fassen 14 bis 20 Personen und 200 kg Gepäck. Zweirädrige Schleppwagen für Gepäck und vierrädrige Schleppwagen für je 20 Personen, ebenso wie ein weiterer Automobilomnibus nach bayerischem Muster mit Beheizung für die kalte Jahreszeit sind in Bestellung. Der Omnibus fährt viermal täglich zum Anschluß an die Züge der Bohusbahn. Für den Verkehr hat die Eisenbahndirektion praktische Abfertigungsbestimmungen nach dem vereinfachten Verkehrssystem der Skara—Timmerdalabahn ausgearbeitet. „Linienfahrscheine“ nach Zonentarif werden vom Chauffeur und an der Station Dingle verkauft. Den Güterverkehr besorgt ein vom Staate vertraglich angestellter Vertreter. Es wird unterschieden zwischen Orts- und Übergangsverkehr. Für den ersteren sind „Frachtkarten“ besonderer Form in Anwendung. Sendungen dagegen, die auf die Eisenbahn übergehen, werden auf gewöhnliche Eisenbahnfrachtscheine angenommen. Die Frachtscheine und die am Absendungsorte eingezahlten Frachten werden an die Station Dingle eingesandt, woselbst der Frachtvertrag abgeschlossen wird. Ebenso wird auch für den Verkehr von der Bahn her auf die Automobillinien verfahren, so daß also die Station Dingle als nichts anderes als Bahnbeauftragte für Gütersendungen zu und von den Automobilrouten anzusehen ist. In Schweden wirken übrigens derzeit auch die sehr hohen Eisenbahnfrachten auf den Wettbewerb des Automobils mit der Bahn begünstigend ein. Wer seine Versendungen nicht einschränken oder ganz einstellen kann, sucht sich in immer größerem Maßstabe dieses Aushilfsmittels zu bedienen.

In diesem Zusammenhange mag noch erwähnt werden, daß die schwedische Wegdirektion neuerdings für die Instandsetzung des in den letzten Jahren durch zu schweren und für den Bestand der Wege ungeeigneten Verkehr stark heruntergekommenen Wegnetzes, aber auch um alle Hindernisse für die dringend notwendige Entwicklung eines zeitgemäßen Motorwagenverkehrs zu beseitigen, vorgeschlagen hat, dem Wegebau einen Raddruck von 1300 kg für gewöhnliche Wege und von 1800 kg für die leistungsfähigeren Wege zugrunde zu legen. Auch sollen Untersuchungen angestellt werden, ob die Wegbrücken in ihrer jetzigen Verfassung oder nach teilweiser Verstärkung schweren Verkehr aufnehmen können. Weiter sollen Bestimmungen erlassen werden, die den Verkehr von Automobilen mit über 1300 kg Raddruck auf den gewöhnlichen Wegen unter entsprechender Einschränkung der Größtgeschwindigkeit zulassen.

Dr. S.

— **Luftverbindung Stockholm—Reval—Riga.** Am 18. Juli wurde durch die schwedische Luftverkehrs-A.-G. zusammen mit einer estnischen Gesellschaft der Luftverkehr zwischen Stockholm und Reval sowohl für den Personen- wie für den Postverkehr eröffnet. Er geht von Stockholm über Furusund, Söderarm, S[...] Aland und Hangö unmittelbar nach Reval. Zwei Flugboote [...] allen denkbaren Sicherheitsvorrichtungen, drahtloser Teleg[...] phie usw. stehen zur Verfügung. Sie können außer dem Führ[...] dem Mechaniker und der Post noch drei Fahrgäste aufnehm[...] Durchschnittliche Flugzeit hin und zurück je drei Stund[...] Preis 250 Kr. Der Dampfer braucht 24 Stunden und kostet [...] die Person 150 Kr. Die Postbeförderung erfolgt zu den [...] wöhnlichen Taxen ohne jeden Zuschlag, ein Versuch, der h[...] zum ersten Male gemacht wird. Die Fahrt soll vorderha[...] zweimal wöchentlich, am Dienstag und Freitag, und zwar [...] gleichen Tage hin und zurück erfolgen. Im übrigen stellt m[...] sich in Schweden einer Einrichtnug des Luftverkehrs in grö[...] rem Umfange abwartend gegenüber. Man hält die Grundla[...] für die Wirtschaftlichkeit eines solchen Verkehrs augenbli[...] lich noch nicht für gegeben. Die Luftverbindung Stockholm[...] Reval könne nur in Ansehung der Wichtigkeit einer Verb[...] dung nach Rußland und der Ungunst der sonst bestehend[...] Verkehrsgelegenheiten eine Ausnahme bilden. Auch will m[...] bei einer kommenden Konjunktur wenigstens schon ein Unt[...] nehmen im Gang haben. Im Einvernehmen mit der estnisch[...] Fluggesellschaft Aeronautic soll die Luftverbindung Stockholm[...] Reval ab August nach Riga ausgedehnt werden. Flugzeit R[...] val—Riga 2 Stunden. Anlaß hierzu hat die große Ackerbaua[...] stellung in Riga gegeben, die Luftverbindung wird aber [...] Bedarfsfalle auch weiterhin bestehen bleiben. Sie bezwe[...] hauptsächlich die Beförderung von Reisenden. Dr. S[...]

— **Oberst H.-L. Etienne,** der seit dem Jahre 1912 Vizedirekt[...] des Zentralamts für den internationalen Eise[...] bahntransport in Bern war und in diesem Frühjahr [...] Amt mit Erfolg bei der internationalen Verkehrskonferenz [...] Barcelona vertreten hat, ist vom schweizerischen Bundesrat z[...] Nachfolger von Alt-Bundesrat Frey als Direktor des int[...] nationalen Büros der Telegraphenunion ernannt worden. S[...] Ausscheiden bedeutet einen großen Verlust für das Zentrala[...] und wird allgemein bedauert.

— **Eine neue Luftlinie Genua-Stockholm.** In Italien [...] spricht man eifrig das neue Projekt eines Luft-Zivildiens[...] zwischen Genua und Stockholm mit Stationen in Münch[...] Berlin und Kopenhagen. Man hat berechnet, daß bei ein[...] täglichen Fahrt in jeder Richtung mit je 20 bis 30 Fahrgäst[...] und unter Mitnahme der Post sich ein Reingewinn v[...] mehreren Millionen erreichen lasse. Die Luftreise von Gen[...] nach Stockholm würde in 15 Stunden zurückgelegt werd[...] können.

— **Italienische Verkehrspläne.** Der Bahnbau Ostia-Ro[...] an dem schon vor 29 Jahren begonnen wurde, scheint nun d[...] seiner Beendigung entgegenzugehen. Die beiden Tunnels [...] San Paolo sind fertig gestellt, und man ist zurzeit mit dem B[...] der letzten beiden Brücken beschäftigt. In Ostia und in Ost[...] Nuova schießen die Neubauten zu Wohnzwecken wie Pilze a[...] dem Boden, und eine Seebäderstadt ist im Entstehen begriff[...] Kein Wunder, wenn bei dieser plötzlich erwachten Bauwut au[...] der Ruf nach der endlichen Herstellung des Schiffahrtskan[...] von Rom bis zum Meere immer lebhafter ertönt, und wenn [...] Römischen Gemeindeparlament bereits mit Interpellation[...] nachgeholfen wird. Die Behörden bleiben aber diesem Ru[...] gegenüber trotz alledem taub, da sie der Ansicht sind, d[...] zwischen Rom und dem Meere nicht ein besonderer Kanal [...] baut werden darf, sondern daß die schiffbare Straße durch R[...] gulierung der Tiber erreicht werden soll, wie es schon na[...] zahlreichen Projekteingaben vor dem Kriege beschlossen word[...] war. Die Inangriffnahme der Arbeiten hat der Ausbruch d[...] Krieges verhindert. — Auch bei Neapel sind großarti[...] Wasserbauten in Angriff genommen worden. Mit einem 60 [...] breiten und 1 km langen Kanal will man den Avernersee m[...] dem Meere verbinden. Dieser See hat einen Umfang von 3 k[...] und eignet sich bei seiner außerordentlichen Tiefe vorzügli[...] für ein industrielles Hafenbecken. An seinen Ufern stehen [...] reits die großen industriellen Werke von Armstrong, u[...] mehrere Eisenbahnlinien werden ihn mit den Kanälen in d[...] Provinzen zwischen Rom und Neapel in Verbindung setzen. [...] gleicher Zeit arbeitet man in Neapel an der Herstellung ein[...] Werftbeckens, das 40 m breit und 280 m lang wird und d[...] größte am ganzen Mittelmeer sein wird.

— **Ausbau und Elektrisierung der spanischen Eisenbahne[...]** Demnächst werden größere Elektrisierungsarbeiten bei den sp[...] nischen Eisenbahnen zu erwarten sein. Die spanische Regi[...] rung will den Gesellschaften finanziell beistehen, damit die[...] die Transportkrise überwinden können. Der Deputiertenkamm[...] wurde der Vorschlag unterbreitet, daß hierzu Mittel in Hö[...] von 2½ bis 3 Milliarden Peseten benötigt werden. Das einz[...] bringende Projekt sieht eine vollständige Reorganisation d[...]

inischen Eisenbahnen vor. Ferner sollen, wie schon früher richtet, neue Linien angelegt und der Betrieb im allgemeinen ensiver gestaltet werden. Die Regierung wird den Gesellaften die nötigen Kapitalien zum Ausbau des Verkehrs zur rfügung stellen und ein entsprechendes Abkommen mit en schließen. Die neuen Linien will der Staat mit eigenem rsonal bauen und betreiben. Die Aktien der Eisenbahnsellschaften werden vom Staate garantiert.

— **Neuordnung des englischen Eisenbahnwesens.** Am 9. August das neue englische Eisenbahngesetz (s. Nr. 36 d. Ztg. v. 29. V. auch Nr. 4 v. 27. I. 21) vom Unterhaus nach langer, eingehen- Beratung in dritter Lesung angenommen worden, nachdem vorher fast vier Monate lang im zuständigen Ausschuß er- ert worden war. Es bedarf nun noch der Genehmigung durch s Oberhaus und der Zustimmung des Königs, ehe es in Kraft ten kann, doch wurde bei der Verabschiedung im Unterhause wartet, daß diese beiden so schnell erteilt werden würden, daß 15. August, dem Tage, an dem die Gewähr des Staates für Einnahmen der Eisenbahnen aufhört, an die Durchführung r neuen gesetzlichen Bestimmungen herangetreten werden nn. Ob dies erreicht worden ist, darüber liegen noch keine chrichten vor. Wir kommen auf den Inhalt des Gesetzes noch rück.

Bei einem Rückblick auf die Zeit des Staatsbetriebes — Staatstrieb insofern, als Ausgaben und Einnahmen zu Lasten und nsten des Staates gingen, wenn auch die Handhabung des gentlichen Betriebes und die Durchführung des Verkehrs, allerngs unter Aufsicht durch einen vom Staate eingesetzten Ausshuß, in den Händen der Gesellschaft blieb — wird es von nem Teil der englischen Fachpresse als verfehlt angesehen, ß man diese Form des Staatsbetriebes so lange aufrecht erlten hat. Man hätte, so wird behauptet, die Eisenbahnen nur r die Dauer des Aufmarsches unter staatliche Leitung stellen d sie dann wieder sich selbst überlassen sollen. Dann wäre re wirtschaftliche Zerrüttung vermieden worden; sie hätten ne die staatliche Gewährleistung für ihre Einnahmen die Lohnhöhungen, die die Regierung den Arbeitern zugebilligt hat, nz einfach nicht bezahlen können, wenn nicht gleichzeitig die arife entsprechend erhöht worden wären. Wäre dies aber gehehen, so wäre das wirtschaftliche Gleichgewicht überhaupt icht gestört worden, während es jetzt, nachdem endlich die arife erhöht worden sind, sehr erhebliche Schwierigkeiten acht, es wieder herzustellen. Welche Wirkung das neue Gesetz aben wird, darauf ist man sehr gespannt. Wie bei vielen wirthaftlichen Maßnahmen kann auch hier erst aus dem Erfolg schlossen werden, ob man mit den neuen gesetzlichen Bestimungen das richtige getroffen hat.

Als ersten Schritt auf dem Wege zum Vorkriegszustand haben ie Eisenbahngesellschaften für den 20. August, den ersten onnabend nach Aufhebung des Staatsbetriebes, die Einführung on Wochenende-Karten zu ermäßigten Preisen angekündigt. ekanntlich spielt die Arbeitsruhe am Wochenende, das der ngländer häufig schon am Freitag abend beginnt und zuweilen is zum Montag ausdehnt, in England eine große Rolle und beinflußt den Eisenbahnverkehr sehr stark. Es ist ein geschickter chachzug der englischen Eisenbahngesellschaften, daß sie durch ntgegenkommen bei dieser Verkehrsart die öffentliche Meinung ir sich zu gewinnen suchen; durch sie wollen sie dann sicher Einfluß auf Parlament und Regierung in dem Sinne gewinnen, aß diese für den Abbau von Kriegsmaßnahmen, die den Eisenahngesellschaften lästig sind, zu haben sind. Die Wochenendeahrkarten kosten für Hin- und Rückreise das Einundeindrittelache des einfachen Fahrpreises, mindestens aber 10 Shilling in er ersten und 5 Shilling in der dritten Klasse, sind also für en Verkehr auf mindestens mittlere Entfernungen bestimmt. Die Fahrkarten gelten für alle Züge am Sonnabend und von Uhr abends an am Sonntag, wie auch am Montag.

— **Englischer Reiseverkehr nach dem Festland.** Englische Blätter melden, daß der Reiseverkehr nach dem Festland in iesem Sommer eine Höhe erreicht hat, die selbst den Verkehr vor dem Kriege übertrifft. Man schätzt die Zahl der täglichen Überfahrten auf 10 000. Als Hauptursache wird die Aufhebung der Reisebeschränkungen durch die meisten in Betracht kommenden Länder angegeben; auch das durch die langandauernde Hitze erhöhte Erholungsbedürfnis mag das Seinige dazu beigeragen haben. Die französischen Seebadeorte sind überfüllt; dorthin kommen auch viele Reisende, die die flandrischen Schlachtfelder besichtigen wollen.

— **Von den Eisenbahnen Rußlands.** Prof. Lomonosow, der an der Spitze der ausländischen Sowjetkommission zur Vergebung von Bestellungen für Eisenbahnzwecke steht, hat erklärt, daß die Eisenbahnkommission in Schweden 1000 Lokomotiven und in Deutschland 700 bestellt habe, wobei die letzteren in einem Jahre geliefert werden sollen, während sich die schwedische Bestellung auf eine vierjährige Frist erstreckt. In Deutschland werden die Lokomotiven in 19 Fabriken gebaut, während die Bestellung in Schweden an eine einzige Fabrik vergeben wurde, die ihre Erzeugung innerhalb kurzer Zeit vervierfachte. Diese letztere Fabrik wird mit märchenhafter Geschwindigkeit umgebaut und im Verlauf von fünf Jahren ausschließlich für Rußland arbeiten. Gegenwärtig ist der Mittelpreis einer Lokomotive 130 000 Rubel in Gold. Alle Maschinen, sowohl die in Schweden wie die in Deutschland gebauten, sind einander völlig gleich in Plan und Zeichnung, aber auch in den Schablonen, die alle von einer Fabrik in Deutschland hergestellt werden. Alle sind Güterzuglokomotiven; Personenzuglokomotiven wird Rußland kaum so bald bestellen. Außer Lokomotiven sind für 56 Millionen schwedische Kronen allerhand Ersatzteile bestellt, an deren Herstellung im Januar 1921 gegangen wurde; doch ist ein Teil derselben schon ausgeführt, und für 5 Millionen hat Rußland schon erhalten. 86 % des ganzen Programms sollten Mitte Juli fertiggestellt sein, und es soll für einzelne Gegenstände, wie Röhren und Bandagen, damit der Bedarf von ganz Rußland gedeckt sein. In Amerika waren seinerzeit auch Lokomotiven bestellt, und 265 Stück waren fertig. Die Lokomotiven waren schon bezahlt, aber während des Krieges schloß die amerikanische Regierung mit der russischen einen Pachtvertrag über diese Lokomotiven ab. Jetzt weigert sich Amerika, die Lokomotiven der Sowjetregierung herauszugeben. Die letztere betrachtet aber die Lokomotiven als ihr Eigentum und will sie nicht nochmals kaufen. Ebenso weigerte sich die Sowjetregieurng auch in Wien, die Maschinen zu kaufen, die Wrangel dort bestellte und kaufte. Sie betrachtet auch diese als ihr Eigentum.

Lomonosow hat neuerdings die mechanische Werkstätte in Karlstad in Schweden besucht wegen der dort zurzeit in Ausführung begriffenen großen Lokomotivbestellungen. Zu gleichem Zwecke besuchte er auch Trollhättan, Motala und die Atlas-Dieselwerke.

Nach „Gudok" Nr. 281 sind auf der Strecke Berdjansk-Rostow fast alle Maschinen so verdorben, daß sie nur einen Zug fahren können und dann in Reparatur gehen. Der Sowjetkommission wurde hierüber berichtet, allein die Schriftstücke gerieten in Verlust und damit blieb die Sache unerledigt.

Nach „Isvjestija" Nr. 92 ist der Verbrauch an Heizmaterial für das Lokomotivkilometer außerordentlich gestiegen. 1913 war er noch 1,6 Pud, jetzt 2,7.

Nach „Ekonomitscheskaja Schisn" Nr. 60 waren am 1. Februar noch 8½ Millionen Eisenbahnschwellen im Rückstande. Im Mai sollte die Auswechslung beginnen; von früher her sind noch 2,3 Millionen Stück vorhanden. Bekanntlich ist der Zustande der Schwellen in Rußland besonders bedenklich. Anlaß der geringen Schwellenanlieferung ist Mangel an Werkzeugen, an Lebensmitteln, an Fuhrwerk und Pferden.

Nach „Ek. Schisn" Nr. 89 drückt sich die ungünstige Lage der Industrie in Rußland nicht nur in dem Niedergange der Leistungen, sondern auch in der Verminderung der gestellten Aufgaben aus. Nach ursprünglichem Plane sollten 1921 1800 Lokomotiven in Hauptreparatur und 10 000 in mittlerer Reparatur wiederhergestellt werden. Ende 1920 wurde die erstere Zahl auf 1090 vermindert, die letztere auf 11 650 etwas erhöht, aber im April stellte sich die völlige Unmöglichkeit heraus, die für Durchführung des Programms nötigen Baustoffe und Ersatzteile zu beschaffen. Das Programm wurde also gekürzt, weil der Zustand der Lokomotiven nur auf gegenwärtiger Höhe erhalten werden soll. Danach sollten 875 Lokomotiven in Hauptreparatur kommen. Allein auch diese Zahl mußte eingeschränkt werden, und zwar auf 675. Die mittlere Reparatur wurde dabei auf 6675 festgesetzt. Am 1. Januar 1921 sollen 7729 brauchbare, 10 714 reparaturbedürftige Lokomotiven, 358 552 brauchbare, 96 580 reparaturbedürftige Güterwagen vorhanden gewesen sein. Die Brauchbarkeit soll allerdings teilweise sehr zweifelhaft gewesen sein. Die Heizmaterialkrisis besteht nach wie vor. Nach „Ek. Schisn" Nr. 84 hat deshalb eine ganze Reihe von Fabriken der chemischen, Zündholz-, Papier-, Baustoffindustrie u. a. geschlossen. Nach allerneuesten Nachrichten aus Riga ist auch die Putilowfabrik jetzt geschlossen. Von den Verhältnissen bei der Bahn verlautet nichts, wie denn überhaupt die Nachrichten immer spärlicher einlaufen. Die Förderung im Donezbecken wäre nach den einen Nachrichten wenig befriedigend, nach den anderen, vermutlich übertriebenen, verzweifelt gering. Im April sind nach „Ek. Schisn" Nr. 102 auf dem ganzen russischen Bahnnetz 82 326 Wagen Holz verladen worden statt 116 190. Im März waren es noch 137 764 Wagen. Der starke Ausfall wird mit dem Beginn der Landarbeit und der Demobilisierung der Armee begründet. Waldbrände wüten infolge der Trockenheit in ungeheuerlichem Maße. Nach Nachrichten über Helsingfors vom 16. Juli wurden bisher 11 364 Waldbrände verzeichnet, wobei über 2 Millionen Desjatinen Wald zerstört wurden. Die Nachrichten über Waldbrände beginnen schon Anfang Mai. Bezüglich der bekanntlich im Wolgagebiet infolge außerordentlicher Dürre drohenden Hun-

gersnot wird als besonders verhängnisvoll erwähnt, daß das an sich schon vermutlich trostlose Verkehrswesen infolge von Aufständen, die im April im Gebiete der mittleren Wolga stattfanden, dortselbst vollends gestört sei.

Viel liest man von allseitigen Bemühungen, mit Rußland Handelsbeziehungen anzuknüpfen, wobei allerdings die bestehende große Seuchengefahr hemmend wirkt. Nach den Mitteilungen des esthnischen Verkehrsministeriums gingen in der ersten Maihälfte 1994 Wagen mit Gütern nach Rußland hinüber, aus Esthland 5 Wagen Papier und 748 Wagen Kartoffeln. In der gleichen Zeit kamen aus Rußland 6 Wagen Hanf und 1 Wagen Kaviar. Am 15. Mai wurde die Schiffahrt im finnischen Busen eröffnet. Nach „Ek. Schisn“ Nr. 123 wurden in der ersten Maihälfte über die Hauptverzollungspunkte Jamburg und Sebesch im ganzen 1 634 753 Pud Waren nach Rußland eingeführt, ungefähr anderthalbmal so viel als im halben April. Ungefähr 59 % hiervon waren Lebensmittel (Heringe, Bohnen, Mehl, Fleischkonserven und Saatkartoffeln), 15,3 % Metalle und Metallwaren, 14,2 % Sämereien und etwa 70 000 Pud Papier. Von dem Monopolvertrag, den die Hamburg-Amerika-Linie mit der Sowjetregierung über den Warentransport nach Sowjetrußland und zurück abgeschlossen hat, wobei eine „Deutsch-russische Transportgesellschaft“ je zur Hälfte von der Hamburg-Amerika-Linie und von der Sowjetregierung finanziert wurde, hat man wohl auch in unseren Tagesblättern gelesen. Im Hafen von Petersburg, der auch nach der Untersuchung der finnischen Handelsdelegation in gutem Zustande ist, sollen gleichzeitig 8 bis 10 Dampfer entladen können. Die Wassertiefe beträgt 22 Fuß, so daß 3000 bis 4000-Tonnenschiffe anlaufen können. Am Hafenverkehr in Petersburg sind bereits Hamburger, Bremer, Lübecker und Stettiner Dampfergesellschaften beteiligt. Nach „Polit. Isvjestija“ hätte die Sowjetregierung beschlossen, die Konzessionen im Petersburger Hafen den Engländern zu überlassen. Eine A.-G. soll gebildet werden.

Der Stand der russischen Handelsflotte ist nach Nachrichten aus Riga: 78 Dampfer im Baltischen Meere, 222 im Schwarzen Meere, 329 im Weißen Meere. Inbegriffen sind hierbei auch kleine Schiffe. Segelschiffe sind im Baltischen Meere 5, im Weißen Meere gegen 100 vorhanden. Ein großer Teil der Dampfer ist ausbesserungsbedürftig. Nach Nachrichten aus Helsingfors bereitet man sich dort auf den Transport von 6000 Tonnen Papier nach Rußland vor. Es fehlt aber noch an der russischen Kaution. Anfang Juli sollen 20 Wagenladungen Äxte finnischen Fabrikates nach Rußland abgegangen sein. Viel liest man von Eisenbahnkonzessionen, ohne eigentlich zu erfahren, was an der Sache ist. Nach neuesten Reuternachrichten wurde ein lettisch-russischer Eisenbahnvertrag ratifiziert.

Als Illustration zu dem bekannten Leninschen Elektrisierungsbluff entnehmen wir dem „Ek. Schisn“ Nr. 132, daß in Moskau im Jahre 1914 für die Elektrisierungsbedürfnisse von zwölf Gouvernements noch 75 bis 80 Ingenieure, 25 Techniker und 600 Monteure vorhanden waren. Jetzt sind es 20 Ingenieure, 10 Techniker und gegen 100 Elektromonteure. Dabei ist vom Materialmangel noch gar nicht geredet.

An kleineren Nachrichten entnehmen wir dem „Rul“ eine anziehende Schilderung eines Flüchtlings über die Annehmlichkeiten einer Reise im heutigen Rußland. Die Reise von der Wolga nach Petersburg dauerte 30 Tage. Zwischen Wolga und Moskau wurde der Zug dreimal, zwischen Moskau und Petersburg zweimal beschossen. Der Zug war begleitet von 30 Sowjet-Soldaten und 2 Maschinengewehren. — In der Nähe von Rostow in der Station Pocharjezka fand eine größere Zugentgleisung statt, wobei 17 Personen, darunter 2 Kommissare, getötet wurden. — Unter den Wagen, die an Lettland von Sowjetrußland ausgeliefert wurden, soll sich auch der Salonwagen des General Russki befinden, in dem Nikolaus II. die Thronentsagung unterzeichnete. Dr. S.

Allgemeines.

— Ein neues Signal für Bahnbewachung. Die Schweizerische Südostbahn hat durch die Compagnie générale de signalisation in Paris, eine Zweiganstalt der Westinghouse-Gesellschaft, bei der Station Samstagern ein neues Warnungssignal für Bahnübergänge erstellen lassen und bereits in Betrieb gesetzt. Der Apparat, genannt Wig-Wag-Signal, macht das Publikum durch hörbare und sichtbare Zeichen rechtzeitig auf das Herannahen eines Zuges aufmerksam. Beim Herannahen des Zuges erscheint eine rote Scheibe mit rotem Glühlicht, welche hin und her schwingt. Gleichzeitig wird eine gut hörbare Glocke in Tätigkeit gesetzt. Im Falle eines Versagens bleibt die Scheibe mit der Aufschrift „Halt!“ vollständig sichtbar. Der Apparat wird also einer Grundbedingung des Signalwesens gerecht, indem er bei jeder Störung das Zeichen „Gefahr“ gibt. Das Wig-Wag-Signal ersetzt in vollkommener Weise die Wegeschranke und jede menschliche Bewachung der Übergänge. Eine Bedienung des Signals ist nicht erforderlich, da es durch den herannahenden Zug auf elektrischem Wege selbst betätigt wird. Bei den amerikanischen Bahnen wird das Wig-Wag-Signal seit langem mit gutem Erfolge verwendet. Auf dem europäischen Festland ist der in Samstagern aufgestellte Apparat der erste seiner Art.

— Lagermetall mit 40% Graphit. Ein neues Lagermetall, dessen Hauptbestandteile Zinn, Blei und Kupfer bilden, und das bis zu 40 % Graphit enthalten soll, wird, wie die Allg. Automobilzeitung mitteilt, unter dem Namen Genelite von einer amerikanischen Firma auf den Markt gebracht. Nach den wohl noch der Nachprüfung bedürfenden vorliegenden Mitteilungen soll es für Wellen von hoher Geschwindigkeit besonders geeignet sein und wird auch für Wellenbuchsen von selbstschmierenden Lagern bei Bremsgestängen, Kupplungen, Pumpen usw. empfohlen. Die Legierung soll sehr porös sein und sehr stark Öl aufsaugen. Sie ähnelt im Aussehen der Bronze, kann jedoch nicht wie diese bearbeitet werden. Am besten soll sie sich schleifen lassen. Die Zugfestigkeit ist bedeutend geringer als die von Bronze, dagegen soll die Legierung hohen Druckbeanspruchungen standhalten.

Rechtspflege.

— Keine Haftung der Eisenbahn bei Querverladung von mit Flüssigkeiten gefüllten Fässern. Die Brennerei R. sandte am 17. Januar 1918 nach K. 16 Fässer Spiritus. Die Verladung erfolgte auf einem offenen Wagen und zwar derart, daß 12 Fässer quer zur Fahrtrichtung auf dem Wagenboden und 4 Fässer darauf gesattelt lagerten. Die Ladung ist in schwerbeschädigtem Zustande und anscheinend beraubt am Bestimmungsort eingegangen. Von einem Faß war der Boden eingedrückt. Die von dem Empfänger bzw. dessen Rechtsnachfolger bei dem Landgericht Schwerin (Meckl.) erhobene Klage auf Schadenersatz wurde, soweit Ersatz wegen der Beschädigung des Fasses erhoben war, von diesem Gericht abgewiesen. Die gegen dieses Urteil von der Klägerin bei dem Oberlandesgericht Rostock eingelegte Berufung wurde von diesem durch Urteil vom 9. Mai 1921 auf Kosten der Klägerin als unbegründet zurückgewiesen.

Entscheidungsgründe: Gegenüber dem Grundsatz, daß die Eisenbahn für den Verlust und die Beschädigung der von ihr zur Beförderung übernommenen Güter haftet, ist durch die übereinstimmenden Vorschriften des § 459 H.G.B. und des § 8[illegible] E.V.O. eine Reihe von Beschränkungen der Haftpflicht aufgestellt. Das Gesetz zählt hier eine Anzahl von Fällen auf, in denen die Natur und Beschaffenheit der Güter oder die Art ihrer Versendung und Behandlung besondere Möglichkeiten eines Schadens begründen. Es bestimmt, daß für einen aus solchem Grunde eintretenden Schaden die Eisenbahn nicht haftet und stellt dabei die Rechtsvermutung auf, daß ein Schade, der den Umständen nach aus einer dieser Gefahren entstehen kann, auch tatsächlich aus dieser Gefahr entstanden ist, belastet also den Absender oder Empfänger mit dem Beweis, daß der Schaden durch ein anderes Ereignis, für welches die Bahn einzustehen hat, hervorgerufen ist. Für den vorliegenden Fall kommt die Vorschrift der E.V.O. § 86 Abs. 1 unter 3 zur Anwendung. Die Beladung des Wagens erfolgte durch den Absender, und für den Schaden, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht, haftet die Eisenbahn nicht. Daß aber die Art der Verladung für die Beschädigung des Fasses Nr. 7 ursächlich gewesen sein kann, ist dargetan.

Es besteht im inneren Dienst des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes eine Vorschrift, wonach Fässer mit Flüssigkeiten gleichlaufend mit den Längsseiten des Wagens, also die Enden den Stirnseiten des Wagens zugekehrt, befördert werden sollen. Der Sachverständige Sch. hat gleichfalls diese Verladung für die zweckmäßigste erklärt, indem er ausführte, daß Stöße, welche die so gelagerten Fässer treffen, nicht so empfindlich wirken, als in der Querlage der Fässer, wo bei einer Bewegung die Bauchungen der Fässer gegeneinander prallen können. Er hält weiter das Verladen der Fässer übereinander, das „Satteln“ der Fässer in der stattgehabten Art für bedenklich, da sich die Stoßwirkung durch den Druck der aufliegenden Fässer noch verstärkt. Der Sachverständige Dr. Br. vertritt die gleiche Ansicht, er hebt weiter hervor, was gerade für den vorliegenden Fall von Interesse ist, daß bei den Bauch an Bauch liegenden Fässern das bei Rangierstößen eintretende Sichberühren der Fässer eine federnde Bewegung der Faßdauben hervorruft, die geeignet ist, ein Herausspringen des Faßbodens aus der am Ende der Dauben befindlichen Nute zu bewirken. Diesem Erachten gegenüber ist die Vernehmung

weiterer Sachverständiger überflüssig. Ein abweichendes neues Erachten würde vielleicht die aus den alten Erachten hergeleitete Möglichkeit der Entstehungsursache mehr oder minder unwahrscheinlich machen, nie aber ganz ausschließen können. Den Beweis einer anderen Entstehungsursache vermag die Klägerin nicht zu erbringen.

In Gemäßheit des § 86 Abs. 3 E.V.O. könnte noch in Frage kommen, ob vielleicht ein Verschulden der Eisenbahn bei dem Schaden mitgewirkt habe. In diesem Falle würde sich die Eisenbahn auf die Befreiung von der Haftung nicht berufen können (vergl. Eger, die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 3. Auflage Anm. 161). Es ist aber nach dieser Richtung hin nur das eine vorgebracht, daß die Bahn die ihr in offenem Wagen übergebene Sendung zur Beförderung übernommen hat ohne die mangelhafte Verladung zu rügen. Aber ein Verschulden kann hierin nicht gefunden werden. Die Verladung der Fässer war Sache des Absenders. Die Bahn hatte sich um die Verladung nicht weiter zu bekümmern, als dies die Rücksicht auf die Sicherheit des eigenen Betriebes erforderte. Alles übrige konnte sie dem Absender überlassen. Die Berufung konnte daher einen Erfolg nicht haben.

— Beraubung von Lacksendungen bei Beförderung als Dienstgut. Von 28 Barrels Lack, die die Firma T. am 6. August 1919 in Coswig der Eisenbahn zur Beförderung als Frachtgut an das Werkstätten-Hauptmagazin in Leinhausen aufgab, waren während der Beförderung 6 Stück beraubt. Dadurch war ein Schaden von 2194 ℳ 50 ₰ erwachsen; den Ersatzanspruch ließ sich die Firma von der Adressatin abtreten, und sie trat ihn ihrerseits wieder an die Klägerin ab. Der beklagte Eisenbahnfiskus behauptet unter Vortrag seiner Klagbeantwortung, ein Frachtvertrag sei nur für die Strecke Coswig-Großenhain abgeschlossen worden, dort sei der Lack als preußisches Betriebsgut übernommen worden, und für diese Beförderung hafte nicht sie, sondern vertragsmäßig die Absenderin. Die Klägerin bestreitet dies. Einverständnis besteht aber darüber, daß die Beraubung erst bei der Weiterbeförderung von Großenhain erfolgt ist.

Das Landgericht Dresden hat mit rechtskräftigem Urteil vom 15. April 1921 die Klage abgewiesen aus folgenden Entscheidungsgründen: „Die Lieferung der 28 Barrels Lack ist erfolgt auf Grund des von der Absenderin T. mit dem Eisenbahnzentralamt in Berlin geschlossenen Vertrages, für den die beiden vom Zeugen überreichten Schriftstücke (Vertragsabschrift und Vertragsbedingungen) gelten. Dabei erfolgte nach der Aussage des Zeugen die Versendung in der Weise, daß die Firma T. die Ware auf Abruf und nach Aufgabe des Bestimmungsorts den Lack frachtfrei bis zur Übergangsstation, in dem vorliegenden Falle Großenhain, sandte, und daß dann die Ware als Dienstgut bis zum Ablieferungsort ging. Dieser galt nach § 9 der Allgemeinen Vertragsbedingungen als Erfüllungsort, und dort ging mit der Abnahme neben dem Eigentum auch die Gefahr auf die Verwaltung über. Diese Bestimmung war erforderlich, da von der Übergangsstation, von wo aus das Gut als Betriebsgut ging, die Eisenbahn tatsächlich das Gut schon übernommen hatte und dem Endziel zuführte, ohne daß für diese Strecke ein Frachtvertrag im eisenbahnrechtlichen Sinne abgeschlossen war. Die Eisenbahn kommt deshalb für diese Beförderung von Dienstgut nicht als Frachtführer in Betracht, sondern nur als Vertragsgegner, als Käufer. Als solcher hatte sie die Haftung aber bis zur Abnahme am Bestimmungsort auf den Absender abgeschoben. Diesen treffen daher die Folgen einer Beraubung, die unstreitig nach der Übernahme als Betriebsgut erfolgt ist. Bei dieser Auffassung kann es dahingestellt bleiben, ob die Haftung des Beklagten nach § 86 Ziff. 1 EVO. ausgeschlossen wäre, weil, wenn man das Vorliegen eines Frachtvertrages annehme, es sich um einen Diebstahl an auf offenem Wagen beförderten Gutes handelte.

Die Klägerin hat noch darauf hingewiesen, daß der Beklagte gegen Treu und Glauben verstoße, wenn er seine Ersatzpflicht ablehne. Dem kann das Gericht nicht beipflichten. Ein solcher Verstoß folgt aus der Monopolstellung des Beklagten bei der Beförderung von Eisenbahngütern nicht, in dem vorliegenden Fall um so weniger, als er seine Haftung vor der Übernahme am Bestimmungsort ausdrücklich im voraus ausgeschlossen hat. Die Klage ist daher mit der Kostenfolge aus § 91 ZPO. abzuweisen."

Bücherschau.

— Riesengebirge, Isergebirge, Grafschaft Glatz und Altvater. 19. Auflage. 1921. Mit 16 Karten, 10 Plänen und zwei Rundsichten. Gebunden 18 M., dazu kommt der Buchhändlerzuschlag. (Meyers Reisebücher.) Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Das bewährte Reisebuch, das die gesamten Sudeten: Isergebirge, Riesengebirge und Bober-Katzbachgebirge, Raben- und Überschargebirge, Waldenburger Bergland, Heuscheuer- und Adlergebirge, Eulen- und Reichensteiner Gebirge, Glatzer Schneegebirge, Altvater und Mährisches Gesenke, beschreibt, ist den neuen Verhältnissen angepaßt. Der Text sowie das reichhaltige Kartenmaterial sind mit Unterstützung der Gebirgsvereine gründlich durchgearbeitet und auf den neuesten Stand gebracht. Der Führer kann daher allen Reisenden, besonders aber den Wanderern bestens empfohlen werden.

— Erzgebirge, Vogtland, Nordböhmen mit den Böhmischen Bädern. Zweite Auflage. 1921. Mit 10 Karten, acht Plänen und zwei Rundsichten. Gebunden 16 M., dazu kommt der Buchhändlerzuschlag. (Meyers Reisebücher.) Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Zur „Sächsischen Schweiz" und der neu erschienenen „Oberlausitz" gesellt sich die zweite Auflage vom Erzgebirgsführer, der das sächsich-böhmische Bergland von Marienbad, Karlsbad, Donnersberg und Leitmeritz im Süden bis zum Mulden- und Zschopautal im Norden eingehend und doch knapp beschreibt. Die neue Auflage ist gründlich durchgearbeitet und verdient mit ihrer trefflichen Kartenausstattung weiteste Verbreitung nicht nur in der engeren Heimat.

— Mitropa-Kursbuch der Schlafwagen und Speisewagen führenden Schnellzüge in Deutschland und Holland. Sommer 1921. Preis 2 M. Herausgegeben von der Mitropa, Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. in Berlin.

Da die überwiegende Zahl der deutschen Schnellzüge Schlaf- oder Speisewagen führt, so bietet uns dieses Kursbuch mehr als ein Verzeichnis der Luxuseinrichtungen, die von der Mitropa betrieben werden, es ist in der Tat eine Zusammenstellung fast aller Zugverbindungen, die für eine Reise über den näheren Ortsverkehr hinaus in Frage kommen. In 13 Tafeln sind zunächst die in den wichtigsten Reiseverbindungen mit Schlaf- oder Speisewagen verkehrenden Schnellzüge zusammengestellt, und dann folgen die einzelnen Schlaf- und Speisewagenkurse mit ihren Fahrplänen, ihren Preisen und mit Bezugnahme auf die Seiten des Reichskursbuchs. Dabei sind die von der Reichsbahnverwaltung betriebenen Schlafwagenkurse genau so in das Kursbuch aufgenommen, wie die der Mitropa. Besonders zu erwähnen ist, daß auch die wichtigsten Fahrpläne von Anschlußzügen auf den Bahnen der Nachbarländer aus dem Kursbuch ersichtlich sind. So kann man das Mitropa-Kursbuch denjenigen zum Gebrauch empfehlen, die vorwiegend längere Reisen zu machen haben und den wesentlich höheren Preis der allgemeinen Kursbücher scheuen. — Sehr interessant ist es, aus dem Kursbuch zu sehen, wie der Reiseverkehr sich seit dem Kriege wieder gehoben hat. Dieser Aufschwung spiegelt sich in der Zahl der Schlaf- und Speisewagen wider, die jetzt in Deutschland verkehren. Die Mitropa führt im Sommerfahrplan nicht weniger als 72 Speisewagenkurse einschließlich des Restaurationsbetriebes auf den Eilschiffen der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (und zwar jeden Kurs in beiden Richtungen) und 16 Schlafwagenkurse, das Reich 22 Schlafwagenkurse. Ganze Schlafwagenzüge verkehren zwischen Berlin und Köln, München, Frankfurt (Main).

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 16. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 5,42 km lange Teilstrecke Simmern-Holzbach ist vom Tage der Betriebseröffnung den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Trier zugerechnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 76 vom 15. August 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, auf Ergänzung des § 140 der Technischen Vereinbarungen, betr. Ausrüstung der Güterwagen mit Zettelhaltern zum Anbringen von Beklebezetteln (abgesandt am 19. August d. J.);

Nr. II 77 vom 15. August 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag auf Herstellung einer neuen Anlage zum VWÜ., betr. Verzeichnis der Wagenteile in deutscher, französischer und italienischer Sprache (abgesandt am 19. August d. J.);

Nr. III 221 vom 10. August 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 19. August d. J.);

Nr. III 233 vom 18. August 1921 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend die Übergangsbestimmungen für Personen-, Gepäck- und Triebwagen (abgesandt am 19. August d. J.);

Nr. III 240 vom 16. August 1921 an sämtliche Vereinsverwal-

tungen, betreffend Vorlage für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 19. August d. J.);

Nr. III 242 vom 17. August 1921 an die Mitglieder des Vereinssatzungsausschusses und Wagenausschusses (abgesandt am 20. August d. J.);

Nr. IV 159 vom 22. August 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 99 a des Güterverkehrsausschusses (München, den 1./2. August 1921) (abgesandt am 22. August d. J.);

Nr. IV 160 vom 22. August 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschußberichte für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 23. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr.

Am 1. September d. J. tritt Nachtrag III zum Verbandsgütertarif Teil II in Kraft. Er enthält ermäßigte Schnittfrachtsätze für die nordischen Strecken.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (775)

Altona, den 18. August 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit Wirkung vom 16. August 1921 wurde die neu eröffnete Station Holzbach St 100 kg, W in den Tarif einbezogen.

Die Tarifentfernungen werden gebildet durch Anstoß von 6 km an die Entfernungen für Simmern. (776)

München, den 14. August 1921.
Tarifamt b. RVM, Z. B.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch. (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird unter Abschrift I (Anwendungsbedingungen) e) Ziffer 2 folgender neuer Absatz nachgetragen: „Die Eisenbahn ist berechtigt, Gefäße und Kisten, die vom Empfänger bei Ankunft des Zuges nicht abgenommen werden, an einem ihr geeignet erscheinenden Platze dem Empfänger auf seine Gefahr zur Verfügung zu stellen.“

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (774)

Berlin, den 15. August 1921.
Eisenbahndirektion

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge — Schweiz.

Am 15. August l. J. wird der gemeinsame schweiz. Ausnahmetarif 13 für Kalk, Zement und Gips in Ladungen von 10 000 kg unter gleichzeitiger Ausgabe eines I. Nachtrags mit neuen Frachtsätzen wieder in Kraft gesetzt. Wegen Ergänzung der Gütertarife für Basler Verb.-Bahn, Basel Bad. Bf. — und Waldshut usw. — Schweiz nebst Anhang für Rhätische Bahn wird auf unsern Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen. (768)

Karlsruhe, den 15. August 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 22. August 1921 werden einige Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Hannover in den Tarif aufgenommen und zugleich die Entfernungen einiger Stationen dieses Bezirks geändert. Ferner wird mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1921 die Ladestelle Milspe Tal G des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Tarif einbezogen, womit geringfügige Frachterhöhungen verbunden sind. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger. (772)

Dresden, am 17. August 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
namens der beteil. Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. September 1921 ab wird die Station Garnsee des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg (Pr.) in die Tarifhefte 1, 2 und 4 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. (773)

Breslau, den 16. August 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. September 1921 tritt in der Form eines Ausnahmetarifes 5 für frische Fische als Eilgut in Wagenladungen die im dänischen Binnenverkehr eingetretene Versetzung frischer Fische in eine billigere Wagenladungsklasse für den Verbandsverkehr in Kraft. Gleichzeitig treten an die Stelle der bestehenden Eilstückgutsätze in der Schnittafel B (dänische Teilstrecke) neue niedrigere.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (777)

Altona, den 17. August 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Holzbach des Direktionsbezirks Trier in die Tarifhefte 5, 6 und 8 einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (778)

Frankfurt (M.), den 16. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 werden im Verzeichnis der sperrigen Stückgüter gestrichen die Ziffern:
„21. Gasmesser“,
„22. Gelatine“ und
„64. Tee“;
ferner in Ziffer 30:
„Nisthöhlen, Nistkästen“;
sowie in Ziffer 41 b):
„Kreissägemaschinen, Sägemaschinen mit Bandsägen“. (780)

Berlin, den 23. August 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Der Kleinbahn-Übergangstarif (Abschnitt H auf Seite 16) gelangt mit Wirkung vom 1. September zur Aufhebung.

Sommerfeld, 23. August 1921. (781)
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

2. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr vom 1. August 1918 wird mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 1. Oktober 1921 der Nachtrag VII eingeführt, wodurch Tariferhöhungen eintreten. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (770)

Siegen, den 18. August 1921.
Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Der erste Satz der Allg. Ausf.-Best. 7 unter A I b) zu § 12 EVO. im obigen Tarif erhält mit sofortiger Gültigkeit folgende geänderte Fassung: „Die Ausführungsbestimmungen a) 2—4 und 8 finden entsprechende Anwendung.“

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (771)

Berlin, den 15. August 1921.

4. Verkauf von Altmaterial.

Im Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin sollen rund 1700 t altunbrauchbare Schienen und eiserne Weichenschwellen öffentlich verkauft werden. Kaufangebote sind postfrei und versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, an das Präsidialbüro der Eisenbahndirektion Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1-4, bis zum 15. September 1921, vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Kauflustige können Bedingungen und Angebotbogen im Präsidialbüro, Zimmer 258, einsehen oder von dort gegen Einsendung von 3 ℳ (nur bares Geld) beziehen. (769)

Zuschlagsfrist bis 7. Oktober 1921.

Berlin, den 12. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Die angesammelten, unbrauchbaren Werkstattsstoffe sollen verkauft werden und zwar:

Altgummi-, Zeug- und Lederabfälle, Plüschabfälle, Glasbrocken usw. Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. — Die an uns einzusendenden Angebote werden am 27. September d. J., vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10 eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Oktober 1921. (779)

Magdeburg, den 22. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 35. Berlin, den 1. September 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahn und Kraftwagengüterbeförderung.

Von **Dr. jur. Teubner**, Berlin.

In neuerer Zeit haben in mehr oder weniger großem Umfange Kraftwagen die Beförderung von Gütern aufgenommen, die bislang mit der Eisenbahn oder auf dem Wasserwege befördert wurden. Unverkennbar ist dadurch eine Bewegung in die Eisenbahnverwaltung hineingetragen, die gerade in jüngster Zeit größere Wellen geschlagen hat. Der Eisenbahnverkehrsmann sieht mit einem gewissen Erstaunen, daß in Verkehrsbeziehungen, die recht gut von der Eisenbahn bedient wurden, plötzlich trotz der hohen Kosten des Kraftwagenbetriebes Verfrachter in nicht geringem Umfange ihre Güter in Kraftwagen befördern; er stellt fest, daß tatsächlich in jenen Beziehungen die Gütermengen und Verkehrseinnahmen nicht unerheblich zurückgegangen sind, und fragt sich erstaunt, ob denn wirklich der Kraftwagen den Wettbewerb mit der Eisenbahn aufnehmen will und kann.

Ohne Frage liegt in dem Kraftwagen ein neues Verkehrsmittel vor, das wirtschaftlich von der größten Bedeutung ist. Wie die Eisenbahn bei der unaufhaltsam fortschreitenden Vervollkommnung der Technik sich einst mit dem Luftverkehr auseinandersetzen muß, wird sie jetzt wohl oder übel auch zu den Kraftwagen Stellung nehmen müssen. — Ist nun in der Tat der Kraftwagenverkehr ein Wettbewerbsunternehmen gegen die Eisenbahn, oder kann er sich zu einem solchen ausgestalten? Auf den ersten Blick wird jeder Eisenbahner die Frage bejahen, denn der Kraftwagen nimmt ihr ja offensichtlich Frachten und schmälert ihre Einnahmen. Wir wollen sehen, ob diese Antwort einer näheren Prüfung standhält.

Schon vor dem Kriege hatten einzelne deutsche Staaten begonnen, dem Kraftwagenverkehr ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Sie richteten im Anschluß an das Eisenbahnnetz Kraftwagenlinien sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr ein und dachten sich den Betrieb in Ergänzung der Eisenbahn in wenig bevölkerten Gegenden gewissermaßen als Zubringer. Dann kam der Krieg, und die vorhandenen Kraftwagen mußten militärischen Zwecken nutzbar gemacht werden. Mit dem Ende des Krieges stieß die Militärverwaltung ihre außerordentlich großen Bestände an Kraftwagen ab, es bildeten sich unter kommunaler, staatlicher und Reichsunterstützung die Kraftverkehrsgesellschaften, die ebenso wie die privaten Kraftwagenbesitzer ihre Fahrzeuge geschäftlich nutzen wollen. So erklärt sich ohne weiteres die jetzt in größerem Maße in Erscheinung tretende Verwendung der Kraftwagen, das Bestreben, sie in weitestem Umfange wirtschaftlich auszunutzen und so auch zwangsläufig das Eindringen des Kraftwagenbetriebes in das Verkehrsgebiet der Eisenbahn.

Ohne Zweifel bietet die Beförderung der Güter mit Kraftwagen gewisse Vorteile vor der Eisenbahnbeförderung. Es entfällt einmal der mit der Bahnbeförderung verbundene Umschlag auf die Eisenbahn im Versand und von der Eisenbahn im Empfang. Die Güter können unmittelbar von dem Hersteller oder der Gewinnungsstätte zu dem Verbraucher oder Händler gefahren werden. Die Verfrachter sparen also Rollgelder, vielfach auch die Verpackung, was beides heute nicht unwesentlich ins Gewicht fällt. Dazu kommt die glatte und beschleunigte

Beförderung sowie die größere Beweglichkeit des Kraftwagens, seine Freiheit vom Schienenstrang und starren Fahrplan.

Man wird hiernach sagen müssen, daß für bestimmte Güterarten die Kraftwagenbeförderung nicht unerhebliche volkswirtschaftliche Vorteile bietet. Dies sind z. B. Obst- und Gemüse, die unter gewissen Umständen schneller, frischer und vielleicht auch billiger zum Markt gebracht werden können. Man wird auch weiter eine Reihe von Fällen anführen können, bei denen der Kraftwagenbetrieb volkswirtschaftlich gerechtfertigt erscheint. So die Zuführung der Güter mit Kraftwagen von Kaufhäusern und großen Gewerbetreibenden im eigenen Betriebe an ihre Landkundschaft, ebenso dort, wo der Kraftwagen in Ergänzung der Eisenbahn als Zubringer oder Abholer wirkt, oder wenn der Kraftwagen vornehmlich bei Stauungen und Stockungen zur Entlastung der Eisenbahn dient. In allen diesen Fällen treten die dem Kraftwagenbetrieb eigenen verkehrstechnischen Vorzüge in die Erscheinung, und es wäre unrichtig, eisenbahnseitig in der Abwanderung des Gutes in solchen Fällen von der Eisenbahn auf den Kraftwagen einen schädlichen Wettbewerb zu erblicken. Insoweit liegt eben eine Fortbildung des Verkehrs vor.

Wie jedem Verkehrsmittel ist aber auch dem Kraftwagen seine natürliche Grenze gesetzt. Das ist einmal der geringe Fassungsraum und die geringe Tragfähigkeit, die vollständig auch nicht durch Anhänger behoben werden können, und die Beschränkung in der Entfernung. Der Kraftwagen ist ein Nahverkehrsmittel. Wird diese Grenze überschritten, will der Kraftwagen den Massenverkehr und den Fernverkehr bedienen, oder wendet sich der Kraftwagen Aufgaben zu, bei denen diese Beförderungsart nicht durch volkswirtschaftliche Vorteile gerechtfertigt wird, so ist die Entwicklung ungesund. Es ist durchaus verständlich, wenn hierin ein schädlicher Wettbewerb gegen die Eisenbahn erblickt wird, dem diese nicht stillschweigend zusehen kann.

Die Frage, in welchem Maße der Kraftwagen billiger oder teuerer befördert als die Eisenbahn, erscheint mir zunächst nicht so bedeutungsvoll und vordringlich. Abgesehen davon, daß es zur Zeit bei den noch außerordentlich schwankenden Preisen sehr schwierig ist, sichere und zuverlässige Zahlen zu erhalten, ist erfahrungsgemäß die Kostenfrage nicht durchaus ausschlaggebend im Verkehrsleben. Sind wirklich wesentliche verkehrstechnische Vorzüge vorhanden, so wird sich der Kraftwagen durchsetzen trotz hoher Kosten, trotz aller Hinderungen und Hemmungen, die ihm zeitweilig in den Weg gestellt werden können. Es ist ein aussichtsloses Beginnen, gesunder Fortentwickelung entgegenzutreten.

Aber die Frage drängt zur Entscheidung, inwieweit überhaupt eine gesunde Fortentwicklung vorliegt, inwieweit die Volkswirtschaft die Verwendung von Kraftwagen gebietet. Es ist bislang hierüber eine Klärung noch nicht erfolgt. Diese Klärung herbeizuführen, ist das Reich berufen. Nach Artikel 7 der Verfassung hat das Reich die Gesetzgebung über die Eisenbahnen, die Binnenschiffahrt, den Verkehr von Kraftfahrzeugen zu Lande, zu Wasser und in der Luft sowie den Bau von Landstraßen, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr und die Landesverteidigung handelt. Die Reichsverordnung betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24. 1. 19 stellt lediglich die Genehmigungspflicht derartiger Unternehmungen fest und überträgt diese den Ländern.

Da die bestehenden Kraftverkehrsgesellschaften fast sämtlich vom Reiche erheblich unterstützt werden, halte ich es nicht für schwierig, eine Regelung zu finden, die dem Bedürfnis gerecht wird, und bei der auch Privatunternehmungen nicht ausgeschlossen zu werden brauchten. Wenn die Reichsbahn die Angelegenheit in die Hand nimmt, deren vornehmste Aufgabe es ist, den allgemeinen Verkehr zum Wohle des Volkes zu pflegen und zu fördern, wird sich ein Weg finden lassen, der auch dem neuen Verkehrsmittel die Stelle in unserer Güterbeförderung zuweist, die ihm nach seinen Eigenschaften und seiner Entwicklungsmöglichkeit im gesamten Verkehrsleben zukommt. Nach einheitlichen Richtlinien für das ganze Reichsgebiet müßte die Kraftwagengüterbeförderung im engsten Anschluß an den Eisenbahnbeförderungsdienst aufgebaut und geordnet werden.

Diese Regelung hätte auch den Vorteil, daß den Verkehrsgesellschaften neue, fest umrissene Aufgaben zugewiesen werden könnten, die dazu dienen würden, die vielfach nicht ganz sichere Stellung dieser Gesellschaften zu stärken und damit die Gefahr zu beseitigen, daß die großen Wagenbestände der Gesellschaften an das Ausland verloren gehen. Sicherlich stehen wir noch am Anfang der Entwickelung der Kraftwagenbeförderung. Ich hoffe und wünsche, daß der richtige Augenblick zum Eingreifen nicht versäumt wird.

Farbensinnprüfung.

Von Oberregierungsrat **Pfeiffer** in Erfurt.

(Schluß aus Nr. 34)

Über die Farbentafelproben ist schon so viel geschrieben worden, daß ich hier nicht die Zahl der Kritiker vermehren will. Es genügt, auf den Aufsatz hinzuweisen, den Obermedizinalrat Dr. Gilbert in Dresden im November 1919 in der Zeitschrift für Bahn- und Kassenärzte veröffentlichte. Am 22. September 1918 hatte ein Lokomotivführer, der im Laufe seiner langen Dienstzeit fünfmal bahnärztlich untersucht und stets als farbentüchtig befunden worden war, vor den Toren von Dresden in der Dunkelheit ein rotes Haltsignallicht und die Schlußlaternen eines vor ihm liegenden Schnellzuges übersehen und war auf diesen aufgefahren, wobei 41 Personen getötet, 27 schwer und sehr viele leicht verletzt wurden — das schwerste Eisenbahnunglück, welches die sächsische Staatseisenbahnverwaltung bis dahin betroffen hatte. Es wurde nachträglich einwandfrei festgestellt, daß dieser Lokomotivführer farbenuntüchtig war.[4])

Dieser krasse Fall gab der sächsischen Verwaltung Veranlassung, ihre sämtlichen Lokomotivführer nochmals nach allen üblichen Methoden — mit Ausnahme des damals noch nicht beschafften Anomaloskops — auf ihren Farbensinn untersuchen zu lassen, mit dem überraschenden Ergebnis, daß über 10 % als farbenschwach beanstandet wurden. Und das geschah bei einem Personal, aus dem doch offenbar durch die vorangegangenen Untersuchungen bereits alle grob Anomalen ausgesiebt sein mußten. Wie ist dieser merkwürdig hohe Prozentsatz zu erklären? Es ist anzunehmen, daß die sächsischen Bahnärzte nach dem Dresdener Unfall es mit der Farbensinnprüfung sehr genau genommen haben, und daß erst bei diesen Untersuchungen die Gebrauchsanweisung für die einzelnen Tafelproben wirklich streng befolgt worden ist. Das würde aber beweisen, daß diese Proben zu große Anforderungen stellen, daß sie zu schwer sind,

[4]) Das Gericht verurteilte den Lokomotivführer nur, weil er die Schlußlichter des Schnellzuges nicht beachtet hatte (Formsignal!), nicht aber, weil er das Haltsignal übersehen hatte. Das Urteil setzte sich in Widerspruch mit Sachverständigengutachten, welche besagten, der Führer hätte trotz seines Farbensinndefektes das rote Licht am Hauptsignal erkennen müssen; er habe dies nur aus Unaufmerksamkeit, nicht wegen seiner Anomalie übersehen. Das Gericht hat aber m. E. mit Recht eine solche Feststellung abgelehnt, weil man bei einem Anomalen niemals sicher wissen kann, inwieweit seine Wahrnehmungen im Einzelfall durch seinen Defekt beeinflußt sind, weil man, wie Professor Köllner selbst sagt, nie und nimmer die Grenze angeben kann, wo bei ihnen durch Abspannung, durch Ermüdungsgefühl ein plötzliches Versagen eintreten kann.

daß sie unter Umständen auch von Farbentüchtigen nicht bestanden werden. Andererseits hatte aber wieder die Nagelsche Probe bei dem Lokomotivführer, welcher den schweren Unfall herbeiführte, fünfmal versagt (Unzuverlässigkeit bei Grün-Anomalie), sie ist also nach anderer Richtung wieder zu leicht. — Die Stillingsche Methode hat große Vorzüge, es können aber auch bei ihr Momente hineinspielen, welche das Ergebnis beeinflussen und nicht auf dem Gebiet der Farbensinnstörung liegen. Die Cohnsche Methode gilt als solche für besonders feinen Farbensinn, wird also immer nur aushilfsweise herangezogen werden können. Es besteht wohl darüber kein Zweifel, daß man sich auf eine Methode allein nicht verlassen kann, während andererseits die Prüfung nach mehreren Methoden bei widersprechenden Ergebnissen zu einem unerträglichen Dilemma führt.

Aus diesem Dilemma sollte nun das Anomaloskop heraushelfen. Aber auch diese Prüfungsmethode ist in der Praxis keineswegs so ideal wie in der Theorie. Schon beim Normalen ist die Sache nicht ganz einfach. Man muß durch eine Öffnung von Stecknadelkopfgröße in den Apparat hineinsehen. Der Rand des Gesichtsfeldes und die dasselbe teilende Linie schillert in den Regenbogenfarben. Die richtig geschaute Gleichung verschwindet nach kurzer Zeit wieder, dunkle Flecken scheinen über das Mischfeld hinzuziehen. Bei wiederholtem Hineinsehen ergibt sich oft ein anderes Bild. Wenn also schon die Wahrnehmung des Normalen keine ganz sichere ist, so gestaltet sich die Untersuchung beim Anomalen außerordentlich schwierig. Er ist unsicher und ängstlich, oft sehr aufgeregt, da das Ergebnis der Untersuchung für ihn von großer Wichtigkeit ist. Er hat infolgedessen die größte Besorgnis, sich auf eine ihm nachteilige Angabe festzulegen. Wenn er mit seinen Angaben zögernd und zurückhaltend ist, so ist dies nicht böser Wille, sondern beruht auf der tatsächlichen Unsicherheit seiner Wahrnehmungen. Schon nach kurzer Zeit treten Ermüdungserscheinungen auf, welche dazu nötigen, die Prüfung zu unterbrechen und eine längere Pause zu machen. Der zu Untersuchende wird natürlich immer nervöser und ängstlicher. Eine solche Untersuchung wird geradezu zu einer Qual für beide Teile; oft genug muß der Untersucher den Prüfling fortschicken, um ihn zum anderen Tag wieder zu bestellen, und unter Umständen ist auch dann kein sicheres Ergebnis zu erzielen. Der Fehler des Apparates liegt eben an seiner Überempfindlichkeit, was sich schon daraus ergibt, daß der eine Normale rot sieht, wo der andere Normale grün sieht. Ich möchte das Instrument mit einer Wage vergleichen, welche so fein justiert ist, daß bereits ein Milligramm die Schale vollständig zum Sinken bringt. Ein solcher Apparat gehört eher in das Studierzimmer des Gelehrten, als in das praktische Leben. Selbst wenn man alle Fehlerquellen ausschalten würde, die im Apparat selbst begründet sind, bleiben solche, die in physiologischen und psychischen Eigenschaften des zu untersuchenden Individuums begründet sind und mit seinem Farbensinn nichts zu tun haben. Aber auch schon die Beachtung aller Fehlerquellen des Apparates selbst ist eine außerordentlich schwierige und nur einem Spezialisten möglich, der sich durch sehr gründliches Studium der Theorie und umfangreiche Versuche an dem Apparat mit Normalen und Anomalen damit vertraut gemacht hat; liegt das Instrument nicht in den Händen eines solchen Kenners, so ist es mehr gefährlich als nützlich. Es ist mir erst vor kurzem ein Fall mitgeteilt worden, in dem die Untersuchung desselben Bediensteten mit zwei Anomaloskopen durch Spezialisten zweier Eisenbahnbezirke ein ganz verschiedenes Ergebnis hatte. Aber auch bei ganz fehlerloser, alle bekannten Fehlerquellen berücksichtigender Untersuchung ist das Instrument ganz zuverlässig nur, wenn es Farben u n tüchtigkeit diagnostiziert. Bereits in der ersten Fassung seiner Gebrauchsanweisung (Zeitschrift für Bahn- und Kassenärzte Nr. 6 vom 1. Juni 1913) betonte Prof. Dr. Köllner, daß theoretisch die Möglichkeit eines normalen Anomaloskopbefundes trotz Herabsetzung des Farbensinns vorliege. Doch habe sich in der Mehrzahl der ohnehin seltenen Fälle das Mißverhältnis als ein scheinbares herausgestellt. In der jetzt geltenden Gebrauchsanweisung sagt er (Seite 6 unten) „Ausnahmsweise kommt allerdings tatsächlich ein Versagen bei Tafelproben trotz normalen Anomaloskopbefundes vor (gewissermaßen Farbenschwäche ohne anomale Trichromasie). Die Betreffenden sind als farbenuntüchtig anzusehen." Das heißt also mit anderen Worten: Die Diagnose am Anomaloskop auf Farbentüchtigkeit ist niemals absolut beweisend. Man muß stets noch andere Proben anwenden. Gegen den oben erwähnten schweren Dresdener Unfall würde also auch die Anomaloskopuntersuchung keinen unbedingten Schutz geboten haben.

Und wie verhält es sich mit der Eichung des Instruments? Theoretisch sollte die Gleichung des Normalen gegeben sein, wenn das Rot- und das Grün-Prisma genau die gleiche Lichtmenge erhalten. Darauf kann man sich aber nicht verlassen. Es wird deshalb stets die Kontrolleinstellung eines Normalen vorgeschrieben. Sie ändert sich je nach der Beschaffenheit der Lichtquelle und anderen Ursachen und ist stets eine subjektive. Willkürlich ist ferner die Festsetzung der Grenze, innerhalb deren als farbentüchtig diagnostiziert werden soll. Es wurde schon erwähnt, daß die Einstellung der Normalen sehr beträchtlich voneinander abweicht, daß der eine rot sieht, wo der andere schon grün sieht; es muß also eine Toleranz festgelegt werden, innerhalb deren noch Farbentüchtigkeit angenommen werden soll. Diese Grenze kann aber auch wieder nur gezogen werden auf Grund von Versuchen mit anderen Prüfungsmitteln, also auf Grund von Tafelproben, deren Unzulänglichkeit ja gerade die Veranlassung zur Einführung des Anomaloskops gab.

Ich bin überzeugt, daß jeder, der sich auf Grund eingehenden Studiums der Literatur, insbesondere auch der komplizierten Gebrauchsanweisung für das Instrument, und auf Grund eigener Versuche mit diesem ein selbständiges Urteil zu bilden vermag, zu dem Ergebnis gelangen muß, daß auch dieser Apparat das Problem der Farbensinnprüfung noch keineswegs endgültig löst, und daß es sehr erwünscht wäre, wenn man an Stelle dieser umständlichen, kostspieligen und dabei doch nicht absolut sicheren Untersuchungsmethode eine einfachere und zuverlässigere setzen könnte.

Die Versuche, welche ich im Jahre 1912 angestellt hatte, legten den Gedanken nahe, ob man nicht durch ihren weiteren Ausbau zu einer brauchbaren Prüfungsmethode gelangen könne. Wenn es mir schon damals mit den allereinfachsten Mitteln gelang, sichere Feststellungen in Zweifelsfällen zu treffen, in denen die anderen Methoden sich in Widerspruch miteinander befanden, so sollte man meinen, mit einem auf dieser Grundlage systematisch und mit allen technischen Hilfsmitteln durchgebildeten Prüfungsapparat müsse es möglich sein, alle Anomalen mit Sicherheit herauszufinden, welche für den Betrieb gefährlich werden können.

Eine solche Prüfungsmethode verfolgt ein ganz anderes Ziel als die bisherigen. Diese streben danach zu ermitteln, ob der zu Untersuchende einen vollkommenen Farbensinn besitzt. Ist dies überhaupt möglich, und kommt es wirklich darauf an? Genügt nicht eine Methode, welche feststellt, daß der Untersuchte den Aufgaben des Betriebes gewachsen ist, diesen aber auch unbedingt und unter den schwierigsten Verhältnissen?

Verfolgt man dieses Ziel, so gelangt man zu einer Methode, bei der der Prüfling nur vor Aufgaben gestellt wird, wie sie der Betrieb in der Praxis wirklich bietet oder bieten kann. Wir verlangen nur die Unterscheidung der wirklichen Lichter des Betriebes, bekümmern uns nicht mehr um graugrün und rosa und erfüllen damit einen langgehegten Wunsch des Personals. Wir nehmen aber keine planlose Prüfung auf der Strecke vor, sondern wir bilden systematisch auf Grund der Theorie und der Beobachtungen über das Farbensehen der Anomalen einen Prüfungsapparat aus, der die Lichter des Betriebes von den einfachsten Bedingungen bis zu den schwierigsten, bei denen sogar der Normale unsicher wird, vorführt. Alle Bedingungen, unter denen der Anomale Verwechslungen begeht, unter denen die Hilfsmittel versagen, deren er sich bedient, um den mangelnden Farbensinn durch sonstige Beobachtungen zu ergänzen, können

künstlich geschaffen werden. Die Helligkeit der vorgeführten Lichter kann so abgestuft werden, daß jeder Schluß von der Helligkeit auf die Farbe fehlgeht. Die Schätzung der Entfernungen ist im dunklen Raum unmöglich, die praktische Erfahrung läßt also den Untersuchten ganz in Stich, und er ist allein auf das Farbenunterscheidungsvermögen angewiesen. Durch geeignete Anordnung der Lichter kann der Farbenkontrast so gesteigert werden, wie er in der Wirklichkeit wohl niemals vorkommt, bis zu einer Grenze, bei der auch der Normale nicht mehr ganz sicher ist.

Werden alle diese Mittel bei der Prüfungseinrichtung rationell benutzt, so wird schon schwerlich ein Anomaler durchschlüpfen. Denn mit Raten durchzukommen, ist bei einer großen Zahl rasch aufeinander folgender Proben ganz aussichtslos. Es bieten sich aber bei einer solchen Prüfung noch weitere sehr wertvolle Möglichkeiten, die bei den bisherigen Methoden gänzlich fehlen. Man kann die Lichter nur sekundenlang oder für Bruchteile von Sekunden aufleuchten lassen, wobei der Farbenuntüchtige unfehlbar versagt, denn er hat keine Zeit zu allen den sonstigen Beobachtungen, Erwägungen und Schlußfolgerungen, mit denen er dem mangelnden Farbensinn nachhilft. Man kann ferner mit solchen Prüfungsmethoden die Ermüdungserscheinungen studieren. Beim Anomaloskop darf man den zu Untersuchenden niemals ermüden, weil man sonst zu falschen Ergebnissen kommt. Eine Prüfung aber, bei der man das Verhalten des Prüflings im Betriebe erforschen will, soll und muß man bis zur Ermüdung fortsetzen. Man gewinnt dann eine Vorstellung davon, was der Prüfling nach langer Fahrt in abgespanntem Zustand noch leisten kann, und überzeugt sich, ob er die Signallichter nur vermöge einer besonders angespannten Aufmerksamkeit richtig unterscheiden kann, welche er auf die Dauer nicht auszuüben vermag. Man könnte die Prüfung schließlich sogar so weit ausdehnen, daß von dem Prüfling gleichzeitig noch andere Verrichtungen oder Beobachtungen gefordert werden, wie sie die Praxis tatsächlich fordert und durch welche die Aufmerksamkeit geteilt wird.

Wohin sind wir aber damit geraten? Wir befinden uns mit einem Male mitten auf dem Gebiet der Psychotechnik. Wer wollte bezweifeln, daß die ganze Angelegenheit wirklich in dieses Gebiet gehört? Was ist die Farbensinnprüfung anders als ein einzelner Bestandteil der Berufseignungsprüfung? Darum sollte man sich die großen Fortschritte, welche auf diesem Gebiet in den letzten Jahren gemacht worden sind, auch für die Farbensinnprüfungen zunutze machen.

Eine solche psychotechnische Prüfungsmethode würde von größtem Wert sein für die Wiederholungsprüfungen.

Alle Prüfungen nach den bisherigen Methoden — Nagel, Stilling, Cohn und Anomaloskop — liefern kein unmittelbares Urteil über das Verhalten des Geprüften im Betriebe. Sie laufen, wie schon oben gesagt wurde, lediglich darauf hinaus, festzustellen, ob der Untersuchte einen vollkommenen Farbensinn hat oder nicht. Nimmt man auf Grund der Prüfung das erstere an, so darf man daraus den Schluß ziehen, daß der Geprüfte im Betriebe auch unter den schwierigsten Verhältnissen alle farbigen Signale richtig erkennen wird. Werden aber bei der Prüfung Fehler gemacht, so tappt man darüber, *wie sich der Geprüfte in der Praxis verhalten würde, vollkommen im Dunkeln*, man muß ihn, wenn man gewissenhaft verfahren will, unbedingt ausschließen. Dies führt dazu, daß bei der Wiederholungsprüfung eine große Menge von Bediensteten aus dem Betriebe zurückgezogen werden muß, deren Farbensinn vielleicht unter einfachen Verhältnissen noch ausreichen würde, und die auf gewissen Posten den Betrieb nicht mehr gefährden würden als Leute mit herabgesetzter Sehschärfe, die man im Betrieb läßt. Die bisherigen Prüfungsmethoden — auch das Anomaloskop trotz seiner Gradeinteilung — geben keinen sicheren Anhalt, um die Anomalie nach ihrem Grade so zuverlässig zu diagnostizieren, daß man danach bestimmen könnte, für welchen Posten ein Farbenschwacher noch tauglich ist. Die Entscheidung kann immer nur lauten: farbentüchtig oder nicht. Dies hat zur Folge, daß an den Schrankenwärter und den Lokomotivführer im Rangierdienst bei der Farbensinnprüfung dieselben Anforderungen gestellt werden müssen wie an den Führer des Schnellzuges. Für das neu einzustellende Personal ist dies unzweifelhaft richtig; für alle Zweige des Betriebsdiensts sollten nur vollständig farbensichere Leute angenommen werden. Für solche aber, die sich bereits im Dienst befinden und diesen jahrelang einwandfrei wahrgenommen haben, ist es eine große Härte, wenn sie plötzlich auf Grund einer entdeckten geringen Farbenschwäche ganz aus dem Betriebe ausscheiden müssen, wenn z. B. ein Lokomotivführer, der gestern noch den Schnellzug fuhr, heute nicht einmal mehr am hellen Tage auf dem Bahnhof rangieren darf. Da die Farbenschwäche in der Regel angeboren ist, so sind diese Leute ein Opfer der mit der Zeit immer mehr verschärften Prüfungsmethode; sie sind bei ihrem Eintritt mangelhaft geprüft worden, vielleicht hat sich auch der Defekt später mit der Abnahme der Sehschärfe etwas stärker geltend gemacht. Die Härte, welche darin liegt, daß ein Bediensteter nach langjährigem Dienst plötzlich aus dem Betriebe entfernt werden muß, führt bekanntlich dazu, daß die Ärzte leicht geneigt sind, bei der Wiederholungsprüfung eine gewisse Toleranz zu üben und kleinere Fehler nicht als erheblich anzusehen. Hierin liegt aber eine große Gefahr. Denn wenn man bei der Handhabung der bisherigen Prüfungsmethoden *entgegen der Gebrauchsanweisung* die geringsten Fehler durchläßt, *so kann man nie wissen, welche Fehler der Geprüfte möglicherweise in der Praxis macht.* Wenn sich die sächsische Verwaltung, wie dies aus dem oben erwähnten Aufsatz des Obermedizinalrats Dr. Gilbert hervorgeht, im Jahre 1918 entschloß, solche Leute mit anscheinend geringerer Farbensinnstörung im Betriebe zu belassen, so war dies durch die damalige außerordentliche Notlage geboten und zu verantworten. Anders liegt die Sache heute, und die Praxis, gegenüber Fehlern bei der Prüfung Toleranz zu üben, erscheint äußerst bedenklich. Ich kann mich nicht der Ansicht Professor Köllners anschließen, wonach z. B. Leute, welche die Anomaloskopprüfung bestanden haben, *sogar bei der Einstellung nur dann als farbenuntüchtig angesehen* werden sollen, wenn sie *mindestens zwei Tafelproben* nicht bestanden haben. (Anleitung für die Anomaloskopprüfung Seite 14, 4 a.) Das Versagen bei auch nur einer Tafelprobe begründet stets den Verdacht der Farbensinnstörung. Man mache die Versuche, und man wird finden, daß Leute, welche nur eine einzelne Tafelprobe nicht bestanden haben, weißes und grünes Licht, oder gar grünes und orangerotes Licht unter gewissen Bedingungen glatt verwechseln können. Man sollte darum von der *Einstellung* dieser Zweifelhaften unbedingt absehen, zumal bekanntlich das Anomaloskop versagen kann. Anders verhält es sich bei Leuten, die bereits im Dienst sind und beim Eintritt in diesen mangelhaft untersucht waren. Sie haben Anspruch darauf, auf einem Posten verwendet zu werden, für den ihr Farbensinn noch ausreicht. Wie aber soll man dies feststellen? Es geht nur durch eine Prüfung, bei der ihnen die Lichter des Betriebes von den einfachsten Bedingungen bis zu den schwierigsten vorgeführt werden. Nur auf diesem Wege kann man sich ein zuverlässiges Urteil bilden, was sie zu leisten vermögen, und die Grenze feststellen, an der sie versagen.

Eine solche Prüfung hat aber noch andere Vorteile. Es sei nur beiläufig erwähnt, dass sie die bei den Tafelproben und dem Anomaloskop fehlende Möglichkeit bietet, auf Sehschärfe und Farbensinn gleichzeitig zu prüfen, die sich gegenseitig ergänzen, so daß Mängel des Farbensinns bis zu einem gewissen Grade durch gute Sehschärfe ausgeglichen werden können.

Dem Personal würde man eine Wohltat erweisen. Bei der Prüfung im Sprechzimmer des Arztes zeigen die Bediensteten oft eine Befangenheit, welche die Untersuchung auf's äußerste erschwert. Sie haben die Vorstellung, daß hier über ihr Schicksal auf Grund von Prüfungsmitteln entschieden wird, die sie nicht verstehen. Immer wieder behaupten sie, das Nicht-

bestehen der Tafelprobe beweise nichts; im Betriebe hätten sie sich nie geirrt und würden sie sich nie irren. Denn kein Farbenuntüchtiger hat ein Bewußtsein seines Mangels; von der Vollkommenheit des Sehapparates, der dem Normalen zu Gebote steht, fehlt ihm jede Vorstellung, und er meint, sein Farbensinn reiche für alle Anforderungen aus. Nun ist es freilich nicht Aufgabe der Farbensinnprüfung, die Untersuchten von ihrem Defekt zu überzeugen. Die bei den Wiederholungsprüfungen aus dem Betriebe ausscheidenden Bediensteten würden sich aber viel leichter in ihr Schicksal finden, wenn eine Prüfungsmethode benutzt würde, bei der ihre Unzulänglichkeit für den Betrieb einwandfrei festgestellt wird. Manches Vorurteil gegen die Ärzte und die Verwaltung, manche unnötige Verbitterung könnte dadurch vermieden werden. Man redet jetzt so viel von dem Vertrauen, das zwischen der Verwaltung und dem Personal bestehen müsse. Ich muß aus langjähriger Erfahrung leider sagen, daß das Personal zu den Farbensinnprüfungsmethoden kein besonderes Vertrauen hat. Es würde einen großen Fortschritt bedeuten, wenn das Personal sich überzeugen müßte, daß bei den Wiederholungsprüfungen keine größeren Anforderungen gestellt werden, als sie der praktische Betrieb stellt. Und noch besser wäre es, wenn das Personal Gelegenheit fände, sich auch davon selbst zu überzeugen, daß in dieser Sache alles mit rechten Dingen zugeht und niemandem Unrecht geschieht. Ich gehöre gewiß nicht zu den Leuten, die in aller und jeder Sache eine Mitwirkung der Personalvertretung für unbedingt notwendig halten. Aber bei der Farbensinnprüfung möchte ich sie empfehlen. Sie ist freilich nur möglich, wenn eine Prüfungsmethode benutzt wird, welche für das Personal vollkommen verständlich und überzeugend ist.

Aus dem Gesagten ergeben sich die folgenden Vorschläge:

1. Die vielfachen Vorschläge, die farbigen Nachtsignale durch Formsignale zu ersetzen, haben in absehbarer Zeit keine Aussicht auf Verwirklichung. Das farbige Licht ist ein ausgezeichnetes Signalmittel; es muß gelingen, durch verbesserte Prüfungsmethoden alle Personen mit mangelhaftem Farbensinn aus dem Eisenbahndienst fernzuhalten. Für das neu einzustellende Personal ist also die denkbar schärfste Prüfung des Farbensinns erforderlich. Es darf nicht mehr vorkommen, daß Bedienstete aus dem Eisenbahndienst eines Tages ausscheiden müssen, weil sie beim Eintritt mangelhaft geprüft waren. Man gebe also für die erstmalige Prüfung die schärfsten Vorschriften, vermeide dabei jegliche Toleranz und arbeite fortgesetzt an der Verbesserung der Prüfungsmethoden weiter, denn daß die bisherigen von der Vollkommenheit noch immer weit entfernt sind, ist unzweifelhaft.
2. Das Verhalten farbenschwacher Personen gegenüber den Signallichtern des Betriebes unter einfachen und schwierigen Verhältnissen muß gründlich studiert werden. Man schaffe also eine Versuchseinrichtung auf den Grundlagen, wie sie oben dargelegt sind, und bilde auf Grund der heutigen psychotechnischen Erfahrung ein möglichst vollkommenes Prüfungsverfahren aus. Man benutze dieses zunächst, um durch eine große Anzahl von Versuchen die bisherigen Prüfungsmethoden auf ihre Zuverlässigkeit zu kontrollieren.
3. Alle Bediensteten, die bei den Wiederholungsprüfungen als untüchtig befunden werden, unterziehe man in letzter Instanz unter Mitwirkung ihrer Personalvertretung einer *rationell ausgebildeten* Prüfung in bezug auf ihr Verhalten gegenüber den Signallichtern des Betriebes von den einfachsten Bedingungen an bis zu den schwierigsten. Auf Grund des Ergebnisses ist zu entscheiden, ob und unter welchen Verhältnissen sie im Betriebsdienst belassen werden können.

Die Ausgestaltung des Oberbaues der österreichischen Bundesbahnen.

Aus Zeitungsnachrichten entnehmen wir nachstehenden Überblick über die Entwicklung der Oberbauverhältnisse und den gegenwärtigen Stand bei den früheren Staatsbahnen und jetzigen Bundesbahnen. Es ist selbstverständlich, daß hierbei der sogenannte schwere Oberbau, das ist ein Oberbau mit Schienen von mehr als 40 kg/m, das Um und Auf ist, da nur ein solcher entsprechend große Achsdrücke und Fahrgeschwindigkeiten zuläßt und damit den Verkehr entsprechend leistungsfähiger Lokomotiven ermöglicht. Nachdem Versuche mit einem dem englischen nachgebildeten Stuhlschienenoberbau, der sich aber als zu kostspielig erwies, später mit einem Breitfußschienenoberbau von 44 kg/m günstige Ergebnisse gezeitigt hatten und die geldlichen Schwierigkeiten beseitigt waren, wurde letzterer der Ausgestaltung aller Hauptschnellzugstrecken der früheren Staatsbahnen zugrunde gelegt. Nur in den langen Tunneln und auf großen Steigungen wurde der Stuhlschienenoberbau auch weiter beibehalten. Alle Oberbauerneuerungen, die sogenannten Neulagen, die auf den bestimmten Strecken (Wien-Salzburg, Wien-Gmünd-Eger, Gmünd-Prag, Krakau-Lemberg-Podwoloczyska) durchzuführen waren, wurden seither nur mit diesem schweren Oberbau vorgenommen, der Achsdrücke von 18 t bei Fahrgeschwindigkeit über 100 km in der Stunde gestattet und die gleiche Leistungsfähigkeit besitzt wie die schweren Oberbausysteme der übrigen europäischen Verwaltungen. Eine Ausnützung dieser Linien durch schwere Lokomotiven kann natürlich erst dann erfolgen, wenn diese ganz oder wenigstens auf große Abschnitte mit dem schweren Oberbau versehen sind, ein Zustand, der sich bei den vielen Gleiskilometern, die hier in Betracht kommen, auch bei Aufwendung sehr großer Geldmittel erst nach angemessener Zeit erreichen läßt. Denn bei allen Verwaltungen erfolgt der Ersatz eines bestehenden Oberbaues durch einen stärkeren im großen und ganzen immer nur in dem Maße, wie eben der bestehende Oberbau infolge Abnutzung und Schadhaftigkeit für den durchlaufenden Verkehr unbrauchbar wird, und eine Beschleunigung kann nur soweit eintreten, als man für noch gutes, vorzeitig auszuwechselndes Material anderweitig zweckmäßige Verwendung findet. In dieser Absicht wurden in Österreich alle zum Bau gelangenden neuen Lokalbahnen, ebenso alle Gleisanlagen bei Stationserweiterungen und dergleichen nicht aus neuem Material hergestellt, sondern aus noch brauchbarem Oberbau, der aus Hauptschnellzugstrecken eigens herausgenommen wurde, um an seine Stelle schweren Oberbau einzulegen und so die Verstärkung der Hauptstrecken zu fördern.

Da die Zeit, innerhalb welcher ein bestimmter Oberbau durch Abnutzung auswechslungsreif wird, in der Hauptsache von der Stärke des Verkehrs abhängt, so ist es auch klar, daß sich in Ländern mit sehr starkem Verkehr, wie in den westeuropäischen und in Nordamerika, naturgemäß der angeführte Austausch viel rascher vollziehen kann und muß als in dem verkehrsschwachen Österreich, um so mehr, als hier auch der Bedarf für untergeordnete Zwecke (Lokalbahnen, Stationserweiterungen und dergleichen) eine weit geringere Rolle spielt als in den anderen Ländern. Auch darf nicht übersehen werden, daß bei Eisenbahnen mit so schwierigen Anlageverhältnissen wie den österreichischen, die dementsprechend große Auslagen für die gesamte bauliche Erhaltung und Erneuerung erfordern, für den Oberbau allein nicht so viele Geldmittel übrigbleiben wie bei Flachlandbahnen.

Das, worauf es hier vor allem ankommt, ist, daß auf den Hauptschnellzugstrecken alle Neueinbauten nur mit schwerem Oberbau durchgeführt werden, und das heutige Österreich wäre bei dem geschilderten planmäßigen Vorgehen längst auf allen diesen Strecken durchwegs mit solchem Oberbau ausgestattet, wenn nicht zwei Ereignisse eingetreten wären: die letzten Verstaatlichungen und der Krieg. Während die früheren k. k. Staatsbahnen zur Zeit der Verstaatlichung schon wesentlich vorgeschrittenere Oberbauverhältnisse aufwiesen, war der Oberbau vor allem der Nordbahn und der Staatseisenbahngesellschaft in einem schlechten Zustande. Der Hauptbahnoberbau der Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn besaß überdies nur ein Schienengewicht von 33 kg/m, war also noch wesentlich schwächer als der gewöhnliche (nicht der schwere) Oberbau der Staatsbahnen mit 35,6 kg/m und nicht einmal für einen Achsdruck von 14,5 t brauchbar. Das ganze durch die Verstaatlichungen geschlossene Netz wurde so durch die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn zerschnitten und die Freizügigkeit der Fahrbetriebsmittel innerhalb des Gesamtnetzes unterbunden. Das Oberbauprogramm der Staatsbahnen mußte dementsprechend sofort geändert und der Schwer-

punkt der Auswechslungen, sehr zum Nachteile des heutigen Österreich, in die erwähnten früheren Privatbahnstrecken verlegt werden, die ja auch, vor allem die Nordbahn und die Flachlandstrecken der Staatseisenbahngesellschaft, einen weit größeren Verkehr als die alten Staatsbahnen aufwiesen und schon deshalb des starken Oberbaues am dringendsten bedurften. Daß hierbei auch nicht ein Monat versäumt wurde, möge aus der Tatsache entnommen werden, daß schon im Sommer des Jahres 1909, also unmittelbar nach der im Frühjahr desselben Jahres vollzogenen Verstaatlichung der Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft, auf den Linien letzterer 30 km mit schwerem Oberbau versehen wurden.

Alljährlich ist seither auf allen diesen Strecken der Oberbau in einem Ausmaß durch schweren ersetzt worden, wie es mit Rücksicht auf den Verkehr eben noch zulässig erschien. Im Sommer des Jahres 1914, also unmittelbar vor Ausbruch des Krieges, waren mit schwerem Oberbau bereits versehen: In der Linie Wien-Salzburg rund 58 %, in der Linie Salzburg-Wörgl 57 %, in der Linie Wien-Gmünd-Eger 43 %, in der Strecke Wien-Krakau 40 %, in der Strecke Krakau-Lemberg 52 %, in der Strecke Böhmisch-Trübau-Bodenbach 48 % usw.; insgesamt waren auf allen Staatsbahnlinien zu dieser Zeit 2300 Gleiskilometer mit schwerem Oberbau verlegt.

Man sieht, daß trotz Einbeziehung der verstaatlichten Nordbahn, Nordwestbahn und Staatseisenbahngesellschaft in verhältnismäßig kurzer Zeit alle im Umbau begriffenen Strecken „zum Schlusse" gekommen und damit die Hauptstrecken für Achsdrücke von 18 t und Fahrgeschwindigkeiten über 100 km/st freizügig geworden wären, daß demnach auch die Behauptung, man begnüge sich im großen und ganzen immer noch mit einem Oberbau, dessen oberste Grenze ein Schienengewicht von 34,5 kg/m und 14,5 t Achsbelastung darstellt, unzutreffend ist.

Bei Kriegsbeginn konnte selbstverständlich an eine auch nur halbwegs ausreichende Fortsetzung dieser Arbeiten nicht gedacht werden. Alles verfügbare und irgendwie erlangbare Material mußte für ausgesprochene Kriegszwecke in der Etappe und später für Wiederinstandsetzungen und Neuherstellungen im Kriegsgebiete verwendet werden. Für Tausende Gleiskilometer ist inländisches Oberbaumaterial nach Galizien, Polen, Wolhynien, Serbien, Rumänien und Oberitalien gerollt. Soweit Material und Arbeitskräfte für das innere Österreich verfügbar blieben, waren sie auch hier zum größten Teil durch mit dem Kriegsbedarfe unmittelbar zusammenhängende Herstellungen, wie des zweiten Gleises Salzburg-Wörgl, der Wiener Umfahrungslinien usw., gebunden. Der Materialmangel und fast noch mehr der Arbeitermangel erreichte nach und nach einen Grad, der kaum mehr die allernotwendigsten Instandhaltungen ermöglichte.

Wenn in dieser Zeit schon die Neulagen notgedrungen auf das Unumgänglichste eingeschränkt werden mußten, so wurde anderseits, und zwar schon zu Anfang des Jahres 1917, das gesamte Oberbauprogramm einer eingehenden Überprüfung unterzogen, um bei Eintritt geordneterer Verhältnisse sofort planmäßig weiterarbeiten zu können.

Es wurde ein der erwarteten Verkehrshauptrichtung (Nordseehäfen-Wien-Balkan-Orient) angepaßter Oberbauneulagenplan bis in alle Einzelheiten entworfen, nach dem die Strecken Wien-Wels-Passau, Wien-Bodenbach-Tetschen sowie Wien-Bruck in etwa drei bis fünf Jahren für die schwersten in Europa für absehbare Zeiten zu erwartenden Fahrbetriebsmittel (20 t Achsdruck) auszugestalten waren. Gleichzeitig wurde mit allen Nachbarstaaten wegen einheitlicher Festsetzung der größten, in Zukunft den Neuherstellungen zugrunde zu legenden Achsdrücken usw. Fühlung genommen, da Österreich als ausgesprochenes Durchzugsland in allen diesen Fragen auf die Nachbarstaaten Rücksicht nehmen muß. Leider läßt sich die erwünschte Klärung mit Rücksicht auf den damit zusammenhängenden außerordentlichen Geldaufwand bei der jetzigen finanziellen Lage der meisten beteiligten Staaten nicht so rasch erreichen.

Die weitere politische Entwicklung machte jedoch den vorerwähnten Plan bald hinfällig, und die Verlegung von neuem Oberbau wird nunmehr vor allem auf den West-Ost-Linien: Wien-Salzburg-Wörgl, Wels-Passau, Innsbruck-Buchs und Wien-Bruck so rasch wie möglich zum Abschlusse gebracht werden. Hierbei wird bei allen Oberbauneuherstellungen an dem Achsdruck von 20 t und Fahrgeschwindigkeiten über 100 km festgehalten. Daß seit dem Zusammenbruche nur wenig geschehen konnte, ist wohl für jedermann begreiflich, da als Dringendstes die außerordentlichen Rückstände in der Instandhaltung der gesamten baulichen Anlagen, also nicht nur des Oberbaues, sondern auch des Unter- und Hochbaues usw. nachgeholt werden mußten. Auch wären nennenswerte Verlegungen von neuem Oberbau bisher schon aus dem Grunde nicht möglich gewesen, weil die Werke bei dem außerordentlichen Kohlen- und Eisenmangel Bestellungen auf Schienen und Weichen die längste Zeit überhaupt nicht annehmen konnten. Wenn im Zusammenhange mit der Größe der zulässigen Achsdrücke bisher immer nur vom Oberbau gesprochen wurde, so darf natürlich nicht übersehen werden, daß neben diesem auch die eisernen Brücken eine ausschlaggebende Rolle spielen; denn eine Strecke kann so lange nicht von schweren Lokomotiven befahren werden, bevor nicht auch alle diese Bauwerke entsprechend verstärkt sind, und hier ist der springende Punkt. Bei allen Umbauplänen ist für die Durchführungszeit nicht die Oberbau-, sondern zumeist die Brückenauswechslung ausschlaggebend, die schon aus rein technischen Gründen nicht über ein bestimmtes Maß gebracht werden kann, ganz abgesehen von den Kosten der Auswechslung. Denn während beim Oberbau mit einer Bestanddauer von etwa 15 bis 20 Jahren zu rechnen ist, die im großen und ganzen auch für die Umbaudauer maßgebend erscheint, so erreicht sie bei den eisernen Brücken etwa 80 Jahre, und demgemäß muß auch die Entwicklungsmöglichkeit der Achsdrücke der Fahrbetriebsmittel eingeschätzt werden.

Wird also bei den Oberbauneulagen derzeit mit 20 t Achsdruck gerechnet, so wird für Brücken schon ein Druck von 25 t zugrunde gelegt. Dementsprechend werden aber diese Bauwerke auch schwerer und teurer. Das Erfordernis für Brückenauswechslungen allein aus Anlaß der Achsdruckerhöhungen geht — man denke nur an die Donaubrücken — bei den heutigen Preisverhältnissen in die Milliarden. Bei aller Anerkennung der Großzügigkeit, mit der solche Fragen des öfteren von Fachmännern behandelt werden, denen die geldliche Seite keine Sorge zu machen braucht, und bei aller Rücksichtnahme darauf, daß es sich hier um werbende Auslagen handelt, ist diesen aber doch eine bestimmte, nicht überschreitbare Grenze gesetzt. Ins Uferlose kann kein Staat wirtschaften, am allerwenigsten das heutige Österreich. Wenn nicht ganz unvorherzusehende neuerliche Rückschläge eintreten, wird die Strecke Wien-Linz als erste in etwa zwei bis drei Jahren zunächst wenigstens für 16 t Achsdruck befahrbar gemacht sein, und die übrigen Strecken werden sodann rasch folgen. Der Bau entsprechender Lokomotivarten wurde bereits eingeleitet. Jedenfalls kann, und das zu erhärten ist der Zweck dieser Zeilen, von Planlosigkeit oder Rückständigkeit in der Ausgestaltung des Oberbaues und auch der Brücken der österreichischen Eisenbahnen nicht gesprochen werden. Diese Ausgestaltung wird dem jeweiligen Stand der Lokomotivtechnik angepaßt, wobei selbstverständlich alle einschlägigen Fragen im Einvernehmen mit den beteiligten Fachstellen, also der maschinentechnischen Abteilung und derzeit auch mit dem Elektrisierungsamte, gelöst werden. Praktisch durchführbar ist aber nur ein stufenweiser Fortschritt unter Bedachtnahme auf die geldlichen Möglichkeiten, und dem wird mit allen Mitteln Rechnung getragen.

Zur Neugestaltung des Reichsbahn-Personentarifs.

Von Eisenbahninspektor **Ruthardt**, Stuttgart.

Der durchgehenden Abfertigung im Personenverkehr der Reichseisenbahnstationen unter sich liegen noch die Entfernungszeiger, Stations- und Schnittarife der früheren Eisenbahndirektionen und Staatsbahnen unter sich zugrunde. Durch die Verreichlichung der Staatsbahnen ist daher eine nennenswerte Erweiterung der Abfertigungsmöglichkeit bis jetzt nicht eingetreten.

Anzustreben ist die durchgehende Abfertigung im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen von und nach jeder Station und über alle durch den Fahrplan bedingten Wege. Ein diesen Zweck erfüllender Entfernungszeiger würde jedoch einen derartigen Umfang bekommen, daß er als Handbehelf zur Feststellung von Tarifentfernungen für die Schalterbeamten nicht in Frage kommen könnte. Außerdem dürfte schon aus finanziellen Gründen die Ausstattung sämtlicher Reichseisenbahnstationen mit einem solch umfangreichen Tarifmaterial nicht möglich sein. Der nachstehende Vorschlag soll einen Weg zeigen, wie die zurzeit noch bestehenden Entfernungszeiger, Stations- und Schnittarife ersetzt werden können und zugleich die Abfertigungsmöglichkeit vervielfacht werden würde.

A. Fernverkehr (über den benachbarten Kontrollbezirk hinaus).

1. Für jeden der 18 deutschen Kontrollbezirke wird ein Entfernungszeiger für die Übergangsstationen (Schnittpunkte) einerseits und die Abzweigestationen (Knotenpunkte), End- und

Muster für den Verkehr von Württemberg nach Bayern:

Eintrittübergangstationen	Ellrichshausen	über	Hemigkofen-Nonnenbach	über	Hergatz	über	Pflaumloch	über	Röttingen	über	Sibratshofen	über	Sontheim-Brenz	über	Tannheim	über	Ulm	über
Ausgabestation der Fahrkarten	km		km		km		km		km		km		km		km		km	
....																		
Sämtliche bayerische Stationen in alphabetischer Ordnung																		

Bezeichnung der Wegangabe mit Buchstaben, wie beim Entfernungszeiger für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen württembergisches Netz. Am Schluß der Stationsnamen gleichen Anfangsbuchstabens Raum zur Eintragung neu zu eröffnender Stationen.

bedeutenderen Zwischenstationen andererseits unter Berücksichtigung auch der durch den Fahrplan bedingten Umwege hergestellt. Für den Kontrollbezirk Württemberg kämen z. B. 23 Übergangsstationen (Schnittpunkte) und etwa 200 bis höchstens 250 Abzweige-, End- und bedeutendere Zwischenstationen in Betracht. Diese Schnittentfernungszeiger aller Kontrollbezirke werden in einem Band vereinigt. Diesem wird je eine Übersichtskarte aller Kontrollbezirke und ein gemeinsames alphabetisches Stationsverzeichnis mit Angabe der Seitenzahlen oder des Kontrollbezirks beigegeben. In der Übersichtskarte sind die Schnellzugslinien besonders hervorgehoben; außerdem ist bei den Übergangsstationen angegeben, aus welcher Hauptrichtung die Einreise dort erfolgt.

2. Für jeden Kontrollbezirk wird zum Gebrauch der eigenen Stationen ein Verzeichnis der Entfernungen von den eigenen Austrittsübergangsstationen nach den für ihn in Betracht kommenden Eintrittsübergangsstationen in die anderen Kontrollbezirke aufgestellt. In diesem Verzeichnis sind neben den Entfernungen über den nächsten Weg auch die Entfernungen über die durch den Fahrplan bedingten Umwege (wahlweise Gültigkeit) unter Bezeichnung der für die Blankoabfertigung notwendigen abgekürzten Wegangabe enthalten.

3. Auf Grund des Entfernungszeigers (Ziffer 1) und des Verzeichnisses (Ziffer 2) legen die in dem Entfernungszeiger aufgeführten Stationen zum Handgebrauch für die Schalterbeamten einen Stationsentfernungszeiger (gemeinsames Formular für die Stationen jedes Kontrollbezirkes) an, in den neben den Entfernungen für die in Betracht kommenden wichtigeren Verkehrsverbindungen auch die Entfernungen nach den in Betracht kommenden Eintrittsübergangsstationen der anderen Kontrollbezirke aufgeführt sind. Durch Anstoß an letztere können die Entfernungen nach den anderen im Entfernungszeiger (Ziffer 1) aufgeführten Stationen in kürzester Zeit leicht ermittelt werden. Für etwa notwendig werdende Erweiterungen des Entfernungszeigers (Ziffer 1) werden nach seinem Muster nach Bedarf selbständige Nachträge herausgegeben, die eine handschriftliche Berichtigung entbehrlich machen.

B. Verkehr mit Stationen benachbarter Kontrollbezirke.

Sämtliche Stationen erhalten für den Verkehr mit den Stationen der Nachbarkontrollbezirke je einen Schnittkilometerzeiger von den in Betracht kommenden Eintrittsübergangsstationen nach sämtlichen Stationen des anderen Kontrollbezirks unter Berücksichtigung auch der durch den Fahrplan bedingten Umwege (siehe das obige Muster). Im Kopf jeder Seite dieses Entfernungszeigers ist Raum zu Eintragungen der Entfernung von der Ausgabestation der Fahrkarten nach den Eintrittsübergangsstationen vorgesehen.

Dieser Schnittentfernungszeiger ermöglicht es den Schalterbeamten, in kürzester Zeit die Tarifentfernung nach jeder Station eines benachbarten Kontrollbezirks festzustellen. Wesentlich übersichtlicher würden die unter A und B vorgeschlagenen Entfernungszeiger, wenn das Reichseisenbahnnetz zu diesem Zwecke in einige Bezirke mit bedeutenderen, jedem Verkehrsbeamten geläufigen Übergangsstationen eingeteilt würde.

Diese Entfernungszeiger würden in verhältnismäßig kurzer Zeit bearbeitet werden können und gegenüber den bestehenden Stations- und Schnittarifen trotz vervielfachter Abfertigungsmöglichkeit einen geringen Umfang erhalten. Das Publikum würde die Erweiterung der Abfertigungsmöglichkeit begrüßen, selbst wenn gegebenenfalls für die Ausgabe von Blankofahrkarten eine angemessene Bestellfrist eingeführt würde.

Ein Beitrag zur Wiedergesundung der Kassenverwaltung.

In Nr. 19 u. 20 der Ztg. des V. D. E. V. werden aus berufener Feder die derzeitigen Verhältnisse bei der Kassenverwaltung der Reichseisenbahnen geschildert und dabei Vorschläge zu ihrer Wiedergesundung gemacht. Auf alle Einzelheiten der Vorschläge einzugehen, kann nicht meine Aufgabe sein; nicht unwidersprochen kann jedoch vom Standpunkt eines Verkehrsamtsvorstandes aus der Vorschlag bleiben, alle Kassenstellen der Verwaltung zu einer Einheit zu verschmelzen, die Stationskassen dem „Machtbereich der Verkehrsämter" — wie sich der Herr Verfasser ausdrückt — zu entziehen und sie in allen Verwaltungs- und persönlichen Angelegenheiten der Hauptkasse zu unterstellen.

Aus Gründen, die einer weiteren Erörterung nicht bedürfen, geht es nicht an, eine Stationskasse einer Kasse zu unterstellen, von der sie geschäftlich abhängig ist, und von der sie geschäftsordnungsgemäß Zahlungsaufträge entgegenzunehmen hat. Die Stationskasse ist eine reine Abfertigungskasse und muß als solche naturgemäß dem Verkehrsamt unterstellt bleiben; der Zusammenhang mit den übrigen Abfertigungskassen ist ein so enger, daß eine ordnungsmäßige Prüfung der Stationskasse, die nach dem Vorschlage nach wie vor durch die Verkehrsämter erfolgen soll — die Arbeit verbleibt den letzteren also! —, gar nicht möglich wäre. Weshalb der Vorschlag, die Stationskassenprüfungen auch fernerhin durch die Verkehrsämter bewirken zu lassen, gemacht werden muß, liegt auf der Hand (eine Kasse kann die ihr unterstellte Kasse nicht prüfen). Wie denkt sich der Herr Verfasser übrigens bei disziplinarischer Unterstellung der Stationskassen unter die Hauptkasse z. B. die Aufstellung einer zweckmäßigen Diensteinteilung für die Stationskasse, deren Personal nicht nur in Ausnahmefällen, sondern auch nach der regelmäßigen Diensteinteilung aus wirtschaftlichen Gründen durchweg bei den angegliederten Abfertigungen (Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung) mitverwendet werden muß? Wie soll die Hauptkasse, der kein Personal hierfür zur Verfügung steht, Vertretungen bei den Stationskassen regeln, erforderliche Personalvermehrungen durchführen, ohne das Verkehrsamt in Anspruch zu nehmen? Würde dem Verkehrsamt der Einfluß auf die Geschäftsführung bei den Stationskassen entzogen und das Personal dieser Dienststelle ihm disziplinarisch nicht mehr unterstellt sein, kann es eine ersprießliche Prüfungstätigkeit nicht mehr ausüben; der Verkehrsamtsvorstand und die Verkehrskontrolleure würden die Vertrauenswürdigkeit und Zuverlässigkeit des Stationskassenpersonals überhaupt nicht mehr

kennenlernen; auch das Hauptkassenamt würde bei dem losen Zusammenhang, der zwischen ihm und den Stationskassen bestehen würde, das Personal nach dieser Richtung kaum ausreichend kennenlernen.

Die nicht zu verkennende derzeitige Überlastung der Stationskasse und auch der Hauptkasse, die erst in der Nachkriegszeit eingetreten ist, ist eine Folge der jetzt fortgesetzten Aenderungen unterworfenen Lohn- und Besoldungsvorschriften, in die hoffentlich auch recht bald wieder Ruhe einkehren wird; alsdann werden auch wieder Ruhe, Ordnung und Übersichtlichkeit in die Geschäfte der Hauptkasse eintreten, ohne daß es grundlegender Änderungen der Verwaltungsvorschriften bedarf, die übrigens nach dem Vorschlage des Herrn Verfassers zweifellos recht kostspielig werden würden.

Gießen, Juni 1921. Jösch, Regierungsrat.

Ministerialdirektor Breusing.

Am 1. August ist der Leiter der Betriebsabteilung des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialdirektor Breusing, in den Ruhestand getreten. Damit ist eine Beamtenlaufbahn zum Abschluß gekommen, die an der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens einen hervorragenden Anteil hatte. So still und unbemerkt, wie für den Außenstehenden die Wirksamkeit Breusings blieb, so sehr erfreute sich die Allgemeinheit der Früchte seiner rastlosen und zähen Tätigkeit, und es erscheint angebracht, sie vor einer breiteren Öffentlichkeit zu würdigen. Wenn wir so oft mit Stolz darauf hinweisen konnten, daß man nirgends so pünktlich und so sicher reisen konnte wie in Deutschland, wenn es den deutschen Bahnen gelang, einen erheblichen Anteil des internationalen Reiseverkehrs auf und über seine Linien zu lenken, und die Zuverlässigkeit und Schnelligkeit der Güterbeförderung vor dem Kriege einen immer höheren Grad erreichte, so darf wohl niemand in dem Maße ein Verdienst dafür in Anspruch nehmen wie Breusing. Dabei muß in Betracht gezogen werden, daß Breusings Haupttätigkeit in der Vervollkommnung des Eisenbahnbetriebes in die Zeit fiel, als an die preußischen Eisenbahnen infolge des ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwungs Deutschlands mit den sprunghaften Verkehrssteigerungen gewaltige Aufgaben herantraten. Es ist klar, daß bei dieser Entwicklung die Formen der Betriebsabwicklung infolge des immer verwickelter werdenden Eisenbahnnetzes vertieft und mit neuen Anregungen befruchtet werden mußten, wenn das Eisenbahnnetz dem Verkehrsansturm nicht erliegen sollte. Und auf diesem Gebiete liegen die hauptsächlichsten Verdienste Breusings in der Vorkriegszeit. Breusing entstammt, wie das bei leitenden Betriebstechnikern der preußischen Eisenbahnverwaltung die Norm ist, der bautechnischen Laufbahn. Geboren am 27. April 1853 in Osnabrück, oblag er in den Jahren 1874—1878 dem Studium des Staatsbaudienstes an der Potytechnischen Schule in Hannover und trat als Bauführer 1879 bei der Königlichen Ostbahn in den Eisenbahndienst. In der ersten Zeit seiner Laufbahn traten abwechselnd bau- und betriebstechnische Aufgaben an ihn heran, wodurch er in die Lage versetzt wurde, unterstützt durch ein ausgezeichnetes Gedächtnis, sich die reichen Erfahrungen in diesen beiden miteinander engverknüpften Arbeitsgebieten zu sammeln, die später bei jedem Bewunderung hervorriefen, der unter seiner Leitung mitarbeiten durfte. Seine Laufbahn führte ihn 1883 in das Amt des Vorstehers der Betriebsinspektion Ia der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, 1885 in das betriebstechnische Büro des Betriebsamts Hannover. Von 1890 bis 1895 war er im Bezirk der Eisenbahndirektion Köln-linksrheinisch tätig, wo er hervorragenden Anteil an dem Ausbau der Kölner Eisenbahnanlagen hatte. Nach vorübergehender Tätigkeit in den Eisenbahndirektionen Stettin und Kattowitz wurde ihm 1898 die Leitung der Eisenbahnbetriebsinspektion 7 in Berlin übertragen. Nach darauffolgender zweijähriger Tätigkeit als Mitglied der Eisenbahndirektion Hannover wurde er 1903 als vortragender Rat ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, wo er zunächst als Baureferent tätig war. Seiner besonderen Befähigung für den Betriebsdienst wurde jedoch bald ein neues Tätigkeitsfeld eröffnet, indem ihm 1904 das neu errichtete zweite Betriebsreferat der Verkehrsabteilung übertragen wurde, das er fast 10 Jahre lang bearbeitete. Es würde hier zu weit führen, Breusings Tätigkeit als Betriebsreferent im einzelnen zu würdigen. Er münzte hier seine reichen Erfahrungen in eine Verbesserung der Organisation der Betriebsüberwachung und der Betriebsleitung um, sorgte für eine Vereinheitlichung der betrieblichen Vorschriften und setzte sich für eine Verbesserung der durchgehenden Schnellzugverbindungen, besonders derjenigen zum Abschluß an die holländischen Überseeverbindungen, ein. Bei der Verkehrskrisis im rheinischen Industriegebiet im Herbst 1912, bei der sich herausstellte, daß die Bautätigkeit den schnell wachsenden Verkehrsansprüchen nicht gefolgt war, bereiste Breusing als Ministerialkommissar das bedrohte Gebiet und zeigte, wo der Hebel anzusetzen war, um den Schwierigkeiten beizukommen. In den Jahren 1913 bis 1917 hatte Breusing als Präsident der Eisenbahndirektion Saarbrücken einen hervorragenden Anteil an der Durchführung des Aufmarsches und den Aufgaben der Versorgung der kämpfenden Heere. Als dann im Herbst 1916 der an Personal und Material geschwächte Eisenbahnapparat den riesigen Verkehrsansprüchen des Hindenburgprogramms zu erliegen drohte, wurde Breusing zum ersten Leiter der im wesentlichen auf seine Anregung geschaffenen Generalbetriebsleitung West berufen. Bald darauf ergab sich aber die Notwendigkeit, durch eine straffe zentrale Betriebsleitung das ganze deutsche Eisenbahnnetz zusammenzufassen, und als daraufhin die bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen gemeinsam mit dem Feldeisenbahnchef die Kriegsbetriebsleitung ins Leben riefen, war Breusing der gegebene Leiter dieser Stelle, die mit großem Erfolge aus dem erschöpften Eisenbahnnetz das Menschenmöglichste herausholte. Wenn die Eisenbahnleistungen nach Einarbeitung der zentralisierten Betriebsleitung im Frühjahr 1918 trotz gestiegener Kriegserschwernisse eine merkbare Steigerung aufweisen konnten und trotz Revolutionstaumel die Rückführung des Heeres überraschend gelang, so gebührt Breusing das Hauptverdienst an diesen Leistungen.

Gleichzeitig mit der Errichtung der Kriegsbetriebsleitung vermochte Breusing auch durchzusetzen, daß dem wichtigen Arbeitsgebiete des Betriebes im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine selbständige Abteilung zuerkannt wurde, die auch im neuen Reichsverkehrsministerium ihre Fortsetzung fand. Über ein Jahr lang stand Breusing noch als Ministerialdirektor an der Spitze dieser Abteilung. Nichts zeigt deutlicher die gesunde Organisation des deutschen Eisenbahnbetriebes als die von jedermann wahrnehmbare Tatsache, daß sich die Betriebsführung überraschend schnell aus dem Niederbruch erholt hat, so daß heute die Verkehrsbefriedigung sowie die Pünktlichkeit und Sicherheit des Zugverkehrs wieder einen Grad erreicht haben, den man für diesen frühen Zeitpunkt kaum zu erhoffen gewagt hat.

Die Würdigung der Leistungen Breusings darf nicht geschlossen werden, ohne daß seiner vorbildlichen menschlichen Eigenschaften, seiner geraden offenen Art, seiner wohlwollenden Förderung der unter ihm Arbeitenden und seines Verständnisses für die Sorgen und Wünsche seiner Standesgenossen gedacht wird. Röbe.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichsverkehrsminister Groener über die Finanzlage.** Im Laufe der Verhandlungen, die mit den Organisationen der Beamten und Arbeiter über die geforderte Erhöhung ihrer Bezüge am 23. August im Reichsfinanzministerium gepflogen wurden, sprach sich der Reichsverkehrsminister Groener, wie folgt, aus: Im ganzen und großen habe die letzte Tariferhöhung nicht die üblen Folgeerscheinungen gehabt, die man vielfach befürchtet habe. Der Personenverkehr sei befriedigend, dagegen seien die Einnahmen aus dem Güterverkehr ganz wesentlich zurückgegangen. Dieser Umstand sei einmal dadurch hervorgerufen, daß die Bergarbeiter im Ruhrrevier das Überschichtenabkommen kündigten, so daß täglich 3000 Eisenbahnwagen weniger verladen werden als zur Zeit der Überschichten. Noch schlimmer sei der Ausfall, den die Eisenbahn in Oberschlesien nunmehr seit Monaten erleide. Infolge der politischen Wirren würden dort jetzt täglich 7- bis 8000 Wagen weniger beansprucht, als in den Zeiten ungestörter Arbeit. Weiter müsse die Eisenbahn mit neuen recht erheblichen Ausgaben rechnen. Die neue Materialsteigerung, die etwa 10 % betrage, erfordere Mehraufwendungen in Höhe von rund einer Milliarde. Hierzu kämen noch andere Betriebsausgaben, etwa in gleicher Höhe, so daß das Defizit für das Jahr 1921 sich nicht in so engen Grenzen bewegen werde, als man im

Etat angenommen habe. Infolge der neuen Beamtenforderungen und der Erhöhung der Arbeiterlöhne könne er auch wahrscheinlich seine Absicht, das Defizit bei den Reichseisenbahnen bis zum April 1923 zu beseitigen, nicht durchführen. Aus allen diesen Gründen habe man im Reichsverkehrsministerium bereits an eine neue Tariferhöhung gedacht, die sich auch wohl kaum werde umgehen lassen.

Im gleichen Rahmen bewegten sich die Ausführungen des Reichspostministers Giesberts, der erklärte, daß die Post einen ungedeckten Fehlbetrag von über zwei Milliarden aufweise, der unbedingt beseitigt werden müsse. Er halte deshalb eine Erhöhung aller Post-, Fernsprech- und Telegraphengebühren im Verhältnis 1 : 10 für notwendig, so daß also ein Brief künftighin 1 ℳ kosten würde. Weiterhin müsse eine erhebliche Erhöhung der Telegrammgebühren durchgeführt werden, da dieser Betrieb, der noch niemals rentabel gewesen sei, jetzt besondere Aufwendungen für Neu- und Umbauten verlange.

— **Zusammenlegung zweier Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums.** Die Verkehrsabteilung (E. III) und die Tarifabteilung (E. V.), die zur Bearbeitung der dem Reichsverkehrsminister in der vorläufigen Verwaltungsordnung der Reichsbahn in Verkehrs- und Tarifangelegenheiten vorbehaltenen Geschäfte durch die Erlasse E. I. 3. 5123 vom 15. Juni 1920 und E. I. 3. 5326 vom 24. Juni 1920 eingerichtet wurden (Reichs-Verkehrs-Blatt 1920 S. 2/4) sind am 20. Juli 1921 unter der Bezeichnung „Verkehrsabteilung (E. V.)“ zu einer Abteilung vereinigt worden.

— **Die Danziger Eisenbahnen.** Der Danziger Staat hat am 26. August beschlossen, bei dem Rat des Völkerbundes Einspruch gegen die Entscheidung des Oberkommissars Haking wegen der Zuteilung der Danziger Eisenbahnen an Polen zu erheben. Die Berufung Danzigs wird sich in der Hauptsache richten

1. gegen die Entscheidung, nach der der Freien Stadt Danzig lediglich die Straßenbahnen und die Schmalspurbahnen in ihrem Gebiet zugewiesen werden,
2. gegen die Überweisung der Verwaltung, der Überwachung und des Betriebes der Hafenanschlußbahnen an die polnische Verwaltung,
3. gegen die Zuweisung des Eisenbahndirektionsgebäudes an Polen und
4. gegen die Zuteilung der Verwaltung der Eisenbahnhauptwerkstätten an Polen.

Wie W. T. B. meldet, fanden am Nachmittag desselben Tages in Danzig vier große Protestversammlungen gegen den Raub der Danziger Eisenbahnen statt. In allen Versammlungen wurde einstimmig eine Entschließung angenommen, in der es unter anderem heißt: Die Entscheidung des Oberkommissars, der die Verwaltung aller Vollspurbahnen der polnischen Eisenbahnverwaltung überträgt, bedeutet eine gröbliche Verletzung des Artikels 104 des Friedensvertrages und der Danziger polnischen Konvention vom 9. November 1920, sowie eine schwere Vergewaltigung der verfassungsmäßigen Rechte, der nationalen Selbständigkeit und der wirtschaftlichen Interessen des Freistaates. Vom Senat der Freien Stadt Danzig erwarten wir, daß die Interessen der Danziger Bevölkerung mit allem Nachdruck und allen zu Gebote stehenden Mitteln gewahrt werden.

Der Generalkommissar der Republik Polen hat dem Senat die Mitteilung zugehen lassen, daß die polnische Regierung gegen die Entscheidung des Oberkommissars des Völkerbundes in der Frage der Eisenbahnen vom 15. August an den Rat des Völkerbundes keine Berufung einlegen wird und diese Entscheidung in vollem Umfange annimmt.

— **Gewaltige Steigerung des Berliner Vorortverkehrs.** Welche außerordentlich gesteigerten Leistungen die Berliner Bahnen zu Zeiten des gesteigerten Verkehrs bewältigen müssen, zeigen deutlich die Vergleiche einiger Zahlen aus dem Berliner Ausflugverkehr, aus dem sich auch Schlüsse ziehen lassen auf die Entwicklung des Verkehrs auf den einzelnen Strecken. Bemerkenswert bei diesen Zahlen ist noch, daß jeder Berufsverkehr ausgeschaltet ist, da es sich um die Anzahl der abgegebenen Fahrkarten handelt, also um die tatsächlich ausgeführten Einzelfahrten im Vorortverkehr. Schon immer von besonderer Bedeutung war im Berliner Eisenbahnverkehr der Pfingstverkehr, der im Jahre vor dem Kriege 1 607 000 gegen 1921 2 292 000 zurückgelegte Einzelfahrten aufwies. Dieser Spitzenbelastung der Vorortstrecken, in die der Verkehr der Stadt- und Ringbahn ebenfalls einbezogen ist, steht die Verkehrssteigerung an schönen Sommertagen nicht nach: Während im Sommer 1913 an Sonntagen mit schönem Wetter im Durchschnitt 1,4 Millionen Fahrgäste auf den Berliner Strecken befördert werden mußten, weist das Jahr 1921 dagegen eine Steigerung von rund 50 % auf, da in den letzten Sonntagen ein Durchschnitt von 2,1 Millionen Fahrgästen erreicht worden ist. Aber auch an den Tagen mit nicht besonders günstigem Ausflugswetter ist die gleiche Steigerung des Verkehrs zu verzeichnen (von 800 000 auf 1,4 Millionen).

Besonders interessant sind die Vergleiche zwischen den Zahlen der einzelnen Vorortstationen, bei denen der Verkehr auffällig zugenommen hat. An erster Stelle stehen natürlich die Stationen, die in der Nähe von Freibädern liegen, bei denen gerade das schöne Wetter ausschlaggebend ist: Nach Grünau fuhren 1913 an schönen Sonntagen 46 000 Fahrgäste, während die letzten Juli-Sonntage durchschnittlich 73 500 Fahrgäste hinausbrachten. Dieser Zahl steht eine Mindestzahl von 12 600 Fahrgästen in diesem Jahre an einem Juni-Sonntage gegenüber. Die entsprechenden Zahlen sind für Rahnsdorf 24 500 (1913), 44 600 (21) und 7700, für Nikolassee 32 500 (13), 66 000 (21), 4600 bei ungünstigem Wetter. Aber nicht nur die Orte mit Freibädern sind Hauptausflugsorte geworden, bei denen die Verkehrssteigerung 100 % und mehr beträgt. Als beliebteste Ausflugsorte müssen nach der Statistik angesprochen werden: Erkner mit 20 500 (13) gegen 37 200 (21), Strausberg 9500 (13) gegen 14 100 (21), Birkenwerder mit 6400 (13) gegen 14 500 (21), Rennbahn 15 500 gegen 30 000, Bernau 3500 gegen 8500 usw. Auch einige vor dem Kriege bedeutungslose Stationen weisen heute einen stattlichen Verkehr auf, z. B. Lehnitz 1900 gegen 9300, Rangsdorf 650 (13) gegen 9500 (21). Endlich haben auch in jüngster Zeit eröffnete Vorortstationen bereits heute einen ziemlich starken Ausflugsverkehr aufzuweisen, wie Brieselang mit 1650 Fahrgästen an schönen Sommersonntagen.

Welche Leistungen hierbei von den Eisenbahnen verlangt werden, wird jedoch erst so recht verständlich, wenn man bedenkt, daß der Fahrplan auf den meisten Strecken etwa nur die gleiche Zugfolge wie im Frieden aufzuweisen hat, infolgedessen auch der Sonntagsverkehr an das Personal erheblich höhere Ansprüche stellt als im Frieden.

— **Heizung der Eisenbahnzüge.** Schon jetzt trifft die Reichseisenbahnverwaltung ihre Maßnahmen für die kommenden Wintermonate. Die Vorbereitungen erstrecken sich auf die Instandsetzung der Heizungsanlagen in den Zügen. Da im allgemeinen in der Kohlenlage eine gewisse Entspannung eingetreten ist, so wird es, vorausgesetzt, daß nicht neue Streiks oder Unruhen in den Kohlenbezirken die Förderung ungünstig beeinflussen, in diesem Jahre möglich sein, die Heizung der Züge in größerem Umfange vorzunehmen, als es in dem letzten Jahre der Fall war. Es wird beabsichtigt, die bisherigen Beschränkungen in der Heizung der Züge wieder aufzuheben.

— **Der diesjährige Winterfahrplan** wird auf den deutschen Eisenbahnen nicht, wie sonst üblich, am 1. Oktober, sondern erst am Montag, dem 24. Oktober, eingeführt werden. Die Gründe für die spätere Einführung des Winterfahrplans sind darin zu suchen, daß der Fahrplanwechsel auf den französischen Eisenbahnen auch erst an diesem Tage eintritt, und die Fahrplanänderungen auf den beiden Bahnen gleichzeitig eingeführt werden müssen. Eine Einführung zum 1. Oktober kann nicht stattfinden, weil Frankreich zum 1. Oktober den Übergang aus der Sommer- in die Winterzeit durchführt; das Zusammenfallen beider Termine auf den 1. Oktober würde zu Irrtümern führen können, die gerade im Eisenbahnverkehr die bedenklichsten Folgen haben könnten.

— **Beförderung von Liebesgaben.** Für deren Beförderung zu ermäßigten Frachtsätzen ist eine neue Vorschrift erschienen. Als Liebesgaben gelten danach Lebensmittel, Kleidungsstücke und gebrauchte Gegenstände, die von gemeinnützigen deutschen und ausländischen Vereinen, Komitees oder Ausschüssen beschafft und von Behörden, Vereinen, Ausschüssen usw. unentgeltlich an Notleidende oder Bedürftige abgegeben werden. Für Tabakerzeugnisse, Wein, Schaumwein, Spirituosen wird eine Frachtvergünstigung nicht mehr gewährt. Die Anträge auf Gewährung von Tarifzugeständnissen müssen rechtzeitig vor Aufgabe der Liebesgabensendungen gestellt werden; nachträgliche Erstattung von Frachtbeträgen findet bei Anträgen, die erst nach Versand der Liebesgaben gestellt werden, nicht mehr statt. Anerkannte Liebesgabensendungen werden in Zukunft als Frachtgut frachtfrei und bei Aufgabe als Eilgut zu den Sätzen für Frachtgut befördert. Nebengebühren müssen in allen Fällen in voller Höhe gezahlt werden.

— **Nordische Verkehrsfragen.** Auf der zu Beginn des September in Lübeck tagenden Nordischen Woche werden, wie die „D. A. Ztg.“ schreibt, u. a. Beratungen über neue Verkehrswege mit den nordischen Ländern stattfinden. So hat die Lübecker Handelskammer insbesondere die Länder des Ostseegebietes zum 7. September zu einer Deutsch-Nordischen Verkehrskonferenz eingeladen, auf der Fragen, die den Ostseeverkehr betreffen, geklärt werden sollen, wozu in erster Linie

die Beseitigung der heute bestehenden Paßschwierigkeiten und die Erleichterung des allgemeinen internationalen Reiseverkehrs gehören. Das große Gebiet der Ostseewirtschaft wird Geheimrat Prof. Dr. H. Schumacher-Berlin in einem ausführlichen Vortrage behandeln.

Ferner soll auch Klarheit in die Frage der Zugverbindungen der Hansastädte mit den dänischen Inseln gebracht werden. Zu diesem Zwecke haben sich über 30 Handelskammern des westdeutschen Industriegebietes zu dem Fehmarnbahnkomitee zusammengeschlossen mit der Hauptaufgabe, eine Schnellzugsverbindung Hamburg—Lübeck—Fehmarn—Dänemark (Inseln) zu schaffen. Inwiefern die augenblicklichen Verkehrszustände unhaltbar sind, und welche wirtschaftliche und handelspolitische Bedeutung ein Schnellverkehr zwischen Hamburg—Lübeck und den dänischen Inseln hat, wird Prof. Munch-Petersen aus Kopenhagen in einem Vortrage ausführen. Auch werden deutsch-finnische Verkehrsfragen während der Tagung der Deutsch-Finnländischen Vereinigung zur Sprache kommen. Gleichzeitig wird die Lübecker Industrie in einer Musterschau Zeugnis geben von ihrem Bestreben, dem deutschen Gewerbe und den alten Hansastädten ihren alten Ruf zu erhalten.

— Ein Jubiläum der Hanomag. Die 10 000. Lokomotive der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft, vormals Georg Egestorff, in Hannover-Linden geht iher Vollendung entgegen. Es sind gerade 75 Jahre verflossen, seidem die erste Lokomotive das Werk verließ, so daß dieses auf eine Jahresleistung von durchschnittlich 133 Lokomotiven zurückblicken kann. Anläßlich dieses Jubiläums schreiben die Hanomag-Nachrichten:

„Der 15. Juni 1846, der Tag, an dem unsere Fabriknummer 1 der Bestellerin, der Königl. Hannoverschen Eisenbahn, zum Betriebe übergeben wurde, bedeutet aber auch insofern einen Markstein in der Entwicklung der Industrie unserer engeren Heimat, als jene Lokomotive überhaupt die erste für die Hannoversche Bahn in Deutschland gebaute war. Damit war man vom englischen Markt unabhängig geworden, und ein Lieblingswunsch des weitsichtigen Königs Ernst August war erfüllt. Dieser gestattete denn auch, daß die erste hannoversche Lokomotive seinen Namen trüge, während früher und später die Lokomotiven der Hannoverschen Staatsbahn, abgesehen von der 1000. Lokomotive, die den Namen „Bismarck" erhielt, unbenannt blieben.

Die Lokomotive, eine 1 A 1-Maschine, die später im Jahre 1861 in eine C-Maschine umgebaut wurde und bis 1872 im Dienst blieb, ist ausführlich beschrieben in Heft 11, Jahrgang 1915, der „Hanomag-Nachrichten". Die Güte der Lieferung beweist nachstehendes Zeugnis der Hannoverschen Staatsbahn:

„Dieselbe ist von sehr zweckmäßiger Konstruktion und von durchaus sorgfältiger und solider Arbeit. Sie hat seit ihrer Aufstellung über 1000 Meilen mit schweren Zügen zurückgelegt, ohne daß erhebliche Reparaturen nötig wurden, und sich nicht nur als ausgezeichnet kräftig, sondern auch als sparsam im Feuerungsverbrauch gezeigt."

— Eine neue Eisenbahnergewerkschaft. Vor kurzem fand in Essen eine aus mehr als 30 deutschen Städten besuchte öffentliche Versammlung der Eisenbahnfahrbeamten statt, in welcher der Vorsitzende des Allgemeinen Eisenbahner-Verbandes Scaruppe und der Landtagsabgeordnete Riedel sprachen. Diese Versammlung führte dazu, daß die bisher schon im Allgemeinen Eisenbahner-Verband, wenn auch in schwacher Zahl, vereinigten Fahrbeamten und eine große Anzahl bisher anders organisierter Fahrbeamten sich zu einer neuen „Fahrbeamtengewerkschaft im Allgemeinen Eisenbahner-Verband" zusammenschlossen.

— Hugo von Maffei †. Über das Leben des am 13. Mai d. J. in München im 85. Lebensjahre verstorbenen bekannten Großindustriellen Excellenz Hugo von Maffei schreibt das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens folgendes: Geboren zu Bamberg am 31. August 1836, übernahm Hugo v. Maffei im Erbwege am 1. September 1870 von seinem Onkel Joseph Anton v. Maffei das von diesem 1838 gegründete Werk. Ohne selbst Techniker zu sein, entwickelte er das Werk zu ansehnlicher Bedeutung. Er hatte eine glückliche Hand in der Wahl vorzüglicher Direktoren, denen ein trefflicher Beamtenkörper und eine Schar erprobter Arbeiter zur Seite stand. Mit Tatkraft, glänzendem Urteile und vornehmem Ehrgeize begabt, förderte Hugo v. Maffei jederzeit den Fortschritt, der ihm weit mehr am Herzen lag, als Geldeswert. So sind die hervorragenden technischen Leistungen seines Werkes auch wesentlich sein Verdienst. Neben dem Bau von Lokomotiven, Dampfmaschinen und Dampfkesseln nahm er um 1900 den von Werkzeugmaschinen auf und begründete etwas später die Maffei-Schwarzkopff-Werke in Berlin für rasch laufende Maschinensätze, wie Stromerzeuger mit Turbine, Pumpen, Gebläse, ebenso 1918 die Firma J. A. Maffei und Jacob in Leipzig zum Verkauf der in München gebauten Straßen-Dampfwalzen und -Lokomotiven. Auch die Landwirtschaft fand seine Beachtung; sein Besitz umfaßte mehrere Brauereien und landwirtschaftliche Musterbetriebe in Oberbayern und Tirol. Eine seltene Arbeitskraft ermöglichte ihm neben der Leitung seines Besitzes die Tätigkeit als Staatsschuldenkommissär, als Vorsitzender der süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, ferner bei der Verwaltung der bayerischen Hypotheken- und Wechsel-Bank, deren Präsident er bis zuletzt war, bei der Notenbank, der Münchener Rückversicherungsgesellschaft, bei der Eisenwerksgesellschaft Maximilianshütte und anderen Unternehmungen.

An Ehrungen für seine Lebensarbeit im Dienste der Volkswirtschaft und Technik fehlte es ihm nicht. 1880 wurde er lebenslänglicher, 1900 erblicher Reichsrat der Krone Bayern, 1910 mit dem Titel „Exzellenz" und von der Technischen Hochschule München mit der höchsten akademischen Würde als Dr.-Ing. E. h. ausgezeichnet. Persönlich war Hugo v. Maffei von der Liebenswürdigkeit und der Bedürfnislosigkeit des großen Mannes. Goldener Humor stand ihm zu Gebote. Seine reiche Lebenserfahrung hieß ihn auch in der jetzigen Zeit der Erniedrigung Deutschlands nicht verzweifeln. Er hatte manches kommen und gehen sehn.

An seiner Bahre, die Kränze des Königs, seiner Angestellten und gemeinnütziger Vereine zierten, trauern die Witwe, der er in wenigen Monaten am diamantenen Hochzeitsmorgen hätte die Hand drücken können, zwei Söhne und drei Töchter. Zwei Schwiegersöhne hatte ihm der Krieg geraubt. Das deutsche Großgewerbe verliert in Hugo von Maffei einen seiner vornehmsten Führer. Sein wertvollstes Vermächtnis sei die Nachahmung seines Beispieles! S.

— Personalnachrichten. Der Eisenbahndirektionspräsident v. Frank in München ist zum Staatssekretär bei der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums ernannt worden.

Österreich.

— Sondergewerbeinspektorat für die Binnenschiffahrt. Zufolge einer Verordnung der Bundesministerien für soziale Verwaltung und für Verkehrswesen wurde die gesamte Binnenschiffahrt unter die Aufsicht des Binnenschiffahrtsinspektorates im Bundesministerium für Verkehrswesen als Sonderinspektorat gestellt.

— Erhöhung der Bahnhoflagermieten. Laut einer Zuschrift der Bundesbahndirektion Wien-Nordost an die Wiener Handelskammer ist das Bundesministerium für Verkehrswesen nicht in der Lage, den Geltungsbeginn der verfügten Zinserhöhung für Bahnhoflagerplätze hinauszuschieben, und hält grundsätzlich an den in Aussicht genommenen Erhöhungen fest. Das genannte Ministerium ist jedoch bereit, falls das Ausmaß der Erhöhung der Gebühren in einzelnen Fällen tatsächlich unerschwinglich sein sollte oder besondere volkswirtschaftliche oder öffentliche Interessen in Betracht kämen, nachträglich eine Ermäßigung des Zinses in Erwägung zu ziehen.

— Der Verkehr in den Wiener Lagerhäusern hat in der letzten Zeit eine außerordentliche Steigerung erfahren, die von der zunehmenden Bedeutung Wiens für den Durchgangsverkehr zeugt. Der Umsatz, der an die Lagerhäuser die größten Anforderungen stellte, betrug im Geschäftsjahre 1920/21 (1. Juli 1920 bis 30. Juni 1921) 849 694 t oder rund 85 000 Wagen zu je 10 t. Auf den Schiffsverkehr entfielen 146 259 t (453 Schleppschiffe) gegen 36 492 t (155 Schleppschiffe) im vorhergegangenen Geschäftsjahr 1919/20 und 56 225 t (96 Schleppschiffe) im Jahre 1913. Der Gesamtumsatz des Jahres 1920/21 ist gegen das Geschäftsjahr 1919/20 um 25 000 Wagen oder 42 %, gegen das Geschäftsjahr 1913 um 59 300 Wagen oder 230 % gewachsen. Nach den derzeitigen Preisverhältnissen kann der Wert der in den Lagerhäusern der Stadt Wien im letzten Geschäftsjahre umgesetzten Waren mit ungefähr 40 Milliarden Kronen angenommen werden. Die Gemeinde Wien hat in der Erkenntnis der Bedeutung der Leistungsfähigkeit der Lagerhäuser für die Heranziehung des Handels eine großzügige Ausgestaltung ihrer Lagerhäuser, die schon heute einen Fassungsraum von 10 000 Wagen besitzen und für einen Umsatz von 300 Wagen täglich eingerichtet sind, eingeleitet. In der letzten Zeit wurden Aufwendungen im Gesamtbetrage von ungefähr 100 Millionen Kronen bewilligt.

— Zur Lokomotiv- und Wagenfrage der Bundesbahnen. Aus einem Zeitungsberichte entnehmen wir hierüber folgendes: In den Jahren 1919 und 1920 lieferten die neu entstandenen Nationalstaaten die von Österreich benötigten Lebensmittel und Kohlen fast immer nur unter der Bedingung, daß ihnen die zur

Beförderung dieser Sendungen auf ihren Linien nötigen Lokomotiven von Österreich zur Verfügung gestellt würden. Häufig stellten sie auch das Verlangen nach einer Gegenleistung durch Ausbesserung ihrer Lokomotiven oder Entlehnung solcher von Österreich, und es blieb meist nichts anderes übrig, als diese Bedingung anzunehmen und somit auch zu erfüllen. Im ganzen hat Österreich in diesen zwei Jahren entsprechend den von der Regierung notgedrungen getroffenen Vereinbarungen 443 betriebsfähige, meist von den Werkstätten der österreichischen Bundesbahnen instandgesetzte Lokomotiven an andere Bahnverwaltungen teils leihweise, teils im Tausch gegen dienstunfähig gewordene Maschinen abgegeben. Die Mehrzahl davon ging in die Tschecho-Slowakei, die sonst keine Kohle geliefert hätte, der Rest nach Polen wegen Versorgung Österreichs mit Erdöl und nach Südslawien infolge des Vertrages vom Dezember 1919.

Dieselben Umstände, welche die österreichische Bundesbahnverwaltung zur Abgabe dieser Lokomotiven zwangen, nötigten sie zum Abschlusse des Vertrages mit der polnischen Regierung im April 1920 über die Ausbesserung von 500 polnischen Lokomotiven in österreichischen Eisenbahnwerkstätten. Diesen Vertrag hat jedoch die österreichische Bundesbahnverwaltung in ganz richtiger Voraussicht der kommenden Entwicklung und unter vollstem Schutz der österreichischen Bedürfnisse nur unter der Bedingung abgeschlossen, daß die österreichische Bundesbahnverwaltung mit der Ausbesserung der polnischen Lokomotiven erst dann zu beginnen habe, wenn der Zustand der Lokomotiven der österreichischen Bundesbahnen, somit der eigene Bedarf des österreichischen Staates, dies gestatten werde. Da diese Voraussetzung noch nicht eingetreten ist, hat Österreich mit der Ausbesserung der polnischen Lokomotiven auch noch nicht begonnen. Die österreichischen Eisenbahnwerkstätten können derzeit 414 Lokomotiven gleichzeitig ausbessern; im Jahre 1920 haben die Staatsbahnwerkstätten im Monat durchschnittlich rund 1200 Lokomotiven ausgebessert.

Mit der Notwendigkeit, österreichische Fahrbetriebsmittel zum Abholen ausländischer Kohle bereitzustellen, hängt der Ankauf französischer Wagen durch die österreichische Staatsbahnverwaltung eng zusammen.

Dieser Kauf fand Ende 1919 statt, zu einer Zeit, da Österreich, unter dem empfindlichsten Kohlenmangel leidend, auch durch die Öffentlichkeit und die Entente sowie durch das deutsche Verlangen nach österreichischen Wagen gedrängt, alles aufbieten mußte, um in den Besitz solcher Wagen zu kommen, die unantastbar für die anderen Nachfolgestaaten nur der Kohlenzufuhr nach Österreich zu dienen hätten. Die österreichischen Wagenbauanstalten, deren Leistungsfähigkeit durch die anhaltend unzureichende Kohlenzufuhr und den aufgetretenen Baustoffmangel auf das stärkste beeinträchtigt war, standen damals mit etwa zwei Drittel der in Auftrag gegebenen Wagenbestellungen im Rückstande. Die österreichische Bahnverwaltung trat daher wegen der Mietung von etwa 6000 französischen Kohlenwagen in Unterhandlung. Dieser Schritt scheiterte aber ebenso, wie die beabsichtigte Mietung von 1000 italienischen Kohlenwagen. Erst als Gewißheit bestand, daß von keiner Seite rasch eine größere Wagenzahl für die österreichischen Bahnen zu erlangen war, wurde der Ankauf der französischen Wagen vollzogen.

Von den ursprünglich angebotenen 1200 Kohlenwagen übernahm Österreich infolge der Saumseligkeit der Liefergesellschaft nur 600, die in der Zeit der ärgsten Kohlennot gute Dienste leisteten; die Wagen wurden zur Hereinbringung von Zuschußkohle sowohl aus der Tschecho-Slowakei, als auch aus Oberschlesien und Polen verwendet. Von der Übernahme der restlichen 600 Kohlenwagen wurde Abstand genommen, weil die Verkäufer diese Wagen erst zu einem Zeitpunkt zur Verfügung stellten, zu dem bereits die eigenen Wagenfabriken Kohlenwagen lieferten und der österreichische Wagenpark durch Mietung von Leihwagen genügend gestärkt war.

— **Zum Versuch einer Innschiffahrt** und Gründung einer Innschiffahrtsgesellschaft (vgl. Nr. 29, S. 562 d. Ztg.) entnehmen wir Zeitungsberichten folgendes: Die an Reizen aller Art ungemein reiche, von der gesamten Öffentlichkeit mit Spannung beobachtete Versuchsfahrt des Tiroler Seemannsverbandes hat zu Beginn der vergangenen Woche im Herzen Tirols glücklich ihr Ziel erreicht. Das von Kapitän Stumpf gesteuerte Boot hat seine eigene und die vieltonnige Last des ihm angehängten Trauners „Truwi", auf welchem eine ungefähr zwanzigköpfige Gesellschaft vom „Silbernen Kreuz" die Fahrt mitmachte, ohne nennenswerten Zwischenfall bis zu den aus alten Zeiten stammenden einfachen Hafenbauten in Hall in Tirol emporgearbeitet, wo es in diesen Tagen bereits wieder die Abfahrt nach Wien antreten wird. Die Fahrt glich sowohl in Bayern als auch in Tirol einem rauschenden Triumphzug, bei welchem es feierliche Empfänge mit Ansprachen, Böllerschießen usw. in großer Zahl gab. Am Ziele der Fahrt, an den Toren Innsbrucks, welches durch mehrere Reihen Holzpiloten von den Hafenanlagen abgesperrt ist, würdigte Bürgermeister Schlögel die historische Bedeutung dieser so glänzend gelungenen Erstlingsfahrt und hieß die Ankömmlinge aufs herzlichste willkommen. In der Landeshauptstadt selbst begrüßte Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Peer eine Abordnung der Fahrtteilnehmer. Mit großem Interesse nahm der Vertreter der Landesregierung einen ausführlichen Bericht über den Verlauf der Fahrt entgegen, welche jedenfalls die Schiffbarkeit des Inn, allen Zweiflern zum Trotz, ungeachtet der besonders erschwerenden Umstände (tiefster Wasserstand seit ungefähr 30 Jahren, ungeschulte Bootsmannschaft usw.) einwandfrei bewiesen hat.

Nunmehr ist der Grund zu einer aussichtsreichen Innschiffahrt, welche Tirol mit dem großen festländischen Wasserstraßennetz verbindet, gelegt. Aufgabe des bereits in Bildung begriffenen Ausschusses zur Gründung einer Innschiffahrtsgesellschaft, für die bereits ein Betrag von ungefähr 6 Millionen gezeichnet wurde, ist es, mit tatkräftiger Unterstützung der Landesregierung und der Ufergemeinden den für Tirol hochwichtigen Plan eines ständigen Schiffsverkehres zu verwirklichen.

— **Aufrechterhaltung der staatlichen Kohlenbewirtschaftung über den Winter.** In Anbetracht der geänderten Lage des Weltkohlenmarktes hatte das Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten im Juni in einer zu diesem Zwecke einberufenen Tagung aller beteiligten Gruppen die Frage zur Erörterung gebracht, ob und inwieweit die staatliche Bewirtschaftung der Kohle bereits abgebaut, und in welchem Zeitpunkte sie gänzlich aufgehoben werden soll. Bei dieser Tagung wurde der von dem genannten Bundesministerium in Aussicht genommenen gänzlichen Aufhebung der staatlichen Kohlenbewirtschaftung von sämtlichen Vertretern der Verbraucher übereinstimmend beigepflichtet. Lediglich bezüglich des Zeitpunktes der Aufhebung gingen die Anschauungen auseinander, indem sich die Vertreter der Industrie für die rascheste Aufhebung aussprachen, während alle amtlichen und privaten Stellen, denen die Fürsorge für den Hausbrand der Bevölkerung obliegt, den Standpunkt vertraten, daß die Zwangsbewirtschaftung unter allen Umständen während des nächsten Winters noch aufrechtzuerhalten sei.

Auf Grund der Ergebnisse dieser Beratung hat sich das Bundesministerium dahin entschieden, die staatliche Kohlenbewirtschaftung noch über die Wintermonate beizubehalten und sie mit dem 1. März 1922 aufzuheben. Die Kohlenversorgung in Österreich ist im allgemeinen gegenwärtig keine ungünstige, der Einkauf an oberschlesischer Kohle ist ein zufriedenstellender, aus der Tschecho-Slowakei kommen auch größere Mengen Exkontingentkohle, doch ist es hauptsächlich nur Braunkohle minderer Güte. Was die Kohlenversorgung der Industrie betrifft, so ist diese angesichts des Stillstandes, welcher in einer Reihe von Industriezweigen herrscht, derzeit vielfach eine mehr als ausreichende.

Ungarn.

— **Fahrkarten zu ermäßigten Preisen zwischen Budapest und Prag.** Anläßlich der Prager Messe werden vom 29. August ab für den tschechischen Durchlauf im Verkehr Budapest-Prag Schnellzugfahrkarten zum ermäßigten Preise von 325 ungarischen Kronen ausgegeben.

— **Südbahn-Fremdenverkehrs- und Handelsaktiengesellschaft.** Unter dieser Firma hat sich in Budapest eine Unternehmung gebildet, die den Zweck verfolgt, den Fremdenverkehr des Plattensees zu entwickeln. An dem mit einem Stammkapital von 4½ Millionen Kronen gegründeten Unternehmen hat sich außer der Südbahn auch die Ungarisch-Italienische Bank und die Steinbrucher Bürgerliche Bierbrauerei-A.-G. beteiligt.

— **Frachtberechnung für Milch- usw. Gefäße.** Die Fracht für die zur Beförderung von Rahm, Käse usw. benutzten und mit dem Zeichen des Eigentümers versehenen Gefäße wird nach einer Verfügung der Staatsbahndirektion nach der gewöhnlichen Eilgutklasse, und bei Aufgabe als Frachtgut nach Klasse I berechnet.

— **Neue drahtlose Telegraphenstation in Székesfehérvár (Stuhlweißenburg).** Bisher besteht in Ungarn nur eine drahtlose Telegraphenstation, nämlich in Csepel nächst Budapest. Da die Reichweite dieser Station nur beschränkt ist, so daß man durch diese Station im besten Falle nur mit Frankreich verkehren kann, beabsichtigt der Staat, eine drahtlose Telegraphenstation auch in Székesfehérvár zu errichten. Der Munizipalausschuß dieser Stadt beschloß, dem Staate den zur Errichtung der Funkstation notwendigen Grund und Boden zur Verfügung zu stellen. Die Antennenanlagen werden eine Höhe von 150 m

erreichen, und die Bauten samt den Nebengebäuden werden einen Kostenaufwand von 30 Millionen Kronen erfordern. Mit Hilfe der neuen Funkentelegraphenstation wird es möglich sein, mit Amerika Gespräche zu führen.

— **Ausfuhrbeschränkungen.** Da die anhaltende Dürre in einzelnen Gegenden jenseits der Donau und im Alföld (Tiefebene) hinsichtlich wichtiger landwirtschaftlicher Erzeugnisse großen Schaden verursacht hat, sah sich die Regierung veranlaßt, die Ausfuhr von Fett zu verbieten, zumal da infolge des schlechten Ausfalls der Maisernte in kurzer Zeit Fettmangel eintreten dürfte.

— **Erdgasquellen in der Hortobágy (Hajduer Komitat).** Schon seit langem wurde in der Hortobágy nach Erdgas geforscht. Vor zwei Monaten wurden die Arbeiten, die längere Zeit eingestellt waren, von neuem aufgenommen, und kürzlich stieß man im sogenannten „Pentezug“ endlich auf Erdgas. An einer unweit von Debreczen entfernten Stelle, wo die Bohrungen die Tiefe von 825 m erreicht haben, brach plötzlich ein 8 m hoher Strahl hervor, von dem festgestellt wurde, daß die Flüssigkeit Gas und Öl enthält. Die Quelle wurde vorläufig abgesperrt, doch werden die Bohrungen bis 1100 m fortgesetzt werden. Die Quelle ist Eigentum des Staates.

— **Die Entscheidung über den Eisernen Tor-Schleppdampfer „Vaskapu“.** In Wien fand die Konferenz zwischen dem englischen Schiedsrichter Hynes und den Vertretern der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaften und der Nationalstaaten statt. In der ersten Sitzung wurde als Verhandlungsgegenstand die Entscheidung über den Eisernen-Tor-Schleppdampfer „Vaskapu“ bestimmt, wobei Hofrat v. Csatáry als Vertreter Ungarns ausführte, daß der Schlepper nach wie vor Eigentum Ungarns sei, und aus diesem Grunde dessen Rückerstattung verlangte. Eine Entscheidung wurde nicht gefällt.

— **Personalnachrichten.** Der Direktionspräsident der ungarischen Staatsbahnen Dyonis von Kelety wurde zum Staatssekretär, und Direktionspräsident-Stellvertreter der ungarischen Staatsbahnen Andreas von Tasnády-Szüts zum Staatssekretär-Stellvertreter ernannt. Beide stehen bereits seit mehr als 20 Jahren im Dienste des ungarischen Verkehrswesens und haben durch ihren unermüdeten Diensteifer auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine besonders ersprießliche Tätigkeit entfaltet.

Uebrige europäische Länder.

— **Eine Eisenbahnbrücke über den Kleinen Belt.** Die dänische Staatsbahnverwaltung hat im Auftrage der Regierung den Plan zu einer Hochbrücke über den Kleinen Belt ausgearbeitet, der, wie die „D. Allg. Ztg.“ schreibt, jetzt in allen Einzelheiten fertig ist und dem nächsten Reichstag, der im Oktober zusammentritt, vorgelegt werden kann. Mit diesem Brückenbau soll der dänische und internationale Verkehr mit dem westlichen Deutschland und Europa verbessert werden. Wie über den Großen Belt zwischen Korsör und Nyborg, wird auch auf dem Kleinen Belt, zwischen Strib, Insel Fünen, und Fredericia, Jütland, die Eisenbahnverbindung mit Dampffähren vermittelt, ebenso wie dies auch in der Richtung zwischen Kopenhagen und Warnemünde geschieht, wo nicht bloß zwischen Gjedser und Warnemünde, sondern auch auf dem Masned Sund zwischen Seeland und der Insel Falster Dampffähren verkehren. Da der Dampffährenbetrieb kostspielig und mit gewissem Zeitverlust verknüpft ist, steht bekanntlich seit Jahren auch der Bau einer Eisenbahnbrücke über den Masned Sund (3,4 km) auf der Tagesordnung, aber nunmehr soll also zuerst der Brückenbau über den kleinen Belt (2,5 km) verwirklicht werden. Die beabsichtigte Hochbrücke wird 33 m über der Wasserfläche liegen und außer den Rampen an den Ufern acht Pfeiler im Wasser erhalten. In Verbindung mit dem Brückenbau werden die Bahnstrecken am Belt umgelegt, und Fredericia erhält eine neue Bahnstation. Die gesamten Anlagen — Brücke, Umlegung der Linien und Bahnstation — erfordern einen Kostenaufwand von etwas über 50 Millionen Kronen. Würde der Fährenbetrieb über den Kleinen Belt beibehalten werden, so wäre doch auf alle Fälle ein neuer Bahnhof in Fredericia zu bauen, der allein 10 Millionen Kronen kostet, und mit dem zunehmenden Eisenbahnverkehr würde auch der Fährenbetrieb noch teurer werden. Eine baldige Entscheidung über die künftige Regelung des Eisenbahnverkehrs über den Kleinen Belt ist daher nicht zu umgehen. Für die Reisenden würde die Brückenverbindung zwischen Jütland und Fünen eine bedeutendere Erleichterung sein, und bei der Höhe der Brücke könnten selbst die größten Schiffe darunter hinweggehen.

— **Beschaffung kupferner Feuerbüchsen für schwedische Lokomotiven.** Die Eisenbahndirektion der schwedischen Staatseisenbahnen in Stockholm hat bei der Regierung die Genehmigung nachgesucht, 17,6 t kupferne Feuerbüchsen für Lokomotiven im Auslande kaufen zu dürfen. Von den eingelaufenen einheimischen Angeboten überstieg das Angebot der Svenska Metallverken A. B. mit nicht weniger als 50 % oder ungefähr 20 000 Kr. dasjenige ausländische Angebot, das die Eisenbahndirektion in Hinsicht auf Preis und Lieferzeit als das annehmbarste erachtet.

— **Eisenbahnbauten in Norditalien.** Um der Arbeitslosigkeit zu steuern, hat die Regierung für die durch den Friedensschluß erworbenen Provinzen Gesetze zum Ausbau der Predilbahn und der Valsuganabahn vorbereitet. Für die Predilbahn sind 300 Millionen bewilligt, von denen für das laufende Jahr 15 Millionen zur Verbauung kommen. In Betracht kommt der Ausbau der Linie über den Predilpaß bis Tarvis und dann zwei Verbindungen mit Triest, in dessen besonderem Interesse die Bahn gebaut wird, und zwar die Verbindung durch das Isonzotal mit der bestehenden Bahnlinie von Santa Lucia di Tolmino, die andere für den großen Verkehr durch das Tal von Natisone, Cividale und Monfalcone. Triest wird dadurch eine direkte Verbindung mit dem Brenner über Udine durch Kärnten erhalten.

Von der Valsuganabahn wird zunächst das Stück Tezze-Caldonazzo bei Berücksichtigung der Interessen der Stadt Trient, die durch die Abzweigung Pergine-San Michele beeinträchtigt wäre, gebaut. Um der Linie im Interesse von Venedig und Trient auch ohne den Strang Pergine-San Michele die nötige Entwicklung zu geben, wird der Weg von Caldonazzo durch das Etschtal studiert, um auch den direkten Verkehr von Trient zu begünstigen. Diese beiden Linien vereinigen die Interessen von Triest und Venedig.

— **Der englische Verkehrsminister und die Nordostbahn.** Der englische Verkehrsminister Sir E. Geddes war bekanntlich, ehe er sein jetziges Amt antrat, stellvertretender Generaldirektor der englischen Nordostbahn. Diese hat ihm bei seinem Ausscheiden eine Abfindung von 50 000 £ gezahlt, und es erhebt sich nun die Frage, ob dieser Betrag zu den Kosten gehört, für die die Regierung auf Grund ihrer Haftung für die Einkünfte der englischen Eisenbahnen aufzukommen hat. Mehrere Abgeordnete haben im Parlament Anfragen an die Regierung hierüber gerichtet, in denen die Sache so dargestellt wurde, als ob der Verkehrsminister den Betrag von einer Eisenbahngesellschaft oder gar von der Regierung erhalten habe. Diese hat in ihrer Antwort zunächst berichtigend darauf hingewiesen, daß nicht der Verkehrsminister, sondern der stellvertretende Generaldirektor der Nordostbahn vor Antritt seines neuen Amtes der Empfänger gewesen sei; auch habe nicht die Regierung, sondern die Leitung der Nordostbahn diesen Betrag gezahlt. Die Verpflichtung dazu gründe sich auf eine Abmachung aus dem Jahre 1912, also aus der Zeit vor Übernahme der Eisenbahnen in Staatsbetrieb. Die Verpflichtung zur Zahlung des Betrages sei daher zweifellos, die Frage könne nur sein, ob er zu den Betriebsausgaben gehöre, für die die Regierung aufzukommen habe. Hierüber habe sie ein Rechtsgutachten eingefordert, das die Verpflichtung der Regierung, auch diese Zahlung zu decken, ausgesprochen habe. Die Antwort der Regierung gab Anlaß zu einigen weiteren Bemerkungen im Parlament, und es werden voraussichtlich noch weitere Erörterungen folgen.

— **Neuerungen im Verkehr zwischen England und dem Festlande.** Die London, Brighton und Südküstenbahn gibt neuerdings besondere Ausflugkarten mit 15tägiger Gültigkeit zwischen London und Paris über Newhaven und Dieppe aus; sie kosten 42 Shilling in der 3., 63 Shilling in der 2. und 85 Shilling in der 1. Klasse. Sie gelten am Freitag und Sonnabend, dem 2. und 3. September. Die Reisenden 1. und 2. Klasse können einen um 10 Uhr vorm. aus London (Victoria) abfahrenden Zug benutzen und sind bereits abends 6 Uhr in Paris, wo sie Anschluß nach Basel finden, während die Reisenden 3. Klasse die Unbequemlichkeit auf sich nehmen müssen, zu einer für London außerordentlich frühen Stunde, nämlich 8 Uhr 20 Min. vorm., abzufahren und erst am nächsten Morgen um 6 Uhr in Paris eintreffen. Die Überfahrt zwischen Newhaven und Dieppe dauert 2½ Stunden. Die französischen Staatsbahnen, die diese Strecke, die kürzeste Verbindung zwischen London und Paris, gemeinsam mit der genannten englischen Gesellschaft bedienen, haben neuerdings einen neuen Dampfer „Versailles“ für diesen Verkehr in Dienst gestellt.

Auf der Südost- und Chatham-Eisenbahn verkehrt um 11 Uhr vorm. ein Zug von London (Victoria) nach Dover, zu dem der Gegenzug um 5 Uhr 55 Min. aus Dover abfährt. Der Zug besteht aus Wagen mit Seitengang, die mit einander und den als Speisewagen dienenden Pullmannwagen in Verbindung stehen. In letzteren werden die Mahlzeiten, Frühstück und die Hauptmahlzeit — Lunch und Diner — je nach der Tageszeit, auf

Tischen aufgetragen, die bei Bedarf zwischen den Sitzplätzen aufgestellt werden. Für Kartenspieler — so wird ausdrücklich betont — sind besondere kleine Abteile zu vier Plätzen vorgesehen. Zu den Zügen werden Platzkarten im voraus gegen eine Gebühr von 1 Shilling ausgegeben.

Die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn läßt Mittwoch und Sonnabend 6 Uhr nachm. einen Dampfer von Hull nach Zeebrügge verkehren, zu dem der Gegendampfer am Montag und Freitag um 6 Uhr 30 Min. nachm. eintrifft. Anschließend bestehen durchgehende Zugverbindungen zwischen Hull einerseits, Liverpool, Manchester und York andererseits.

Die Große Ostbahn gibt Wochenende-Fahrkarten zwischen London und Zeebrügge zum Preise von 75 Shilling in der 1. und 50½ Shilling in der 2. Klasse aus. Gegen Zuschlag von 12½ Shilling können die Inhaber der Fahrkarten 2. Klasse auf dem Schiff die 1. Klasse benutzen. Zur Fahrt nach Belgien ist ein am Sonnabend 8 Uhr 40 Min. abends von London (Liverpool Street) abgehender Zug zu benutzen, und die Reisenden sind am Montag früh 8 Uhr wieder in London, können also ihren Dienst zur üblichen Stunde antreten, nachdem sie 18 Stunden in Belgien zugebracht haben.

— **Bedeutende Frachtermäßigung im englischen Schiffsverkehr.** Infolge der von ausländischen Dampfschiffahrtsgesellschaften, besonders den deutschen, eingeführten niedrigen Frachtsätze haben die britischen Schiffahrtsgesellschaften beschlossen, die Frachtsätze von England nach Indien bedeutend herabzusetzen. Die Herabsetzung soll sich auf 40 % der Grundpreise nach Bombay, Kalkutta und Madras für Ladungen nach Gewicht belaufen und auf 25 % für Stückgüter. Die ermäßigten Sätze treten anfangs August in Kraft. Diese Maßnahme wurde von den britischen Linien durchgeführt, damit die britischen Fabrikanten sich nicht in einer weniger günstigen Lage befinden als ihre Konkurrenz auf dem Festland.

Der Export von England wird als sehr kläglich bezeichnet, und die Reeder schätzen, daß auf Grund der neuen Frachten und der Heimladung von Getreide eine Reise nach Indien und zurück für einen Dampfer von 8000 t einen Verlust für die Reeder von 10 000 bis 15 000 Pfund Sterling bedeutet.

— **England und die Rheinschiffahrt bis Basel.** Sir Joseph G. Broodbank, der Präsident des Dock- und Lagerhauskomitees für den Londoner Hafen, der im Sommer 1920 die Basler Hafenanlagen besuchte und einer eingehenden Betrachtung unterzogen hat, hat im Verlage von Daniel O'Connor in London ein zweibändiges Werk über die „Geschichte des Londoner Hafens" erscheinen lassen, in welchem er auch auf die schweizerischen Bestrebungen zur Förderung der Rheinschiffahrt zu sprechen kommt. Auf Seite 494 schreibt er in bezug auf die Baseler Hafenanlagen folgendes: „Unter den zahlreichen Möglichkeiten einer Erweiterung des Londoner Hafenverkehrs wäre auch zu nennen die Schaffung eines Transithafens für den schweizerischen Überseehandel. London könnte der Bestimmungshafen sein für Seeschiffe für die Beförderung der Import- und Exportgüter von Handel und Industrie der Schweiz, und es könnte dieser Transit von und zu der Schweiz durch Schiffe mit eigenem Antrieb und von 1000 t Fassungsvermögen, die zwischen Basel und London verkehren, bewerkstelligt werden. Basel ist das Verteilungszentrum für die Schweiz. Bereits ist in Basel eine ansehnliche Hafenanlage im Bau begriffen. Dieser beabsichtigte Dienst würde beiden, dem britischen und dem schweizerischen Handel, viele Vorteile bringen, zumal er einen Dienst ersetzen würde, der eine dreifache Umladung der Güter, nämlich in Rotterdam, Köln und Straßburg, erfordert, wodurch dem Handel große und unnütze Ausgaben erspart würden. Aber für den Erfolg dieses Dienstes ist es wesentlich, daß der Rhein von Straßburg aufwärts vertieft wird, welche Arbeiten unglücklicherweise verschoben werden, bis eine endgültige Entscheidung in der Frage des von Frankreich geplanten elsässischen Rheinseitenkanals, welcher der Schiffahrt und der Kraftgewinnung dienen soll, erfolgen wird. Da aber die Erstellung dieses Kanals über 30 Jahre beanspruchen wird, erfordern die Handelsinteressen Londons, daß der Strom in seinem heutigen Zustande reguliert wird. Dringende Vorstellungen nach dieser Hinsicht sind bei der englischen Regierung durch die Londoner Hafenbehörden und durch die Londoner Handelskammer gemacht worden."

— **Von polnischen Bahnen.** In der Nacht auf den 16. Juni ereignete sich in Lublin ein großer Brand in Eisenbahnlagern. Der Schaden soll 3 Milliarden erreichen. In der Nacht auf den 8. Juni ereignete sich ein ähnlicher Brand in Lodz. Der Schaden beziffert sich auch hier nach vielen Millionen. Man vermutet einen Zusammenhang der Ursachen beider Brände. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Eine neue strategische französische Bahn in Nordafrika.** Nachdem am 31. Juli das Gleis der neuen strategischen Bahn von Fez nach Taza fertiggestellt worden ist, wurde die Bahn einige Tage später eingeweiht, und die erste Lokomotive durchfuhr die Strecke ohne Störung. Obwohl es sich nur um eine Schmalspurbahn von 60 cm Spurweite handelt, wird ihr in Frankreich eine hohe Bedeutung zugemessen, denn sie verbindet nunmehr Algier mit Marokko und im weiteren Bizerta mit dem adriatischen Meere. Der Anschluß an die marokkanischen Bahnen findet in Dar-Caid-Moar, 45 km von Fez entfernt, statt, und hier fand auch in Gegenwart der Vertreter Frankreichs, der Handelskammer und der eingeborenen Stämme die Einweihungsfeier statt. Auch der Stamm der Beni-Quarain, der erst noch vor kurzer Zeit mit Frankreich auf dem Kriegsfuße stand, war dabei vertreten, so daß der Verkehr auf der neuen Linie sozusagen gesichert erscheint. Durch die neue Bahn werden 1300 km marokkanischer Bahnen an das algerische Bahnnetz angeschlossen, wovon man eine starke Erleichterung im gegenseitigen Handel erhofft.

— **Betriebsmittel der amerikanischen Eisenbahnen.** Das Statistische Amt der Vereinigten Staaten weist nach, daß Ende 1920 bei den amerikanischen Eisenbahnen 2 382 212 Güterwagen liefen. Diese Zahl erscheint zwar hoch, ist aber um 125 324 niedriger als die Zahl der Ende 1917 dem Verkehr dienenden Güterwagen. Diese Verminderung ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß sich große Mengen von Wagen, und zwar erheblich mehr als früher, in den Werkstätten zur Ausführung von Unterhaltungsarbeiten befinden. Nach einer Statistik der Vereinigung der Eisenbahnbetriebsbeamten haben sich die Verhältnisse in dieser Beziehung im Jahre 1921 sogar noch verschlechtert. Die Zahl der dem Verkehr als schadhaft entzogenen Güterwagen hat seit dem 1. Januar 1921 stärker zugenommen als je zuvor; Schuld daran ist hauptsächlich der Mangel an Geldmitteln zur Ausführung der Instandsetzungsarbeiten. Während am 1. Mai etwa 310 000 Güterwagen oder rd. 13,2 % des Gesamtbestandes auf den Eisenbahnen 1. Klasse dienstunfähig waren, ist diese Zahl bis zum 1. Juni auf 14,8, bis zum 15. Juni auf 15,1 und bis zum 1. Juli auf 15,4 % gestiegen. So hohe Zahlen sollen bei den amerikanischen Eisenbahnen seit ihrem Bestehen noch nicht dagewesen sein. Sie rühren zum Teil daher, daß die Eisenbahngesellschaften viele Arbeiten bis nach dem 1. Juli verschoben haben, weil an diesem Tage gewisse Herabsetzungen der Arbeitslöhne in Kraft getreten sind. Durch den hohen Bestand an beschädigten Wagen ist zwar ein unbefriedigender Zustand hervorgerufen worden; er ist aber zurzeit noch erträglich, weil das Wirtschaftsleben augenblicklich keine hohen Anforderungen an die Eisenbahnen stellt. Sollte jedoch der Verkehr demnächst aufleben — und daran muß den Eisenbahngesellschaften eigentlich gelegen sein —, so werden sie in die größte Verlegenheit kommen, weil ihr Betriebsmittelpark den gesteigerten Anforderungen nicht zu entsprechen vermag.

Rechtspflege.

— **Ablehnung der Haftpflicht der Bahn bei nicht nachweisbarem Unfall eines Vollbluthengstes.** Am 1. Juli 1918 gab der Kommissionsrat S. auf dem Ostbahnhof in Berlin einen Wagen mit sieben Pferden und zwei Ziegen zur Beförderung nach Neuenhagen auf. Unter den Pferden befand sich ein Vollbluthengst, der während des Transports zu Fall gekommen und am 3. Juli verendet ist. S. hat infolgedessen gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus Klage auf Schadensersatz erhoben und ausgeführt, der genannte Hengst und zwei andere Pferde seien durch einen plötzlichen Rangierstoß zu Fall gekommen. Hierbei habe sich der Hengst Verletzungen, die ein innerliches Verbluten und damit seinen Tod verursacht hätten, zugezogen.

Die auf Zahlung von 8000 Mark gerichtete Schadensersatzklage ist vom Landgericht und vom Kammergericht zu Berlin abgewiesen worden. Das Kammergericht legt seiner Entscheidung die Behauptung des Klägers zugrunde, daß von 7 in einem Wagen beförderten Pferden drei, darunter der Hengst, während des Transportes zu Fall gekommen sind und dieser sich dabei schwere Verletzungen zugezogen hat, infolge deren er eingegangen ist. Es nimmt aber an, es handele sich um ein Ereignis, welches dadurch eingetreten sein könne, daß das Tier infolge der mit dem Bahntransport verbundenen unvermeidlichen, auf Tiere beunruhigend einwirkenden Umstände unruhig geworden sei, so daß der Schaden sich durch eine mit der Beförderung von lebenden Tieren, namentlich Pferden, verbundene besondere Gefahr erklären lasse. Daher be-

stehe die Vermutung, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden sei, und es sei Sache des Klägers, diese Vermutung zu widerlegen. Er habe nun zwar behauptet, daß das Tier durch einen unvorsichtigen Rangierstoß zu Fall gekommen sei. Einen Beweis dafür habe er aber nicht erbracht. Die Tatsache allein, daß die Tiere gefallen seien, rechtfertige nicht den Schluß, daß ein unvorsichtiger Rangierstoß die Ursache gewesen sei. Es bestehe durchaus die Möglichkeit, daß eins der im Wagen befindlichen Tiere infolge eines mit dem Bahnbetriebe untrennbar verbundenen Umstandes unruhig geworden sei und die Unruhe sich auf die anderen Tiere übertragen habe und schließlich alle drei Tiere zu Fall gekommen seien. Das Gericht könne aus eigener Sachkunde so viel beurteilen, daß die Bedenken gegen die vom Kläger gegebene Darstellung durch ein Gutachten sich nicht beseitigen ließen.

Die gegen das Urteil des Kammergerichts eingelegte Revision ist vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen worden: Das Kammergericht geht hiernach zutreffend davon aus, daß es gemäß § 459 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 2 HGB. sowie § 86 Abs. 1 Nr. 5 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung darauf ankommt, ob der Schaden, um den es sich handelt, aus der für die Tiere mit der Beförderung verbundenen Gefahr entstehen konnte, und daß in diesem Falle die Vermutung dafür spricht, daß der Schaden tatsächlich aus dieser Gefahr entstanden sei, es also Sache des Klägers ist, diese Vermutung zu widerlegen. Wenn es dann weiter ausführt, daß das Vorbringen des Klägers zu einer Widerlegung nicht geeignet sei, so handelt es sich dabei um Erwägungen tatsächlicher Art, die in der Revisionsinstanz nicht nachzuprüfen sind. Daß es dabei Anführungen des Klägers unberücksichtigt gelassen hätte, ist nicht ersichtlich. (Aktenzeichen: I. 391/20. — 4. 6. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Das Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung unter Berücksichtigung der Lehrlingsverhältnisse in Handwerks- und Fabrikbetrieben,** ein Handbuch von Dr.-Ing. Bruno Schwarze, mit 56 Abbildungen, Berlin, 1918, Verlag von Julius Springer. Preis gebunden 18 ℳ und 10 % Teuerungszuschlag.

Der Verfasser — gegenwärtig Geheimer Baurat und Vortragender Rat im Reichsverkehrsministerium — hat als Vorstand des Werkstättenamts Guben sich um die Ausbildung der Lehrlinge große Verdienste erworben und seine Erfahrungen im vorliegenden Werke allen Gewerbetreibenden und Großbetrieben dienstbar gemacht. Mit großer Sachkenntnis und Hingabe ist hier die verwickelte Lehrlingsfrage allen Beteiligten vorgeführt, und ihre gar nicht zu überschätzende Bedeutung für die Gesundung und den Aufschwung des Handwerks und das weitere Gedeihen der Großbetriebe durch planmäßige Lehrlingserziehung und Ausbildung dargestellt. Für den Schreiber dieser Zeilen, der schon seit 1878, ähnlich wie der Verfasser in neuerer Zeit, Jahrzehnte hindurch für ein gesetzlich geordnetes deutsches Lehrlingswesen gearbeitet und gekämpft hat, war das Studium vorliegenden Werkes eine Freude in trüber Gegenwart. Schon früh hatte er die hohe Bedeutung der Lehrlingsfrage als das geeignetste Mittel zu zeitgemäßer Volkserziehung über die Schulzeit hinaus erkannt. Auch ein umfängliches Schriftwerk unterstützte schon damals die praktischen Bestrebungen in der hier fraglichen Richtung. U. a. gab auch der Schreiber dieser Zeilen im Jahre 1888 ein Buch heraus, das den Titel führt: „Der zeitgemäße Ausbau des gesamten Lehrlingswesens für Industrie und Gewerbe, Vorschläge zur Erziehung und Ausbildung der gewerblichen Jugend, entwickelt und besprochen nach gesammelten und auszüglich mitgeteilten in- und ausländischen Bestrebungen um die Hebung der Industrie, des Gewerbe- und des Handwerksstandes“ — das auch in vorliegendem Werke Erwähnung findet.

Sehr viel nutzbringende Arbeit ist seither von allen beteiligten Kräften in der Gesetzgebung, durch staatliche und städtische Behörden und Schulen, den Großbetrieb und die Innungen, technische Vereine und solche für die Volkswohlfahrt geleistet worden, aber sehr viel bleibt auf diesem hochwichtigen Gebiete noch zu tun.

Da ist es besonders dankbar zu begrüßen, daß der Verfasser im vorliegenden Werke neben eingehender Vorführung des Lehrlingswesens der Staatseisenbahnverwaltung in umfassender Weise zu zeigen bestrebt war, wie die angedeuteten Anregungen und viele andere Arbeiten auf die Behörden und Personen in Klein- und Großbetrieben gewirkt haben, und was in gemeinsamer Arbeit aller Beteiligten gegenwärtig erreicht ist und noch zu tun bleibt.

Eine auszügliche Wiedergabe von Einzelheiten ist bei der Fülle der Ausführungen, Vorschriften, Vordrucke und anderer Unterlagen nicht angängig. Der Unterzeichnete muß sich durch nachstehende teilweise Angabe des Inhaltsverzeichnisses begnügen, zu zeigen, daß das Studium des Buches nicht nur allen Gewerbetreibenden, sondern auch den gesetzgebenden Körperschaften, staatlichen und städtischen Behörden und jedem tatkräftigen Volksfreund ein sicherer Führer und Berater auf dem schwierigen Gebiete des Lehrlingswesens werden kann.

Sein Vorwort beginnt der Verfasser mit den Worten: „Die Angelegenheiten des gewerblichen Nachwuchses in Deutschland sind mit der ungeahnten Entwickelung unserer Industrie mehr und mehr ein Sondergebiet geworden, das nicht nur den Gewerbetreibenden, sondern auch den Schulmann, Jugendpfleger und Arzt berührt, und an dem weder der sich mit Jugendkunde beschäftigende Psychologe, noch der eine kraftvolle Mittelstandspolitik treibende Staatsmann oder Volksvertreter achtlos vorübergehen kann. . . Vieles und Bedeutendes steht also zur Erörterung.“

Der weitere Inhalt des Werkes ist in 10 Hauptabschnitte, einen Anhang und einen umfänglichen, sehr wertvollen Schriftennachweis, sowie ein Namen- und Sachverzeichnis gegliedert.

Aus Teil I „Allgemeines“ sei genannt die allgemeine geschichtliche Entwickelung des Lehrlingswesens in gewerblichen Großbetrieben und die Entwickelung desselben bei der Staatseisenbahnverwaltung.

Teil II „Dienstliche Bestimmungen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung über das Lehrlingswesen“ bringt Vorschriften für die Annahme, Ausbildung und Prüfung von Handwerkslehrlingen, einen Ausbildungsplan, einen Vordruck für den Lehrvertrag und die Gesellenprüfungsordnung.

Teil III „Die Annahme der Lehrlinge“ erwähnt die Vorbedingungen, den Bewerberkreis und Gesichtspunkte für die Auswahl, darunter auch psychotechnische Prüfungsverfahren.

Teil IV „Die Lehrvertragsbestimmungen“ enthält Angaben über die Dauer der Lehrzeit, die Einstellung, allgemeine und besondere Pflichten und Rechte der Lehrlinge und der Verwaltung, sowie der gesetzlichen Vertreter des Lehrlings und den Lehrvertrag.

Teil V „Die praktische Ausbildung“ behandelt nach einer allgemeinen Einführung und nach wertvollen Angaben über die Ueberwachung der Ausbildung besonders eingehend die praktische Ausbildung für das Schlosserhandwerk, gibt aber im 2. Abschnitt auch Auskunft über die praktische Ausbildung im Dreher-, Schmiede- und Kesselschmiede-, Tischler-, Lackierer-, Sattler- und Formerhandwerk.

Das über die Überwachung und Ausbildung Gesagte wird durch erprobte Vordrucke unterstützt, und zahlreiche Aushängetafeln mit guten bildlichen Darstellungen von vielen und mannigfachen Lehrlingsarbeiten für die einzelnen Lehrjahre mit erläuternden Anschriften versehen, werden die praktische Ausbildung erleichtern und fördern. Die Ergebnisse reicher Erfahrungen sind in diesem V. Teil niedergelegt.

Teil VI „Die Ausbildung der Lehrlinge in Fortbildungs- und Werkstättenschulen“ ergänzt die in Teil V behandelte praktische Ausbildung umfänglich und gründlich. Nach einer allgemeinen Einführung werden die Ziele und Einrichtungen des Unterrichts an staatlich unterstützten gewerblichen Fortbildungsschulen sowie deren Unterrichtsstoff, weiterhin auch Einrichtungen und Lehrstoff von erprobten Werkschulen, sowie die Gliederung der Lehrfächer in praktischer Anordnung des vielgestaltigen Stoffes besprochen. Auch über die Lehrkräfte, die Lehrmittel, die Unterrichtszeit, Zeugnisse, Klassenbuch, Schulzucht und Strafen bringt der Verfasser wichtige Ausführungen.

Teil VII „Die Gesellenprüfung“ behandelt das wichtige Prüfungswesen im Handwerk und in Großbetrieben gleichfalls in dankenswerter Weise. Er enthält Prüfungsbestimmungen und solche über den Prüfungsausschuß, gibt Auskunft über Zulassung, Ladung, Vorbereitung, gibt Bestimmungen und Winke für die praktische, schriftliche und mündliche Prüfung und über Prüfungsergebnisse und Lehrbriefe, von denen einige in hübschen Abbildungen wiedergegeben sind.

Teil VIII „Lohn- und Wohlfahrtswesen“ bringt Mitteilungen über Lohnwesen, Spargroschen, Belohnungen und Preise, die Gesundheitsverhältnisse der Lehrlinge, allgemeine gesetzliche und dienstliche Bestimmungen über die Kranken-, Unfall- und Altersversicherung und die Wohlfahrtseinrichtungen, darunter auch Stiftungen, Jugendpflegeeinrichtungen und Lehrlingsheime. Zahlreiche erprobte Vordrucke und gute Abbildungen unterstützen das Gesagte.

Teil IX „Bauliche und Maschinenanlagen“ gibt das Nötige über die allgemeine Anordnung der Werkstätten- und Schulräume, sowie ihrer Nebenräume, den Platzbedarf und die Ausrüstung der Lehrlingswerkstätten mit Werkzeugen und Werkzeugmaschinen. Das Ganze ist durch Beispiele und Abbildungen praktisch wertvoll gemacht.

Ein Anhang „Die handwerksmäßige Ausbildung von Frauen" in Eisenbahnwerkstätten und in privaten Betrieben beschließt den umfangreichen Inhalt des vortrefflichen Werkes.

Dr. Ing. ehrenhalber Garbe, Geheimer Baurat.

— **Bezugsquellen in fünf Sprachen.** Aus der mechanischen Industrie und verwandten Gebieten. Verlag des Vereins deutscher Ingenieure, Berlin. 16. Ausgabe 1921. Preis 36 *M*.

Der Verein deutscher Ingenieure gibt dieses Bezugsquellenverzeichnis seit dem Jahre 1909 heraus. Es enthält die genauen Brief- und Telegrammadressen von über 1400 Firmen auf dem Gebiete des Maschinenbaues, der Elektrotechnik und verwandter Gebiete. Die Bezugsquellen sind in einem besonderen Teil, nach Fachgruppen geordnet, alphabetisch zusammengestellt. Für ausländische Besteller ist die Benutzung des Verzeichnisses durch Stichwortverzeichnisse in deutscher, englischer, französischer, italienischer und spanischer Sprache erleichtert.

— **Nachtrag zum Industriefahrplan.** Zollfahrplan, gültig vom 20. Juli 1921 ab. Der Verlag der Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk in Essen hat zu seinem Sommerfahrplan (vgl. Nr. 26, Seite 513 d. Ztg.) einen Nachtrag herausgegeben, der die Pläne der Strecken und Züge, die durch die Zollaufenthalte an der Rheinzollinie vom 20. Juli d. J. ab eine Änderung erfahren haben, enthält.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. September d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergebene 7,26 km lange Teilstrecke Stockhausen (Lahn)-Allendorf (Kr. Wetzlar) der Nebenbahn Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkr.) ist vom Tage der Betriebseröffnung den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main): Am 1. September 1921 wird die 7.26 km lange Teilstrecke Stockhausen (Lahn) - Allendorf (Kr. Wetzlar) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn) - Beilstein (Dillkreis) in Betrieb genommen. An derselben liegt der dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Bissenberg und der Bahnhof 4. Klasse Allendorf (Kr. Wetzlar), der für den Personen-, Gepäck- und Eil- und Frachtstückgutverkehr und die Bedienung der Anschlüsse industrieller Werke eingerichtet ist.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 78 vom 24. August 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschußberichte für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 25. August d. Js.);

Nr. III 249 vom 23. August 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die Vereinsversammlung in Berlin am 7./9. September d. Js. (abgesandt am 24. August d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September 1921 wird die 7,26 km lange Teilstrecke Stockhausen (Lahn)-Allendorf (Kr. Wetzlar) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) in Betrieb genommen. An derselben liegt der dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Bissenberg und der Bahnhof 4. Klasse Allendorf (Kr. Wetzlar), der für Personen-, Gepäck- und Eil- und Frachtstückgutverkehr und die Bedienung der Anschlüsse industrieller Werke eingerichtet ist.

Für die neue Strecke gilt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüro zu erfahren. (788)

Frankfurt (M.), den 24. August 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Verkehrseinstellung.

Mit dem 1. September d. J. wird der Verkehr auf der Teilstrecke Brackede Feldweiche-Wendewisch eingestellt und dieser Streckenabschnitt abgebrochen. Bei der jetzigen Abzweigung nach Wendewisch, vor Brackede, wird ein Personenhaltepunkt mit der Bezeichnung „Garlstorf" neu errichtet. Die Strecke Brackede-Wendewisch endet also künftig in Brackede. (803)

Bleckede a. Elbe, den 25. August 1921.
Betriebsleitung
der Bleckeder Kleinbahn.

3. Güterverkehr.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 1. Oktober d. J. tritt Nachtrag XIII in Kraft. Durch ihn wird getrennte Schnittfrachtberechnung für die deutschen Strecken in Markwährung und die dänischen Strecken in Kronenwährung eingeführt. Die Höhe der Frachtsätze wird dadurch nicht geändert.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (799)

Altona, den 26. August 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. September 1921 werden auf den bad. Stationen auf Schweizergebiet für den Verkehr unter sich und mit Konstanz, Singen und Waldshut für den Übergangsverkehr für Kalk, Zement und Gips bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen die Frachtsätze des schweiz. Ausnahmetarifs 13 eingeführt, wodurch gegen bisher Ermäßigungen eintreten. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (790)

Karlsruhe, den 25. August 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Januar 1919 nebst Nachträgen I—VII tritt am 1. Oktober d. J. eine Neuausgabe in Kraft. Durch sie wird getrennte Schnittfrachtberechnung für die deutschen Strecken in Markwährung und die dänischen Strecken in Kronenwährung eingeführt. Die Höhe der Frachtsätze bleibt an sich im wesentlichen unverändert. Die zugleich mit Nachtrag VII vom 1. 4. 21 des jetzigen Tarifes herausgegebene „Anlage zum Verbandsgütertarif, Teil II", enthaltend die Schnittafel A (deutsche Schnittfrachtsätze), bleibt demgemäß auch für den neuen Tarif in Kraft. Außerdem ist eine größere Zahl deutscher Stationen neu in den Tarif einbezogen worden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (798)

Altona, den 26. August 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Güterverkehr (Deutschland einerseits und Dänemark, Schweden, Norwegen anderseits).

Verbands-Gütertarif Teil I, Abteilung B.

Unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Januar 1912 mit Nachträgen I und II sowie Änderungs- und Ergänzungsheft tritt am 1. Oktober d. J. eine Neuausgabe in Kraft. Durch sie wird getrennte Schnittfrachtberechnung für die deutschen und nordischen Strecken unter weitgehender Berücksichtigung der deutschen und nordischen Binnentarifvorschriften und Gütereinteilungen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (797)

Altona, den 26. August 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 5. September 1921 ab wird die badische Station Hilzingen in das Tarifheft 1 aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen. (793)

Breslau, den 26. August 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverz.).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen der Teutoburger Wald-Eisenbahn im Abschnitt F. III. A auf Seite 133 des Tarifs geändert.

Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (789)

Berlin, den 28. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 wird der Tarif neu ausgegeben und hierdurch der bisherige Tarif vom 1. Juni 1907 nebst Nachträgen und Verfügungen aufgehoben und ersetzt. Neben Frachtermäßigungen treten auch Frachterhöhungen ein durch Einrechnung teilweise erhöhter Entfernungen, sowie durch Aufhebung entbehrlicher Stationsfrachtsätze für frische Fische in Wagenladungen und für frische Kutteln, ferner des Ausnahmetarifs 2 1 für Holzsägemehl zu Streuzwecken nach und von Ulm Ort.

Nähere Auskunft erteilt das Tarifamt. Der neue Tarif ist von Mitte September 1921 an durch das Regie- und Materialbüro der Eisenbahndirektion München zum Preise von 20 ℳ zu beziehen.

München, 25. August 1921. (802)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium. Zweigstelle Bayern.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Juli 1920 nebst Nachträgen I—III tritt vom 1. Oktober d. J. eine Neuausgabe in Kraft. Sie enthält außer den bisherigen eine Anzahl neuer Verbandsstationen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (800)

Altona, den 26. August 1921.

Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 5, 7, 13, 16, 20 und 21) Nachtrag 16.
2. Zu Heft II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 16.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

a) Entfernungsänderungen infolge Eröffnung der Verbindungsbahn Lünen Nord-Lünen Süd,
b) Entfernungsänderungen der Stationen der Eckernförde-Kappelner Eisenbahn,
c) Ergänzungen infolge Eröffnung der Teilstrecke Siedenburg - Sulingen (Hann.)-Wehrbleck,
d) Neue Stationen,
e) Sonstige Änderungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (794)

Berlin, den 24. August 1921.

Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 ab werden im Verkehr mit den Stationen der Köln-Bonner Eisenbahnen mit Ausnahme der Stationen Bonn Ellerbahnhof, Köln-Sülz, Rodenkirchen b. Köln und Vochem-Brühl neben der Fracht Frachtzuschläge erhoben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.

Köln, den 26. August 1921. (791)

Direktion der Köln-Bonner Eisenbahnen.

Württembergischer Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Auf 1. Oktober 1921 gehen die bisherigen Gemeinschaftsstationen Bieberehren und Röttingen (Ufr.) Bahnhof aus dem württembergischen Binnengütertarif in den bayerisch-württembergischen Gütertarif über. Für Sendungen zwischen den genannten Stationen und einzelnen württembergischen Haltepunkten entstehen hierdurch Frachtverteuerungen. Näheres beim Tarifbüro der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart.

Stuttgart, den 27. August 1921. (801)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Die Verbindungsbahn Lünen Nord-Lünen Süd wird voraussichtlich erst am 1. Oktober 1921 in Betrieb genommen werden, mithin haben die in dem am 1. September 1921 erscheinenden Nachtrag 16, unter Abschnitt 1 zu den Heften B II 1—64 sowie zum Heft B I 16, Abschnitt 2 und B I 20, aufgeführten Entfernungsänderungen erst vom 1. Oktober 1921 ab Gültigkeit. (786)

Berlin, den 23. August 1921.

Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichseisenbahnen — Sächsisches Netz, Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1920.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 wird für die Verwägung auf der Kranwage in Riesa das Wägegeld auf 15 Pf. für 100 kg herabgesetzt. (785)

Dresden, am 24. August 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Nr. 2 a des Tarifverzeichnisses).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Abschnitt III (Geltungsbereich) durch Fußanmerkung 2) bestimmte Beschränkung im Verkehr mit der Lübeck-Büchener Eisenbahn aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (782)

Berlin, den 21. August 1921.

Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 1. November 1921 an werden in Dresden Elbufer Altstadt, Dresden Elbufer Neustadt und Dresden König Albert-Hafen Eilstückgüter nicht mehr angenommen und ausgeliefert. (787)

Dresden, am 24. August 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1921 ab werden im Verkehr mit fast allen Bahnhöfen der Köln-Bonner Eisenbahnen Frachtzuschläge erhoben. Näheres enthält die am 29. August 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. August 1921. (783)

Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-, Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. Oktober d. J. werden im Verkehr mit der Ratzeburger Kleinbahn die Fahrpreise 2. Kl. und 3. Kl. je um 20 Pf., die Militärfahrpreise um 30 Pf. und der Fahrpreis für Hunde um 40 Pf. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Firma Lenz & Co. in Berlin. (784)

Hannover, den 23. August 1921.

Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. erscheint der 1. Nachtrag für unseren Binnentarif. Derselbe enthält, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, Erhöhungen der Fahrpreise.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro. (804)

Berlin, den 26. August 1921.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.

Die Direktion.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden im diesseitigen Binnenverkehr die Fahrpreise für Monatskarten und Wochenkarten bis auf weiteres ermäßigt. Nähere Auskunft erteilen die Fahrkarten-Ausgabestellen. (792)

Berlin, den 27. August 1921.

Die Direktion.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Reihensteinen und Ausführung von Pflasterarbeiten auf dem Hamburger Güterbahnhof in Berlin und Güterbf. Moabit soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können gegen Zahlung von 6 ℳ bei dem unterzeichneten Betriebsamt bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Reihensteinen und Ausführung von Pflasterarbeiten auf dem Hamburger Güterbahnhof in Berlin und dem Güterbahnhof Moabit" versehen bis zum 15. September 1921, mittags 1 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (796)

Eisenbahn-Betriebsamt 3, Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.

Die Ausführung einer Überdachung über die Milchrampe auf Bahnhof Nauen soll öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 15 ℳ bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Überdachung der Milchrampe Nauen" bis zum 12. September, mittags 1 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (795)

Eisenbahnbetriebsamt 3, Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 36. | Berlin, den 8. September 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die völkerrechtliche Stellung der Saarbahnen.** In einer Note vom 4. Juli 1921 teilte der Präsident der Regierungskommission des Saargebiets dem Generalsekretär des Völkerbundes mit, daß die deutsche Regierung sich dem Anschluß des Saargebiets an das Internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr widersetze. Die deutsche Regierung erklärte, daß, obwohl Deutschland auf seine Regierungsbefugnisse im Saargebiet verzichtet habe, dieses Gebiet kein unabhängiger Staat sei, sondern weiterhin einen Teil Deutschlands bilde und unter deutscher Souveränität stehe. Nur Staaten könnten dem Abkommen beitreten, also nicht das Saargebiet. Außerdem wäre dieser Beitritt überflüssig, da das Reichsgesetz, das das I. Ü. als deutsches Gesetz anerkenne, laut Friedensvertrag im Saargebiet in Kraft bleibe. Die Regierungskommission des Saargebiets macht geltend, daß die Vollmachten, die der Friedensvertrag für den Eisenbahnbetrieb verleihe, beschränkt würden, wenn die Saarbahnen nicht dem I. Ü. beitreten könnten. Da es sich um Transportfragen handelt, machte der Generalsekretär die beratende und technische Verkehrskommission des Völkerbundes auf der letzten Tagung in Genf Ende Juli auf diese Frage aufmerksam. Die Verkehrskommission hat eine Unterkommission eingesetzt, die, wenn die Umstände es erfordern, die Frage prüfen wird. Nachdem der Völkerbundsrat den Bericht über diese Angelegenheit und die Erklärungen des Generalsekretärs der Regierungskommission zur Kenntnis genommen hatte, nahm er folgende Entschließung an: „Die beratende und technische Verkehrskommission des Völkerbundes wird aufgefordert, dem Rat einen Vorschlag über die Verkehrsfragen zu unterbreiten, die aus dem Ersuchen der Regierungskommission des Saargebiets über den Beitritt zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890 erwachsen."

— **Die Verkehrseinheit.** Auf eine Anfrage des preußischen Ministerpräsidenten hat der Reichsverkehrsminister wie folgt geantwortet:

„In Fragen der Verkehrspolitik, namentlich auch soweit es sich um die Verkehrsbeziehungen zum Ausland handelt, habe ich die endgültige Entscheidung mir selbst und der Hauptstelle meines Ministeriums vorbehalten. Dagegen erscheint es nach Lage der Sache geboten, alle vorbereitenden Verhandlungen in Verkehrsfragen von den Direktivbehörden führen zu lassen. Deshalb habe ich für den Verkehr mit dem Auslande die Federführung auf deutscher Seite denjenigen Grenzdirektionen übertragen, die infolge ihrer geographischen Lage die engsten Beziehungen zu den betreffenden fremden Ländern haben.

Diesem Grundsatz entsprechend sind die Direktivbehörden in München mit der Federführung für die Verhandlungen in Fragen des Personen- und Güterverkehrs mit Oesterreich, Italien (über Brenner), Südslawien und Ungarn betraut worden. Eine ähnliche Regelung ist bezüglich des Verkehrs mit der Schweiz, Frankreich, Belgien, den Niederlanden (England), Skandinavien, den Ostsee-Randstaaten, der Tschechoslowakei zugunsten der Eisenbahndirektionen in Karlsruhe, Köln, Altona, Königsberg und Dresden bereits erfolgt und wird für die Verhandlungen mit anderen Ländern noch entsprechend getroffen werden . . ."

— **Die Frachtstundungsgebühr** (vgl. auch Nr. 22, S. 431 d. Ztg.). Auf eine Anfrage der Reichstagsmitglieder Dr. Most und Dr. Quaatz hat der Reichsverkehrsminister wie folgt geantwortet: „Die Gründe, die für und gegen die Erhebung der Frachtstundungsgebühren sprechen, sind durch den deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband wiederholt eingehend und sorgfältig geprüft worden. Der Beschluß des Verkehrsverbandes stützt sich im wesentlichen auf das berechtigte Verlangen der Eisenbahnverwaltungen nach einem Ausgleich für die Zinsverluste, die die Verwaltungen aus der nachträglichen Frachtbegleichung erleiden, vor allem aber nach einer angemessenen Entschädigung für die den Dienststellen aus der Frachtstundung erwachsenden Sonder- und Mehrarbeiten, die namentlich unter den gegenwärtigen Verhältnissen erhebliche Kosten verursachen. Entgegen der in der Anfrage wiedergegebenen Auffassung, wonach das Stundungsverfahren der Eisenbahn erheb-

liche Arbeit ersparen soll, ist nämlich der Verkehrsverband der Überzeugung, daß es die Kräfte der Eisenbahn besonders stark in Anspruch nimmt.

Die Schwierigkeiten, die die neue Belastung für die Frachtstundungsnehmer mit sich bringt, werden durchaus nicht verkannt. Die Eisenbahn rechnet also allerdings damit, daß ein Teil der Stundungsnehmer dieses Verfahren aufgibt. Wenn, wie kürzlich bei einer Besprechung der Angelegenheit mit den Vertretern der Spediteure festgestellt wurde, diese Kreise dazu übergehen, die Frachten täglich abzurechnen, so ist damit beiden Teilen geholfen. Eine Beseitigung oder Ermäßigung der Gebühr kann nicht in Aussicht gestellt werden."

— **Überteuerungsdarlehen der Reichseisenbahnverwaltung.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Zweigstellen, Direktionen usw. folgenden Erlaß gerichtet: I. Vom Haushaltsjahre 1922 an können in beschränktem Umfange Überteuerungsdarlehen auch zum Bau von Eigenwohnungen gegeben werden. Besondere Bedingungen hierfür sind:

1. Die Eigenwohnungen sollen möglichst auf die Dauer von 50 Jahren Beamten, Angestellten und Arbeitern vorbehalten bleiben.
2. Die Wohnungsinhaber müssen sich zur Verminderung der Eisenbahn-Überteuerungsdarlehen in erheblichem Maße an der Abbürdung der Überteuerungskosten beteiligen, wie dies am gleichen Orte für Zuschuß-Mietwohnungen gefordert wird.
3. Überteuerungsdarlehen sollen in der Regel nur gewährt werden, wenn die Eigenheime entweder kraft eines Erbbaurechts an Grundstücken einer gemeinnützigen oder öffentlich-rechtlichen Körperschaft oder als Heimstätten nach Maßgabe der Bestimmungen des Reichsheimstättengesetzes vom 10. Mai 1920 (R.G.Bl. S. 963) ausgegeben werden, oder ein Vor-, Ankaufs- oder Wiederkaufsrecht zugunsten einer öffentlich-rechtlichen oder gemeinnützigen Stelle vereinbart und die Erfüllung der Verpflichtung durch eine Eintragung im Grundbuche geführt wird.
4. Scheidet der Eigentümer oder Erbbauberechtigte eines mit Arbeitgeberzuschüssen errichteten Eigenheimes aus dem Eisenbahndienste aus, so kann ihm die Verpflichtung zur sofortigen Zurückzahlung des Arbeitgeberzuschusses auferlegt werden, sofern er nicht vor Ablauf der in Ziffer 1 festgesetzten Frist einen anderen Angehörigen der R.E.V. bei sich aufnimmt. Diese Verpflichtung obliegt nicht bei Pensionierung oder Ableben mit Hinterlassung einer Witwe mit Kindern.
5. Der Besitz eines Eigenheims darf kein Hinderungsgrund für eine Versetzung sein. Eine dahingehende Erklärung muß vor der Darlehnshingabe abgegeben werden.

II. Vom Haushaltsjahre 1922 an können ferner zum Neubau von Mietwohnungen, die Angehörigen der Eisenbahnverwaltung zugute kommen, in besonderen Ausnahmefällen Überteuerungsdarlehen gegeben werden, wenn die Bauten durch Einzelpersonen errichtet werden. Diese Einzelpersonen müssen für die ordnungsmäßige Durchführung der Bauvorhaben und für die Einhaltung der Darlehensbedingungen Gewähr bieten.

III. Wenn ganz besondere Verhältnisse es geboten erscheinen lassen, die vorstehenden Bestimmungen in Einzelfällen bereits in diesem Jahre anzuwenden, so ersuche ich hierwegen unter Beigabe der Skizzen-, Kostenanschläge- und Wirtschaftspläne, sowie des Entwurfs des Darlehensvertrages zu berichten."

— **Beiräte für die Reichswasserstraßen.** Die Reichsregierung befaßt sich mit einer Verordnung, betr. die Einführung von Beiräten für die Reichswasserstraßen gemäß Artikel 98 der Verfassung des Deutschen Reiches. Es sollen acht Bezirkswasserstraßenbeiräte und ein Reichswasserstraßenbeirat errichtet werden und zwar folgende:

1. Ostpreußischer Wasserstraßenbeirat für die Wasserstraßen in der Provinz Ostpreußen;
2. Oder-Wasserstraßenbeirat für das Odergebiet bis Stettin mit Ausnahme der Märkischen Wasserstraßen (3);
3. Märkischer Wasserstraßenbeirat für die Wasserstraßen zwischen der Elbe von Magdeburg bis Havelberg und der Oder von Fürstenberg bis Hohensaathen;
4. Elbe-Wasserstraßenbeirat für das Elbegebiet bis Hamburg-Harburg mit Ausnahme der Märkischen Wasserstraßen (3) und für den Elbe-Trave-Kanal;
5. Mittelland-Wasserstraßenbeirat für das Emsgebiet bis Papenburg, das Wesergebiet bis Bremen, den Rhein-Herne-Kanal, den Lippe-Kanal, den Ems-Weser-Kanal und den Weser-Elbe-Kanal ohne Anschluß nach Leipzig;
6. Rhein-Wasserstraßenbeirat für das Rheingebiet mit Ausnahme der unter 5 und 7 aufgeführten Wasserstraßen;
7. Main-Donau-Wasserstraßenbeirat für den Main oberhalb Aschaffenburg, die Main-Donau-Verbindung und das Donaugebiet;
8. See-Wasserstraßenbeirat für die Mündungsstrecken der Oder, Elbe, Weser und Ems, den Kaiser-Wilhelm-Kanal und sonstige See-Wasserstraßen sowie die Küstenflüsse, mit Ausnahme der ostpreußischen (1).

Der Bezirkswasserstraßenbeirat soll die Aufgabe haben, in wichtigen, die Verwaltung, die Unterhaltung, den Ausbau und den Verkehr der ihm zugewiesenen Wasserstraßen berührenden Fragen Gutachten abzugeben. Als solche wichtige Angelegenheiten werden angesehen Maßnahmen an Wasserstraßen und ihren Ufern zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit und Vorflut, Hochwasserregulierungen, Bedingungen für die Erlaubnis zur Anlage von Häfen und Anlegestellen, soziale Fürsorge für die an Wasserstraßen beschäftigten Angestellten und Arbeiter sowie die schiffahrttreibende Bevölkerung, Schiffahrtspolizeiverordnungen, Bestimmungen über Schiffahrtsabgaben, Einrichtung der Wasserstraßenverwaltung und Anordnungen über den internationalen Schiffahrtsverkehr. Jeder Beirat besteht aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die vom Reichsverkehrsminister ernannt werden, ferner aus Vertretern der beteiligten Landesregierungen, der Schiffahrt und Spedition, der Häfen und Beamten und Arbeitern, die durch die Landesregierungen ernannt werden sollen, ferner aus Mitgliedern aus den Kreisen von Handel, Industrie und Landwirtschaft. Der Reichswasserstraßenbeirat hat die Aufgabe, in den obengenannten wichtigen Angelegenheiten der Bezirkswasserstraßenbeiräte, sofern sich ihre Bedeutung über den Geschäftsbereich eines Bezirkswasserstraßenbeirats hinaus erstreckt, Gutachten abzugeben. Er besteht aus einem Vorsitzenden, aus 40 von den Bezirkswasserstraßenbeiräten gewählten Mitgliedern, aus 12 Mitgliedern des Reichswirtschaftsrats und 10 vom Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern, darunter je einem Vertreter der internationalen Schiffahrtskommissionen und der Reichsbahnverwaltung. Nach den vorläufigen Vorschlägen erhalten die Wasserstraßenbeiräte folgende Mitglieder: Ostpreußischer Beirat 16, Oder-Beirat 30, Märkischer Beirat 26, Elbe-Beirat 50, Mittelland-Beirat 52, Rhein-Beirat 63, Main-Donau-Beirat 26, See-Beirat 56.

—**Neue Tariferhöhungen bei der Eisenbahn.** Die Mehrkosten, die der Eisenbahnverwaltung entstehen werden durch die Erhöhung der Teuerungszulagen für die Eisenbahnbediensteten ab 1. August und durch die voraussichtliche Verteuerung der Betriebsmaterialien (Kohle usw.) sollen, wie der „Deutsche" berichtet, nach einem Beschlusse des Reichskabinetts durch eine Erhöhung der Personen- und Gütertarife um 30 % wieder eingebracht werden. Entsprechende Vorlagen werden zunächst in der zuständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und dem Verkehrsbeirat durchberaten werden. Die Erhöhungen sollen so bald wie möglich, voraussichtlich ab 1. November für den Güterverkehr und ab 1. Dezember für den Personenverkehr in Kraft treten. Die erhöhten Tarife werden rechtzeitig vor dem Inkrafttreten veröffentlicht werden.

— **Eisenbahngüterdiebstähle.** „Der Deutsche" schreibt: Im Kriege und nach der Revolution nahmen die Diebstähle und Beraubungen an Eisenbahngütern und Gepäck einen derartigen Umfang an, daß die deutschen Eisenbahnen großzügige Maßnahmen treffen mußten, um dem Übel soweit als möglich zu steuern. In allen Eisenbahndirektionsbezirken wurden besondere Überwachungsabteilungen gebildet. Diese Maßnahmen haben zwar erhebliche Aufwendungen nötig gemacht, sind jedoch von bester Wirkung gewesen. Seit dem 1. Januar dieses Jahres wurden auf den deutschen Reichsbahnen bis Ende Juli rund 104 000 Diebstähle festgestellt. In fast 10 % der Fälle konnten die Diebe ermittelt werden und zwar überwiegend durch die genannten Überwachungsabteilungen. Von den eigenen Bediensteten hat die Eisenbahnverwaltung in der fraglichen Zeit wegen Diebstahls mehr als 2600 entlassen. Als ein Zeichen der Besserung unserer Verhältnisse im Güterbeförderungsdienst ist es anzusprechen, daß die Zahl der Entschädigungsanträge für verlorengegangene, beschädigte und beraubte Güter in letzter Zeit ständig und erheblich gesunken ist.

— **Verlängerter Verkehr von Bäderzügen.** Infolge des überaus starken Reiseverkehrs zwischen den Ostseebädern an der mecklenburgischen Küste und Berlin werden die beiden nur bis 1. September vorgesehenen Schnellzüge D 11 und Nachzug D 12 zwischen Berlin und Rostock bis auf weiteres noch weiter, voraussichtlich bis zum 15. September, verkehren. Vorzug D 11 fährt von Berlin, Stettiner Bahnhof, um 7^{40} vorm. ab und trifft um 11^{59} in Rostock ein, während der Gegenzug Nachzug D 12 um 6^{01} von Rostock abfährt und um 10^{07} abends in Berlin eintrifft. Ebenso wird auch der Vorzug D 36, Heringsdorf (ab 11^{03} vorm.)—Berlin (an Stettiner Bahnhof 3^{55} nachm.) wegen des anhaltend starken Reiseverkehrs bis zum 15. d. Mts. weiter beibehalten.

— **Eisenbahnvertrag mit Lettland und Litauen.** Am 26. August wurde in Riga zwischen Deutschland, Lettland und Litauen ein Eisenbahnvertrag abgeschlossen, der sich auf den Personen- und Güterverkehr in diesen Ländern bezieht und die diesbezüglichen Tarife festsetzt. Güterzüge können in Zukunft lettländische, litauische und ostdeutsche Grenzen ohne die bisherige Kontrolle und Umladung durchfahren. Aus Deutschland können nach Lettland Waren direkt bis zu folgenden Stationen gesandt werden: Riga, Dünaburg, Libau, Mitau, Walk, Olmar, Windau, Schugowo und Rossitten. Besonders die beiden letzten Orte kommen, da sie direkt an der russischen Grenze liegen, für die von Deutschland nach Rußland gehenden Warentransporte in Betracht. Allerdings würden in Riga Umladungen erforderlich sein, da hier die deutsche Spurbreite aufhört, so daß erst von hier aus die Transporte glatt ins Innere Rußlands durchrollen.

— **Eisenbahnunglück.** Am 4. September um 2 Uhr 15 Minuten nachmittags fuhr auf dem Bahnhof Iserlohn der Personenzug 888 von Schwerte nach Iserlohn dem Personenzug 1317 von Letmathe nach Iserlohn in die Flanke. Vier Personen sind getötet, eine Person schwer und 20 leicht verletzt. Vier Personenwagen sind beschädigt. Der Betrieb wurde nach kurzer Unterbrechung um 8 Uhr abends wieder im vollen Umfange aufgenommen. Die Untersuchung der Schuldfrage ist eingeleitet.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen an der Berliner Verwaltungs-Akademie.** Das neue Vorlesungs-Verzeichnis der Akademie ist soeben erschienen. Es enthält eine große Zahl von Vorlesungen und Übungen, die der allgemeinen und fachwissenschaftlichen Fortbildung der Beamten dienen. Für Eisenbahnbeamte sind von besonderer Bedeutung: Dr. Andersch: Enzyklopädie der Verkehrswissenschaften (Allgem. Verkehrslehre); Minister.-Rat Dr. Roser: Betriebsräte, Beamtenvertretungen und Arbeiterlohntarif bei der Reichseisenbahnverwaltung; Oberreg.-Baurat Dr. Martens: Taylors Lehre und Anwendung im Eisenbahnwesen; Geh. Baurat Heinrich: Einführung in die Betriebswissenschaft; Geh. Reg.-Rat, Min.-Rat a. D. Dr. Sarter: Eisenbahn und Wirtschaftsleben; Oberreg.-Rat Dr. Niemack: Die Eisenbahntarife im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft; Prof. Kaskel: Arbeiter- und Angestelltenrecht; Prof. Dr. Heyde: Sozialpolitik. Das Vorlesungs-Verzeichnis ist gegen Voreinsendung von 2 ℳ von der Geschäftsstelle, Berlin W 8, Charlottenstr. 50/51, zu beziehen.

— **Straßenbahn-Güterbeförderung.** Kürzlich ging die Nachricht durch die Berliner Presse, schreibt der „Deutsche“, die Berliner Straßenbahn beabsichtige zur Hebung ihrer Einnahmen die Güterbeförderung zwischen den Berliner Bahnhöfen und Fabriken usw. aufzunehmen. Leider sollten die staatlichen Instanzen ihr hierbei noch Schwierigkeiten machen. Im ersten Augenblick erscheint der Gedanke der Straßenbahn ganz sicher fruchtbringend. Bei näherem Zusehen tauchen jedoch mancherlei Bedenken und Zweifel hinsichtlich der Ausführbarkeit und Rentabilität auf. Die Beförderung der kleinen Postpakete mag sich glatt abwickeln. Wie ist aber im einzelnen die Beförderung von „Fabrikgut“ (Brennstoffe, Maschinenteile, große Kisten u. dergl.) gedacht?

Im Kriege sind unseres Wissens in Berlin unter Förderung der Behörden Versuche hierin gemacht. Treibender Faktor war damals der außerordentliche Mangel an Pferden, Kutschern, Futtermitteln, Lastkraftwagen, Betriebsstoffen hierzu u. dergl. Heutzutage ist das Spediteurgewerbe wieder auf der Höhe seiner früheren Leistungsfähigkeit. Selbst kleine Fabriken besitzen eigenes Pferdefuhrwerk oder Kraftwagen. Größere Werke haben eigene Eisenbahnanschlußgleise mit eigenen Lokomotiven. Werden unter diesen günstigeren Verhältnissen viele Verkehrtreibende geneigt sein, sich kostspielige Straßenbahngleise mit den nötigen Weichen usw. nach ihren Grundstücken einführen zu lassen? Denn die Ent- und Aufladung von Gütern auf der freien Strecke — das ist auf den Straßen — erscheint unmöglich. Ferner sei daran erinnert, welche ungeheuren Geldmittel die Straßenbahn aufwenden müßte für die Einführung der Straßenbahngleise in die Ladestraßen der Bahnhöfe, für die Beschaffung eines größeren Güterwagenparkes mit verschiedenen Typen (bedeckte, offene für Kohlen, Plattformwagen). In den Tagesstunden wäre der Btrieb ohne Beeinträchtigung des Personenverkehrs — vielleicht auch aus polizeilichen Gründen — auf den meisten Linien wegen der Verkehrsdichte ausgeschlossen. Und die Nachtarbeit hat Nachteile mancherlei Art. Die Eisenbahnverwaltung wird besondere Kosten verlangen für das Besetzthalten der Güterbahnhöfe, für Beleuchtung u. dergl. Die Verkehrtreibenden werden mit erhöhter Diebstahlsgefahr nachts rechnen müssen. Die Personale sowohl bei den Werken wie vielleicht auch bei der Straßenbahn werden Widerstand gegen Nachtarbeit leisten, zum mindesten erhöhte Löhne verlangen. Auch in technischer Beziehung wären viele Fragen zu klären: die unmittelbare Überführung der Eisenbahnwagen auf die Gleise der Straßenbahn — auch auf logenannten Rollböcken — dürfte wegen Ungeeignetheit des Oberbaues (geringe Spurweite, zu starke Krümmungen, zu schwache Tragfähigkeit) ausgeschlossen sein. Die Beförderung gewöhnlicher Straßenfuhrwerke durch Straßenbahnmotorwagen erscheint unpraktisch. Sie wäre nur nachts möglich bei sehr niedriger Geschwindigkeit und nur kurzen Zügen. Übrigens wären alsdann Zugtiere und Kutscher zu Anfang und Beendigung des Transportes nötig wodurch die Kosten sich erhöhen.

Österreich.

— **Der Schiedsspruch über die Verteilung der Donauschiffe.** Nach fünftägigen Beratungen und nach Vernehmung der Interessenten und Fachleute sind am 26. August die Verhandlungen des Schiedsrichters Hynes über die Verteilung des Schiffsparks auf der Donau sowie die Feststellung der Entschädigungen zum Abschlusse gebracht worden. Der Stoff ist ungemein schwierig, so daß der Schiedsrichter erklärte, daß er seinen Schiedsspruch über die Entschädigung und Zahlung der Kosten in einem späteren Zeitpunkte von Paris aus fällen werde. Was bis jetzt feststeht, ist die Aufteilung der einzelnen Schiffe auf die Uferstaaten. Offen geblieben ist die Frage der Entschädigung.

Der Schiedsspruch verfügt, daß Österreich von den noch in seinem Besitze befindlichen Schiffen die Dampfer „Budapest“, „Schönbrunn“ an Südslawien, ferner die Dampfer „Hohenberg“, „Iris“, „Laudon“, „Tegetthoff“, „Osjek“ und „Elen“ an Rumänien, endlich die Dampfer „Aggstein“, „Wachau“ und „Wien“ an die Tschechoslowakei herausgeben müsse. Weiter muß Österreich die Dampfer „Wien“, „München“, „Bayern“, „Irene“ und „Wittelsbach“ sowie 52 Schlepper an Südslawien, Ungarn 2 Remorköre und 20 Schlepper an die Tschechoslowakei und 10 Remorköre an Rumänien herausgeben. Außer diesen Dampfern, die noch im Besitze Österreichs und Ungarns sind und abgegeben werden müssen, kommen noch jene Dampfer in Betracht, die bereits weggenommen worden waren, und deren Eigentumsverhältnisse jetzt geordnet werden. An Südslawien tritt Österreich 22 Remorköre, 347 Schlepper, und 9 Pontons, Ungarn 22 Remorköre, 164 Schlepper und 1 Ponton ab. An Rumänien übergibt Österreich 8 Remorköre und 43 Schlepper, Ungarn 3 Remorköre und 24 Schlepper. An Frankreich gibt Österreich 5 Remorköre und 33 Schlepper, Ungarn 4 Remorköre und 14 Schlepper ab. Außerdem hat das alte Österreich-Ungarn nach der Militärkonvention, die dem Zusammenbruch im Jahre 1918 folgte und einen Bestandteil des Waffenstillstandes bildete, 10 Passagierdampfer, 10 Remorköre und 60 Schlepper abliefern müssen. Diese Schiffe wurden jetzt als verfallen erklärt, und für diese ist keine Entschädigung zu zahlen. Dagegen erhält Österreich von Südslawien 4 Passagierdampfer, 3 Remorköre und 71 Schlepper zurück, von denen es aber einen Teil an die Tschechoslowakei abgeben muß. Ungarn bekommt 2 Remorköre und 58 Schlepper zurück.

Bezüglich der Entschädigung wurde ausgesprochen, daß weder Südslawien noch Rumänien eine Zahlung für die verfallenen Schiffe leisten müssen, weil diese als Beute erklärt werden. Dagegen hat die Tschechoslowakei die Dampfer, die sie empfängt, zu bezahlen. Über die Frage des Kaufpreises herrschte weitgehende Meinungsverschiedenheit. Die Vertreter der Tschechoslowakei erklärten sich bereit, den ursprünglichen Anschaffungswert in Kronen zu bezahlen. Dagegen vertraten die Vertreter Österreichs bzw. der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, den Standpunkt, daß sie so viel zahlen sollen, als dem heutigen Werte der Schiffe entspricht. Die österreichischen Vertreter hatten auch bereits bestimmte Angebote über den Preis eines Dampfers und eines Schleppers vorliegen. Die tschechischen Vertreter lehnten diese Berechnungen ab und sagten, daß die Preise sehr schwankend sind und eine Verbilligung in Aussicht steht. Der Schiedsrichter bemerkte, er würde empfehlen, daß die Vertreter der Tschechoslowakei einen friedlichen Ausgleich auf Grundlage dessen, was die Dampfer der Gesellschaft an Zinsen einbringen, annehmen sollen. Diese Anregung wurde von den tschechischen Vertretern bekämpft, mit der Begründung, daß die Preise fallen und die gegenwärtige Verzinsung nicht werde aufrechterhalten werden können. Bestritten war auch die Frage, in welcher Währung die Entschädigung zu leisten sei. Die österreichischen Vertreter lehnten die Zahlung in Kronen ab. Die tschechischen Vertreter boten tschechoslowakische Kronen an, der Schiedsrichter empfahl, sich auf neutrales Geld, etwa auf Schweizer Francs, zu vergleichen. Die tschechischen Vertreter bemerkten noch, daß diese Schiffe

schon lange nicht mehr in Österreich seien, daß die Eigentümer sie als verloren gegeben haben, und daß deshalb eine Entschädigung auf Grund des seinerzeitigen Anschaffungspreises nicht unbillig sei. Das wurde von den österreichischen Vertretern bekämpft. Schließlich bemerkte der Schiedsrichter, er werde die Frage nochmals einem Unterausschuß zur Prüfung vorlegen und das Urteil nach seiner Rückkehr aus Paris auf schriftlichem Wege verkündigen.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Buschtiehrader Bahn.** In kurzer Zeit werden in Prag die Verhandlungen der Buschtiehrader Bahn mit der tschechoslowakischen Regierung wegen der schwebenden Fragen wieder aufgenommen werden. Die Buschtiehrader Bahn hat das Begehren gestellt, daß ihr die Kriegszuschläge im vollen Betrage als Einnahme zugebilligt werden. Die tschechische Regierung hat ein solches Zugeständnis von Bedingungen abhängig gemacht, über welche die Verhandlungen schweben. Von dem Ausfall der Verhandlungen und den Vereinbarungen mit der Regierung wird es abhängen, ob die Buschtiehrader Bahn in der Lage sein wird, für das Jahr 1920, dessen Bilanz bis jetzt noch nicht feststeht, eine Dividende zu bezahlen. Die Dividende kann in jedem Fall nur aus dem Reservefonds ausgeschüttet werden und dürfte deshalb höchstens für beide Netze je 4 % betragen. Es ist jedoch noch nicht gewiß, ob überhaupt eine Dividende verteilt werden wird. Hierbei spielt auch die Frage der Verstaatlichung mit; wenn jetzt schon eine grundsätzliche Verständigung erzielt werden sollte, dürfte dann die Frage der Dividende mit geregelt werden. Hierbei werden auch die Aussichten des laufenden Jahres, welche wegen der industriellen Krise in der Tschechoslowakei nicht die besten sind, mitspielen.

— **Preßburg Sitz der internationalen Donaukommission.** Die „Schweizerische Verkehrskorrespondenz“ schreibt: Der Friedensvertrag hat es unterlassen, den Sitz der internationalen Donaukommission zum Voraus zu bestimmen, wie das für die Rheinkommission geschehen ist. Die Donaukommission hat ihren Sitz selber zu bestimmen und dies geschah in der letzten Sitzung, wo die Stadt Pozsony (Preßburg) als Sitz bezeichnet wurde. Nachdem die Kommission einstimmig den Beschluß gefaßt hatte, Budapest nicht zum Sitze zu bestimmen, wurde von verschiedenen, darunter auch Frankreich, Wien in Vorschlag gebracht, aber diese Stadt unterlag zugunsten von Preßburg

---

Ungarn.

— **Eisenbahnprojekt Szabadka-Zombor.** Eine belgisch-serbische Gesellschaft plant zwischen Szabadka und Zombor eine elektrische Eisenbahn auszubauen und beabsichtigt die auf ungarischem Gebite befindliche Station Kelebia in diese Eisenbahnstrecke einzubeziehen.

— **Beförderungen bei den Staatsbahnen.** Das Amtsblatt der Staatsbahnen veröffentlicht eine Anzahl von Beförderungen außer der Reihe. Mehr als 1200 Beamte wurden bei der Staatsbahnverwaltung befördert.

— **Die Frage der Übernahme der Straßenbahnen.** Das vor kurzem in Wirksamkeit getretene Gesetz über die Übernahme der Straßenbahnen hat noch immer keine klare Rechtslage dieser Bahnen herbeigeführt. Insbesondere sind die Rechtsverhältnisse hinsichtlich der materiellen Verantwortlichkeit ungeklärt. Aber auch über die Übernahme selbst ist die Lage verworren. In dieser Beziehung hat wohl die Generalversammlung schon einen Beschluß gefaßt, doch läßt sich eine entschiedene Absicht der Übernahme aus dem Beschlusse nicht erkennen, denn die Generalversammlung beabsichtigt erst später, also nachdem der Beschluß schon erbracht wurde, eine Kommission zu entsenden, die die Frage der Straßenbahnen eingehend prüfen wird, was eigentlich vor der Beschlußfassung hätte geschehen müssen. Die Frage der Übernahme ist unter den heutigen Verhältnissen viel schwieriger, als sie noch vor einigen Monaten war, da für den Fehlbetrag, der sich aus der Verwaltung der Bahnen schon seit November 1918 ergibt, weder die Eisenbahngesellschaft, noch die Hauptstadt aufkommen will.

Da für die Regelung sämtlicher ungeklärter Fragen ein etwaiger außergerichtlicher Ausgleich eine allgemeine Beruhigung der erregten Gemüter sämtlicher Interessenten kaum herbeiführen würde, besteht die Absicht, die strittigen Fragen vor Gericht zu bringen.

— **Motorwagenverkehr zwischen Györ (Raab) und Csorna.** Auf der Strecke Györ-Csorna ist ein regelmäßiger Motorwagenverkehr eingeführt worden. Vorläufig laufen nur aus vier Personenwagen bestehende Züge. Die Kraftwagen sind mit Motoren nach dem Russing-System von 35 PS ausgerüstet.

— **Eröffnung der Landes-Eisen- und Maschinenindustrie-Ausstellung in Budapest.** In der Industriehalle eröffnete am 19. August der Reichsverweser und der Protektor-Stellvertreter der Ausstellung, Handelsminister Ludwig v. Hegyeshalmy, die Landes-Eisen- und Maschinenindustrie-Ausstellung. Letzterer würdigte in seiner an den Reichsverweser gerichteten Ansprache die große Bedeutung dieser Ausstellung. Er verwies auf die traurige Lage, in die das Land auf wirtschaftlichem Gebiete infolge der verschiedenen Revolutionen und der rumänischen Besetzung geraten war. Hierzu gesellte sich noch der große Mangel an Rohstoffen und Kohlen. Trotzdem habe die Veranstaltung dieser Ausstellung den Beweis für die Lebensfähigkeit der ungarischen Industrie erbracht. Die mit größter Kraftanstrengung wieder in Gang gesetzten industriellen Betriebe zeigten, daß sie den Wiederaufbau der ungarischen Volkswirtschaft ernst nähmen. — Nachdem Reichsverweser v. Horthy darauf hingewiesen hatte, daß die Eisen- und Maschinenindustrie nach einer verhältnismäßig kurzen Zeit sich wieder habe aufrichten können, und daß dies ein Beweis der Lebens- und Entwicklungsfähigkeit der ungarischen Volkswirtschaft sei, wurde die Ausstellung für eröffnet erklärt.

Die besondere Beachtung des Reichsverwesers und des Publikums erregten die von der Ungarischen Stahlwarenfabrik-A.-G. ausgestellten Eisenbahn- und Autofedern, Wagen- und Maschinenfedern, aus Spezialstahl geschmiedete und gepreßte Maschinenteile sowie Stahlrohre. Ferner wurden eine Lokomotive und zwei Langholztransportwagen von der Ungarischen Wirtschafts- und Kleinbahnen A.-G., Budapest, ausgestellt. Die Lokomotive ist das Erzeugnis der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Cassel, die Wagen hingegen sind ungarisches Erzeugnis; sie haben eine Tragfähigkeit von 10 t. Auch die Ausstellung der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen fand in Fachkreisen besondere Beachtung, so daß sich gewiß der gute Ruf dieser Unternehmung auch außerhalb der Grenzen Ungarns verbreiten wird.

— **Ungarische Erdgas-Aktien-Gesellschaft.** Die in Siebenbürgen befindlichen weltberühmten Erdgasanlagen der vorgenannten Gesellschaft stehen derzeit unter Leitung der dort verbliebenen deutschen Fachmänner. Die Mehrheit der Aktien der durch die Deutsche Bank gegründeten Gesellschaft befindet sich in ungarischen Händen. Zwischen den Aktienbesitzern und den rumänischen Behörden werden schon seit längerer Zeit Verhandlungen gepflogen, die den Zweck verfolgen, mit Einbeziehung rumänischer und ausländischer Interessenten eine neue Gesellschaft mit dem Sitz in Rumänien zu gründen.

— **Bund ungarischer Güterversicherungsunternehmungen.** In Budapest wurde ein Bund ungarischer Güterversicherungsunternehmungen gegründet, dem sich mit Ausnahme von zwei bis drei Gesellschaften sämtliche angesehenen in- und ausländischen Güterversicherungsgesellschaften angeschlossen haben. Zweck des Bundes ist, den auf dem Gebiete der Güterversicherung entarteten Wettbewerb durch kartellmäßige Einführung einheitlicher Gebührensätze und Bedingungen zu regeln.

— **Deutsch-ungarische wirtschaftliche Annäherung.** Zwischen angesehenen Persönlichkeiten aus ungarischen Wirtschafts- und Finanzkreisen und deutschen Wirtschaftsinteressenten wurden Besprechungen geführt, die den Zweck verfolgen, in Budapest einen Deutsch-Ungarischen Wirtschaftskongreß ins Leben zu rufen.

— **Herabsetzung der Tarife für Grubenholz.** Im Handelsministerium hat auf Vorlage des Landesverbandes der Industriellen und des Verbandes der Berg- und Hüttenwerke vor kurzem eine Beratung über die Ermäßigung der Tarife für Grubenholz stattgefunden. Die Bergwerke beabsichtigen, die durch die Frachtermäßigung gewonnenen Ersparnisse für neue Anlagen zu verwenden. Eine endgültige Entscheidung wurde vom Handelsministerium noch nicht getroffen.

— **Der Eisenbahnverkehr mit Südslawien.** Die Südbahndirektion teilt mit, daß vom 1. August an zwischen Nagykanizsa und Gyékényes täglich ein neues Personenzugpaar verkehren wird, das sich in Gyékényes an die nach Agram abgehenden südslawischen Züge anschließen werde. Hierdurch wird zwischen Budapest Südbahnhof und Agram über Nagykanizsa-Gyékényes eine unmittelbare Verbindung hergestellt. Abfahrtszeit von Budapest Südbahnhof Dienstag, Donnerstag und Sonnabend mit dem Balaton-D-Zug um 9 Uhr vormittags; Ankunft an demselben Tag in Agram um 9 Uhr 24 Min. abends. Abfahrt aus Agram Mittwoch, Freitag und Sonntag um 7 Uhr 35 Min. vorm.; Ankunft am selben Tage mit dem Balaton-D-Zug in Budapest Südbahnhof um 6 Uhr 35 Min. abends.

— **Personalnachrichten.** Der Direktor-Stellvertreter der ungarischen Staatsbahnen Karl Pretsch ist unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Ministerialrats zum Direktor der

finanziellen Hauptsektion der Staatsbahnen, und der mit dem Titel eines Ministerialrats bekleidete Zentral-Direktor des staatlichen Kohlenbergbaues Aurel Seidl v. Magyarád zum Direktor bei der Staatsbahnverwaltung ernannt und mit der ständigen Stellvertretung des Direktors der finanziellen Hauptsektion betraut worden.

Uebrige europäische Länder.

— **Große Waldbrände an skandinavischen und dänischen Bahnen.** Anfang Juni zerstörte ein großer Waldbrand in der Nähe der schwedischen Station Nihem, unweit von Bräcke, einen Waldbereich beiderseits der Bahn von etwa 5 km Länge und 1 km Breite. Auch ein Bahnwärterhaus brannte nieder. Die Eisenbahnlinie war zeitweise gesperrt. Drei Telegraphenlinien brannten ab. Um die gleiche Zeit tobte auch ein großer Waldbrand zwischen den schwedischen Stationen Älvsby und Brännberg, vermutlich durch Lokomotivfunken hervorgerufen. Die gleiche Ursache wurde auch einem großen Wald- und Moorbrand des Köpingemoors nahe bei Eslöv in Schweden zugeschrieben. Ende Mai wurde durch einen Zug der Riksgränsbahn Wald angezündet zwischen den Stationen Gullträsk und Lakaträsk. Nachdem 400 Morgen der Krone gehörenden wertvollen Waldes abgebrannt waren, gelang es, dem Feuer Einhalt zu tun. Anfang Juni brannte auch ein großes Holzlager von ungefähr 5000 cbm am Halteplatz Hedsjön bei der schwedischen Station Lingbo ab.

Mitte Juli setzten besonders große Waldbrände ein. Zwischen Laxa und Kristiania, in den Wäldern von Laxahütte in der Nähe der Station Porla verbrannten 120 Morgen. Um die gleiche Zeit tobten auch große Waldbrände in Dänemark. Reisende, die Jütland mit der Bahn bereisten, berichteten, daß es auf Heiden und in Wäldern der Halbinsel fast überall brenne. Eine besonders große Feuersbrunst wurde von Lilla und Stora Vildmossen, südlich von Limfjord, gemeldet. Die Rauchwolken reichten weit hinaus ins Meer. Ungeheure Ausmaße nahm ein Brand bei Loshult in Schweden an. Er soll durch eine alte kleine, torfgeheizte Lokomotive, die schon mehrfach gezündet hatte, entstanden sein. Am 16. Juli schien der Brand auf den Winkel zwischen der südlichen Stammbahn und der Eisenbahn Älmhult-Sölvesberg beschränkt. Besonders brannte es zwischen Station Kärraboda und Station Boalt (an der Strecke Älmhult-Kristiania). Schon damals wurde eine Brandausdehnung von 3000 Morgen gemeldet. Der Rauch lag auf dem Brandgebiet so dicht, daß man kaum atmen konnte und daß man in Station Boalt die ankommenden und abfahrenden Züge nicht unterscheiden konnte. Die Geschwindigkeit des Brandfortschreitens wurde bis zu einer Meile in der Stunde geschätzt. Extrazüge waren mit Herbeischaffung von Löschmannschaften und Militär und mit Abfuhr von Beschädigten und Kranken reichlich beschäftigt. Nach einer späteren Meldung sind mindestens 2000 Hektar Wald und Moorboden zerstört. In Station Hökön, deren Ortschaft etwa zwanzig Häuser umfaßt, kam es dabei zu einer förmlichen Panik. Der Feuerherd näherte sich bis auf 800 m. Die Häuser lagen völlig im Rauch, und man begann die Station mit Extrazug zu räumen. Glücklicherweise nahm der Brand noch rechtzeitig eine andere Richtung. Am Abend des 22. Juli hat endlich ein schwacher Regen dem Brand Einhalt getan, und er kam auch glücklich zum Stehen, wiewohl nach Aufhören des Regens ein nochmaliges Aufflammen begann. Nach Erhebungen der Provinzialregierung ist der Brand durch eine Lokomotive der Eisenbahn Kristianstad-Hässleholm entstanden. Die Gesellschaft sei gegen Brände, die durch ihre Lokomotiven entstehen, versichert, und es sei daher zu erwarten, daß von dieser Seite Schadenersatz erfolge.

Am 17. Juli brach zwischen den Stationen Emarp und Lönneberga der Nässjö-Oskarhamnsbahn ein großer Waldbrand aus, wie man annimmt, ebenfalls durch Funken einer Lokomotive. Ungefähr zweihundert Morgen wurden vernichtet. Weitere Brände wurden von Station Bruzaholm und Hult der Nässjö-Oskarhamnsbahn, von Satserup an der Eisenbahn Kristianstad-Eslöv, von Trakeryd an der Strecke Markaryd-Ljungby usw. gemeldet. Dr. S.

— **Schieferölfeuerung bei den schwedischen Staatsbahnen.** Wie manche andere Länder (vgl. Estland Nr. 28 d. Ztg., S. 548) hat auch Schweden große Ölschiefervorräte. Die schwedischen Schieferwerke haben der Regierung die jährliche Lieferung von zusammen 10 000 t Schieferöl verschiedener Art auf 10 Jahre vorgeschlagen. Die Eisenbahndirektion ließ durch ihren chemisch-technischen Beamten die Schieferanlagen bei Laana in Närke besuchen. Bei aller Anerkennung des Strebens, eine schwedische Schieferölindustrie zustande zu bringen, damit geeignete Öle im Lande zu annehmbarem Preise bezogen werden können, schlägt die Direktion in ihrem Berichte doch vor, den Vorschlag, soweit er die Staatsbahnen betrifft, abschlägig zu bescheiden. Seitdem die Steinkohlen im Preise bedeutend gefallen sind, dürfte es möglich sein, ein Öl zu erhalten, das sich als Brennstoff ebenso wirtschaftlich stellt wie Steinkohle, besonders in Ansehung der Kosten, welche der Übergang der Kohlen- auf Ölfeuerung bei den Staatsbahnlokomotiven bedingen würde. Es müssen nämlich an den Lokomotivkesseln Änderungen vorgenommen werden, wobei auch noch in einer großen Anzahl von Stationen Ölzisternen aufgeführt werden müssen. Dr. S.

— **Tariferhöhungen der polnischen Staatsbahnen.** Das polnische Eisenbahnministerium veröffentlicht eine neue Verordnung betr. Erhöhung der Fahrpreise vom 1. Oktober an. Diese Erhöhung soll für die 3. Klasse 67 % betragen, für die 2. und 1. Klasse jedoch höher sein. Für das Erste werden vorläufig vom 10. September an die Fahrpreise für alle Klassen um 50 % erhöht. Gleichzeitig erhöhten sich auch die Frachten.

— **Zugentgleisung bei Baranowitschi.** Nach einer Havasmeldung aus Warschau ist ein mit in die Heimat zurückkehrenden Polen aus Rußland kommender Zug bei Baranowitschi entgleist. 13 Personen wurden getötet, 20 verletzt.

— **Eisenbahnverbindungen zwischen dem Elsaß und Frankreich.** Wie wir dem Jahresbericht der französischen Ostbahn-Gesellschaft entnehmen, sind die Arbeiten für die Verbindungsbahn von St. Dié nach Saales von der französischen Ostbahn auf Rechnung des Staates in Angriff genommen worden und das Teilstück St. Dié-Provenchères wird wahrscheinlich schon 1922 dem Betrieb übergeben werden können. Was die andern Vogesendurchstiche anbelangt, so ist man noch nicht über die Prüfung der Pläne hinweggekommen, und es ist heute unmöglich zu sagen, wann die finanzielle Lage des Landes die Inangriffnahme der Arbeiten gestatten wird.

— **Frankreich und der spanisch-schweizerische Eisenbahngüterverkehr.** Der Güterverkehr von der Schweiz nach Spanien auf dem Landwege war längere Zeit durch die französische Regierung gesperrt, und es hat längerer Verhandlungen bedurft, um von Frankreich die Freigabe des Weges zu erlangen, und nicht zum mindesten auch des Hinweises, daß sich bei weiter ausdauernder Sperre der Eisenbahnlinien der schweizerische Handel in seinem Verkehr mit Spanien auf den Seeweg über Genua einstellen werde. Nun vernimmt man, daß die französischen Behörden „bis auf weiteres“ und unter gewissen Bedingungen den Weg wieder freigegeben haben. Es dürfen jedoch nur drei Güterwagen mit Waren schweizerischen Ursprungs je wochentäglich durch Frankreich nach Spanien befördert werden und zwar zweimal davon über Cerbère-Port-Bou und einer über Henraye-Irun. Die Wagen werden jedoch nur in Empfang genommen, wenn eine besondere, durch die schweizerischen Behörden ausgestellte Transportermächtigung den Frachtbriefen beigeheftet ist. Die Wagen für diese Transporte müssen in üblicher Weise am Abgangsbahnhof bestellt werden unter Beilage folgender Angaben: Name des Absenders, Art der Ware, Gewicht, Eilgut oder Bahngut, Angabe der französisch-spanischen Grenzstation und Bestimmungsbahnhof. Die Stationen bestimmen alsdann in angemessener Frist den Tag, an welchem verladen werden kann. Kann die Spedition nicht am vorher bestimmten Tage vor sich gehen, so soll eine neue Frist angesetzt werden. Die Waren müssen vom Ursprungserzeugnissen begleitet sein. Die Versendung von Stückgütern wird nur in Wagenladungen von mindestens 10 t angenommen. Behufs Ausübung der unerläßlichen Kontrolle sollen alle für Spanien bestimmte Güter bis auf weiteres über Genf-Cornavin spediert werden.

— **Ausländische Lieferungen für englische Eisenbahnen.** Ein hoher Stand der Währung hat bekanntlich ebenso wie der niedrige für den von ihm betroffenen Land seine Nachteile. Unter denen, die der hohe Stand zur Folge hat, leidet zur Zeit England. Die Fachpresse beklagt namentlich, daß die großen Lieferungen, die die Eisenbahngesellschaften jetzt zu vergeben haben, um ihren Lokomotiv- und Wagenpark aufzufrischen, ihre Vorräte an Bau- und Betriebsstoffen zu ergänzen, zum großen Teil ins Ausland gehen, weil dieses billiger liefern kann. Den Eisenbahngesellschaften könne es nicht verdacht werden, daß sie das billigste Angebot annehmen, aber die Folge sei, daß es den englischen Lieferwerken für Eisenbahnbedarf an Aufträgen fehle, daß manche sogar stillgelegt seien, während in Ländern mit niedrigerer Währung das einschlägige Gewerbe stark mit Aufträgen für England beschäftigt sei. Das Opfer, das die Eisenbahnen bringen würden, wenn sie ihre Aufträge nach England vergeben wollten, würde durch die Verminderung der zur Zeit dort herrschenden Arbeitslosigkeit wieder ausgeglichen werden. Vom privatwirtschaftlichen Standpunkt ist also die Politik, die die englischen Eisenbahngesellschaften bei Vergebung ihrer Lieferungen einschlagen, zwar richtig, vom gemeinwirtschaftlichen dagegen falsch, und letzten Endes ist das

Gedeihen der Privatwirtschaft von einem guten Stand der Gemeinwirtschaft abhängig. Die Angelegenheit ist für das englische Wirtschaftsleben von um so größerer Bedeutung, als die Eisenbahnen zur Zeit sehr umfangreiche Aufträge zu vergeben haben, um das während des Krieges und seit seiner Beendigung in dieser Beziehung Versäumte wieder einzuholen. Unter den Ländern mit schlechter Währung, die für England liefern, dürfte an erster Stelle Belgien stehen. Deutschland kommt wegen der politischen Spannung weniger in Frage. Immerhin ist es auch für uns von Bedeutung zu sehen, unter welchen Schwierigkeiten das Wirtschaftsleben eines der „siegreichen" Länder zu leiden hat.

— **Ferienverkehr in England.** Der erste Montag im August ist in England ein sog. Bankfeiertag, neben dem 2. Weihnachtsfeiertag, Oster- und Pfingstmontag einer von den vier Tagen im Jahre, an denen außer am Sonntag die Bank von England und infolgedessen alle anderen Geschäfte geschlossen bleiben.

Diese Bankfeiertage spielen eine große Rolle im Ausflugverkehr der englischen Eisenbahnen, und der erste Montag im August nimmt wegen des sonstigen sommerlichen Verkehrs unter ihnen noch eine Sonderstellung ein. Dieses Jahr sind für diesen Verkehr zum erstenmal wieder Fahrkarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben worden, und infolgedessen hat sich ein außerordentlich starker Verkehr entwickelt. Schätzungsweise wird die Zahl der Reisenden, die in der Zeit vom Freitag, dem 29. Juli, bis Montag, den 1. August, von London abgefahren sind, auf mehr als eine Million angegeben, und viele Züge mußten verdoppelt, mancher sogar verdreifacht und vervierfacht werden. Die Einnahmen der Eisenbahnen sind allerdings gegen 1920 etwas zurückgegangen, teils wegen der Fahrpreisermäßigungen, teils weil im vorigen Jahr viele Urlaubsreisen so gelegt worden waren, daß sie vor der Fahrpreiserhöhung, die am 5. August 1920 eingeführt wurde, beendet waren. Trotzdem scheinen die Eisenbahngesellschaften mit dem wirtschaftlichen Ergebnis des Feiertagsverkehrs zufrieden zu sein, denn sie kündigen für die nächste Zukunft weitere Preisermäßigungen und Erleichterungen für den Ausflugsverkehr an. Sie wollen damit vor allem auch den Wettbewerb bekämpfen, den ihnen der Kraftwagen auf der Straße bereitet. Daß dieser nicht gering ist, geht schon aus dem Bericht einer Londoner Gesellschaft über ihren Kraftverkehr während der Augustfeiertage hervor; danach hat sie in diesen Tagen 23 000 Personen und 16 000 Stück Gepäck auf 116 000 km Entfernung befördert. Sie veranstaltet auch 1-, 7- und 14tägige Rundreisen und läßt Sonnabends und Sonntags alle Stunden einen Kraftwagen zwischen London und Brighton verkehren.

— **Eisenbahnunglück in Italien.** Am 28. August ereignete sich auf der kleinen Station Magliana an der Linie Pisa-Rom ein schweres Eisenbahnunglück, indem ein von der Station Ladispoli kommender Zug auf einen Verschiebezug stieß. Den letzten Nachrichten zufolge wurden 30 Tote und über 100 Verletzte, wovon zahlreiche Schwerverletzte, unter den Trümmern hervorgezogen.

Fremde Erdteile.

— **Chinesische Eisenbahnpolitik.** China ist zurzeit bestrebt, sich bei der Entwicklung seines Eisenbahnwesens vom Ausland unabhängig zu machen. Seine neuen Eisenbahnen sollen ganz mit inländischem Gelde gebaut werden. Um die hierfür nötigen Mittel aufzubringen, werden die Überschüsse aus dem Eisenbahnbetrieb, die im Vorjahre 33 000 000 Dollar betragen haben, während man für dieses Jahr 45 000 000 Dollar erwartet, für den Ausbau des Eisenbahnnetzes verwendet. Die Überschüsse einzelner Eisenbahnen werden garnicht erst der allgemeinen Staatskasse zugeführt, sondern von jeder Verwaltung unmittelbar der Stelle überwiesen, die sie verwenden soll. So werden z. B. für die Fertigstellung der Eisenbahn Kanton-Hankau für die nächsten vier Jahre, innerhalb deren der Bau vollendet werden soll, je 20 000 000 Dollar zur Verfügung gestellt. Sollte dieser Betrag nicht ausreichen, so wird er erhöht werden, denn man ist entschlossen, nunmehr eine Verbindung zwischen Süd- und Nord-China aus eigenen Mitteln zustande zu bringen. Schon vor Vollendung der gesamten Anlage, in etwa drei Jahren, erwartet man von der Eisenbahn Kanton-Hankau Überschüsse, die wieder zum Ausbau und zur Verbesserung ihrer Anlagen verwendet werden sollen. Auch eine nach der Mongolei führende Eisenbahn, an deren Ausbau gearbeitet wird, ist ganz aus Überschüssen der chinesischen Eisenbahnen gebaut worden. Daß das chinesische Eisenbahnnetz noch recht rückständig ist, geht daraus hervor, daß auf 62 000 Bewohner und 740 qkm erst 1 km Eisenbahn entfällt, während z. B. Indien, dessen Handel nicht so bedeutend ist wie der chinesische, auf 5400 Einwohner und 65 qkm bereits 1 km Eisenbahn aufzuweisen hat. — Chinesische Banken haben der Regierung eine Anleihe von 6 000 000 Dollar zur Anschaffung von Betriebsmitteln zur Verfügung gestellt und bereiten eine weitere Anleihe vor, die wie die erste im Inland aufgebracht werden soll. Für die Verzinsung dieser Anleihen sollen die Einfuhrzölle und die Salzsteuer haften.

— **Neue Eisenbahnlinien in Algier.** In dem Programm für die öffentlichen Arbeiten 1921 werden, wie wir der „Weltwirtschaft" entnehmen, die Kosten für Eisenbahnlinien mit 1539 Millionen Francs aufgeführt. Die neuen Linien sollen davon 857 Millionen beanspruchen, während der Rest der Ausbesserung des bisherigen Bahnsystems zugute kommen soll. Folgende Linien sind geplant: Saida-Bel-Abbes 124 km, Nemours-Maghnia 54 km, Dombasle-Frenda 93 km, Mostaganem-Dahra 57 km, Mostaganem-L'Hillil 57 km, Frenda-Tiaret 58 km, Saida-Martimprey 100 km, Trumulet-Tiaret 20 km, Blida-Algier 52 km, Trumelet-Tiaret 120 km, Berrouaghia-Ain-Bessem 86 km, Affreville-Amoura 38 km, Djelfa-Laghoual 110 km, Orleansville-Vialar 150 km, Bone-Tebessa et Medjez-Sfax-Oued-Dhamous 150 km, Bougie-Setif 120 km, Philippeville-Guelma 108 km, Qued-Athmenia-Saint Donat 40 km; Khenchela-Batna 100 km, Mila-Fedj-M'Zala 30 km. — Die Gesamtlänge der geplanten Linien beträgt 1655 km.

— **Verpachtung chilenischer Staatseisenbahnen.** Aus Santiago wird gemeldet, daß man in Regierungskreisen sich über die Vorschläge wichtiger ausländischer Handelshäuser, die chilenischen Staatsbahnen in Pacht zu nehmen, unterrichtet hat. Obgleich die Regierung diesem Plane bisher gegnerisch gegenüberstand, so läßt doch die Krisis, die die Finanzwirtschaft der Verwaltung der Staatsbahnen durchmacht, erwarten, daß sie ihre Meinung in dem Sinne geändert hat, den Vorschlägen näher zu treten. Man versichert, daß sehr hohe Pachtsummen für die Übernahme der Bahnen geboten wurden.

Allgemeines.

— **Das Gleitboot, das Motorboot der Zukunft.** Ein neues Gleitboot mit Luftschraubenantrieb hat kürzlich gelungene Versuche auf der Rhone ausgeführt. Es ist das Gleitboot der beiden Lyoner Dumond und Galvin, das am 23. August mit 10 Fahrgästen von Lyon die Rhone abwärts fuhr und die Strecke Lyon-Givors (18 km) in 12 Minuten und 40 Sekunden zurücklegte, somit mit einer Schnelligkeit von 85 km in der Stunde fuhr, bei einer Wassergeschwindigkeit des Stromes von 12 km in der Stunde. Die gleiche Strecke stromaufwärts wurde in 19 Minuten und 35 Sekunden zurückgelegt oder mit einer Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde. Das gleiche Schiff hat mit 12 Fahrgästen acht Tage vorher die Strecke Lyon-Aix-les-Bains in vier Stunden zurückgelegt. Damit scheint das Problem der Gleitboote gelöst zu sein. Das Boot hat einen Sechs-Zylindermotor und eine Luftschraube mit vier Flügeln am Hinterschiff.

Rechtspflege.

— **Ablehnung der Haftung der Eisenbahn für einen Wagen in Brand geratener Zündhölzer.** Die Firma L. in Iserlohn hatte von einer Zündholzfabrik einen Wagen Zündhölzer gekauft, der auf der Station Vohwinkel der preußischen Staatsbahn am 13. Juli 1917 in Brand geraten und zu drei Vierteln verbrannt ist. Der Rest der Sendung ist bei Löschung des Brandes durch Nässe unbrauchbar geworden. Landgericht Elberfeld und Oberlandesgericht Düsseldorf haben den von der Klägerin begehrten Schadensersatzanspruch gemäß § 86 IV der E. V. O. abgewiesen. Das Reichsgericht hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt:

„Weder durch die Ausführungen des Dr. F. noch nach der Erfahrung des täglichen Lebens ist dargetan, daß in den Erwägungen des Vorderrichters rechtliche Fehlsamkeit oder ein Verstoß gegen die Erfahrungen des Lebens enthalten wäre. Die Ablehnung der Beweiskraft der von Dr. F. vorgenommenen Versuche beweist, daß das Oberlandesgericht seine Erwägungen keineswegs auf Reibzündhölzer beliebiger Art abgestellt hat, sondern auf solche, wie sie hier zur Versendung kamen. Von ihnen sind Proben dem Gerichte übergeben gewesen und befinden sich noch bei den Akten. Der Erstrichter hat hierzu festgestellt, daß es sich um gewöhnliche sogenannte Küchenstreichhölzer handelt, die sich an jeder Reibfläche entzünden, ferner, daß ein Versuch ergeben habe, daß sich die Zündhölzer sogar an dem Deckel der eigenen Schachtel anzünden ließen, weshalb ohne weiteres eine besonders leichte Entzündbarkeit derselben vorliege. Die Klägerin hat selbst in ihrem Schriftsatze vom 11. April 1919 dar-

auf hingewiesen, daß die eigentümliche Beschaffenheit der Streichhölzer in ihrer Entzündbarkeit durch Reibung oder andere Art der Erhitzung bestehe. Wenn nun, wie die Vorinstanzen in tatsächlicher Beziehung festgestellt haben, diese Entzündbarkeit unter den durch den Bahntransport geschaffenen regelmäßigen Verhältnissen eine leichte ist, dann handele es sich nicht mehr um die bloße Möglichkeit einer durch Reibung eintretenden Selbstentzündung, wie sie dem Fall mit bengalischen Streichhölzern in der RGE. f. Z. S. Bd. 15, S. 149 tatsächlich zu Grunde gelegen hat, sondern um die besondere Gefahr inneren Verderbens durch Selbstentzündung im Sinne des § 86 Ziff. 4 EVO. Es kann nicht anerkannt werden, daß Selbstentzündung etwa nur begriffsmäßig in einem inneren Stoffprozeß (chemischer Veränderung) liegen könne. Selbstentzündung in dem hier einschlägigen eisenbahntechnischen Sinne muß stets angenommen werden, wenn nach der Beschaffenheit des Gutes einerseits und der durch die Verladung und Beförderung des Gutes andererseits notwendigen Einwirkung es zu einer Entzündung der Streichhölzer kommt, ohne daß die Inbrandsetzung durch Uebertragung des Feuers von außen her auf das Gut herbeigeführt wurde. Zu der Einwirkung im genannten Sinne gehören also auch Stöße des Guts beim Verladen, Fahren und Rangieren, nicht minder wie die Tatsache, daß das Gut längere Zeit der Sonnenhitze in geschlossenem Raume ausgesetzt ist. Klägerin nimmt selbst besondere starke Rangierstöße als mögliche Ursache der Entzündung an, der Vorderrichter dem entgegen aus einer Reihe einwandfreier Erwägungen tatsächlicher Art aber auch eine leichte Entzündbarkeit, unter der Einwirkung der ganz gewöhnlichen, nicht vermeidbaren Rangierstöße, mit oder ohne gleichzeitigen Einflusses von erheblicher Sonnenbestrahlung und Wärmeentwicklung im Waggon. Das steht mit den physikalischen Gesetzen und der Lebenserfahrung nicht im Widerspruch. Die Grundlage, daß in dem Wagen starke Wärme geherrscht habe, hat das Oberlandesgericht in Zeugenaussagen und der Auskunft des Observatoriums in Aachen gefunden. Dem Umstande, daß in der Anlage C zur EVO. bei der Aufzählung der selbstentzündlichen Stoffe unter II die Reibstreichhölzer nicht mit aufgeführt sind, kann ein entscheidender Einfluß für die fraglichen Zündhölzer nicht zukommen. Die Revision irrt in der Annahme, daß durch diese Klassifizierung zum Ausdruck gebracht sei, es handle sich bei den Reibzündhölzern um Güter, bei denen nur die Möglichkeit der Selbstentzündung gegeben sei. Hiernach war die Revision zurückzuweisen. (Aktenzeichen: I. 361/20. — 23. 4. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— Fachschriften der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung. I. Die zukünftigen Aufgaben der deutschen Verkehrswerbung im In- und Auslande. Von Maximilian Krauß. Berlin 1921. Druck der Brandenburger Buch- und Kunstdruck-Gesellschaft m. b. H., Berlin-Niederschöneweide.

Diese erste Schrift der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung enthält einen in der Hauptversammlung des Westfälischen Verkehrsverbandes in Dortmund am 2. Juli d. J. gehaltenen Vortrag. Er beleuchtet die Bedeutung des Reise- und Fremdenverkehrs. Vor dem Kriege stand der Deutsche im Reiseverkehr der Schweiz und Tirols an erster Stelle. In der Schweiz entfielen auf Deutschland etwa 30 % aller Fremden, in Tirol stieg der Besuch von 100 000 bis 120 000 Deutschen im Jahre 1894 auf rd. 320 000 im Jahre 1909 bei einem Gesamt-Auslandsverkehr von 160 000 und 440 000 Fremden. Auch in Italien spielten die Deutschen im Reiseverkehr eine hervorragende Rolle. Diese Länder haben denn auch die Bedeutung der „Fremdenindustrie" für das Wirtschaftsleben erkannt und sie durch geschickte Propaganda gefördert.

Deutschland hat damit nicht Schritt gehalten. Gerade jetzt aber, wo wir unsere Bilanz mit allen Mitteln verbessern sollten, darf dieser Zweig des Wirtschaftslebens nicht länger vernachlässigt werden. Die Deutschen selbst sollten mehr als bisher ihre Heimat zum Ziel ihrer Erholungsreisen machen, ihre Schönheiten kennen- und schätzenlernen. Aber mehr noch als diese Inlandsreisen, die vorwiegend einzelnen Landstrichen finanziellen Gewinn bringen, das Nationalvermögen aber nicht vermehren, ist die Heranziehung des Auslandes vonnöten, weil dadurch fremdes Geld ins Land fließt, das zur Hebung unserer Handelsbilanz beiträgt. Neben dieser materiellen Seite ist die kulturelle Bedeutung nicht zu unterschätzen. Die Auslandsdeutschen sollten mehr als früher durch Besuche die Fühlung mit der alten Heimat wiedergewinnen und vertiefen, die bisher vielfach recht oberflächlich war. Die Ausländer aber müßten die landschaftlichen und künstlerischen Schönheiten, die Kulturschätze, die Bildung, die Verkehrsmittel, die staatlichen und sozialen Einrichtungen, die wissenschaftliche und industrielle Arbeit unseres Vaterlandes kennenlernen und durch eigene Anschauung ein richtigeres Bild gewinnen, als die gefärbten Berichte der Auslandspresse zu geben pflegen.

Diese Ziele zu erreichen, soll eine Verkehrspropaganda einsetzen, die nicht bloß durch örtliche Hilfsvereine gepflegt, sondern durch eine Zentralstelle zusammengefaßt und in die richtigen Bahnen geleitet wird. Es ist ein Verdienst des Reichsverkehrsminister Groener, in der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung eine solche Stelle ins Leben gerufen zu haben. Sie hat jetzt ihre Arbeiten aufgenommen. In der Erkenntnis, daß durch das Bild, wenn es geschickt gewählt und geschmackvoll ausgeführt ist, mehr gewirkt werden kann, als durch Anpreisung mit Worten, hat die Reichszentrale ein Bändchen deutscher Bilder (1. Reihe) herausgegeben. Dieses Werk entspricht allerdings den strengsten Bedingungen, die man stellen kann. Es enthält in geschickter Zusammenstellung 95 Aufnahmen der schönsten Bauten, Denkmäler, Gemälde, die die verschiedenen Landesteile Deutschlands aufzuweisen haben, und kann sich mit den besten Veröffentlichungen des Auslandes nach Inhalt und Ausstattung messen. Weitere Folgen sollen Darstellungen der deutschen Industrie, Landschaften, Bäder usw. enthalten. Möchten die Bemühungen und Bestrebungen der Reichszentrale den verdienten Erfolg haben! —r.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Teilnahme an den Vereinseinrichtungen.

Vom 1. September 1921 ab haben die Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft mit den Vereinsbahnen gemäß § 6 der Vereinssatzungen Anwendung zu finden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Köln. Der Gepäckabfertigung Köln Hauptbf. ist mit Wirkung vom 1. September 1921 die Befugnis zur selbständigen Abfertigung von beschleunigtem Eilgut erteilt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 79 vom 29. August 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten betreffend Zulassung längerer Schlafwagen zum Verkehr auf den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. September d. J.);

Nr. III 254 vom 1. September 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anschluß der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als selbständige Verwaltung (abgesandt am 1. September d. J.);

Nr. III 256 vom 2. September 1921 an sämtliche Mitglieder des Gemischten Ausschusses zur Ausarbeitung von Übergangsbestimmungen für die Zulassung, Behandlung und Beförderung von Privatwagen (abgesandt am 6. September d. J.);

Nr. IV 170 vom 29. August 1921 an die deutschen Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinsabrechnung in der Frankenwährung (abgesandt am 1. September d. J.);

Nr. IV 173 vom 30. August 1921 an die Verwaltungen der bisherigen österreichischen und ungarischen Gruppe, betreffend die Rückstände bei der Vereinsabrechnung (abgesandt am 4. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 31. August d. Js. entschlief nach langem schweren Leiden der Geheime Baurat

Paul Maeltzer.

Der Verstorbene hat seit dem 1. Oktober 1904 bis zum Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1919 der hiesigen Eisenbahndirektion als Mitglied angehört. Reiches Wissen, Sachkenntnis und strenge Pflichterfüllung zeichneten ihn aus. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm ein dauerndes, ehrendes Gedenken.

Hannover, den 3. September 1921. (813)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Deutsche Reichsbahn. Mecklenburgisches Netz.

Die an der Kleinbahnstrecke Doberan-Arendsee gelegene Station Heiligendamm ist von jetzt ab auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. (809)

Schwerin, den 23. August 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Der Gepäckabfertigung Köln Hauptbf. ist mit Wirkung vom 1. September 1921 die Befugnis zur selbständigen Abfertigung von beschleunigtem Eilgut erteilt worden. (810)

Eisenbahndirektion Köln.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Wiederaufnahme des Verkehrs auf der Linie der Eisenbahn Mohács-Pécs.

Zufolge Aufhören der Besetzung von fremden Truppen auf der Linie der Eisenbahn Mohács-Pécs, ist der Verkehr auf der ganzen Strecke vom 27. August laufenden Jahres wieder aufgenommen worden.

Budapest, 28. August 1921. (817)
Betriebsdirektion der Eisenbahn Mohács-Pécs.

4. Güterverkehr.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die bisher im Westdeutsch-Sächsischen Gütertarif enthaltenen Entfernungen zwischen Eger einerseits und den Abfertigungsstellen der Strecken Crefeld-Linn-Cranenburg, Goch-Spyck und Büderich-Genny anderseits in diesen Tarif übernommen. (816)

München, 31. August 1921.
Tarifamt b. RVM., Z. B.

Güterverkehr mit Norderney.

Am 15. September 1921 treten auf der Strecke Norddeich-Norderney erhöhte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. Die Tarifmaßnahme ist gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt. (812)

Münster (Westf.), 27. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1921 werden die Entfernungszuschläge für den Verkehr mit den Stationen der Brohltal-Eisenbahn ermäßigt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger. (811)

Dresden, am 30. August 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
namens der beteiligt. Verwaltungen.

Bad.-Württembergischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Trossingen Ort mit den um 20 km erhöhten Entfernungen von Trossingen Staatsbf. in den Tarif einbezogen.

Karlsruhe, 31. August 1921. (815)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Die Stationen Allendorf (Kr. Wetzlar), Gr. Lessen, Mellinghausen, Milspe Tal G, Settrup, Siedenburg und Wehrbleck werden in die Tarife des obenbezeichneten Verkehrs einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 1. September 1921.
Eisenbahndirektion. (819)

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden verschiedene Stationen des Bezirks Elberfeld in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (814)

Erfurt, den 31. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1921 erscheint ein Nachtrag VI zu den Entfernungstafeln zum Personen- und Gepäcktarife, Teil II der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden und im Verkehrsanzeiger ein Deckblatt zum Entfernungszeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr. Der Nachtrag und das Deckblatt enthalten neue und geänderte, z. T. erhöhte Entfernungen. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden, Strehlener Straße 1. (818)

Dresden, am 3. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 15. September 1921 wird die Station Garnsee (Kbg.) in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen sind zu bilden durch Anstoß von 395 k[...] an die Entfernungen für die deutsch[...] Station Guben.

Die Verkehrsleitung ist die gleich[...] wie für Guben, bis und ab Guben übe[...] „Bomst Übergang". (808[...]

München, 29. August 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Ausnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2[...]

Mit Gültigkeit vom 1. September 192[...] tritt die Straßburger Straßenbahn-Gesel[...]schaft (Abteilung Baden) mit de[...] Strecken Kehl-Bühl, Kehl-Altenhein[...] Offenburg - Ottenheim und Rastat[...] Schwarzach dem Tarif bei.

Auskunft geben die beteiligten Güte[...]abfertigungen sowie das Auskunft[...]büro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. August 1921. (805[...]
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tfv. 5, Heft C II.
Wechselverkehr deutscher Eisenbahne[...] untereinander, Tfv. 200, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19[...] wird die Station Adenau als Samme[...]lagerstation in den Ausnahmetarif Ia f[...] Grubenhölzer usw. einbezogen. Auskun[...] geben die beteiligten Güterabfertigung[...] sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnh[...] Alexanderplatz. (80[...]

Berlin, den 29. August 1921.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge [...] Schweiz.

Auf 1. September 1921 werden die g[...]meinsamen schweiz. Ausnahmetari[...] Nr. 1 Bier, 7 Wein usw., 9 landw. Pr[...]dukte, 11 Heu, Stroh usw., 14 Düng[...]mittel usw., 17 Holzstoff usw., 22 Stei[...]kohlen usw., schweiz. Herkunft, fern[...] auf 8. September 1921 die Ausnahm[...]tarife Nr. 8 Eis, 18 Holz und Torf, 34 P[...]pier, 35 Holzstoff usw. wieder in Kra[...] gesetzt, und zwar teils durch Ausga[...] von Nachträgen, teils durch Neuausga[...] der Ausnahmetarife. Ferner werden a[...] 8. September die Frachtsätze des Au[...]nahmetarifs Nr. 31 Kalziumkarbid [...]mäßigt. Näheres wegen Ergänzung d[...] Gütertarife Basel Bad. St. u. Waldsh[...] Schweiz enthält unser Tarif- und Ve[...]kehrsanzeiger. (80[...]

Karlsruhe, den 29. August 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruh[...]

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Statio[...] tariftafeln usw.). Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 8. September 19[...] werden im Verkehr mit den Bahnhöf[...] der Reinickendorf - Liebenwalde - Gr[...] Schönebecker Eisenbahn auch für Stü[...]gutsendungen Frachtzuschläge erhoben[...]

Die für Wagenladungen bereits bes[...]henden Frachtzuschläge werden glei[...]zeitig erhöht.

Näheres enthält die am 8. September 19[...] erscheinende Nummer des Tarifanzeige[...] Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhu[...]gen gründet sich auf die vorübergehen[...] Änderung des § 6 der Eisenbahnverkeh[...]ordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — A[...]kunft geben auch die beteiligten Güter[...]fertigungen sowie das Auskunftsbü[...] hier, Bahnhof Alexanderplatz. (82[...]

Berlin, den 5. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 37. Berlin, den 15. September 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Unser 75 jähriges Vereinsjubiläum.

Als vor 25 Jahren der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen sein 50jähriges Jubiläum feierte, stand er auf der Höhe seines Einflusses und seiner Macht. Damals glaubte man, einer friedlichen Weiterentwicklung, einer Fortsetzung des beispiellosen Aufschwungs der Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse entgegensehen zu dürfen. 18 Jahre lang hat die Zukunft gehalten, was sie am Jubiläumstage versprach. Dann kam der Krieg und nach 4½ Kriegsjahren der jähe Sturz für die Mehrzahl der dem Verein angehörenden Verwaltungen infolge der militärischen Niederlage, des verhängnisvollen Friedensschlusses und der Wirkungen der Revolutionen. Der Verein wird in ernster Arbeit versuchen müssen, wiederaufzubauen und den verlorenen Boden wiederzugewinnen.

Wenn trotzdem die Jubiläumsfeier, die im Anschluß an die diesjährige 57. Vereinsversammlung in Berlin vom 7. bis 9. September abgehalten worden ist, im Zeichen froher Zuversicht stand, so entsprang dieses Gefühl dem Bewußtsein, daß mehr denn je der Verein berufen ist, die gelockerten Bande zwischen den Eisenbahnverwaltungen wieder zu festigen, neue Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarn zu knüpfen und so den Mittelpunkt zu bilden, von dem die Wiedergesundung des internationalen Verkehrslebens ausgehen soll. Der Glaube an diesen Beruf des Vereins und der Wunsch, unter allen Umständen, allen etwaigen von außen gegen seinen Besitzstand und seine Arbeitserfolge gerichteten Schlägen zum Trotz, an ihm festzuhalten und ihn weiterzuentwickeln, klangen aus allen Reden, die im Laufe der Versammlungstage von Vertretern der Verwaltungen gehalten wurden, und deren Inhalt weiter unten wiedergegeben ist; sie bildeten aber auch den Grundton der vertraulichen Gespräche der Teilnehmer untereinander.

Bekanntlich wird die Hauptarbeit des Vereins in den Ausschüssen geleistet. Die der Beschlußfassung durch die Vereinsversammlung unterliegenden Beschlüsse gelangen erst an diese, nachdem sie durch die Ausschüsse durchberaten, nach allen Seiten erwogen und zu festen Vorschlägen verdichtet worden sind, denen dann in der Hauptversammlung gewöhnlich wenig neue Gesichtspunkte abgewonnen werden können, und die in den meisten Fällen der Zustimmung der Versammlung sicher sind. Trotzdem ist die Bedeutung der Vereinsversammlung nicht zu unterschätzen, da sie den Vertretern aller Verwaltungen des Vereins Gelegenheit bietet, in einen Gedankenaustausch über alle Fragen einzutreten, die sie bewegen. Diese persönliche Fühlungnahme ist von wesentlichem Einfluß auf die Stimmung und den Geist, der die Arbeiten eines so großen Verbandes beherrscht. Es entwickeln sich persönliche Bekanntschaften, ja Freundschaften, die es erleichtern, Gegensätze auszugleichen und eine Einigung herbeizuführen. Viele Schwierigkeiten, die auf dem Schriftwege kaum überwindbar scheinen, werden oft durch die von gegenseitigem gutem Willen getragene mündliche Aussprache spielend gelöst. Deshalb hat die Geschäftsführende Verwaltung auch mit Recht Wert darauf gelegt, durch die Veranstaltung geselliger Zusammenkünfte, wenn sie auch, dem Ernst der Zeiten entsprechend, in bescheidenem Rahmen gehalten werden mußten, den Mitgliedern des Vereins zu längerem außerdienstlichem Zusammensein und zu unverbindlichen Aussprachen Gelegenheit zu geben.

Zu der Vereinsversammlung waren etwa 100 Vertreter von 50 Vereinsbahnen erschienen. Außer den Angehörigen der nunmehr zu der einheitlichen Verkehrsanstalt der Reichseisenbahnen zusammengeschlossenen deutschen Staatsbahnverwaltungen und

zahlreicher deutscher Privatbahnen hatten die Eisenbahnen Hollands, die österreichischen und die ungarischen Staatsbahnen, zahlreiche Privatbahnen dieser Staaten sowie die jetzt zur Tschechoslowakei gehörenden Vereinsmitglieder, die Aussig-Teplitzer und die Buschtěhrader Bahn Vertreter entsendet. Außerdem konnten unter den Gästen die Staatssekretäre und Direktoren des Reichsverkehrsministeriums begrüßt werden und eine Anzahl von Herren, die zwar jetzt schon in den Ruhestand getreten sind, aber früher hervorragende Mitglieder des Vereins waren. Unter den Gästen, die schon an dem 50jährigen Jubiläum teilgenommen hatten, ist vor allem der frühere langjährige Präsident der Eisenbahndirektion Berlin, Exzellenz von Kranold, zu nennen, der beim Jubiläum von 1896 den Vorsitz geführt und schon als junger Assessor den 25. Geburtstag des Vereins mitgefeiert hat. Dieser Nestor unseres Vereins, dem man seine 83 Jahre wahrlich nicht ansieht, hat in voller Rüstigkeit und mit regem Interesse an allen dienstlichen und außerdienstlichen Veranstaltungen dieser festlichen Tage teilgenommen. Von den Veteranen des 50jährigen Vereinsjubiläums waren ferner der frühere Unterstaatssekretär des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Exzellenz Stieger, anwesend, der Präsident der Eisenbahn-Generaldirektion in Karlsruhe, Staatsrat Schulz, und der frühere Sektionschef und zeitweilige Leiter des österreichischen Eisenbahnministeriums, Dr. Freiherr von Röll, der als Aufsichtsrat der Buschtěhrader Bahn und der Eisenbahn Wien-Aspang erschienen war. Eine besondere Ehre hat der Reichsverkehrsminister, Exzellenz Groener, dem Verein dadurch erwiesen, daß er aus seinem Urlaub herbeigeeilt war, um durch seine Gegenwart die hohe Bedeutung zu bekunden, die er den Aufgaben des Vereins beimißt. Die inhaltsreiche Rede, in der er diese Aufgaben gekennzeichnet und zur gemeinsamen Arbeit zum Besten der internationalen Verkehrsbeziehungen gemahnt hat, hat auf die Anwesenden tiefen Eindruck gemacht.

Die drei Tage unserer Jubiläumsfeier waren von der Geschäftsführenden Verwaltung so eingeteilt worden, daß in den Vormittagsstunden je ein wissenschaftlicher Vortrag eines hervorragenden Fachmannes die Sitzung einleitete und sich dann die eigentlichen Beratungen der Vereinsversammlung anschlossen, während die Nachmittagsstunden dem außerdienstlichen Zusammensein vorbehalten blieben. Die Begrüßung der Gäste und die Leitung der Sitzungen und sonstigen Veranstaltungen lagen in den Händen des Vorsitzenden der Geschäftsführenden Verwaltung, Eisenbahndirektionspräsidenten Wulff. Neben dem Generalsekretär des Vereins unterstützte ihn ein Stab von Herren der Eisenbahndirektion Berlin und des Vereinsbüros.

Über den Gang der Verhandlungen sei folgendes mitgeteilt:

Die Versammlung tagte in dem großen Sitzungssaal des Vereins Deutscher Ingenieure in der Sommerstraße 4a, gegenüber dem Reichstagsgebäude. Die Verhandlungen begannen am 7. September, vormittags 10 Uhr, und wurden vom Eisenbahndirektionspräsidenten Wulff eröffnet. Er begrüßte die Versammlung mit folgenden Worten:

Euere Exzellenzen! Meine Herren!

Als wir uns am Schlusse der letzten Vereinsversammlung in Stuttgart im Jahre 1912 trennten, von einer Vereinsversammlung, deren Gedenken die schönsten Erinnerungen auslöst, da schieden wir voneinander mit dem Gruße auf frohes Wiedersehen in zwei Jahren in Dresden. War doch Dresden als Sitz der nächsten Vereinsversammlung ausersehen.

Das Schicksal hat es anders gewollt. Keiner von uns ahnte damals, was kommen würde.

Gewaltige Stürme sind in der Zwischenzeit über die Länder Europas dahingebraust und haben an ihren Grundfesten gerüttelt. Ein Weltkrieg von ungeahnter, nie gesehener Heftigkeit und Furchtbarkeit hat die Völker heimgesucht und ihnen schwere Wunden geschlagen. Auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist von den Folgen dieses Krieges nicht verschont geblieben. Ich darf bloß darauf hinweisen, daß sein Umfang, der bei der Gründung im Jahre 1846 nahezu 2000 km betrug und 10 Mitglieder umfaßte, dann vor dem Kriege bis auf 111 500 km und 65 Mitglieder gestiegen war, gegenwärtig auf 76 500 km und 56 Mitglieder zurückgegangen ist.

Aber wie ein Orkan wohl eine alte Eiche zu schütteln und rütteln und ihr ganze Äste wegzunehmen vermag, sie jedoch nicht entwurzelt, die Eiche vielmehr sich wieder mit neuem Laube schmückt, so steht auch der Verein heute, wie Ihr starker Besuch zeigt, kraftvoll da und ist gewillt, neues Leben, neue Tätigkeit, neues Wirken zu entfalten. Ihre starke Beteiligung zeigt weiter, daß der von der Geschäftsführenden Verwaltung im Benehmen mit dem Satzungsausschuß gefaßte Entschluß, trotz aller Sorgen, die uns umschatten, an dem 75jährigen Bestehen des Vereins nicht vorbeizugehen, sondern dieses durch eine Feier zu begehen, Zustimmung gefunden hat. Freilich haben wir geglaubt — und dies dürfte auch Ihrer Auffassung entsprechen — den Zeitumständen entsprechend die Feier in einfacheren Formen als früher halten zu sollen.

Ich selbst stehe heute zum ersten Male hier an dieser Stelle. Nachdem ich im August 1917 zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin berufen war, habe ich vom gleichen Zeitpunkte ab die Geschäfte als Vorsitzender der Geschäftsführenden Verwaltung geführt.

Ich bin mir der hohen Ehre wie aber auch der Verantwortung, die ich als Vorsitzender des Vereins trage, voll bewußt. Ich bin mir weiter bewußt, daß der gute Wille, der mich erfüllt, die Geschäfte des Vereins zum Besten zu führen und die hohe Vereinsversammlung geschickt zu leiten, allein nicht ausreicht. Es wird mir dies um so schwerer gemacht, als meine Herren Amtsvorgänger es verstanden haben, in so hervorragender Weise diesen Posten auszufüllen und sich Anerkennung zu verschaffen. Ich bitte um Ihre gütige Nachsicht bei meiner Amtsführung und der Leitung der Geschäfte.

In meiner Eigenschaft als Vorsitzender der Geschäftsführung gestatte ich mir, Sie auf das herzlichste zu begrüßen.

Ich begrüße insbesondere Herrn Reichsverkehrsminister Groener. Wir schätzen und bewerten die Ehre um so mehr, als wir wissen, daß Euer Exzellenz den Urlaub unterbrochen haben, um an der Feier des 75jährigen Jubiläums des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen persönlich teilzunehmen. Ferner begrüße ich die Herren Staatssekretäre und Ministerialdirektoren des Reichsverkehrsministeriums und der Zweigstelle Preußen-Hessen. Die Anwesenheit der hohen Staatsregierung gibt dem Verein die Gewißheit, daß die Ziele des Vereins anerkannt werden und er sich auf richtigem Wege befindet. Unter den Ehrengästen begrüße ich Se. Exzellenz Herrn Unterstaatssekretär Stieger, der selbst langjähriger tätiger Mitarbeiter des Vereins auch in seiner späteren hohen Stellung im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten stets dem Verein Förderung und Unterstützung hat angedeihen lassen, ich begrüße endlich den langjährigen Vorsitzenden des Vereins, Se. Exzellenz Herrn Wirkl. Geh. Rat v. Kranold, dessen Anwesenheit bei der diesjährigen Tagung uns ganz besonders erfreut. Ich begrüße Sie alle, meine Herren, die Sie aus Nord, Süd, Ost und West herbeigeeilt sind, auf das wärmste.

An einem Erinnerungstage pflegt man Umschau zu halten, einen Rückblick auf die Vergangenheit zu werfen und zu versuchen, die Zukunft zu ergründen.

Wenn wir bei diesem Rückblick zunächst Umschau in unseren Reihen halten, so werden wir viele vermissen, die sich um den Verein verdient gemacht haben, Männer, die uns lieb und wert waren. Der Tod hat sie uns seit der letzten Vereinsversammlung entrissen. Es ist mir leider nicht möglich, alle Namen einzeln aufzuführen und ihre Verdienste nach Gebühr zu würdigen. Wir werden ihnen aber ein dankbares Andenken bewahren.

Lassen Sie mich aber zweier Männer gedenken, die dem Verein und der Geschäftsführenden Verwaltung besonders nahestanden. Es ist das der frühere Schriftleiter der Vereinszeitung, Herr Eisenbahndirektionspräsident a. D. von Mühlenfels und Herr Generalsekretär Burmeister. Herr Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels ist am 17. Juli 1918 im hohen Alter von 75 Jahren aus dem Leben geschieden. Trotz seiner hohen Jahre hat er — frisch wie ein Jüngling an Geist und ausgezeichnet durch eine hervorragende Liebenswürdigkeit — in vortrefflichster Weise seines Amtes gewaltet und hatte sich unser aller Liebe und Achtung erworben. Wir werden sein Andenken stets in hohen Ehren halten. Sein Nachfolger ist der Ihnen bereits wohlbekannte Geheime Oberregierungsrat Dr. von Ritter.

Herr Generalsekretär Burmeister, der seit 1911 die Geschäfte des Vereins bearbeitet hat und diese mit vorbildlichem Fleiße und großer Umsicht führte, vertauschte, von tiefster Vaterlandsliebe beseelt, bei Ausbruch des Krieges die Feder mit dem Schwerte. Sein Leiden zwang ihn aber, diesen Dienst wieder aufzugeben. Obwohl sich aber dieses mehr und mehr verschlimmerte, hat der Verstorbene mit größter Energie immer wieder seine Tätigkeit aufgenommen, bis der Tod ihn von seinen Leiden am 2. Oktober 1920 erlöste. Als Nachfolger ist Herr Generalsekretär Nether gewählt worden.

Wenn ich nunmehr einen geschäftlichen Rückblick auf die Vergangenheit werfe, kann es nicht meine Aufgabe sein, Ihnen die ganze Tätigkeit aus unseren letzten 25 Jahren darzustellen. Nur einiges lassen Sie mich streifen, das ein Licht auf das er-

folgreiche Wirken des Vereins während dieses Zeitraumes wirft.

Dieser Zeitraum war im wesentlichen der weiteren Ausgestaltung der auf den verschiedenen Gebieten des Eisenbahnwesens geschaffenen Eisenbahneinrichtungen gewidmet.

Ich erwähne hier aus der Tätigkeit des Satzungsausschusses:

die Neuregelung des Verfahrens bei der Abwicklung der Vereinsabrechnungen,
das Übereinkommen, betreffend die Vereinsabrechnungsstelle,
die Herausgabe des Kochschen Stationsverzeichnisses, die vom Verein jetzt besorgt wird.

Aus Anlaß der Einführung neuer Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr sowie der Einführung neuer innerstaatlicher Verkehrsordnungen in Deutschland, Österreich und Ungarn sind im Güterverkehrsausschuß

die transportrechtlichen Vorschriften wiederholt umgearbeitet worden.

Für das gesamte Vereinsgebiet wurde

der Abfertigungsdienst durch Schaffung „Gemeinsamer Abfertigungsvorschriften“

einheitlich und umfassend geregelt. Durch die Einrichtung von „Güterausgleichstellen“ im ganzen Vereinsgebiete und die Einführung eines einheitlichen Ermittlungsverfahrens wurde die Behandlung und der Ausgleich von fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern zweckdienlich ausgebaut. In der Erledigung von Frachterstattungs- und Entschädigungsansprüchen wurden wesentliche Vereinfachungen eingeführt, die später über den Rahmen des Vereins als Grundlage für die Vereinbarungen in weiteren internationalen Verbänden benutzt wurden. Besondere Vereinbarungen regelten die Leitungen von Gütern über Hilfswege, ein Gegenstand, der u. a. auch die heutige Vereinsversammlung beschäftigen wird.

Im Personenverkehrsausschuß wurde die im Jahre 1884 geschaffene

Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, des sogenannten Vereinsreiseverkehrs,

zu immer größerer Entfaltung gebracht. Die Einrichtung erreichte ihre größte Blüte im Jahre 1907, wo die Einnahmen aus diesem Verkehr auf nahezu 60 Millionen angewachsen waren. Später ging dieser Verkehr infolge Beseitigung der früheren Ermäßigungen auf den deutschen Bahnen zurück und mußte während des Krieges leider vorläufig eingestellt werden. Aufgabe der allernächsten Zukunft wird es sein, dieser Angelegenheit besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und zu prüfen, wie diese wichtige Einrichtung wiederbelebt und auch unabhängig von etwaigen internationalen Neuschöpfungen gleicher Art dem Verein erhalten bleiben kann.

Das den Wagendienst regelnde Vereins-Wagenübereinkommen wurde durch den Wagenausschuß im Jahre 1896 neu bearbeitet und durch Vereinfachungen der Wagenbenutzungs- und Abrechnungsvorschriften weiter ausgebaut. Dem Bestreben nach weiterer Vereinheitlichung des Wagenrechts der großen europäischen Wagenverbände wird durch das der heutigen Vereinsversammlung vorliegende neue Vereinswagenübereinkommen, das sich eng an das ebenfalls neu geschaffene internationale Wagenübereinkommen (R. J. V.) anschließt, Rechnung getragen.

Aus der erfolgreichen Tätigkeit des Vereins in den letzten 25 Jahren auf technischem Gebiet lassen Sie mich nur folgendes hervorheben:

Die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen“ sowie die
„Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen“

sind den neuzeitlichen Bedürfnissen entsprechend weiter entwickelt und weiter ausgebaut worden.

Eine Reihe von Sondervorschriften, die den Vereinsverwaltungen zur Beachtung empfohlen sind, wurden vom Verein herausgegeben, wie:

Sicherheitsvorschriften für die Einrichtung elektrischer Beleuchtung in Eisenbahnwagen,
Anleitung für Bestimmungen über die Ausführung und den Betrieb fremder elektrischer Starkstromleitungen,
Leitsätze für den Bau von Weichen und Kreuzungen in Hauptgleisen,
Einheitliche Bezeichnung von Lokomotiven usw.

Einer alten Übung folgend sind auch in den letzten 25 Jahren wiederum

„allgemeine technische Fragen“ aufgestellt und beantwortet und durch Veröffentlichung als Ergänzungsband zum Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens der Allgemeinheit zugeführt worden. In der Behandlung besonderer technischer Fragen seien hervorgehoben die Fragen der Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse für Güterzüge, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbetons bei den Eisenbahnbauten usw.

Im Preisausschuß sind in den letzten 25 Jahren sechs Preisausschreiben erlassen und darauf 63 Preise verteilt worden. Eine bedeutsame Erweiterung erfuhr das Übereinkommen durch die Bereitstellung von 15 000 ℳ für die Lösung besonderer fachlicher Aufgaben oder für die Abfassung bestimmter schriftstellerischer Arbeiten über Eisenbahnwesen und zwar ohne Ausschreibung eines Wettbewerbs. Auf Grund dieser Erweiterung hat der Preisausschuß bereits die Herausgabe eines Werkes über die Entwicklung des Lokomotivbaues in wissenschaftlicher und historischer Beziehung beschlossen, ein Werk, von dem der Verein eine wesentliche Bereicherung der Eisenbahnfachwissenschaft erwarten darf.

Aus dieser — ich wiederhole — nur leicht gestreiften Tätigkeit des Vereins in den letzten 25 Jahren werden Sie erkennen, daß er auch hier seinen alten Grundsatz gewahrt und befolgt hat, die „Interessen des allgemeinen Verkehrs und seiner Mitglieder zu fördern“.

Diese Aufgabe lassen Sie uns auch weiter erfüllen. Wenn sich auch die Zeiten geändert haben, wenn auch die Zukunft ein Schleier verhüllt, so daß keiner über die weitere Gestaltung der Dinge ein sicheres Urteil abgeben kann, soviel dürfen wir doch wohl sagen:

Ein Verein, der wie der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit berechtigtem Stolze auf seine Erfolge und Werke in dem Zeitraum von 75 Jahren zurückblicken kann, hat den Beweis seiner Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit erbracht, eine solche Organisation muß für die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens auch weiter bestehen bleiben. An uns liegt es, durch ruhige, stetige weitere Ausgestaltung den Verein wieder auf eine feste Basis zu stellen und wie bisher durch treues Mitarbeiten, durch verständnisvolle und freudige Hingabe an unsere Aufgabe neue Erfolge den alten anzureihen.

Von diesem Gedanken erfüllt und von diesem Wunsch beseelt lassen Sie uns in unsere heutige Beratung und Verhandlung eintreten.

Möge die 75jährige Feier des Vereins, mögen die hierbei gepflogenen Verhandlungen sowie der gemeinsame Gedankenaustausch eine Quelle sein, aus der der Verein neue Kraft und neues Leben für sein glückliches und ersprießliches Weiterbestehen und wir alle frische Schaffensfreude für unser weiteres Wirken schöpfen!

Hieran schloß sich ein Festvortrag des Herrn Sektionsrats Dr. Rottleuthner, Budgetreferentstellvertreters im österreichischen Bundesministerium für Verkehrswesen, über „Die Wirkungen des Weltkrieges auf die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“. Der Vortragende gab zunächst einen Überblick über den hohen Stand des Eisenbahnwesens, besonders in den Ländern des Vereinsgebiets, in den letzten Friedensjahren. Er ging sodann auf die ungeheuren Leistungen ein, die von den Eisenbahnen während des Weltkrieges für die unmittelbaren Kriegszwecke, wie auch für die Aufrechterhaltung des allgemeinen bürgerlichen Verkehrs bewältigt wurden, und die an die Arbeitskraft und Opferwilligkeit des durch die Einziehungen zum Militärdienst in hohem Maße verringerten Personals die größten Anforderungen stellten. In fesselnder Weise schilderte Redner den infolge der Absperrungen vom Weltmarkt immer mehr zunehmenden Mangel an Lebensmitteln, Rohstoffen und Erzeugnissen aller Art und die hierdurch bedingte Notwendigkeit zur weitestgehenden Sparsamkeit mit den vorhandenen Vorräten sowie zur Verwendung der verschiedenartigsten Ersatzstoffe. Wie sich hieraus die immer stärkere Zermürbung der Eisenbahnen der mitteleuropäischen Länder ergab, wie sich der Zerfall bei dem gesamten Personal, bei den Löhnen und bei dem finanziellen Ertrag der Eisenbahnen überhaupt äußerte, wurde anschaulich dargestellt und durch viele wertvolle Einzelangaben über die Entwicklung der Betriebszahlen unterstützt. Die Einwirkungen der Friedensverträge auf Gebiet, Wirtschaft und Betriebsverhältnisse in den Vereinsländern, die Kohlennot und der dadurch beschleunigte Ausbau der Elektrisierung der Eisenbahnen, der Einfluß der zerrütteten Währungsverhältnisse bildeten den weiteren Teil der gehaltvollen Ausführungen, die mit einer Schilderung der gegenwärtig sich anbahnenden Gesundung der Verhältnisse und mit einem Ausblick auf die Zukunft schlossen.

An diesen mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag schlossen sich die sachlichen Verhandlungen, die eine stattliche Tagesordnung von 21 Punkten umfaßten. Den ersten Beratungsgegenstand bildete der Geschäftsbericht der Geschäftsführenden Verwaltung für die Zeit vom August 1918 bis Ende Juli 1921; aus diesem möchten wir folgendes herausgreifen:

Gegenüber der Angabe im letzten Geschäftsbericht hat sich die Gesamtlänge der Vereinsbahnstrecken in den drei Berichtsjahren vom August 1918 bis Ende Juli 1921 von 109 717 km auf 76 187 km verringert, die Zahl der stimmberechtigten Vereinsmitglieder ist von 64 auf 56 zurückgegangen. Von den ausgeschiedenen Bahnen sind zu erwähnen die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die jetzt vom französischen Staat betrieben werden, die abgetretenen Strecken der früheren preußischen Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Posen, die in der Tschechoslowakei, in Rumänien und im Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen gelegenen vormaligen österreichischen und ungarischen Staatsbahnlinien sowie schließlich die in Belgien gelegene Chimaybahn und die Warschau-Wiener Staatseisenbahn. Zu den an den Vereinseinrichtungen nach § 6 der Satzungen teilnehmenden kleineren Privatbahnen sind in der Berichtszeit neu hinzugekommen die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn, die Neuhaldensleber und Königsberg-Kranzer Eisenbahn.

Ein weiterer Abschnitt des Geschäftsberichts behandelt die Tätigkeit der Ausschüsse; hieraus sei erwähnt, daß der Technische Ausschuß an Stelle des in den Ruhestand getretenen Herrn Geheimen Rats Ritter von Weiß, Ministerialrats im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, den Herrn Abteilungsdirektor Kittel von der Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart zum ständigen Vertreter des Vereins in den Vorstandsrat des deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München gewählt hat.

Aus dem reichhaltigen Stoff über die Fortbildung der Drucksachen des Vereins ist hervorzuheben, daß die Bearbeitung des bisher von dem verstorbenen Schriftleiter der Vereinszeitung, Herrn Präsidenten von Mühlenfels, herausgegebenen ehemals Kochschen Handbuches für den Eisenbahn-Güterverkehr auf den Verein übergegangen und daß es trotz der bei den heutigen, vielfach noch ungeklärten politischen Verhältnissen zu überwindenden großen Schwierigkeiten gelungen ist, das für den Dienstgebrauch aller Vereinsverwaltungen wie auch von den Privatinteressenten dringend benötigte Eisenbahnstations-Verzeichnis noch vor der Vereinsversammlung neu erscheinen zu lassen. Es wird allseitig mit großer Freude begrüßt werden, daß auch die Neuausgabe des zweiten Teils dieses Werkes, nämlich des Ortsverzeichnisses, nunmehr sofort in Angriff genommen werden soll.

Aus der großen Zahl der übrigen Vereinsdrucksachen sei noch auf das vollständig umgearbeitete und auf neuer Grundlage aufgebaute Vereinswagenübereinkommen hingewiesen, auf das wir, da es einen der wichtigsten Beratungsgegenstände der Vereinsversammlung darstellt, bei der Tagesordnung zurückkommen werden.

Einen weiteren wichtigen Abschnitt des Geschäftsberichts bilden die besonderen Einrichtungen des Vereins, und zwar das Vereinsbüro, die Vereins-Abrechnungsstelle, die Vereins- und Versorgungskasse, die Zeitung des Vereins und das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung.

Den Schluß des Geschäftsberichts bilden die Vorarbeiten der Geschäftsführenden Verwaltung für die von der Vereinsversammlung vorzunehmenden Neuwahlen.

Zu Nr. II der Tagesordnung beschloß die Vereinsversammlung auf Antrag des Satzungsausschusses die Aufhebung eines noch aus dem Jahre 1880 stammenden Vereinsbeschlusses, der die Vereinsverwaltungen verpflichtete, alle von ihnen ausgehenden Veröffentlichungen über Gütertarife und deren Änderungen dem Anzeigenteile der Vereinszeitung zuzuweisen; die deutschen Verwaltungen, die ebenso wie eine beträchtliche Zahl von deutschen Handelsvertretungen für die Beibehaltung der Veröffentlichung in der Vereinszeitung — wenn auch in verkürzter Form — eingetreten waren, sind jedoch gewillt, ihre Tarifbekanntmachungen nach wie vor in der Vereinszeitung in gekürzter Form zu veröffentlichen.

Punkt III der Verhandlungen betraf die Ausgestaltung des Technischen Ausschusses, dessen Arbeitsfeld sich bei der in den letzten Jahrzehnten eingetretenen Entwicklung der Eisenbahntechnik mehr und mehr vergrößert hat. Zur Bewältigung des immer schwieriger und umfangreicher werdenden Arbeitsstoffes hat es sich als unumgänglich nötig herausgestellt, dem Ausschuß durch geeignete Maßnahmen eine größere Beweglichkeit zu geben und eine Beschleunigung seiner Arbeiten herbeizuführen, zumal der Ausschuß sich künftig mehr als bisher auch mit eisenbahntechnischen Untersuchungen und Fragen befassen und Gutachten über sie abgeben soll.

Auf Vorschlag des zu diesem Zweck eingesetzten Gemischten Ausschusses beschloß die Vereinsversammlung, daß zur Beschleunigung der Arbeiten für bestimmte Gebiete — Unter- und Brückenbau, Hochbau, Oberbau, allgemeine Bahnerhaltungsangelegenheiten usw. — ständige Unterausschüsse gebildet werden sollen und der Technische Ausschuß zur Vereinfachung der Geschäftsbehandlung über die gegenwärtigen Satzungsbestimmungen hinaus mit der endgültigen Erledigung von weniger bedeutenden Anträgen rein technischer Natur betraut wird. Infolge der beabsichtigten Erweiterung seines Arbeitsgebiets soll der Technische Ausschuß künftig aus einem Ausschuß A und B bestehen, wovon dem ersteren lediglich die Behandlung eisenbahnfachwissenschaftlicher Beratungsgegenstände und im Zusammenhang damit die Erstattung von eisenbahntechnischen Gutachten obliegt, während dem Ausschuß B die Aufgaben des bisherigen Technischen Ausschusses in bezug auf die technischen Vereinsbestimmungen zufallen.

Zu Punkt IV der Tagesordnung beschloß die Versammlung eine Ergänzung des Übereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen, die den aus dem aktiven Dienst der Vereinsbahnen ausgeschiedenen, bis zum Ablauf ihrer Wahlperiode jedoch noch tätigen Mitgliedern des Preisausschusses die Teilnahme an den Ausschußsitzungen erleichtert.

Die weiteren Nr. V—VIII der Tagesordnung behandelten den Güterverkehr. Hier wurde u. a. ein Antrag auf Änderung der Bestimmungen des Art. 13 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement über die Benutzung von Hilfswagen bei Verkehrsstörungen beraten. Die Bestimmungen aus der Friedenszeit wurden von der Versammlung als abänderungsbedürftig anerkannt. Da aber bei den heutigen unklaren Verhältnissen schwer zu entscheiden ist, ob und in welcher Weise der Art. 13 den neuen Verhältnissen entsprechend geändert werden kann, oder ob er etwa ganz aufgehoben und die weitere Verfolgung der Sache den einzelnen Tarifverbänden überlassen bleiben soll, beschloß die Versammlung, den Art. 13 zunächst unverändert bestehen zu lassen, und ermächtigte den Güterverkehrsausschuß, die Angelegenheit in dem vorgeschlagenen Sinne in neuer Verhandlung zu prüfen.

Zu den Angelegenheiten des Güterverkehrs gehörte weiter ein Antrag auf vereinfachte Erledigung von Entschädigungsanträgen. Die zur Erleichterung der Abrechnung innerhalb der Verwaltungen vorgesehenen Mindestbeträge, die zur Vermeidung unnützen Schreibwerks von der regelnden Verwaltung allein übernommen werden, wurden den heutigen Geldverhältnissen entsprechend erhöht. Die neuen Sätze sollen zunächst versuchsweise auf ein halbes Jahr eingeführt und alsdann vom Güterverkehrsausschuß auf Grund erneuter Prüfung in eigener Zuständigkeit festgesetzt werden.

Gleichzeitig wurden die zur Verteilung der Entschädigungsbeträge auf die einzelnen Vereinsverwaltungen verwendeten Vordrucke wesentlich vereinfacht.

Den wichtigsten Teil der Verhandlungen bildete zweifellos die Beratung des Entwurfs zu einem auf völlig neuer Grundlage aufgebauten Vereinswagenübereinkommen

(Punkt IX der Tagesordnung). Das schon vor dem Kriege vielseitig ausgesprochene Verlangen nach Vereinfachung der umfangreichen und vielfach schwer verständlichen Wagenbenutzungs- und Abrechnungsvorschriften hatten das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin veranlaßt, im Januar 1921 die schleunige Umarbeitung des VWÜ. mit dem Ziele größtmöglicher Vereinfachungen zu beantragen. Als dann bei den im April in Stresa stattfindenden internationalen Verhandlungen unter Mitwirkung der hauptbeteiligten Vereinsverwaltungen ein neues internationales Wagenrecht (RIV.) geschaffen wurde, änderte das Zentralamt seinen Antrag dahin, das VWÜ. nach dem Vorbilde des neuen RIV. umzuarbeiten. Dieser Antrag fand im Wagenausschuß einstimmige Annahme. Um das neue VWÜ. möglichst noch mit dem 1. Januar 1922 in Kraft setzen zu können, wurde sofort ein Entwurf aufgestellt, der dann von einem Unterausschuß nochmals eingehend durchberaten und auch vom Technischen Ausschuß nach der technischen Seite hin geprüft worden ist. Die hauptsächlichste Änderung gegenüber dem alten VWÜ. ist die Einführung einer reinen gestaffelten Zeitmiete, mit der die Laufmiete und damit auch die umständliche Feststellung des Wagenlaufs, die Berechnung der Lauf- und Ladefristen sowie der Verzögerungsgebühren entfällt, die Kilometerzeiger für die Wagenmietberechnungen entbehrlich werden und schließlich eine Kontrolle der Benutzung der eigenen Wagen auf fremden Bahnen sich erübrigt. Neu aufgenommen ist eine bisher fehlende Bestimmung über verschollene Wagen, ebenso ist die Behandlung der Privatwagen neu geregelt. Die Meldungen mit den Einschreibungen der Wagenbeschädigungen in den Übergangsstationen sind weggefallen, die der fehlenden Inventargegenstände wesentlich vereinfacht. Ersatzteile werden unentgeltlich geliefert, die beschädigten ausgewechselten Teile müssen an die Eigentumsverwaltung zurückgesandt werden. Die bisherigen Anlagen III (Verzeichnis der Mängel, die zur Zurückweisung des Wagens berechtigen), V (Preise für Wiederherstellung von Wagen) und VII (Vorschriften für die Einrichtung und Behandlung der Kesselwagen) sind weggefallen.

Die Mieten sind in 5 Staffeln festgesetzt, und zwar:

für den 1.— 3. Tag 10 ℳ
„ „ 4.— 7. „ 12 „
„ „ 8.—10. „ 14 „
„ „ 11.—15. „ 16 „
für jeden weiteren „ 20 „

Bei Festsetzung dieser Mietsätze war der Wagenausschuß der Ansicht, daß die Sätze des neuen VWÜ. niedriger sein müssen, als die des RIV., da die Vereinsverwaltungen sich in dieser Frage selbstverständlich gegenseitig eine Erleichterung gewähren und so auch das Vereinsinteresse fördern wollen. Da die Wirkung der neuen Sätze sich in keiner Weise übersehen läßt, sollen sie nach 2 Jahren nachgeprüft werden.

Der vom Wagenausschuß vorgelegte Entwurf wurde von der Vereinsversammlung einstimmig angenommen und der Ausschuß für den Fall, daß etwa in der Zwischenzeit eintretende besondere Umstände eine sofortige Änderung der Sätze erheischen, zur selbständigen Änderung der Mietsätze ermächtigt.

Das neue Vereinswagenübereinkommen wird somit am 1. Januar 1922 zugleich mit dem neuen internationalen Wagenreglement, dessen Fassung in die neue Drucksache mitaufgenommen werden soll, in Kraft gesetzt werden.

Die Nr. X—XIII der Tagesordnung umfassen die technischen Angelegenheiten, von denen der Antrag auf Einführung der zweiteiligen Heizkupplung, Bauart Kleimenhagen-Haas, an erster Stelle steht. Die Einführung zweiteiliger Heizkupplungen verfolgt den Zweck, die jetzt im Vereinsgebiet fast allgemein in Verwendung stehende, gegenwärtig nicht mehr entsprechende einteilige Heizkupplung durch eine wirtschaftlichere und technisch vollkommenere Einrichtung zu ersetzen und gleichzeitig die Möglichkeit zu bieten, den dichten Querschnitt in allen Teilen der Hauptleitung zu erweitern.

In bezug auf die beantragte Neugestaltung der Güteprobensammlung beschloß die Vereinsversammlung, bis auf weiteres vom Jahrgang 1912/13 ab von der Herausgabe auf Grund der bisherigen Unterlagen abzusehen und beauftragte den Technischen Ausschuß, auf neuer Grundlage Vordrucke zu einer zeitgemäßen Statistik auszuarbeiten.

Schließlich wurden für die Einführung der verstärkten Zugvorrichtung (§ 75 u. 133 der Technischen Vereinbarungen) sowie für die Bestimmungen über die Kupplungen der Luftdruckbremsen (§ 83 der T. V.) neue Durchführungsfristen festgesetzt.

Bei Nr. XIV u. XV der Tagesordnung wurden die Rechnungen über die Einnahmen und Ausgaben der Vereins- und Verwaltungskasse geprüft und der Geschäftsführenden Verwaltung Entlastung erteilt. Den Schluß der Verhandlungen bildeten die Neuwahlen.

In den Preisausschuß sind folgende Herren gewählt:

1. Geheimer Oberbaurat Courtin (Karlsruhe);
2. Sektionschef Ing. Enderes (Wien);
3. Abteilungsdirektor Kittel (Stuttgart);
4. Bahndirektor Maas Geesteranus (Utrecht);
5. Geheimer Baurat Friessner (Dresden);
6. Geheimer Baurat Samans (Berlin);
7. Ministerialrat Staby (München);
8. Sektionschef Rihosek (Wien);
9. Präsident, Staatssekretär v. Kelety (Budapest);
10. Sektionschef a. D. Dr. Freiherr v. Röll (Wien);
11. Geheimer Oberbaurat Schmitt (Oldenburg);
12. Eisenbahndirektionspräsident Schultze (Stettin);
13. Ministerialrat Dr. Trnka (Wien);
14. Präsident Dr. Ritter v. Weeber (Wien);
15. Eisenbahndirektionspräsident Dr. Wesener (Hannover);
16. Abteilungsdirektor Wallbaum (Berlin).

Die erstgenannten 8 Herren wurden vom Technischen Ausschuß, die übrigen von einem besonderen Wahlausschuß gewählt.

Bei den ständigen Ausschüssen des Vereins wurde, da sich in der gegenwärtigen Zeit einer neuen Zusammensetzung außerordentliche Schwierigkeiten entgegenstellten, von einer Neuwahl Abstand genommen; es wurde — abgesehen von den durch den Austritt einzelner Vereinsverwaltungen eingetretenen Änderungen — bei dem bisherigen Stande belassen.

In den nach dem Übereinkommen, betr. die Aussetzung von Preisen, zu bestellenden Wahlausschuß und in den Verwaltungsausschuß der Versorgungskasse für Vereinsbeamte wurden die diesen Ausschüssen bisher angehörenden Verwaltungen wiedergewählt.

Ebenso wurde als Geschäftsführende Verwaltung des Vereins die Eisenbahndirektion Berlin einstimmig wiedergewählt.

Die Verhandlungen des ersten Tages wurden bei Nr. X der Tagesordnung abgebrochen. Am zweiten Verhandlungstage wurden die vorstehend bereits erwähnten Punkte XI—XX erledigt, während die Verhandlung am dritten Tage mit der Verlesung der Niederschrift vom Vortage und der Festsetzung von Zeit und Ort der nächsten Vereinsversammlung abschlossen.

Auch der zweite und dritte Verhandlungstag wurde mit je einem Festvortrag eröffnet.

Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Kommerell vom Eisenbahn-Zentralamt in Berlin hielt den zweiten Festvortrag am 8. September über die Frage:

„Welcher Lastenzug soll dem Bau neuer und der Verstärkung bestehender Brücken zugrunde gelegt werden?“

Der Vortragende legte dar, wie die bevorstehende Einführung der Großgüterwagen von 50 t Tragfähigkeit möglicherweise eine völlige Umwälzung in der Beförderung und Entladung von Massengütern, wie Kohlen, Erzen, Bettungsstoffen, Rüben, Kartoffeln usw. hervorbringen wird, und daß es notwendig ist, schon jetzt der Berechnung der Brücken eine Wagenlast von 6,67 t/m, statt wie seither 4,0 t/m zugrunde zu legen. Ferner zeigte er, wie unumgänglich notwendig es ist, auch den zulässigen Raddruck der Lokomotiven zu erhöhen. Diesem Umstand soll Rechnung getragen werden durch die bevorstehende

Einführung des neuen Lastenzuges N. Dieser Lastenzug sieht 3 Tenderlokomotiven von je 7 Achsen zu je 25 t Achsdruck mit einem Achsabstand von je 1,5 m vor.

An der Hand der Schaulinien der Biegungsmomente bei Brücken bis zu 60 m Stützweite wurde dargelegt, wie unübersichtlich die bisherige Klasseneinteilung der Brücken ist, und daß man sich dabei kein Bild machen kann, wie hoch die älteren Brücken unter den tatsächlichen Betriebslastenzügen beansprucht sind. Es sollen in Zukunft die Brücken nur noch in 4 Klassen, und zwar in Klasse N, E, G und U eingeteilt werden. Dabei soll sich diese Neueinteilung auf die tatsächlichen Betriebslastenzüge gründen. Die Klasse N ist für neue Brücken, E für die schwersten und G für die leichteren der jetzigen Betriebslastenzüge in Aussicht genommen. Alle Brücken, die schwächer sind, als diejenigen der Klasse G, kommen in die Klasse U (ungenügend). Für jede Lokomotivgattung soll nun berechnet werden, ob diese auf den G-Strecken oder nur auf den E-Strecken bzw. bei neuen Lokomotiven nur auf N-Strecken verkehren kann. Eine Übersicht über die Verwendbarkeit der Lokomotiven, in der die Strecken des ganzen Bahnnetzes entsprechend ihrer Bedeutung und der Schwere der Züge in N-, E,- G-Strecken eingeteilt werden, gibt an, mit welchen Lokomotiven vorläufig diese Strecken befahrbar sind, und liefert ein großzügiges Bauprogramm für die Brückenverstärkungen. Auf den N-Strecken sollen alle Brücken nach dem Lastenzug N umgebaut werden, ebenso alle neuen Brücken, gleichgültig ob sie in E- oder G-Strecken liegen. Die Brücken der Klasse U müssen verstärkt oder erneuert werden. Brücken der E-Strecken sind tunlichst für die Klasse N, Brücken in G-Strecken tunlichst für die Klasse E zu verstärken. Die Brücken und der Oberbau müssen sich nach dem Bedürfnis des Betriebes richten, nicht umgekehrt. Es müssen in Zukunft erhebliche Mittel für die Brückenverstärkung aufgewendet werden. Diese Mittel werden jedoch gegenüber den Kosten für die Beschaffung der Betriebsmittel verhältnismäßig gering sein.

Der Vortrag, der ein ausgezeichnetes Bild über die auch auf diesem Gebiet notwendigen großen Umwälzungen bot, wurde mit sichtlichem Interesse aufgenommen, allseitiger lebhafter Beifall lohnte den Redner.

Den dritten Festvortrag hielt Ministerialrat Dr. Gleichmann vom Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München über die „elektrische Zugförderung auf den Reichsbahnen“.

Anknüpfend an die im Verein in jüngster Zeit behandelten Fragen über die Stromart, Fahrdrahtspannung und Periodenzahl bei elektrisch zu betreibenden Vollbahnen gab der Redner zunächst einen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der elektrischen Zugförderung, insbesondere auf Vollbahnen. An der Hand zahlreichen statistischen Materials und unterstützt durch sorgfältig ausgewählte Lichtbilder legte der Redner die Unterschiede der verschiedenen Stromarten und die wirtschaftliche Art ihrer Verwendung für die verschiedenen Bedürfnisse des Eisenbahn-Zugförderungsdienstes dar (Gegensatz zwischen Personen- und Güterverkehr, Unterschied zwischen Personen-Nah- und Fernverkehr, Spitzenleistungen zu gewissen Tageszeiten usw.).

In anschaulicher Weise schilderte Redner ferner die durch die Kohlenknappheit in allen Ländern in den Vordergrund getretenen Bemühungen, die teure Kohle in weitestem Umfange durch Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte zu ersetzen. Ein wichtiger Teil seiner Ausführungen war den Projekten gewidmet, die die Ausnutzung der Wasserkräfte aus den Donaunebenflüssen zum Ziele haben. Insbesondere sind es die imposanten Bauanlagen am Walchensee, die die Wassermengen benachbarter Flüsse dadurch nutzbar machen wollen, daß das Betriebswasser in einen künstlichen Felsschacht geleitet wird und über 200 m bis zum Turbinenhaus am Kochelsee hinabfällt. Die hier und in den übrigen Großwasserkraftwerken Bayerns geplante Energiegewinnung soll nicht nur dem Betrieb eines großen Teils der Eisenbahnlinien in Bayern dienen, sondern auch für alle übrigen Wirtschaftsgebiete nutzbar gemacht werden.

Eine Reihe wertvoller und schwieriger Berechnungen versuchte die Grenzen festzulegen, die sich bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit des Kohlen- und Dampfbetriebes im Vergleich zur Wasserkraft und elektrischen Energie ergeben. Den unter den jetzigen Verhältnissen äußerst hohen, ständigen Ausgaben für Kohle stehen die ebenfalls nicht unerheblichen Amortisationskosten für die erste bauliche Anlage von Wasserkraftwerken gegenüber. Auch in diesen Berechnungen war versucht worden, trotz aller Schwierigkeiten einer Voraussage alle Entwicklungsmöglichkeiten auf Jahrzehnte hinaus zu erfassen, um die volkswirtschaftlich beste Betriebsart zu ergründen.

Der Vortrag, der im übrigen auch von außerhalb des Vereins stehenden Vertretern der Fachwissenschaft besucht wurde, bot nicht nur den anwesenden Spezialfachmännern außerordentlich wertvolle Anregungen, sondern fesselte, seiner gegenwärtigen allgemeinen Bedeutung wegen, auch alle übrigen Zuhörer in hohem Maße.

Nach der Arbeit des ersten Tages vereinigte ein Festbankett die Teilnehmer der Versammlung und die Ehrengäste in den Prachträumen des Restaurants im Zoologischen Garten. An blumengeschmückter Tafel und unter den Klängen einer Tafelmusik wurde das durch zahlreiche Reden gewürzte Festmahl eingenommen. Der Vorsitzende, Eisenbahndirektionspräsident Wulff, begrüßte zunächst die Anwesenden durch folgende Ansprache:

Euere Exzellenzen! Meine Herren!

Gestatten Sie mir, Sie heute abend an dieser Stelle auf das herzlichste zu begrüßen und zu bewillkommnen. Ich freue mich ganz besonders, Sie alle, die Herren Vereinsmitglieder hier in Berlin zur 75. Feier des Vereins begrüßen zu dürfen, hier in Berlin, wo unser Verein vor 75 Jahren gegründet wurde, wo die 25. und 50jährige Wiederkehr dieses Tages gefeiert wurde, wo wir uns zum siebenten Male seit dem Bestehen des Vereins zur Vereinsversammlung zusammenfinden. Zur besonderen Ehre gereicht es uns, auch wieder den Herrn Reichsverkehrsminister und die Herren Staatssekretäre und Ministerialdirektoren sowie die Ehrengäste, die ich alle heute morgen bereits besonders begrüßt habe, hier unter uns weilen zu sehen.

Wie im menschlichen Leben die 75. Wiederkehr des Geburtstages als ein kostbares Geschenk empfunden und gefeiert wird, so bedeutet dieser Tag auch bei einem Verein einen seltenen und wichtigen Lebensabschnitt, den festlich zu begehen wir wohl allen Anlaß haben. Und wie beim Menschen der 75. Geburtstag auf einen festen Kern und eine starke Gesundheit schließen läßt, aber auch auf ein weises Einteilen im Gebrauch der Lebenskräfte, die das Erreichen eines solchen Alters, das Überwinden zahlreicher Gefahren und Krisen des Lebens ermöglichen, so auch im Vereinsleben. Hier besteht der gesunde Kern in dem richtigen Zweck, in der ernsten zielbewußten Arbeit zur Durchführung der Ziele. Und diese Arbeit ist von unserm Verein geleistet worden. Sie hat ihm über Klippen und Fährnisse hinweggeholfen, der in uns wohnende starke Wille zur Arbeit gewährleistet auch die weitere Lebenskraft des Vereins.

Bei diesem gemeinsamen Wirken und Schaffen hat sich im Verein ein guter Geist der Gemeinsamkeit und Kameradschaftlichkeit herausgebildet, den zu hegen und zu pflegen die nach getaner Arbeit ins Leben gerufenen geselligen gemeinschaftlichen Veranstaltungen Gelegenheit boten. Auch Essen und Trinken hat der Verein nicht vergessen. Hier ist manche Freundschaft geschlossen, manche im Büro unter den einzelnen Berufskreisen entstandenen Gegensätze sind hier ausgeglichen, manche wertvolle Erfahrung ist hier gegenseitig ausgetauscht worden. Möge auch der heutige Abend dazu beitragen, neue persönliche Beziehungen anzuknüpfen und die bereits vorhandenen freundschaftlichen Beziehungen zu vertiefen und das gemeinschaftliche Band, das uns alle in unsern Bestrebungen verknüpft, fester zu gestalten.

Rückblickend auf den ersten Geburtstag des Vereins gedenken wir mit Dankbarkeit und Bewunderung der Männer, die in weit vorausschauender Erkenntnis von der notwendigen weiteren Ausgestaltung des Eisenbahnwesens am 10. November 1846 zusammentraten und die Grundlage des Vereins schufen. Keiner von ihnen weilt mehr unter uns Lebenden. Einer der bekanntesten Mitbegründer von jenen Tagen, der Geheime Kommerzienrat von Mevissen, der Präsident der damaligen

rheinischen Eisenbahnen, war bereits beim 50jährigen Jubiläum des Vereins im Jahre 1896 nur noch der einzig Überlebende. An ihn wurde damals auf Vorschlag des Staatsministers Exzellenz von Thielen ein Begrüßungstelegramm übersandt. Die Chronik berichtet wenig über das Fest bei dem 25jährigen Geburtstag des Vereins, das vom 14. bis 16. August 1871 in Berlin stattfand. Glanzvoll wurde das 50jährige Jubiläum des Vereins im Jahre 1896 vom 27. Juli bis 31. Juli gefeiert. „Fünf festliche Tage" so lautet die Überschrift eines Artikels in unserer Vereinszeitung, der diese Tage in leuchtenden Farben beschreibt. Es müssen nach diesem Berichte glanzvolle Tage von alter Pracht und Herrlichkeit gewesen sein, und wir haben die große Freude, daß Zeugen jener Tage auch heute abend noch unter uns weilen. Wir sehen hier vor allem zu unserer großen Freude den langjährigen Vorsitzenden der Geschäftsführenden Verwaltung, den damaligen Präsidenten der Eisenbahndirektion Exzellenz von Kranold, der sechs Vereinsversamlungen geleitet und eine Reihe von Jahren die Geschäfte des Vereins geführt hat. Er ist auch der einzige unter uns, der — damals Reg.-Assessor bei der Oberschlesischen Eisenbahn — an der 25jährigen Jubelfeier teilgenommen hat. Ich glaube im Namen aller Anwesenden zu sprechen, wenn ich unserer ganz besonderen Freude Ausdruck verleihe, Exzellenz von Kranold bei seinem hohen Alter in alter Jugendfrische unter uns weilen zu sehen. Aber noch andere hochgeschätzte Teilnehmer jener Versammlung von 1896 weilen unter uns. Ich nenne Herrn Sektionschef Baron Dr. von Röll, der damals die österreichischen Staatseisenbahnen vertrat, ferner Herrn Staatsrat Exzellenz Schulz, der heute als Präsident der Generaldirektion Karlsruhe hier erscheint. Ich möchte nicht unterlassen, hier auch Herrn Unterstaatssekretär Exzellenz Stieger zu erwähnen, der zwar nicht an der Feier vor 25 Jahren teilgenommen hat, der aber doch ein langjähriger Mitarbeiter im Verein gewesen ist und an einer großen Anzahl Versammlungen teilgenommen hat.

So festlich wie damals können wir die jetzigen Tage nicht gestalten, die Zeitverhältnisse sind nicht dazu angetan. Wir haben deshalb auch davon absehen müssen, Gäste in größerer Zahl, Vertreter der Staats- und Kommunalbehörden, des Handels und der Industrie einzuladen. Auch Berlin bietet nicht mehr die alte Pracht und den alten Glanz. Aber dessen ungeachtet hoffen die Geschäftsführende Verwaltung und die Direktion Berlin, daß Sie frohe Stunden hier verleben. Lassen wir die Sorgen, die uns alle umgeben, für einige Augenblicke beiseite und geben uns einem heiteren Augenblicke hin. Mögen Sie alle angenehme Erinnerungen mit in Ihre Heimat nehmen.

Ich erhebe mein Glas und trinke auf das Wohl unserer Gäste. Indem ich die Herren der Geschäftsführenden Verwaltung, des Zentralamts und der Eisenbahndirektion Osten bitte, mich zu unterstützen, rufe ich:

Unsere Gäste leben hoch, hoch, hoch!

Der Reichsverkehrsminister, Exzellenz G r o e n e r, antwortete mit folgenden Worten:

Hochverehrte Festversammlung!

Zunächst darf ich dem Herrn Vorsitzenden für seine freundlichen Worte der Begrüßung meiner Person danken. Mit großer Freude bin ich herbeigeeilt, um an dem heutigen Fest teilzunehmen. Es war mir ein inneres Bedürfnis, diesen Tag — zum ersten Male als Reichsverkehrsminister — in der Mitte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zuzubringen

Die Zeiten sind sicherlich sehr ernst, nicht nur für Deutschland, sondern für die ganze Welt. Namentlich ist die Lage der Eisenbahnunternehmungen nirgends schön. Wir sind aber auch nicht hier zusammengekommen, um Freudenfeste zu feiern, sondern um ein Fest zu begehen, aus dem neue Kraft zu frischer Tätigkeit und Arbeit geschöpft werden soll.

Der Herr Vorsitzende hat den Verein mit einem Menschen verglichen, dessen 75. Geburtstag besonders festlich begangen werden muß. Lassen Sie mich diesen Vergleich aufnehmen und erweitern. Dem Leben des Menschen ist es beschieden, einmal zu erlöschen, früher oder später, wie eine Flamme. Dem Verein, der auf ein Leben von 75 Jahren zurückblicken darf, soll ein solches Schicksal nicht beschieden sein, es soll nicht der „Jubelgreis" gefeiert werden, sondern der „Jubeljüngling". Ich hoffe, daß in uns allen bei unserer Arbeit die Kraft und Frische der Jugend lebendig ist. In diesem Sinne soll auch aus unserm ernsten Feste Jugendkraft hinausströmen in alle beteiligten Verwaltungen. Die Worte, die wir heute sprechen, sollen Widerhall finden bei unsern Mitarbeitern draußen, nicht nur bei den Spitzen der Verwaltungen, sondern in dem gesamten Organismus und beim gesamten Personal.

Der Verein hat eine reiche Geschichte hinter sich, und es ist angezeigt, sich zu erinnern, welche großen Werte für den Verkehr und die Verbindung der Völker er geschaffen hat. Diese Werte schienen durch den Krieg und seine entsetzlichen Folgen vernichtet. Aber ich habe die feste Überzeugung, daß dem nicht so ist, daß diese Werte durch die Tätigkeit des Vereins für uns alle und für alle Völker in einer neuen Form und neuer Sprießung sich in der Zukunft wieder zeigen werden. Wenn wir auf die letzten zehn Jahre zurückblicken mit ihrem jähen Übergang von einer hochentwickelten Volks- und Weltwirtschaft zu dem heutigen Zustand grenzenloser Zerstörung, so dürfen wir uns nicht wundern, wenn die Verkehrsunternehmungen in hohem Maße Not leiden und nicht wie früher ihre Gaben ausschütten können auf die Gesamtheit des Volkes, wie z. B. die preußischen Staatseisenbahnen einst dem Finanzminister ihre glänzenden Ergebnisse darboten. Aber nichts ist von dauerndem Bestande auf unserm Planeten, alles ist im Fließen, im Entwickeln und Werden. So dürfen auch wir hoffen, und sogar felsenfest überzeugt sein, daß unsere Verkehrsunternehmungen den Weg hinausfinden werden aus dem Wellental zum Wellenberg. Bei den großen Aufgaben, die uns obliegen, wird der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein mächtiges Mittel des Aufstieges für uns alle sein.

Seit der letzten Vereinsversammlung haben sich die Verhältnisse der deutschen Staatseisenbahnen verändert. Ich will hier nicht sprechen von unseren Finanznöten, wohl aber vom Zusammenschluß der deutschen Staatseisenbahnen zu einer einheitlichen Verkehrsanstalt.

Die Aufgaben der Reichseisenbahnverwaltung sind zweifacher Art. Vom politischen Standpunkte gesehen national, um — wie ich stets betone — ein neues eisernes Band um das deutsche Volk zu schließen. Zweitens aber auch international, um alles zu tun, die Völker zu verbinden, den Verkehr zu beleben, die Volkswirtschaft, auch der Nachbarn und Freunde, die ehrlich bestrebt sind, mit uns zu arbeiten, zu heben. Es kann nicht Absicht der Reichseisenbahn sein, sich abzusondern und im Bewußtsein des großen Umfanges ihres Netzes Eigenbrötelei zu treiben, oder gar zu versuchen, andere zu übervorteilen. Ich erblicke die Aufgabe der Verwaltung im internationalen Verkehr darin, dem andern zu dienen und dadurch auch die andern zu veranlassen, ihr behilflich zu sein. Dieses gegenseitige Sichdienen soll auch die Politik des Vereins sein. Wir wollen ja gegenseitig voneinander lernen und in dieser Hilfeleistung — alle für einen, einer für alle — bemüht sein, unsern Völkern wieder herauszuhelfen aus ihrer entsetzlichen Lage; dazu soll heute der Verein neuen Mut, neue Kraft und Frische schöpfen. Möge der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen neu erblühen und gedeihen, um seine hohen Aufgaben zu erfüllen; nicht bloß um in 25 Jahren sein 100jähriges Geburtstagsfest zu feiern, sondern weit darüber hinaus bis in unabsehbare Ferne den Völkern Wohlfahrt zu bringen und sie zu vereinen zu friedlicher Arbeit.

Als Vertreter des österreichischen Bundesverkehrsministeriums in Wien ergriff der Sektionschef Ing. Enderes zu folgendem Trinkspruch das Wort:

Eure Exzellenz! Hochverehrte Versammlung!

Ich möchte mir vorerst erlauben zu bitten, Ihnen die herzlichsten Grüße des österreichischen Bundesministers für Verkehrswesen, Herrn Dr. R o d l e r, übermitteln zu dürfen, der zu seinem Bedauern durch die augenblicklichen Verhältnisse Österreichs verhindert ist, der heutigen Tagung beizuwohnen. Auch hat mich der Herr Minister beauftragt, dem Verein die besten Wünsche für sein Blühen und Gedeihen zu übermitteln und Sie zu versichern, daß die österreichischen Bundesbahnen es sich zur Ehre und Pflicht anrechnen werden, nach Maßgabe ihrer Kräfte an den Arbeiten des Vereins eifrigst teilzunehmen.

Ich möchte aber auch bitten, dem Reichsverkehrsminister auf seine soeben an den Verein gerichteten Worte antworten zu dürfen. Wir sind dem Herrn Minister mehrfach zu Dank verpflichtet; zunächst dafür, daß er die einem hohen Staatsbeamten immer zu kurz bemessene Urlaubszeit unterbrochen hat, um an unserer Gedenkfeier teilzunehmen; auch seine warmen Worte über die Leistungen des Vereins geben uns Anlaß, dem Herrn Minister unseren herzlichsten Dank auszusprechen. Wofür wir aber dem Herrn Minister ganz besonders dankbar sein müssen, darauf werde ich zum Schluß meiner Ausführungen kommen. Die Glückwünsche des Herrn Ministers zum 75. Wiegenfeste des Vereins kann dieser durch seine herzlichsten Glückwünsche zum Geburtstage der Reichseisenbahnen erwidern. Die heutige Festfeier gibt uns eine ganz besonders günstige Gelegenheit zu zeigen, wie sehr der Verein und das deutsche Eisenbahnwesen, das heute in Gestalt der einheitlich verwalteten Reichseisenbahnen vor uns steht, mit einander verwachsen sind. In der Geschichte des Vereins und der Eisenbahnen des Deutschen Reiches zeigt sich der enge Zusammenhang dieser beiden Körper auf Schritt und Tritt, von Tag zu Tag. Vor 75 Jahren haben zehn kleine Bahnverwaltungen mit durchschnittlich etwa 200 km Linienlänge den Verband preußischer Bahnen gegründet. Noch in demselben Jahre wuchs die Mitgliederzahl auf 21, und schon Ende 1847 betrug sie 40, darunter 3 österreichische. Damals verwandelte sich der preußische Verband in den „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen", der er bis heute blieb. Dann

kam die großartige Entwicklung, bis der Verein kurz vor dem Kriege 65 Mitglieder mit mehr als 110 000 km Linienlänge zu verzeichnen hatte. Dies war der Gipfelpunkt der Entwicklung, von dem der Verein nun zwar durch den Krieg und seine Folgen herabgedrückt worden ist, aber wohl sicher nur vorübergehend und nur kurze Zeit; „kurze Zeit“, wenn man bedenkt, daß im Leben der Völker fünf, zehn oder fünfzehn Jahre nur ein Augenblick sind.

Gleichlaufend mit dieser Entwicklung des Vereins ging der großartige Aufstieg der Eisenbahnen des Deutschen Reiches. Aus einer großen Zahl verhältnismäßig kleiner Privat- und kleinstaatlicher Staatsbahnnetze wuchs zunächst das System der einzelstaatlichen Staatsbahnverwaltungen hervor, unter denen die mächtige preußisch-hessische Staatsbahngemeinschaft die größte Bedeutung hatte.

Bismarck hat dieser Entwicklung — seiner Zeit um fast ein halbes Jahrhundert vorauseilend — durch Schaffung einer einheitlichen deutschen Reichseisenbahnverwaltung die Krone aufsetzen wollen. Deutschlands größter Staatsmann hat nach einem beispiellos erfolgreichen Krieg in einer unerhört glücklichen Zeit seine Absicht nicht durchführen können. Nach einem beispiellos unglücklichen Krieg ist dieser Gedanke 40 Jahre später ohne Schwierigkeiten zur Tat geworden. Der geschichtlich und politisch denkende Deutsche erkennt leicht den Grund dieser überaus auffälligen Erscheinung: es handelte sich nicht um einen künstlich erdachten Plan eines einzelnen Mannes oder einer Partei, sondern um eine immer dringender und nach dem Weltkrieg unüberwindlich gewordene Notwendigkeit des deutschen Wirtschaftslebens — das Bedürfnis nach Erweiterung der Wirtschaftsgebiete, nach Vereinheitlichung, Beschleunigung und Sicherung des Verkehrs, dieses unbesiegbare, aus unseren jetzigen Lebensverhältnissen geborene, wie eine Naturgewalt auftretende Bedürfnis, das sich auch in naher Zukunft wieder über Engherzigkeit und Engstirnigkeit, über Völkerhaß und Völkerneid, über Paß- und Zollschranken hinweg unwiderstehlich durchsetzen wird. Und dieses Bedürfnis war es, das schon bisher einerseits zu den Reichseisenbahnen, andererseits zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen geführt hat.

Solange die deutschen Bahnen das System der einzelstaatlichen Bahnen hatten, kam die Überlegenheit des deutschen Eisenbahnwesens gegenüber den außerdeutschen Mitgliedern des Vereins — wenigstens förmlich — nicht sehr auffällig zur Geltung. Heute, wo dieser gewaltige Betrieb, der größte einheitliche Betrieb der ganzen Welt, fast genau zwei Drittel der Vereinsbahnen in einer Hand vereinigt, springt diese Überlegenheit in die Augen. Ängstliche Gemüter könnten diese Tatsache mit Beunruhigung betrachten und fürchten, daß diese mächtige, alle anderen Verwaltungen zusammen zahlenmäßig überragende Reichseisenbahnverwaltung die anderen Vereinsmitglieder mit der Zeit an die Wand drücken werde.

A b e r d a s k a n n n i c h t g e s c h e h e n. Ich denke dabei gar nicht an die Tatsache, daß unsere Satzungen schon lange in weiser Voraussicht durch ausgiebigen Schutz der Minderheit einer solchen Möglichkeit einen festen Riegel vorgeschoben haben. Ich denke an die Tatsache, daß die Reichseisenbahnen selbst eine solche Entwicklung nie wollen werden und nie wollen können. Ist es doch seit der ersten Gründung des Vereins Grundsatz gewesen, daß die Mitglieder untereinander alle für einen und einer für alle, und nach außenhin alle für das öffentliche Wohl sachlich arbeiten.

Hat sich im Verein schon bisher das Erstarken und der immer enger werdende Zusammenschluß der Eisenbahnen des Deutschen Reiches, der nun seinen Abschluß gefunden hat, nicht nachteilig bemerkbar gemacht, so wird dies in Zukunft noch viel deutlicher werden, und wir müssen uns freuen, daß der tiefste Kern des Vereins ein so tüchtiges Gebilde ist.

Wir werden einen festen Zusammenschluß im Vereine brauchen. Denn ich bin der Überzeugung, daß unser Verein noch lange nicht seine große historische Aufgabe erfüllt und sich keineswegs etwa überlebt hat. Ja, auf die Gefahr hin, als unverbesserlicher Optimist zu gelten, möchte ich behaupten, daß dem Vereine gerade jetzt eine größere Aufgabe gestellt ist, als je zuvor und daß er, wenn er sie erfüllt, einer neuen glänzenden Zukunft entgegengeht.

Nicht nur die Unterlegenen, auch die Sieger und die Neutralen leiden mehr oder weniger, manche ganz furchtbar, unter den Folgen des Krieges, an den Folgen im eigenen Lande, insbesondere aber an den Erschwerungen des zwischenstaatlichen Verkehres. Das unbesiegliche Verkehrsbedürfnis wird sich — wie ich erwähnte — in absehbarer Zeit durchsetzen. Dann wird es notwendig sein, daß alle, die guten Willens sind, sich zu gemeinsamer Arbeit zusammenscharen. Das geschieht am leichtesten, wenn schon ein Kristallisationspunkt da ist, an den sich die anderen anschließen können. Dazu aber ist gerade unser Verein besonders geeignet. Es ist heute schon mehrmals erwähnt worden, daß der Verein vor dem Kriege in Deutschland, Österreich, Ungarn, Holland und Rumänien alle, und überdies in anderen Ländern noch ein paar andere wichtige Bahnen als Mitglieder umfaßte. Aber in Wirklichkeit war sein Einflußgebiet viel größer. Denken Sie daran, welchen großen Anteil der Verein am Berner Übereinkommen, an der Technischen Einheit, an dem Internationalen und am Deutsch-Italienischen Wagenregulativ hatte, wie weit sonstige Vereinbarungen — z. B. besonders im Personenverkehr — über die Vereinsgrenzen hinausgegriffen und sich bis an alle Küsten des europäischen Festlandes außerhalb der Breitspurländer erstreckt haben: Da kommen noch ganz andere Zahlen als die 110 000 km zum Vorschein. Und so muß es wieder werden.

Die Schöpfung von 1846 war kein Homunkulus, der künstlich in der Retorte zusammengebraut, von jedem Windhauch den Tod befürchten mußte. Es war ein Kind von recht gesundem Fleisch und Blut, das die Stürme von 1866 ohne irgendeine Störung und den Orkan von 1914 bis 1918 mit schweren Schäden, aber lebensfähig und in ungebrochener Kraft überstand. Es liegt da ein Vergleich nahe: Der Internationale Kongreßverband war schon eher eine Art Homunkulus: Er ist als w e l t u m s p a n n e n d e r Verband, der er sein sollte, zusammengebrochen und besteht nur als Rumpfkörperschaft weiter.

Der Verein muß und wird daher auch sicher irgendeine Form finden, die die Mitarbeit und das Zusammenwirken aller deren ermöglicht, die aus dem Sumpfe heraus wollen, in dem wir alle stecken. Sache geschickter Politik wird es sein, diese Entwicklung zu fördern und zu beschleunigen. Voraussetzung dafür ist aber die i n n e r e K r a f t des Vereins, und dieser kann der festgefügte Kern der Reichsbahnen nur nützlich sein. Blicken wir zurück, so sehen wir, daß die Geschäftsleitung des Vereins stets in Berlin lag, zuerst bei den Privatbahndirektionen, dann bei der Königlichen Direktion. Und mit welchem Erfolg, das wird sofort deutlich, wenn ich Sie an ein paar Namen erinnere, die uns allen geläufig sind: an Exzellenz von Kranold, Exzellenz Behrendt, Exzellenz Rüdlin, an die wir alle mit großer Verehrung denken, und wenn ich auf das herzliche Vertrauen verweise, das wir alle unserem neuen Vorsitzenden, Herrn Präsidenten Wulff, entgegenbringen.

Alle diese Männer gehörten und gehören jener großen Verwaltung an, die als festgeschlossene preußisch-hessische Gemeinschaft schließlich wieder der Kern war, aus dem sich die Reichbahnen entwickelten. Auch da genügt der Hinweis auf ein paar Namen, um die Bedeutung dieses Körpers für den Verein zu kennzeichnen: Ich erinnere nur an die Minister von Maybach, von Thielen und von Breitenbach und ihren Weltruf.

Und nun komme ich zur Antwort an Seine Exzellenz den Herrn Reichsverkehrsminister.

Wir danken ihm herzlichst dafür, daß der erste Reichseisenbahnminister, der mit dem Verein in Berührung tritt, in seiner Begrüßungsrede sich schon zu der Auffassung bekannt hat und erklärte, die Reichseisenbahnen wollen ihren nationalen und ihren internationalen Aufgaben in kameradschaftlicher Zusammenarbeit mit allen Mitgliedern entsprechen. Dafür danken wir dem Herrn Reichsminister herzlichst, denn wir schöpfen hieraus die Zuversicht an eine neue, glänzende Zukunft des Vereins. Aber wir wollen auch unsererseits hierzu Stellung nehmen und erklären, daß wir nach unseren Kräften im gleichen Geiste mit der Reichseisenbahnverwaltung zusammenarbeiten wollen, die ja in unserer Familie nichts anderes ist als der älteste, größte und stärkste Bruder, auf den wir uns verlassen, und der sich auf uns verlassen kann.

Dafür danken wir mit dem festen und ehrlichen Versprechen, unsererseits unsere ganze Kraft für die Mitarbeit und unser volles Vertrauen zur Verfügung zu stellen. Arbeiten wir alle in diesem Geiste, dann brauchen wir Tod und Teufel nicht zu fürchten.

Ich bitte Sie, meine verehrten Herren, mit mir Ihre Gläser zu erheben und einzustimmen in den Ruf: Der gute alte Geist des Vereins, er lebe hoch!

Die Reihe der offiziellen Trinksprüche beendigte der Ministerialrat Pasterczyk als Vertreter der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnverwaltung durch folgende Ansprache:

Euere Exzellenz! Sehr geehrte Herren!

Ich bitte zu gestatten, mich zweier Aufträge zu entledigen.

Der Präsident der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Herr Staatssekretär von Kelety, hatte die Absicht, an der Sitzung persönlich teilzunehmen, wurde jedoch zu seinem größten Bedauern aus dienstlichen Gründen hieran verhindert. Demzufolge ist mir die ehrende Aufgabe zuteil geworden, namens des Präsidenten Se. Exzellenz den Herrn Reichsverkehrsminister Groener, den hochverehrten Herrn Präsidenten Wulf und die hochverehrten Anwesenden anläßlich der 75. Sitzung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu begrüßen und den Verein zu seiner außerordentlich erfolgreichen Tätigkeit auf dem Gebiete der Entwicklung des Eisenbahnwesens aufs wärmste zu beglückwünschen.

Meine schlichten Begrüßungsworte sind keine konventionellen, sie sind tief empfunden und von Herzen kommend. In

Ausführung eines zweiten ehrenden Auftrages habe ich namens der Vereinsmitglieder Sr. Exzellenz dem Herrn Reichsverkehrsminister für sein die Versammlung auszeichnendes persönliches Erscheinen zu danken. Es ist dies ein Beweis für den hohen Wert, den Ew. Exzellenz dem Wirken des Vereins beilegen. Weiter habe ich dem hochgeehrten Herrn Präsidenten Wulff für seine warmen Begrüßungsworte und der Geschäftsführenden Verwaltung für die außerordentlich segensreiche Tätigkeit bei Ausgestaltung des Vereins den besonderen Dank der Vereinsmitglieder zum Ausdrucke zu bringen. Zu großem Dank sind wir auch für die Bemühungen um das Zustandekommen der diesjährigen Vereinsversammlung und für die Vorbereitungen zu dieser Feier verpflichtet. Was die historische Entwicklung des Vereins und die damit zusammenhängenden Fragen auch persönlicher Natur anbelangt, so sind diese von den Herren Vorrednern in glänzender Weise dargelegt worden. Ich habe nur noch wenige Worte zum Ausdruck zu bringen. Vor allem muß ich feststellen, daß die Vereinsmitglieder stets stolz darauf waren, dem Verein anzugehören und an dessen vorbildlichen Arbeiten teilnehmen zu können. Im edlen, geistigen Wettbewerb haben die Eisenbahnverwaltungen ihre hervorragendsten Fachleute in den Dienst des Vereins gestellt und mit vereinten Kräften dessen Ausbau zur Höhe einer Mustereinrichtung gebracht. Die Schöpfungen des Vereins waren für das Wirtschaftsleben der Völker von größter Wichtigkeit, denn diese allein ermöglichen den glatten und klaglosen Güteraustausch zwischen den beteiligten Staaten. Der Krieg und seine traurigen Folgen konnten wohl materielle Werte jeder Art vernichten — geistige Werte, wie sie der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen geschaffen, sind unzerstörbar. Waren die Vereinsvereinbarungen bisher die Achse der internationalen Verkehrseinrichtungen, so werden sie es auch für die Zukunft sein und bleiben. Es ergibt sich jedoch von selbst die Notwendigkeit zur Fortsetzung der Arbeit, denn Stillstand wäre Rückgang, insbesondere in Anbetracht des durch die eingetretenen Verhältnisse herbeigeführten abnormalen Zustandes im internationalen Güteraustausch.

Ohne unbescheiden zu erscheinen, darf ich wohl auch persönlich meiner Verehrung für den Verein und sein segensreiches Walten Ausdruck verleihen; denn ich dürfte zu den wenigen zählen, die, ein volles Halbjahrhundert im aktiven Eisenbahndienste stehend, den Werdegang des Vereins in allen seinen Phasen verfolgt haben und an der praktischen Durchführung seiner Schöpfungen mit beteiligt waren.

Als Ehrenpflicht möchte ich heute in inniger Dankbarkeit aller jener gedenken, die bisher an der Leitung und Ausgestaltung des Vereins tätig waren, und wünsche, daß die Weiterentwicklung sich auf der bisherigen Höhe der Vollkommenheit bewegen möge, zu eigenem Ruhme, zum Wohle der Völker. Gottes Segen walte auch fernerhin über der gemeinsamen Arbeit!

Ein dreifaches Hoch Seiner Exzellenz dem Herrn Reichsverkehrsminister, der geehrten Vereinsleitung und ihrem Präsidenten!

Der frühere Vorsitzende der Geschäftsführenden Verwaltung, Exzellenz Rüdlin, den die Versammlung gern als Gast in ihrer Mitte gesehen hätte, hatte aus seinem Urlaub ein Begrüßungstelegramm geschickt, das von dem Vorsitzenden verlesen und mit großem Beifall aufgenommen wurde.

Für den zweiten Nachmittag hatte die Geschäftsführende Verwaltung einen Ausflug nach Potsdam veranstaltet. Mit der Eisenbahn fuhren die Festteilnehmer nach Wannsee, von wo aus nach einem reichlichen Imbiß im Kaiserpavillon auf einem Sonderdampfer die schöne Fahrt durch die Havelseen nach Potsdam bei herrlichstem Wetter angetreten wurde. Die Schönheit dieser Fahrt wurde durch Beteiligung einiger auswärtiger Damen erhöht, die ihre Gatten nach Berlin begleitet, und zu denen sich mehrere Damen der Berliner Vertreter gesellt hatten. Die Stimmung war denn auch vortrefflich und fand in den Klängen deutscher Volkslieder Ausdruck, die über die Havel und die in reichem Herbstschmuck prangenden Wälder erschallten. In Potsdam besuchten die Festteilnehmer in drei Abteilungen die Sehenswürdigkeiten der alten Residenz: das Stadtschloß, das Neue Palais und Sanssouci.

Am Abend des 9. September konnten die Festteilnehmer, die noch nicht abgereist waren, sich in einigen Berliner Theatern treffen, die durch ihre Darstellungen den Beweis erbrachten. daß Berlin seinen alten Ruf als Kunststätte heute noch verdient.

Wenn auch die Festlichkeiten dieser Jubiläumstage, dem Ernst der Zeit entsprechend, an äußerem Glanz sich nicht mit dem messen konnten, was in Friedenszeiten bei solchen Anlässen geboten zu werden pflegte, so werden doch alle Teilnehmer mit Befriedigung auf diese letzten Tage zurückblicken und das Gefühl mit nach Hause nehmen, daß der Verein fest und unerschüttert dasteht, und daß durch dieses Zusammensein, durch die gegenseitige Annäherung und Aussprache das Band, das seine Mitglieder umschließt, noch fester geknüpft worden ist. Möge der Verein in dem neuen Vierteljahrhundert, das er jetzt beginnt, sich weiter stärken und kräftig entwickeln, damit er im Jahre 1946 sein 100jähriges Jubiläum in dem Bewußtsein feiern kann, seine hohen Aufgaben erfüllt und, wie der Reichsverkehrsminister sich ausdrückte, den Völkern Wohlfahrt gebracht und sie vereint zu haben zu friedlicher Arbeit.

Ein neues Eisenbahnbetriebsreglement für die Tschechoslowakische Republik.

Am 1. August d. J. ist ein neues tschechoslowakisches Eisenbahnbetriebsreglement in Kraft getreten. Es ist in der Sammlung der Gesetze und Verordnungen (Nr. 203 vom 4. Juni 1921) nur in tschechischer Sprache, in den Teilen I der neuen Personen- und Gütertarife auch in deutscher Sprache abgedruckt. Es gründet sich im wesentlichen auf den von den österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1918 verfaßten Entwurf eines neuen EBR. für die Eisenbahnen der im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder, das an die Stelle des EBR. vom 1. Januar 1910 treten sollte. Über die wichtigsten Unterschiede zwischen dem alten österreichischen und ungarischen und dem neuen tschechischen EBR. entnehmen wir einigen Abhandlungen des „Globus“ folgendes:

Während vorläufige oder vorübergehende Änderungen einzelner Vorschriften bisher von der Aufsichtsbehörde verfügt werden konnten, können sie künftig nur noch in dringenden Fällen von der Aufsichtsbehörde selbst verfügt werden, zudem mit dem Vorbehalte nachträglicher Genehmigung durch die Regierung. Die Neuerung will selbst vorübergehende Änderungen des EBR. erschweren und dem Publikum eine gewisse Stetigkeit der Bestimmungen, außerdem die Mitwirkung aller Ministerien bei den Änderungen sichern. Einige gleichzeitig mit dem neuen EBR. veröffentlichte „vorläufige Änderungen“, die durch die derzeitigen außergewöhnlichen Verhältnisse bedingt sind, werden am Schluß dieser Abhandlung erwähnt werden.

Aus den Vorschriften für die Beförderung von Personen und Gepäck sei zunächst bemerkt, daß die frühere Bestimmung, wonach die ausgehängten Fahrpläne des eigenen Verwaltungsbezirks einer Bahn auf hellgelbem, die anderer Bahnen auf weißem Papier gedruckt sein mußten, im neuen EBR. nicht mehr enthalten ist. Auf jeder Station ist ein Tarifauszug auszuhängen, der die Preise der dort verkäuflichen gedruckten Fahrkarten enthält. Früher mußte dieser Auszug auch die Preise der Blankokarten enthalten. Der Anspruch auf Verabfolgung einer Fahrkarte erlischt nach dem neuen EBR. (§ 14) fünf Minuten vor der im Fahrplan festgesetzten Abfahrtszeit des Zuges. Bisher war nur von der Abfahrtzeit des Zuges die Rede. Durch die genauere Bezeichnung des Zeitpunktes wird manchen Streitigkeiten zwischen Reisenden und Bahnbediensteten vorgebeugt. Die neue genauere Fassung findet sich auch noch an einigen anderen Stellen des EBR. in ähnlichem Zusammenhang. Die Warteräume müssen die Nacht über geöffnet bleiben, wenn die Zeit von der Ankunft des letzten bis zum Abgang des ersten Zuges weniger als sechs Stunden beträgt (§ 17). Bisher war diese Frist auf vier Stunden bemessen. Die Führung von Frauenabteilen II. und III. Klasse in Zügen, die drei oder mehr Abteile dieser Klassen haben, ist künftig nicht mehr unbedingt, sondern nur noch nach Tunlichkeit verlangt (§ 18). Eine willkommene Erleichterung für die Eisenbahn, die durch die verminderte Nachfrage alleinreisender Frauen nach Frauenabteilen gerechtfertigt ist. Verschärft sind die Bestimmungen des § 18 über Nichtraucherabteile. Künftig darf man sich nämlich nicht einmal auf dem Gange solcher Wagen, in denen Nichtraucherabteile sich befinden, mit einer brennenden Zigarre, Zigarette oder Pfeife aufhalten; bisher war nur das Betreten der Nichtraucherabteile selbst verboten.

Nach § 27 konnten bisher die Hunde in Behältern mit Hundekarten oder als Gepäck befördert werden. Künftig fällt die erste Beförderungsart weg. Der Besitzer eines in das Wagenabteil mitgenommenen Hundes, der ohne Hundekarte angetrof-

fen wird, muß künftig für die von dem Tiere durchfahrene Strecke, und wenn diese sich nicht sofort zweifellos feststellen läßt, für die ganze vom Zuge durchfahrene Strecke bis zur nächsten Station, in welcher der Zug zum Zwecke des Aussteigens hält, die doppelte tarifmäßige Gebühr, mindestens jedoch 10 Kr. bezahlen. Bisher gab es eine solche Bestimmung nicht. Der § 30 enthält folgende neue Bestimmungen:

„Das Gewicht des einzelnen Gepäckstückes kann im Tarife einheitlich beschränkt werden, oder es kann die Aufgabe schwerer Stücke nur zu bestimmten Bedingungen zugelassen werden. Werden als Gepäck nicht zugelassene Gegenstände als Gepäck aufgegeben, so ist die Frachtnachzahlung als Expreßgut zu entrichten. Außerdem ist, wie bisher, der Frachtzuschlag nach der Bestimmung des § 60, Abs. 1 zu entrichten." Die letztere Bestimmung wurde allerdings schon bisher gehandhabt. Wichtig ist die neue Bestimmung des § 31, daß jedes Gepäckstück mit der genauen und dauerhaft befestigten Adresse des Reisenden (Name, Wohnort, Wohnung) sowie mit dem Namen der Aufgabestation und der Bestimmungsstation versehen sein muß. Gepäckstücke, welche nicht derart bezeichnet sind, können zurückgewiesen werden. § 32 enthält die neue Bestimmung, daß für Gepäckstücke, welche ausnahmsweise in dringenden Fällen mit dem Vorbehalte nachträglicher Abfertigung angenommen wurden, ein Zuschlag von 3 Kr. zur Gepäckfracht zu entrichten ist.

Unter den Vorschriften für die Beförderung von Gütern sind in § 54 die explosionsgefährlichen Gegenstände nicht mehr genannt, da sie in der Anlage C enthalten sind. Der § 56 enthält die neue Bestimmung, daß die in der Anlage C genannten Gegenstände mit dem Zusatz „bedingungsweise" in den Frachtbriefen zu bezeichnen sind. Eine Strafbestimmung bei Unterlassung des Zusatzes „bedingungsweise" ist jedoch im Reglement nicht enthalten, doch dürfte der Absender, da er seine Verpflichtungen nicht erfüllt hat, für den etwa entstehenden Schaden verantwortlich sein. Auch hat die Station das Recht, solche Frachtbriefe zurückzuweisen. Im § 58 ist bestimmt, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, Anzahl und Gewicht der Sendung bei der Annahme festzustellen. Der Tarif bestimmt, ob die Eisenbahn hierfür Gebühren berechnet. Bisher mußte diese Verwägung oder Zählung gebührenfrei geschehen. Da jedoch auch in den Tarifen eine Gebühr hierfür nicht enthalten ist, bleibt der bisherige Zustand zunächst unverändert. Nach § 60 wird der Frachtzuschlag für Überlastung um etwa 200 % erhöht.

Bei Beförderungshindernissen (§ 74) hat die Eisenbahn das Gut ohne Erhebung einer Mehrfracht auf einem Hilfswege der Bestimmungsstation zuzuführen, wenn das Gut zur Beförderung angenommen wurde. Bisher genügte es, wenn das Gut aufgeliefert war. Bei Nichtvorhandensein eines Hilfsweges sind, wenn die Sendung zurückgenommen wird, neben den bisherigen Gebühren künftig auch die Nebengebühren für die bereits vorgenommenen Leistungen zu entrichten. Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder Festtag, so läuft diese Frist mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktages ab. Bisher galt dies nur für Frachtgut. Während bisher bei Eilgut die Benachrichtigung des Empfängers noch am Tage der Ankunft binnen zwei Stunden erfolgen mußte, wenn die Ankunft an Werktagen bis 6 Uhr abends oder an Sonn- und Festtagen bis 12 Uhr mittags erfolgte, kann sie jetzt bei Ankunft von Eilgut an Werktagen nach 4 Uhr nachmittags oder an Sonn- und Festtagen überhaupt erst am folgenden Morgen verlangt werden.

Mit den Änderungen des EBR. ist auch eine Reihe von Änderungen in den Ausführungsbestimmungen eingetreten und in den Tarifteilen I Abt. A veröffentlicht. Wir heben daraus folgendes hervor:

Die Ausführungsbestimmung VI zu § 13 bestimmt, daß Stationen, die keine direkten Fahrkarten verabfolgen, die tatsächlich ausgegebene Karte mit „p. j." (přímá jízda, direkte Fahrt) versehen. Neu ist ferner die Vorschrift der AB. IV zu diesem Paragraphen, wonach Reisende, die beim Verlassen des Bahnhofes nachweisen, daß sie sich zur Nachzahlung vergeblich gemeldet hatten, für die durchfahrene Strecke und benutzte Klasse einen Zuschlag von 3 Kr. zum tarifmäßigen Preise, im ganzen aber nicht mehr als den doppelten tarifmäßigen Preis zu entrichten haben. Die Besitzer von Schlafwagenkarten haben lediglich Anspruch auf einen Platz im Schlafwagen, die Besitzer von Zuschlagkarten für Aussichtswagen nur auf einen Platz in diesem Wagen (AB. VI zu § 19).

Die AB. II zu § 30 enthält die neue Einführung, daß die Eisenbahn die Mithilfe des Reisenden beim Ein- und Ausladen von mehr als 50 kg schweren Stücken beanspruchen kann. Diese Bestimmung wird bloß in kleineren Stationen mit wenig Personal praktisch werden können. Als Reisegepäck dürfen nunmehr auch bis zu 4 m lange Geräte von wandernden Schauspielern, ferner Wagen, Gewichte und die zur Eichung nötige Ausrüstung angenommen werden. (AB. II d. u. e.). Die Hausierer und Marktfieranten, die Waren und Emballagen als Reisegepäck mitführen, müssen nunmehr mit amtlichen Legitimationen versehen sein. Wichtig ist die neue Bestimmung, daß Filme als Reisegepäck nicht angenommen werden dürfen (AB. VI). Kunstgegenstände und Kunstaltertümer werden nur dann als Reisegepäck zugelassen, wenn sie nicht für Geschäftszwecke mitgenommen werden. Wesentlich ist, daß die Haftungsgrenze von 12 Kr. trotz der enormen Wertsteigerung aller Gebrauchsgegenstände die gleiche wie im alten EBR. geblieben ist. Der Reisende darf nach § 32 AB I 3 sein Reisegepäck nur nach einer Bestimmungsstation aufgeben. Die Annahme einzelner Gepäckstücke nach verschiedenen Bestimmungsstationen ist verboten. Die Mindestgebühr für die Aufgabe des Reisegepäcks mit versicherter Lieferfrist wurde von 40 Heller auf 1 Kr. erhöht (AB. II zu § 32).

Neu ist die Bestimmung des § 34 AB. V., wonach die Eisenbahn, falls der Gepäckschein nicht beigebracht werden kann, nur dann das Gepäck ausfolgt, wenn die Partei in glaubhafter Weise die Empfangsberechtigung erweist und einen gestempelten Revers abgibt oder Sicherheit leistet. In dem Revers hat die Partei zu erklären, daß sie der Eisenbahn für alle Folgen, die ihr durch diese Ausfolgung bzw. durch Geltendmachung von Ansprüchen dritter erwachsen würden, hafte. Nach § 38 AB. I werden Stationen, in denen Gepäckträger bestellt sind, durch Aushang bekanntgemacht.

Laut AB. II zu § 40 sind Gegenstände, die einzeln mehr als 80 kg wiegen, von der Beförderung als Expreßgut ausgeschlossen. Derselbe Absender darf zu demselben Zuge nach der gleichen Bestimmungsstation höchstens fünf Stücke im Gesamtgewichte von höchstens 400 kg aufgeben. Die Beförderung nach und von Stationen (neu), die jenseits der Grenzzollabfertigung liegen, ist ausgeschlossen. Nach AB. VII zu diesem Paragraphen ist der Absender verpflichtet, seine Adresse auf den einzelnen Stücken anzubringen.

Im VI. Abschnitt (Beförderung von Leichen) ist die Bestimmung bezüglich der Ausstellung von Leichenpässen den neuen politischen Verhältnissen entsprechend einheitlich in der Weise geregelt, daß hierzu nunmehr immer die politischen Behörden erster Instanz befugt sind (AB. III § 44).

Von Interesse sind die Änderungen im Abschnitt VIII (Beförderung von Gütern). Zu den nur unter besonderen Bedingungen zur Beförderung zugelassenen Gegenständen (Kostbarkeiten) gehören nunmehr auch Korallen, Gold-, Silber- und Platinwaren, besonders wertvolles Pelzwerk und Filme (wie bei § 30 betreffend Reisegepäck). Der Entschädigungshöchstbetrag von 400 Kr. für 100 kg für diese Wertsachen bleibt jedoch unverändert (§44 AB. II). Wenn man die Wertsteigerung der Waren seit dem Kriege berücksichtigt, so bedeutet die Beibehaltung des obigen niedrigen Haftungsbetrages eigentlich eine weitere Haftungsbeschränkung, der die Verfrachter nur durch besondere Versicherung begegnen können.

In den AB. zu § 56 ist die Sprachenfrage für die Ausfüllung der Frachtbriefe geregelt. Wir haben hierüber in Nr. 32 (S. 619) d. Zeitung bereits berichtet.

Nach § 62 muß das Gut, soweit es seine Natur erfordert, durch gehörige Verpackung gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung geschützt sein. In der AB. I zu diesem Paragraphen wird der Begriff der sicheren Verpackung näher umschrieben. Güter, die nicht sicher verpackt sind, werden nur gegen Anerkennung des Mangels der Verpackung zur Beförderung angenommen. Bei Ackergeräten und Baugeräten, Dampfkesseln, Eisen, Stahl, Fässern, Holz, landwirtschaftlichen Maschinen, Steinen u. dgl. wird vom obigen Revers abgesehen.

Die Stückgüter sind in einer Verwechslungen ausschließenden Weise zu bezeichnen. Die Bezeichnung hat wenigstens in zwei (neu) Buchstaben oder in anderen leicht zu unterscheidenden Zeichen und in Zahlen (mindestens drei) (neu) zu bestehen. (AB. V zu § 62). Die Stückgüter sind mit dem Namen der Bestimmungsstation zu bezeichnen. Hiervon wird bei Milchkannen abgesehen, wenn sie mit dem Namen und Wohnort des Eigentümers deutlich und dauerhaft bezeichnet sind (AB. VII). Die Sicherheit für die Bestellung eines Wagens beträgt nunmehr 28,80 Kr. statt 9,60 Kr. (AB. III (3) zu § 63). Für einen bereitgestellten, jedoch wieder abgestellten Wagen, statt der bisherigen 40 Heller für die Stunde nunmehr 1,20 Kr., mindestens jedoch 14,40 Kr. für den Wagen. Bei Nichtbenutzung eines bestellten Wagens sind 28,80 Kr. (früher 9,60 Kr.) zu bezahlen. Die Ladefrist (wagenstandgeldfreie Frist) beträgt 24 Stunden, sofern nicht zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Verkehres bei Güterstauungen oder bei außergewöhnlichen Verhältnissen kürzere Fristen festgesetzt wurden (AB. IV). Neu ist die Bestimmung, daß eine Verzögerungsgebühr für Decken berechnet wird, wenn letztere in der Versandstation unbenutzt oder in der Bestimmungsstation erst nach Ablauf der Abnahmefrist zurückgestellt werden. (AB. II zu § 66). Barvorschüsse werden nur bis zur Höhe von 300 Kr. zugelassen. Bei Weitersendungen mit neuen Frachtbriefen können gemäß § 76 (5) begründete Forde-

rungen der Eisenbahn, wie Fracht, Frachtzuschläge, Nachnahme nach Eingang, Barvorschüsse, Zoll, Zollgebühren u. dgl. auch in höheren Beträgen als Barvorschuß zugelassen werden (AB. IV zu § 72). Laut AB. IV zu 76 (neu) sind Empfangsbescheinigungen über Sendungen, die vom Auslande kommen, der Stempelgebühr von 1,20 Kr. (bei Wagenladungen) und von 30 Hellern (bei Stückgütern) unterworfen, sofern nicht nach dem Stempel- und Gebührengesetze eine Befreiung eintritt. (Siehe Anmerkung zu § 55 EBR.). Enthalten die Frachtbriefe Einlegeblätter, so ist außerdem zu jedem Einlegeblatt die Gebühr im gleichen Ausmaße zu entrichten. Durch die Ausführungsbestimmung VIII wird dem Empfänger gewisser Waren unter bestimmten Voraussetzungen die Berechtigung erteilt, Proben zu entnehmen und sich die Identität der Muster beglaubigen zu lassen. Von Bedeutung ist die neue Vorschrift der AB. I (3) zu § 79, wonach die Eisenbahn berechtigt ist, den Empfänger von Wagenladungen und leichtverderblichen Gütern telegraphisch zu verständigen, falls er in einer größeren Entfernung von der Bestimmungsstation wohnt. Während bisher bei Beschädigung von Eisengußwaren während des Bahntransportes bloß der frachtfreie Rücktransport der beschädigten Stücke von der Bestimmungsstation nach der ursprünglichen Station gestattet war, wird nunmehr von der Eisenbahn auch die frachtfreie Beförderung der Ersatzstücke als Frachtgut von der ursprünglichen Versandstation nach der ursprünglichen Bestimmungsstation zugelassen, falls der Verfügungsberechtigte dies beantragt (§ 86 AB. III). Durch die neue Bestimmung IV zu § 86 wird die Frage der Begleitung der Güter geregelt. Ein Begleiter wird nämlich nur dann zugelassen, wenn der Absender einen Revers vorlegt, in dem sich der Arbeitgeber des Begleiters oder eine dritte Person (meistens eine Versicherungsgesellschaft) verpflichtet, den beteiligten Bahnen die gesamte Entschädigung voll zu ersetzen, die die Eisenbahn dem Begleiter, seinen Rechtsnachfolgern oder anderen Berechtigten infolge eines Unfalles während der Fahrt oder beim Aufenthalt auf den Bahnobjekten etwa zu leisten hat. Infolge der Verkehrsunsicherheit der letzten Jahre hat sich die Notwendigkeit, Warensendungen besonders begleiten zu lassen, in viel größerem Maße ergeben als früher. Durch die Aufnahme obiger Bestimmung wurde die bereits geübte Praxis der Abgabe eines Reverses festgelegt.

Mit der Veröffentlichung des neuen EBR. sind ferner zugleich — wie eingangs erwähnt — mit besonderer Regierungsverordnung für die Dauer der außergewöhnlichen Betriebsverhältnisse mehrere vorübergehende Änderungen des EBR. bekanntgegeben worden, die nachstehend noch kurz bezeichnet sind.

Die im § 6 Abs. 3 EBR. für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen oder anderen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen festgesetzte Frist von zwei Monaten wird vorübergehend auf 14 Tage herabgesetzt. Die Bestimmung des § 13 Abs. 2 EBR., daß die Fahrkarte den Fahrpreis angeben muß, wird, soweit es sich um Fahrkarten alter Vorräte handelt, vorübergehend aufgehoben. Der gültige Fahrpreis einschließlich Fahrkartensteuer ist mit dem Gesamtbetrage in dem im § 12 Abs. 1 EBR. vorgeschriebenen Tarifauszuge zu bezeichnen. Dieser Auszug ist bei der Fahrkartenausgabestelle auszuhängen. Die Reisenden sind durch einen Aushang darauf aufmerksam zu machen, daß für die Einhebung des Fahrgeldes nur die in dem Tarifauszuge bezeichneten Beträge maßgebend sind. Unter Abweichung von der Vorschrift des § 76 Abs. 3 EBR. kann das Gut statt in der vom Absender bezeichneten Bestimmungsstation in einer anderen in demselben Orte befindlichen Station abgeliefert werden; es darf jedoch keine höhere Fracht erhoben werden, als bei der Ablieferung in der vom Absender bezeichneten Station zu zahlen wäre. Ist wegen außergewöhnlicher Betriebsverhältnisse in einigen Stationen die regelmäßige Abwicklung des Güterverkehres nicht möglich, so gelten nach vorausgehender Genehmigung und Verlautbarung im „Věstník pro železnice a plavbu“ hinsichtlich der Ablieferung der Güter auf diesen Stationen besondere, von dem EBR. abweichende Bestimmungen, durch die insbesondere die Fristen für die Abnahme, Anmeldung und Verwahrung der Güter entsprechend herabgesetzt werden.

Die neuen reglementarischen Bestimmungen für die Tschechoslowakei bringen — wie man sieht — keine grundlegenden Änderungen des bisherigen Rechts. Die im Interesse des allgemeinen Verkehrs so sehr erwünschte Übereinstimmung der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen dieses Landes mit denen für Deutschland, Österreich und Ungarn ist also im wesentlichen erhalten geblieben, eine Tatsache, die insofern von größerer praktischer Bedeutung ist, als früher, als die Binnentarife bei dem häufigen Fehlen an direkten Tarifen in viel zahlreicheren Fällen auch für Auslandssendungen angewendet werden. Kb.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 20. August einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 91 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Der Reichsverkehrsminister gegen Bestechungsversuche.** Der Reichsverkehrsminister Groener richtete an den Verein gegen das Bestechungsunwesen, Sitz Berlin, folgendes Schreiben: „Im Bereich der Reichseisenbahnen ist es den angestrengten Bemühungen der Verwaltung nach Wiederherstellung der Unantastbarkeit ihres Beamtenkörpers gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen. Die Beamtenverbände unterstützen diese Bestrebungen in anerkennenswerter Weise. Leider wird ihnen von gewissen Firmen entgegengearbeitet, die sich nicht scheuen, an die Beamten, denen die Beschaffung, Abnahme und Verwaltung von Stoffen aller Art oder die bauliche Unterhaltung von Anlagen übertragen ist, mit mehr oder weniger verhüllten Bestechungsangeboten heranzutreten. Ich werde hiergegen mit allen Mitteln vorgehen und behalte mir vor, die Namen dieser Firmen öffentlich bekanntzugeben und strafrechtliche Verfolgung eintreten zu lassen. Solche Firmen werden von Lieferungen und Leistungen für die Eisenbahnverwaltung künftig ausgeschlossen werden. Anderseits werde ich Schädlinge innerhalb des Beamtenkörpers unnachsichtlich beseitigen. Den Verein gegen das Bestechungsunwesen bitte ich um Unterstützung durch Weiterverbreitung der von mir beabsichtigten Maßnahmen.“

— **Die Organisation der Reichsbahnverwaltung.** Über die künftige Organisation der Reichsbahn sind von den verschiedensten Seiten Vorschläge gemacht worden. Zur Ausarbeitung von Vorschlägen für die künftige Organisation der Reichsbahnverwaltung hat der Reichsverkehrsminister zwei Ausschüsse von Eisenbahnfachmännern berufen. Dem einen dieser beiden Ausschüsse soll die Prüfung der allgemeinen Organisationsfragen der Reichsbahn obliegen. Seine Hauptaufgabe wird sein, Vorschläge über die zweckmäßige Gestaltung der eigentlichen Verwaltungsstellen der Reichsbahn (Ministerium und diesem unmittelbar nachgeordnete Stellen) auszuarbeiten. Daneben soll der Ausschuß ein Gutachten darüber abgeben, ob in der Ministerialinstanz das Wasserstraßen-, das Kraft- und Luftfahrwesen von dem Eisenbahnwesen zu trennen ist. Der Ausschuß wird auch zu den von gewissen Seiten gemachten Vorschlägen Stellung zu nehmen haben, die das Staatsbahnsystem durch ein privatwirtschaftliches System ersetzen wollen. Den Vorsitz in diesem Ausschuß hat auf Wunsch des Reichsverkehrsministers der frühere Staatssekretär des Reichspostamtes und langjährige Präsident der Eisenbahndirektion Berlin, Rüdlin, übernommen. Mit der künftigen Gliederung der den Eisenbahndirektionen und den Eisenbahn-Generaldirektionen unmittelbar nachgeordneten Stellen (Ämter, Inspektionen, Betriebsdirektionen usw.) soll sich der zweite Ausschuß befassen, zu dessen Leitung sich der frühere Eisenbahndirektionspräsident v. Schaewen bereit erklärt hat. Dieser Ausschuß wird insbesondere Vorschläge für die Abgrenzung der Zuständigkeiten der genannten Ämter und Stellen zu machen und zu prüfen haben, inwieweit zur Erzielung eines reibungslosen und einfachen Geschäftsganges eine Zusammenfassung verschiedener Dienstgebiete (z. B. Verkehr und Betrieb, oder Bau und Betrieb) möglich und erwünscht ist. Die Arbeiten dieser beiden Ausschüsse sollen in Kürze beginnen.

— **Staatssekretär Frank.** Der zum Nachfolger v. Frauendorfers als Leiter der Zweigstelle Bayern und zum Staatssekretär ernannte Eisenbahndirektionspräsident Frank hat an sämtliche Dienststellen und das gesamte Personal des Geschäftsbereichs der Zweigstelle Bayern folgenden Erlaß gerichtet:

„Der Herr Reichspräsident hat mich zum Leiter der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums ernannt. Ich werde mich bemühen, dieses verantwortungsvolle Amt mit Gerechtigkeit und Wohlwollen zu führen. Das Ziel meiner Arbeit wird sein, zur weiteren Gesundung unseres Eisenbahnwesens nach besten Kräften beizutragen. Zu jedem einzelnen Angehörigen der Eisenbahnverwaltung vertraue ich, daß er mich in diesem Bestreben unterstützt durch treue Erfüllung seiner Pflicht.

München, den 29. August 1921.

Frank, Staatssekretär.“

— **Die Verkehrslage im Ruhrrevier.** Die betriebliche Lage im Ruhrbezirk war in der ersten Septemberwoche wie in den Vorwochen weiter günstig. Die Heranführung offener Wagen zur Ruhr aus dem gesamten Zufuhrgebiet wurde so energisch betrieben, daß den Anforderungen für Brennstoffe immer mehr genügt werden konnte und Ausfall nicht mehr entstanden ist. Auch die Gestellung offener Wagen für andere Güter konnte wesentlich verbessert werden. Dagegen waren die Bestände an gedeckten Wagen weiterhin so niedrig, daß kaum die dringendsten Bedürfnisse befriedigt werden konnten. Es ist zu hoffen, daß dieser Mangel bei anhaltend günstigen Beständen an offenen Wagen durch Heranziehung solcher Wagen als Ersatz für fehlende gedeckte Wagen in der nächsten Zeit etwas gemildert werden kann. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 20 598 (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt 20 266 Wagen (Höchstgestellung am 31. August 20 465). In der gleichen Zeit des Vorjahres betrug die Wagengestellung 21 651 Wagen. Als Folge der günstigeren Verkehrslage konnte erstmalig wieder von den Lagerbeständen auf den Zechen abgeladen werden. Am 3. September lagerten insgesamt 353 392 t Brennstoff auf den Zechen. Der Rheinwasserstand hat in der vergangenen Woche wiederum langsam abgenommen. Am 3. September zeigte der Cauber Pegel einen Stand von 1,30 m; in den letzten Tagen ist er wieder stärker gefallen, so daß die Unsicherheit in der Beladung und die Scheu vor dem Wassertransport, somit auch die Zahl der beschäftigungslosen Kähne an der Ruhr noch weiter zunimmt. Infolge dieser Verhältnisse ging in der letzten Zeit die schon geringe Umschlagziffer in den Duisburger Häfen noch weiter zurück. An den Kippern wurde im arbeitstäglichen Durchschnitt 20 160 (22 047) t umgeschlagen. In den Zechenhäfen der Kanäle liegt die Leistung mit 26 413 t annähernd wie in der Vorwoche.

— **Sonderzüge zur Frankfurter Herbstmesse.** Angesichts des zu erwartenden besonders starken Eisenbahnverkehrs zur Frankfurter Herbstmesse sind auf Grund von zwischen dem Meßamt Frankfurt a. M. und der Eisenbahnverwaltung getroffenen Abmachungen alle Vorkehrungen getroffen, um die Bewältigung des Verkehrs in bequemer Weise durchzuführen. Abgesehen von zwischenstaatlichen Sonderzügen, welche die Besucher der Frankfurter Messe aus Skandinavien ebenso wie aus Italien befördern werden, sind Sonderzüge, Vor- und Nachzüge oder wenigstens Zugverstärkungen vorgesehen für die Besucher aus Bayern auf den Strecken München-Frankfurt a. M. und Nürnberg-Frankfurt a. M. Letztere Strecke dient auch zur Aufnahme der Gäste aus der Tschechoslowakei. Für Rheinland und Westfalen kommen die Verbindungen Hagen-Frankfurt a. M. und Dortmund-Frankfurt a. M. in Betracht; für Württemberg und Baden die Züge von Stuttgart und Karlsruhe. Den schon an sich stark belasteten Linien Altona-Hamburg-Hannover-Frankfurt a. M. ist besondere Sorgfalt gewidmet worden, ebenso wie für den zu erwartenden starken Verkehr von Berlin, Magdeburg und Leipzig alle Vorkehrungen getroffen sind. Für die Zureise zur Frankfurter Messe kommen vor allem der 23. und 24. September, für die Rückreise der 29. und 30. September sowie der 1. und 2. Oktober in Betracht.

Die Eisenbahnverwaltung wird ferner in der Zeit vom 20. bis 27. September täglich besondere Expreßgutwagen von Berlin, Leipzig und Köln für die beschleunigte Beförderung von Meßgütern, die als beschleunigtes Eilgut oder als Expreßgut aufgeliefert werden, nach Frankfurt a. M. verkehren lassen. Die Wagen werden wie folgt befördert:

a) ab Berlin 11[53] abends mit Zug 6100; Ankunft in Frankfurt (Main) 8[15] am nächsten Abend;
b) ab Leipzig 9[11] abends mit Zug 6134 und geht unterwegs auf den Zug 6100 von Berlin über;
c) ab Köln 10[06] vormittags mit Zug 1328; Ankunft in Frankfurt (Main) 6[12] abends am gleichen Tage.

Die genannten Züge halten auf allen größeren Unterwegsstationen, so daß sie auch unterwegs für die Messe aufkommende Expreßgüter aufnehmen können.

— **Erleichterungen im Korridorverkehr.** Nach längeren Verhandlungen hat sich die polnische Regierung nunmehr protokollarisch bereit erklärt, vom 16 September ab ein neues Provisorium für den Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland in Kraft zu setzen.

Dieses neue Provisorium bringt eine erhebliche Erweiterung der bisher bestehenden Zugverbindungen, insbesondere auch ein Schnellzugs- und ein Personenzugspaar auf der Strecke Schneidemühl—Bromberg—Thorn—Deutsch Eylau. Für die Benutzung dieser Züge gelten dieselben Bestimmungen wie für die auf der Strecke Konitz—Dirschau bereits verkehrenden Schnell- und Personenzüge; deutsche Reichsangehörige brauchen also nur mit einem Personalausweis versehen zu sein. Ein polnisches Visum ist für diese Züge nicht erforderlich. Ebenso werden nach dem neuen Provisorium sowohl auf der Strecke Konitz—Dirschau wie auf der Strecke Schneidemühl—Deutsch Eylau eine Anzahl neuer Güterzüge verkehren.

— **Die Fehmarnbahn.** Auf der Tagung des Deutschen Fehmarnbahnkomitees während der Lübecker Nordischen Woche wurde eine Entschließung angenommen, in der es u. a. heißt: Die im Deutschen Fehmarnbahnkomitee vereinigten Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Kreise von West-, Ost-, Süd- und Norddeutschland geben erneut der Überzeugung Ausdruck, daß die deutsch-nordische Weltlinie Hamburg-Lübeck-Fehmarn-Laaland-Kopenhagen unbestreitbar die beste ist, weil sie die weitaus kürzeste und bequemste Verbindung mit dem ganzen deutschen und europäischen Westen und den drei skandinavischen Ländern sowie Finnland darstellt. Die baldige Durchführung des großen Fehmarnbaues werden alle beteiligten Kreise mit vollem Nachdurck weiterverfolgen.

— **Sprache und Währung im Eisenbahnverkehr in Danzig.** Der Danziger Oberkommissar des Völkerbundes hat in Auslegung der Artikel 22 und 23 der Danzig-polnischen Konvention eine Reihe neuer bemerkenswerter Entscheidungen über Sprache, Währung und Eisenbahnverkehr im Freistaat gefällt. Er hat entschieden, daß bei allen Dienstzweigen der polnischen Eisenbahnverwaltung im Verkehr mit dem Danziger Publikum oder Beamten und Arbeitern mit Danziger Staatsangehörigkeit die deutsche Sprache zur Anwendung kommen soll, und daß alle Aufschriften auf den Eisenbahnstationen, Fahrplänen usw. im Gebiet der Freien Stadt Danzig deutsch sein sollen. Aufschriften in Eisenbahnwagen, auf Rettungsstationen usw. können doppelsprachig sein. In der Begründung erkennt der Oberkommissar an, daß die Gesamtheit der Einwohner deutsch spricht und die große Mehrheit nicht in der Lage ist, polnisch zu sprechen. Da die Amtssprache des Freistaates nach der Verfassung deutsch ist, sei es einleuchtend, daß jede nur mögliche Erleichterung für den Gebrauch dieser Sprache im Gebiet des Freistaates gegeben werden muß. Es wäre eine sehr schlechte Politik seitens der polnischen Eisenbahnverwaltung, von ihren Fahrgästen eine Sprache zu verlangen, die nur wenige von ihnen verstehen. Ferner hat der Oberkommissar entschieden, daß, solange die deutsche Währung im Gebiet der Freien Stadt Danzig zur Anwendung gelangt, alle Zahlungen, sowohl für den Fahrkartenverkauf, als auch für den Güterverkehr in deutscher Währung zu leisten sind. Die amtliche Währung im Freistaat bleibt die deutsche Mark. Bei der Besetzung von freien Stellen beim Eisenbahnpersonal muß nach der Entscheidung des Oberkommissars seitens Polens den Danziger Bürgern der Vorrang gegeben werden. Wenn brauchbare Anwärter Danziger Staatsangehörigkeit fehlen, so hat Polen das Recht, polnische Staatsangehörige heranzuziehen. Schließlich hat der Oberkommissar entschieden, daß die Republik Polen an den Freistaat Danzig 50 Millionen ℳ zurückzuzahlen hat, die Danzig für den Betrieb der Eisenbahn bisher für Polen verauslagt hat.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen an der Berliner Verwaltungsakademie** (vgl. Nr. 36, S. 669 d. Ztg.). Die einstündige Seminarvorlesung, die Herr Dr. Hans A. Martens über „Taylors Lehre und Anwendung im Eisenbahnwesen" — am 17. Oktober beginnend — hält, wird in ihrem theoretischen Teil zwei Hauptabschnitte umfassen: A. Methodik der Statistik als eine der Grundlagen betriebswissenschaftlicher Untersuchung und B. Die Grundgedanken Taylors. Außerdem werden praktische Aufgaben aus dem Betriebe der Haupt- und Betriebswerkstätten, des Lokomotiv-, Wagen-, Bahnhofs-, Zug- und Ladedienstes sowie aus dem Bürogeschäftsgang gestellt und besprochen. Schließlich ist die Besichtigung eines Bahnhofs, einer Güterabfertigung und eines Industriewerkes in Aussicht genommen. Angesichts des großen Interesses, das gerade die Taylorsche Lehre beansprucht, werden wir die Einführungsvorlesung, die ein gedrängtes Bild vom Inhalt der Vorlesungen geben wird, demnächst in unserer Zeitung veröffentlichen.

— **Ruppiner Eisenbahn-A.-G.** Laut Geschäftsbericht für 1920/21 erzielte die Gesellschaft, die im Berichtsjahre die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn übernommen und dementsprechend das Grundkapital von 6,6 Mill. ℳ auf 8,07 Mill. ℳ erhöht hat, nach Abzug der Zinsen, Abschreibungen, Staatseisenbahnsteuer und Rückstellung für noch auszuführende Arbeiten einschl. 65 785 ℳ (52 380 ℳ) Vortrag einen Reingewinn von 345 336 ℳ (307 522 ℳ), aus dem wie im Vorjahre 4 % Dividende auf beide Aktienkategorien gleich 322 800 ℳ (264 000 ℳ) verteilt und 22 536 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

— **Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Sommerfeld.** Im Personenverkehr ist auch für das Geschäftsjahr 1920/21 ein Rückgang der beförderten Personen von 559 887 im Vorjahre auf 463 664 gleich 17,18 % zu verzeichnen. Trotzdem erhöhten sich

die Einnahmen daraus von 317 079 ℳ auf 641 256 ℳ gleich 102,24 %. Die Erklärung für diese Erscheinung ist darin zu suchen, daß die im Rechnungsjahre 1919/20 und die zuletzt am 1. März 1920 mit 100 % eingetretene Erhöhung der Fahrpreise für die ganze Dauer des Berichtsjahres wirkten. Der Güterverkehr hat sich infolge der anhaltend großen Nachfrage nach Kohle, Holz usw. trotz des während eines großen Teiles des Jahres bestandenen scharfen Wagenmangels sowohl nach der gefahrenen Menge als auch nach den Einnahmen günstig gestaltet. Die Zahl der gefahrenen Tonnen konnte sich von 758 102 auf 908 004 = 19,77 % und die Einnahmen daraus von 1 795 313 ℳ auf 4 933 763 ℳ = 174,76 % erhöhen. Die Erklärung für diese außerordentliche Steigerung ist neben der Zunahme in der Menge der beförderten Güter in dem bereits für den Personenverkehr angeführten Umstand zu suchen. Der Betrag der Schuldverschreibungen hat sich durch Tilgung weiterer 33 500 ℳ auf 1 292 000 ℳ ermäßigt. Die Gesamteinnahmen sind von 2 239 964 ℳ auf 5 826 218 ℳ = 160,19 % gestiegen. Bei den Ausgaben ist eine Steigerung von 1 809 381 ℳ auf 4 998 836 ℳ = 176,3 % zu verzeichnen. Aus dem Reingewinn von 405 377 ℳ (274 509 ℳ) gelangt eine Dividende von 7 % (4¾ %) = 399 000 Mark ((270 750 ℳ) zur Verteilung.

Österreich.

— **Verkehrswesen im Burgenlande.** Nach einer Verordnung der Bundesregierung werden für das Burgenland eine Postdirektion, eine Telegraphendirektion und ein Eisenbahnbetriebsinspektorat mit dem Sitz in Ödenburg errichtet.

— **Volle Haftung der Bahn für das Gepäck in den Gepäckaufbewahrungsstellen.** Der Oberste Gerichtshof hat kürzlich eine wichtige Entscheidung in der Frage der Haftung der Bahn für die Gepäckaufbewahrungsstellen gefällt. Die Beschließerin Leontine Schweigler hatte bei ihrer Ankunft am Ostbahnhofe in Wien um 11 Uhr nachts ihren großen Lederkoffer in der Gepäckaufbewahrungsstelle hinterlegt. Als sie ihn am nächsten Tage unter Vorweisung des Hinterlegungsscheines abholen wollte, wurde ihr eröffnet, daß der Koffer in der Nacht nebst anderem Gepäck bei einem Einbruch gestohlen wurde. Da die Bahn gemäß der auf dem Hinterlegungsschein abgedruckten Bestimmungen für Reisegepäck in der Gepäckaufbewahrungsstelle nur mit dem Höchstbetrage von 100 K Ersatz leistete, brachte Leontine Schweigler gegen das Eisenbahnärar eine Klage auf Ersatz des vollen Wertes von 6835 K ein. Der Klagevertreter bezeichnete die Bestimmung, daß die Bahn nur bis 100 K Ersatz leiste — ein lächerlich geringer Betrag bei dem heutigen Geldwerte —, als den guten Sitten widersprechend und nicht bindend; da grobes Verschulden der Bahn vorliege — die Gepäckaufbewahrungsstelle sei zur Nachtzeit nicht bewacht gewesen — hafte die Bahn für den vollen Wert der gestohlenen Gegenstände, ebenso wie für das auf der Reise abhanden gekommene Reisegepäck. Das Handelsgericht verurteilte aus diesen Gründen das beklagte Eisenbahnärar zum vollen Schadenersatz. In der dagegen vom Eisenbahnärar eingebrachten Berufung vertrat die Finanzprokuratur die Ansicht, daß, selbst wenn großes Verschulden der Bahn vorläge, die Bestimmung des Eisenbahnbetriebsreglements, wonach für verlorenes Reisegepäck bei grobem Verschulden der Bahn voller Ersatz zu leisten ist, auf die in der Gepäckaufbewahrungsstelle hinterlegten Gegenstände keine Anwendung finde. Das Oberlandesgericht gab der Berufung der Bahn keine Folge, weil, wenn auch die Haftungsbestimmung des Eisenbahnbetriebsreglements sich zunächst nur auf den Güterbeförderungsvertrag beziehe, die Bahn doch auch darüber hinaus für das ganze Gebiet des Eisenbahnverkehrswesens die Haftung zu tragen habe, wenn grobes Verschulden der Bahn vorliege. Ein solches sei durch die Außerachtlassung der bei den gegenwärtigen Verhältnissen dringend gebotenen Vorsichtsmaßregeln gegeben. Daß die Bahn ebenso wie beim Güterbeförderungsvertrag auch für die von den Reisenden in den Gepäckaufbewahrungsstellen hinterlegten Reisegepäckstücke hafte, gehe auch daraus hervor, daß die Reisenden mangels einer anderweitigen Hinterlegungsgelegenheit auf die Eisenbahn als Monopolunternehmen angewiesen sind. Der Oberste Gerichtshof hat dem Revisionsrekurs der Eisenbahn keine Folge gegeben und in der Begründung hervorgehoben, die vertragsmäßige Haftungsbeschränkung auf 100 K sei aus den von den Unterinstanzen angeführten Gründen wirkungslos. Da die Bahn bei grobem Verschulden für die Gepäckaufbewahrungsstelle ebenso wie beim Güterbeförderungsvertrage zu haften habe, entfalle die Prüfung der Frage, ob eine Haftungsbeschränkung auf 100 K schon durch den Aufdruck auf den Hinterlegungsschein und nicht überdies noch durch Anschlag an allgemein zugänglichen Stellen als vereinbart gelten könne, ferner ob eine Haftungsbeschränkung auf 100 K mit Rücksicht auf den derzeitigen Geldwert noch als gültig angesehen werden könne.

— **Güterverkehr mit Italien.** Die Südbahn teilt folgendes mit: Mit dem 10. d. M. wird der gesamte Stückgutverkehr zwischen Österreich und Italien über Adelsberg wieder freigegeben. Mit dem gleichen Tage werden in beiden Richtungen zwischen Wien-Südbahnhof und Triest täglich Eilgutkurswagen in besonderen Zuglagen zur raschen Beförderung von Eilstückgütern nach und von Italien in Verkehr gesetzt werden. Für die unaufgehaltene Beförderung über die Zollgrenze wurde vorgesorgt. Die Beförderungszeit auf der Strecke Wien-Triest und umgekehrt beträgt rund 45 Stunden.

— **Der Ausbau der Wasserkräfte durch die Gemeinde Wien.** Die Stadt Wien hat den Ausbau der Wasserkräfte in Angriff genommen und will diesen Plan bereits in diesem Herbste verwirklichen. Das Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamt (W. E. W. A.) hat, da die Versuche, ausländisches Kapital zu gewinnen, gescheitert sind, einen Plan ausgearbeitet, durch welchen der Ausbau mit Hilfe des österreichischen Finanzkapitals versucht wurde. Es wurde ein Vertrag zwischen der Gemeinde Wien und den großen Banken geschlossen, wonach eine Wasserkraftwerk-A.-G. (W. A. G.) mit dem Sitze in Wien gegründet wird und den Ausbau und die Verwertung der Wasserkräfte durchführt. Der Gegenstand dieses Unternehmens umfaßt den Ausbau von Wasserkraftwerken und sonstigen Kraftquellen für eigene und fremde Rechnung, die Erzeugung, Leitung, Verteilung der aus diesen Kraftquellen gewonnenen elektrischen Energie, den Bezug und die Verwendung von Energie aus fremden Kraftquellen, die Verfassung von Entwürfen und die Erwerbung von behördlichen Bewilligungen jeder Art für diese Zwecke, die Erwerbung bestehender Betriebe, die Beteiligung an gleichen und verwandten Unternehmungen, die Verbindung von Leitungsnetzen, die Anpassung bestehender Anlagen an den elektrischen Betrieb, die Schaffung eigener Industrie zur Verwertung der erzeugten Energie, die Durchführung aller dazugehörigen Hilfsgeschäfte und schließlich die Besorgung der mit diesen Aufgaben zusammenhängenden finanziellen Unternehmungen. Das Aktienkapital der „Wag“ ist mit 500 Millionen Kronen vereinbart, von denen je die Hälfte auf die Gemeinde Wien und die Banken entfällt. Zur Durchführung des ersten Bauprogramms werden vorerst von den beiden Gruppen je 100 Millionen Kronen bar eingezahlt. Beide Teile verpflichten sich, ihren Aktienbesitz durch fünf Jahre nicht zu veräußern, und räumen einander für die Dauer von weiteren fünf Jahren gegenseitig ein Vorkaufsrecht ein. Sollten die Banken nach Ablauf der fünf Sperrjahre die Aktien an der Börse einzuführen beabsichtigen, so steht auch in diesem Falle der Stadt Wien das Vorkaufsrecht zum Einführungskurse zu. Der Verwaltungsrat wird im Verhältnis zum Aktienbesitz zusammengesetzt, doch ist die Stelle des Präsidenten der „Wag“ der Gemeinde vorbehalten.

Das erste Bauprogramm umfaßt die Wasserkraftwerke an der Ybbs und an der Wasserleitungsstrecke Lunz-Kienberg-Gaming sowie die dazugehörigen Fernleitungen und Nebenanlagen, schließlich jene Kraftquellen, die bis zum Gesamtbetrage von 3600 Millionen Kronen hergestellt werden können. Für das erste und zweite Bauprogramm sind zusammen 10 Milliarden Kronen in Aussicht genommen, und zwar 3600 Millionen für den ersten, 6400 Millionen für den zweiten Bauabschnitt. Die Beschaffung dieser Beträge ist in der Weise vereinbart, daß die „Wag“ Schuldverschreibungen ausgibt, die auf die von ihr zu errichtenden Wasserkraftanlagen grundbücherlich sichergestellt werden und für deren ordnungsgemäße Verzinsung und Rückzahlung überdies die Gemeinde Wien, soweit die Wasserkräfte für die Stadt bestimmt sind, die Bürgschaft übernimmt.

Ungarn.

— **Die neuen südslawischen Grenzstationen.** Die serbische Eisenbahndirektion hat auf der neuen ungarisch-südslawischen Grenze folgende Grenzstationen festgesetzt: Auf der Szabadka-Budapester Linie die Station Kelebia auf der Bátaszèk-Szabadkaer Linie die Szabadkaer Meierhöfe, auf der Szeged Szabadkaer Linie Kamaráswald, auf der Szeged-Szöreger Strecke Obéba. Die Zollbehandlung wird auch auf diesen Stationen durchgeführt.

— **Erhöhung der Frachtgebühren auf der Mohács-Pécser Eisenbahn.** Mit Gültigkeit vom Zeitpunkte, mit welchem die obige Bahn wieder an Ungarn zurückgestellt wird, bis längstens 31. Dezember 1921 werden die Frachtsätze und Gebühren des Tarifs vom 1. April 1908, bzw. der Nachträge I—V und Kundmachungen zu diesem Tarife um 300 % erhöht.

— **Hebung des Fremdenverkehrs am Balaton (Plattensee).** Im Interesse der Hebung des Fremdenverkehrs, besonders am Balaton, hat die Südbahn mit Einbeziehung der an Siófok,

Balatonföldvár und Balatonfüred interessierten Ungarisch-Italienischen Bank und der Köbányaer Bürgerlichen Brauerei A.-G. mit einem Stammkapital von 1½ Millionen Kr. eine selbständige Aktiengesellschaft gegründet, die vor kurzem ihre Gründungssitzung abgehalten hat, in der unter anderem die Einführung neuer Lokalzüge nach dem Plattensee zur Beratung gelangte.

— **Transportscheinzwang.** Der Ackerbauminister hat den Transportscheinzwang auf den im Verordnungswege bestimmten Grenzstreifen, ferner auf das nicht besetzte Gebiet des Bereger Komitates, den Gyulaer Bezirk des Komitates Békés und die Stadt Gyula ausgedehnt. Der Verordnung ist ein Verzeichnis der gegenwärtig unter diesem Zwang stehenden Eisenbahnstationen beigegeben. Der Transportscheinzwang bezieht sich auf die Beförderung von Weizen, Roggen, Halbfrucht, Gerste, Hafer, Hirse, Mais und ihre Mahlprodukte.

— **Der neue Regierungskommissar für Kohlenangelegenheiten.** Der Handelsminister hat die durch das Ableben des Hofrates Gottlob Rau frei gewordene Stelle des Regierungskommissars für die Kohlenverteilung mit dem Direktorstellvertreter der ungarischen Staatsbahnen, Roland Szönyey, besetzt. Szönyey, der seinerzeit als Maschineningenieur in den Dienst der Staatsbahnen getreten war, ist seit längerer Zeit stellvertretender Leiter der Materialbeschaffungsabteilung der Staatsbahndirektion. Nach dem Sturze der Proletardiktatur vertrat er die ungarischen Staatsbahnen in der Kommission zur Aufteilung des Kriegsmaterials. Infolge seiner hervorragenden Fachkunde und seiner umfassenden Sprachkenntnisse sehen sämtliche Interessenten der Industrieunternehmungen der Tätigkeit des neuen Kohlenregierungskommissars vertrauensvoll entgegen.

— **Zur Kohlenlage Ungarns.** Zwischen Beauftragten der ungarischen und tschechoslowakischen Regierung wurden jüngst Ausgleichsverhandlungen abgehalten, die zu einem günstigen Ergebnis führten. Die tschechoslowakische Regierung hat sich verpflichtet, bis Ende Dezember d. J. 10 200 Wagen Kohle für Ungarn zu liefern.

— **Die Lage der staatlichen Torflager.** Die staatlichen Torflager in Isaszeg, Nádasladány und Keszthely haben bereits im vorigen Jahre nennenswerte Mengen Torf geliefert. Da der Heizwert des geförderten Torfes über alle Erwartungen gut ist, wird die Regierung alles daransetzen, um die Förderung des Torfes zu heben. Zu diesem Zwecke werden mit einem Konsortium Verhandlungen gepflogen, die den Zweck verfolgen, diese staatlichen Torflager an eine Aktiengesellschaft zu verkaufen, um eine intensivere Produktion zu ermöglichen. Man rechnet darauf, daß der Ertrag im laufenden Jahre auf 4000 und im nächsten Jahre auf 5000 bis 6000 Wagen Torf erhöht werden kann. Die eingeleiteten Verhandlungen führten bisher noch nicht zu einem endgültigen Ergebnis.

— **Regelung der Rinder- und Schweineausfuhr.** Die Rinder- und Schweineausfuhr wurde nach einer Verordnung des Finanzministers freigegeben. Es wurde der erste Ausfuhrviehmarkt in Budapest veranstaltet. Die auf diese Märkte gebrachten Tiere dürfen nur an Ausländer verkauft werden. Mit der Errichtung des Ausfuhrviehmarktes ist der erste Schritt zur Freigebung des Viehmarktes getan.

— **Barvorschüsse.** Die ungarischen Eisenbahnen haben auf eine Ermächtigung des Handelsministers die Ausführungsbestimmung V zu § 72 des Betriebsreglements, betreffend den Höchstbetrag des an die Partei zahlbaren Barvorschusses, dahin geändert, daß der Höchstbetrag des Barvorschusses von 300 Kr. auf 800 Kr. erhöht wurde.

— **Die Ausnutzung der ungarischen Wasserkräfte.** Minister a. D. Béla Földes veröffentlichte im französischen Wirtschaftsblatte „Agence économique et financière" einen sehr beachtenswerten Artikel über die Ausnutzung der ungarischen Wasserkräfte. Nach den Ausführungen des Verfassers ist Ungarn hinsichtlich der Kohlenversorgung infolge des grausamen Friedensvertrages von Trianon in eine sehr ernste Lage geraten, die nur durch die Verwertung der Wasserkräfte gründlich behoben werden könnte. Leider sind wir jedoch auch in dieser Beziehung stiefmütterlich behandelt worden, da uns die mächtigsten Wasserkräfte entrissen wurden. Da aber im Friedensvertrage die einheitliche Regelung der gemeinsam interessierenden Wasserkräfte vorgesehen ist, wäre die Möglichkeit gegeben, mit Hilfe internationalen Kapitals größere Kraftzentralen anzulegen. So könnten z. B. die vorzüglichen Wasserkräfte der unteren Donau die ganze Tiefebene (alföld) bis Budapest mit elektrischem Strom versehen. Außerdem müßten die bei Ungarn verbliebenen Wasserkräfte durch Kanalisierung ausgenutzt werden. Zu diesem Zwecke müßte das internationale Kapital zur Ausbeute herangezogen werden, da weder Ungarn, noch die Nachbarstaaten über so hohe Mittel verfügen. An Hand statistischer Angaben bewies der Verfasser, daß es sowohl im Interesse Ungarns, als auch in dem der Nachfolgestaaten gelegen wäre, diese Entwürfe und Vorschläge baldigst in die Tat umzusetzen und sich in dieser Beziehung über alle politischen Bedenken hinwegzusetzen.

Földes, der sich schon als Minister mit der Frage eingehend beschäftigt hat und auf wirtschaftlichem und finanziellem Gebiete als einer der angesehensten Fachmänner Ungarns gilt, wird gewiß in allen maßgebenden Kreisen das größte Interesse für die Verwirklichung seines groß angelegten Vorschlages anregen. Er fordert die Regierung auf, vor allem die Frage der Wasserkräfte gesetzlich zu regeln.

— **Ausbau des Budapester Handels- und Industriehafens.** Der Ministerpräsident hat den Präsidenten des Baurates Dr. Konstantin Zielinszky zum Regierungskommissar des Ausbaues des Budapester Handels- und Industriehafens ernannt. Hierdurch gelangt die Leitung des Baues des Budapester Handels- und Industriehafens in die Hände eines tüchtigen Fachmannes, dem es zweifellos gelingen wird, diese sich schon seit langer Zeit hinziehende Frage einer baldigen Lösung zuzuführen. Der neue Regierungskommissar gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß der zu erbauende Budapester Handelshafen sich schon im Herbst des nächsten Jahres in einem verkehrsfähigen Zustande befinden werde. Die für drei Jahre veranschlagten Kosten werden den Betrag von 270 Millionen Kronen übersteigen.

Im Zusammenhange mit dem Ausbau des Budapester Handels- und Industriehafens hat der Staat auch den Ausbau des Ráckeveer Donauarmes beschlossen. Die Regulierung, der Bau und die Schiffbarmachung soll gleichfalls in die Hafenarbeiten eingeschaltet werden. Der neue Regierungskommissar wird auch die Angelegenheit des Ráckeveer Donauarmes übernehmen, und es besteht die Absicht, diesen Donauarm für die Kraftversorgung der Hauptstadt heranzuziehen, zumal, da die Versorgung der öffentlichen Betriebe mit der Wasserkraft dieses Donauarmes auch die Kohlenfrage günstiger gestalten würde.

— **Die Aufteilung des Donauschiffparkes.** (Vgl. auch Nr. 36, S. 669 d. Ztg.) Die Entscheidung über die Bemessung und Verteilung der im Sinne des Friedensvertrages zu übergebenden Fahrzeuge wurde einem amerikanischen Schiedsrichter überlassen. Der Schiedsrichter hat seine Entscheidung in den strittigen Fragen wie folgt getroffen:

1. Alle im Privateigentum stehenden Donauwasserfahrzeuge, die von der Zentral-Transportleitung des gemeinsamen Kriegsministeriums gepachtet und von Serbien, Rumänien und Frankreich beschlagnahmt worden waren, gehen in deren Eigentum über.
2. Hingegen werden alle diejenigen Schiffe ihren Privateigentümern zuerkannt, und es wird die Rückgabe aller derjenigen beschlagnahmten Fahrzeuge angeordnet, die nicht vom gemeinsamen Kriegsministerium gepachtet waren, und über die die betreffenden Privateigentümer zur Zeit der Beschlagnahme zu verfügen berechtigt waren.
3. Die von den Tschechen vorgenommenen Beschlagnahmen ungarischer Schiffe werden nicht anerkannt; diese schwimmenden Fahrzeuge werden Ungarn zugesprochen.

Auf Grund dieser Verfügungen erhält Ungarn insgesamt sechs Dampfer mit 1030 PS, 38 Schlepper mit 34 099 t Tragfähigkeit und fünf Tankschlepper mit 3366 t Tragfähigkeit, sowie 32 Stegschiffe (Pontons) zurück. Die Forderungen Rumäniens und Serbiens werden durch die erwähnten und von ihm genehmigten Schiffsraumbeschlagnahmen als erfüllt erklärt, und es stellt der Schiedsrichter nur die Beteiligung Tschechiens als neuen Donaustaates mit Schleppern von 70 000 t Tragfähigkeit und Remorkören von 4450 PS fest. Zur Deckung dieser Beteiligung hat Ungarn an Schleppern 15 086 t, an Remorkören 1650 PS gegen Geldentschädigung beizustellen.

Den im Besitz von ungarischen Schiffseigentümern befindlichen Personenschiffspark läßt das Urteil des Schiedsrichters unberührt. Schließlich ist zu bemerken, daß mit dem Urteil des Schiedsrichters die Entschädigungsfrage als endgültig erledigt zu betrachten ist.

— **Entdeckung großer Lager von Aluminiumerz im Bakonygebiete.** Im Gebiete der Gemeinde Taljándörögd nördlich von Tapolcza hat man Bauxit in großer Menge entdeckt. Im Gegensatz zu andern Bauxitgebieten, wie in Südfrankreich, im Bihargebirge, in Dalmatien, ist die Erzmenge dieses Vorkommens nicht auf einzelne Linien im Gestein verteilt, sondern es bildet einen einheitlichen Erzkörper in Form eines mächtigen, weit ausgedehnten Lagers. Außer diesen und anderen Vorteilen der geologischen Lagerungsverhältnisse, die eine billige Ausbeutung gestatten, besitzt das neu entdeckte Bauxitlager den Vorzug, daß es nur wenige Kilometer von der Bahnlinie Veszprém-Devecser entfernt ist.

Nachdem Ungarn das Bauxitlager im Bihargebirge (Siebenbürgen) geraubt worden ist, kann dieses neu entdeckte Aluminiumerz als Ersatz für den herben Verlust angesehen werden. Hierdurch ist die Grundlage für eine staatliche Aluminiumerzeugung geschaffen, was aus wirtschaftlichem Gesichtspunkte um so wichtiger ist, als ja das Aluminium bekanntlich als Ersatzstoff für Kupfer in der Elektrotechnik, in den meisten Industrieunternehmungen und im Eisenbahnbau derzeit fast als unentbehrlich betrachtet werden kann.

Niederlande.

— **Die holländischen Eisenbahnen im Jahre 1920.** Neue Linien sind im Berichtsjahr nicht in Betrieb genommen worden; HSM. hat jedoch eine Reihe von Bahnen, die sie bislang pachtweise betrieb, angekauft, da die Verzinsung des Kaufpreises weniger erforderte, als die bisherigen Eigentümer von der Betriebsführerin zu beanspruchen hatten. Es handelt sich dabei um folgende Linien: 1. Apeldoorn-Almelo, Dieren-Apeldoorn-Hattem und Hattem-Kampen der Königl. Niederl. Nebenbahngesellschaft Wilhelm III., 2. Winterswijk-Doetinchem-Zevenaar, Winterswijk-Neede-Boekolo-Hengelo, Doetinchen-Ruurlo-Neede und Boekolo-Enschede der Geldersch Overijsselschen Nebenbahngesellschaft, endlich 3. die Linie Enschede-Oldenzaal der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft. Es ist Vorsorge getroffen worden, daß diese Linien vom Staat übernommen werden, falls HSM. verstaatlicht werden sollte.

Die Gesamteinnahme der beiden Gesellschaften stieg von 156 425 080,32 fl. (1919) auf 204 339 427,59 fl. (1920), d. i. also um 30,63 %, während die Zunahme 1919 nur 24,27 % betragen hatte. Die Mehreinnahmen erklären sich in erster Linie aus der Ende 1919 eingeführten 25prozentigen Tariferhöhung. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind auch in diesem Jahre mit 90 777 163,89 fl. geringer geblieben als die aus dem Güterverkehr, die 105 457 016,54 fl. betrugen. Die Steigerung der Betriebsausgaben hat dagegen nicht in dem Maße zugenommen wie im vorigen Jahre, sie ist auch hinter der der Einnahmen zurückgeblieben. Die Betriebsausgaben beliefen sich 1920 auf 181 339 600,29 fl., d. i. 25,61 % mehr als 1919. In diesem Jahre betrug die Zunahme 36,41 %. Die Mehrausgaben stammen in erster Linie aus den Erhöhungen der Kohlenpreise und der Personalkosten, allein die Verkürzungen der Dienstschichten verlangte eine Vermehrung des Personals um etwa 8000 Köpfe, wobei zu beachten ist, daß der Gesamtbestand Ende 1920 noch nicht 50 000 Personen betrug. Da die militärische Beschlagnahme der Bahnen am 1. Januar 1920 aufhörte, fiel die Dividendengarantie des Staates fort, und die Gesellschaften mußten nun für das seit Jahren vorhandene Defizit selbst aufkommen. Der Gesamtverlust der beiden Gesellschaften betrug 2 393 179,73 fl., wovon auf SS. 1 063 635,44 fl. und auf HSM. 1 329 544,29 entfallen, welche Summen aus der Rücklage entnommen werden mußten bis auf einige kleine Beträge, die aus dem unverteilten Gewinn früherer Jahre noch verfügbar waren. Damit ist HSM. zum ersten Mal seit ihrem Bestehen (1839) ohne Dividende, SS. zum ersten Mal wieder seit 1874.

Im Laufe des Jahres wurden allgemeine Tariferhöhungen nicht mehr vorgenommen, der Fahrplan konnte sowohl im inneren als auch im internationalen Verkehr weiter ausgebaut werden. Es sei noch erwähnt, daß alle von SS. und die Mehrzahl der von HSM. neu beschafften Lokomotiven aus Deutschland stammen.

Die Neuordnung des Eisenbahnwesens, wobei der Staat die Mehrheit der Aktien beider Gesellschaften erhalten soll, ist im Berichtsjahre noch nicht durchgeführt worden; es ist anzunehmen, daß nach Abschluß dieser Maßnahmen die geldlichen Ergebnisse der Gesellschaften sich wieder bessern werden.

Dr. O.

— **Elektrisierung der holländischen Eisenbahnen.** Nach einer Meldung des holländischen „Telegraaf“ ist in Erwägung gezogen, die holländischen Eisenbahnen zu elektrisieren. Eine besondere Kommission zur Prüfung dieser Frage hat kürzlich dem Ministerium ein mit genauen Berechnungen und Vergleichen versehenes Gutachten überreicht. Hiernach wird die Anwendung des Gleichstromes von 1500 Volt vorgeschlagen.

Uebrige europäische Länder.

— **Sparkommission der dänischen Staatsbahnen.** Im September v. J. wurde bei den dänischen Staatsbahnen eine „Sparkommission“ eingesetzt, um Erhebungen anzustellen und Vorschläge zu machen, die im Eisenbahnbetriebe Ersparnisse bewirken und dadurch die ständig wachsenden Fehlbeträge, mit denen die dänischen Staatsbahnen bisher zu kämpfen hatten, beseitigen könnten. Die Kommission hat nunmehr ihre Arbeiten beendet und soll demnächst ihren Bericht veröffentlichen. Nach einer vorläufigen Mitteilung des Dansk Jernbaneblad werden weitgehende Anträge auf Personaleinziehungen nicht gestellt, sondern die Ersparnisse dadurch erzielt, daß die Nachtarbeit eingeschränkt wird und zugleich weniger Extrapersonal verwendet wird. In der Zentralleitung schlägt die Kommission eine Personalersparnis vor, die dadurch erreicht wird, daß die Verwendung von Aushilfen eingeschränkt und das ständige Personal besser ausgenutzt wird. Das gleiche soll auch bei den Distriktsverwaltungen durchgeführt werden. Auch das Stationspersonal soll wirksamer ausgenutzt werden. Allein bei der kürzlich eingetretenen Zugvermehrung glaubt man nach dieser Richtung mit einer geringeren Personalstärke als der vorhandenen nicht auskommen zu können.

Die Kommission hat auf das Beschaffungskonto der Staatsbahnen Gewicht gelegt und weist auf den Vorteil einer mehr vereinigten geschäftsmäßigen Beschaffungsart hin. Gegenwärtig erreichten die jährlichen Beschaffungskosten der dänischen Staatsbahnen über 100 Millionen Kr., und man erwartet hier eine Ersparnismöglichkeit von mindestens 4 Millionen Kronen. Dazu kommt die Frage der erhöhten Anwendung inländischen Brennstoffes, der Verminderung der Zuggeschwindigkeit, der größtmöglichen Einschränkung des Güterzugverkehrs an Sonntagen, der billigeren Bauweise, der Umbildung der Sicherheitsanlagen und eine ganze Reihe anderer Fragen. Auch die Frage der Tariferhöhung wurde von der Kommission berührt, doch hat sie hier keinen bestimmten Vorschlag gemacht.

Dr. S.

— **Neuer Verschiebebahnhof Hallsberg in Schweden.** In Schweden ist augenblicklich ein neuer Verschiebebahnhof in Ausführung, der in diesem Sommer fertig werden soll. Es ist der erste Verschiebebahnhof in Schweden, der derart im Gefälle und mit einem solchen gegenseitigen Verhältnis der Gleisgruppen zueinander verlegt ist, daß das Auswechseln der Wagen unter Zuhilfenahme ihres eigenen Gewichtes erfolgen und die Verschiebearbeit der Hauptsache nach ohne Beiziehung einer Lokomotive ausgeführt werden kann.

Die Station Hallsberg bildet den Kreuzungspunkt zwischen zwei verkehrsreichen Stammbahnteilen. Durch die Station läuft so gut wie der ganze Güterverkehr zwischen Süd- und Südwestschweden einerseits und dem mittleren und oberen Norrland anderseits, ebenso wie zwischen dem westlichen Schweden und Norwegen einerseits und den mittleren Teilen Ostschwedens anderseits. Die Lage der Station zu den Anschlußlinien und den an diesen gelegenen Stationen ist eine solche, daß die Mehrzahl der Güterzüge, die sie berühren, dort vollständig umgestellt werden muß, wobei die Wagen aus den von verschiedenen Strecken ankommenden Zügen nach den Bestimmungsorten geordnet und in neue Züge zusammengestellt werden sollen. Auch hatten die Erhebungen ergeben, daß mit großem, wirtschaftlichem Vorteile ein beträchtlicher Teil der bisher auf Stationen der Linien Tomteboda-Göteborg und Bollnäs-Nässjö ausgeführten Verschiebearbeiten nach Hallsberg verlegt werden könnte, sofern diese Station mit neuen und ausreichenden betriebssparenden Einrichtungen versehen würde. Die bisher verfügbaren Gleise in Hallsberg waren ungenügend und für die Abwicklung des großen Wagenverkehrs unzweckmäßig. Sowohl Verschiebewie Auszieh- und Aufstellungsgleise entsprechender Ausdehnung fehlten, und bei Zug- und Verschiebebewegungen hinderten auf der für Personen- und Güterverkehr gemeinsamen Station die Züge einander in solchem Grade, daß sich kein Verkehr ordnungsmäßig vollziehen konnte. Eine gründliche Verbesserung der Stationsverhältnisse in Hallsberg war nur durch Anlage eines ganz neuen Verschiebebahnhofes möglich. 1917 bewilligte der Reichstag hierfür die Mittel. Der neue Verschiebebahnhof liegt westlich des bisherigen Bahnhofes auf der Nordseite der Strecke nach Göteborg. Wiewohl die ganze Bahnhofsanlage in solchen Steigungen verlegt ist, daß in der Regel die Verschiebearbeit der Hauptsache nach lediglich mit Zuhilfenahme der Schwerkraft erfolgen kann, so müssen doch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, wie nach Schneefall und bei starker Kälte, in gewissem Umfange voraussichtlich Verschiebelokomotiven in Anspruch genommen werden.

Der Verschiebebahnhof besitzt eine Gesamtlänge von etwa 3 km und einen Höhenunterschied zwischen den beiden Enden von ungefähr 21 m. Die Geländeverhältnisse an Ort und Stelle sind für die Durchführung der gewählten Stationsform besonders günstig. Durch angestellte Berechnungen ist nachgewiesen, daß die Anlagekosten sich für diese Ausführungsform nicht höher stellen, als wenn eine andere Form gewählt worden wäre. Die Kosten für die jetzt im Bau begriffene Verschiebeanlage belaufen sich auf etwa 5 Millionen Kronen.

Die Inbetriebnahme des Verschiebebahnhofes in Hallsberg sollte eine Reihe von Erleichterungen in der Verschiebearbeit einer ganzen Anzahl größerer Stationen in einem so großen Bereiche wie Göteborg-Nässjö-Stockholm-Bollnäs herbeiführen. Es

werden bedeutende Ersparnisse in den Verschiebekosten erzielt werden können, da sich diese Kosten ja in Hallsberg viel niedriger stellen. Durch die Entlastung einer Reihe von Stationen umgeht man auch eine andernfalls sicherlich in naher Zukunft erforderliche Erweiterung wenigstens einzelner dieser Stationen und die damit verknüpften Anlagekosten.

Durch die Anlage der neuen Station erreicht man auch den Vorteil, daß von Hallsberg in größerem Umfange sogenannte Durchgangsgüterzüge abgefertigt werden können, die bis zu ihrem Bestimmungsort durchlaufen, ohne daß auf Zwischenstationen Wagen herausgenommen oder eingestellt werden müßten. Man wird unter regelmäßigen Verkehrsverhältnissen Durchgangsgüterzüge z. B. für Stockholm, Göteborg, Nässjö und Ange einlegen können. Um solche vom betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte besonders vorteilhafte Züge in größtmöglichem Maße zu erhalten, dürfte man in gewissen Fällen sogar soweit gehen, daß man Wagen im Verschiebebahnhofe bis zu 48 Stunden zurückhält.

Die gegenwärtige, ungünstige Verkehrslage in Schweden wird den wirtschaftlichen Vorteil der Neuanlage wohl zunächst nicht voll zutage treten lassen. Doch hofft man, daß später nicht nur Verzinsung und Tilgung des aufgewendeten Kapitals, sondern auch ein beträchtlicher Reingewinn abfallen wird. Dr. S.

— **Unglücksfälle auf den schwedischen Bahnen 1920.** Der Gewerbeinspektor hat nunmehr seinen Bericht über die 1920 erfolgten Unfälle im Betriebe der Staatsbahnen erstattet. Die Anzahl der Unglücksfälle betrug 1565, wovon 17 mit tötlichem Ausgange. Die höchste Unfallzahl mit 435 trifft auf den Transportdienst, auf Lokomotivschuppen- und Kohlenlagerdienst 351, Verschiebedienst 273, Lokomotivdienst 128, Wagenaufsicht 76. Von den Todesfällen trafen 7 auf den Verschiebedienst.

Bei den Privatbahnen mit 20 215 Angestellten (gegen 33 800 bei den Staatsbahnen) sind im gleichen Jahre 599 Unfälle, davon 16 mit tötlichem Ausgang, vorgekommen. Sieben Todesfälle ereigneten sich im Verschiebedienst, 4 beim Schaffner- und Bremserdienst. Die größte Anzahl der Unfälle, d. i. 168, ist im Verschiebedienst, 110 im Transportdienst, 88 im Bahndienst und 56 im Lokomotivdienst vorgekommen.

Die große Anzahl der im Verschiebedienst der Staatsbahnen vorgekommenen Unfälle hat dem Gewerbeinspektor Veranlassung gegeben, in seinem Tätigkeitsberichte an die Sozialdirektion Schutzverordnungen vorzuschlagen. Bei Ausführung dieses Verschiebedienstes muß in gewissen Fällen, wenn der Bahnhof im Gefälle liegt, die Entkuppelung der Wagen geschehen, während sich diese noch in Bewegung befinden. Es ist öfter vorgekommen, daß Personen, die bei dieser Gelegenheit zwischen die Wagen traten, am Boden stolperten oder von den Wagen einen Stoß erhielten, so daß sie fielen und sich Schaden zuzogen, oft sogar mit Todesfolge. Der Gewerbeinspektor schlägt die Anwendung sogenannter Entkuppelungsstangen vor, damit es nicht mehr nötig ist, zwischen die Wagen zu treten; auch sonst benennt der Bericht eine Reihe von Anordnungen zum Schutze des gefährdeten Personals. Dr. S.

— **Tariferhöhung in Polen.** Eine Erhöhung des Gütertarifes der polnischen Staatsbahnen ist mit Gültigkeit vom 10. September 1921 in Kraft getreten. Die Durchführung der Tariferhöhung erfolgt im Wege einer allgemeinen Aufklassifizierung. Es werden nämlich die allgemeinen Tarifklassen VI und VII aufgelassen und die in diese Klasse fallenden Güter in die Tarifklasse V eingereiht, ferner die bisher in die Klasse V fallenden Güter künftig nach Klasse IV tarifiert. Außerdem werden noch einzelne Güter aufklassifiziert. Von den Erhöhungen sind vor allem folgende Artikel betroffen: Holz, und zwar Bauholz, Industrieholz, Eisenbahnschwellen, Zelluloseholz, Brennholz, ferner Stein- und Braunkohle, Koks usw., Steine, Kalkstein und Kalk, Zement, Beton, Eisen und Stahl usw.

Gleichzeitig mit der Aufklassifizierung gelangt auch eine Erhöhung der in den Frachtsätzen des polnischen Tarifes eingerechneten festen Stationsgebühr zur Durchführung. Die Stationsgebühr wird mit Gültigkeit vom 10. September 1921 erhöht bei der Eilgutklasse von 4 ℳ auf 15 ℳ, Klasse I und II von 3 ℳ auf 10 ℳ, Klasse III von 2 ℳ auf 10 ℳ, Klasse IV und V von 2 ℳ auf 5 ℳ. Die Aufklassifizierung im Zusammenhang mit der Erhöhung der festen Stationsgebühr bringt für Güter, die bisher nach Klasse VII tarifiert wurden, eine Erhöhung der Fracht um rund 100 %, für Güter der Klasse VI um mehr als 60 %. Die bisher nach Klasse V tarifierenden Güter, die nunmehr in die Klasse IV fallen, erfahren durch die neue Maßnahme eine Erhöhung, die sich bei Entfernungen bis zu 200 km auf zirka 40 % und bei Entfernungen über 200 km auf ungefähr 50 % stellt. Wie der „Allg. Tarifanzeiger", dem wir diese Mitteilungen entnehmen, berichtet, sind weitere Änderungen des Tarifes der polnischen Staatsbahnen in kurzer Zeit zu erwarten.

— **Die französischen Kanalwünsche.** Der kürzlich in Nantes stattgehabte Kongreß für Außenhandel und Wasserstraßen hat auf einen Bericht von Abel Durand folgende Wünsche zur baldigen Verwirklichung empfohlen: Verbesserung und Erweiterung des französischen Wasserstraßennetzes und dessen bessere Anpassung an den Außenhandel, möglichst baldige Herstellung der Rhoneschiffahrtsstraße gemäß dem Gesetz vom 27. Mai 1921, Erstellung einer leistungsfähigen Wasserstraße im Tale der Loire von Nantes nach Briarre gemäß dem vom Obersten Rate für öffentliche Bauten aufgestellten Plan, Verbindung dieser Wasserstraße mit dem mittleren Kanalnetz durch Erweiterung des Kanals du Berry und der kanalisierten Cher, Verbesserungsarbeiten an der Seine und Vertiefung dieses Flusses auf 4,50 m von Paris nach Rouen, Erweiterung der Kanäle des Südens für Schiffe von 300 t Fassungsvermögen, Erstellung des Nord-Ost-Kanals, Fertigstellung des Nord-Kanals, Fertigstellung der Verbesserungsarbeiten am Rhein-Rhone-Kanal und am Rhein-Marne-Kanal, Kanalisierung der Mosel zwischen Metz und Diedenhofen, Erleichterung des gebrochenen Verkehrs, um den vorhandenen Binnenschiffspark stärker als bisher am Außenhandel zu beteiligen und Herabsetzung der Eisenbahntarife für die Ausfuhr- und Durchgangsgüter behufs Anziehung von Gütern auf die Waserstraßen. Da die aufgestellten Forderungen nichts von der Schiffbarmachung des Oberrheins verlauten lassen, ist zu vermuten, daß man in Frankreich die Herstellung des Grand Canal d'Alsace nicht für dringlich erachtet.

— **Großes Eisenbahnunglück in Frankreich.** In der Nacht vom 10. zum 11. d. Mts. gegen 10 Uhr 30 Min. entgleiste einige Kilometer vor Lyon der Expreßzug Straßburg-Lyon, als er mit 80 km Geschwindigkeit die Station Echets durchfuhr. Drei Wagen dritter Klasse und ein Postwagen wurden umgeworfen. Die Zahl der Toten beträgt 25, die der Verletzten etwa 60. Nach den bisherigen Feststellungen ist die Eisenbahnkatastrophe der zu großen Geschwindigkeit des Zuges und einem Bruch der Kuppelung zuzuschreiben.

— **Mängel des französischen Eisenbahnmaterials.** Der französische Eisenbahnerverband wird, wie der „D. A. Z." aus Paris gemeldet wird, den Verkehrsminister aufs neue ersuchen, eine gründliche Revision der Eisenbahnanlagen auf den Hauptstrecken Frankreichs vorzunehmen, und die Mängel, die sehr umfangreicher Art sind, beseitigen zu lassen. Die Eisenbahnangestellten haben schon seit zwei Jahren auf die schlechten Zustände der französischen Eisenbahnen hingewiesen und wiederholt angedeutet, daß schwere Unfälle sich fortgesetzt ereignen könnten und für die Sicherheit des Personals Gefahr bestehe.

Die große Zahl der Unfälle, die sich auf den französischen Bahnen im letzten halben Jahre ereignet haben, bestätigen die Mitteilungen des Personals, doch beschränkt sich die Tätigkeit der Regierung darauf, die Unfälle auf Attentate zurückzuführen und die Anstifter zu suchen. Es ist in letzter Zeit mehrfach vorgekommen, daß Lokomotivführer sich geweigert haben, die vorgeschriebene Fahrtgeschwindigkeit einzuhalten, weil der Zustand des Streckenmaterials dies nicht zulasse.

Die Direktionen der Bahnen erklären, daß die Erneuerungsarbeiten beschlossen seien, aber bisher aus verschiedenen Gründen nicht ausgeführt werden konnten. Unter dem Fahrpersonal ist jetzt eine ernste Bewegung im Gange, um die Sicherheit der Beamten wiederherzustellen, weshalb eine Herabsetzung der Fahrtgeschwindigkeit erforderlich ist.

— **Einnahmen der englischen Eisenbahnen.** Das englische Verkehrsministerium veröffentlicht allmonatlich Angaben über die Einnahmen und Ausgaben der englischen Eisenbahngesellschaften aus dem Betriebe ihrer Eisenbahnen und über die Verpflichtungen, die sich aus ihnen für die Regierung daraus ergeben, daß diese bis zum 15. August d. J. als Vergütung für die Kriegsleistungen der Eisenbahnen ihre Dividenden in Höhe derjenigen des Jahres 1913 zu gewährleisten hatte. Nach dem neuesten Bericht, demjenigen für Juli 1921, war dieser Monat der erste seit dem September 1920, in dem die Einnahmen die Ausgaben übertroffen haben. Der Überschuß war zwar nicht groß, er betrug nur 252 738 £, bedeutet aber doch einen erheblichen Fortschritt gegenüber dem Fehlbetrag des Juni mit 5 718 680 £. Der Grund für diesen Unterschied ist im wesentlichen in der Beendigung des Ausstandes der Bergarbeiter zu suchen, doch hat sich auch sonst der Verkehr etwas gehoben.

Der schon erwähnte Überschuß des September 1920 war ungefähr ebenso hoch oder vielmehr ebenso niedrig wie derjenige des Juli 1921; er betrug 228 485 £. Dann folgten schlechte Zeiten für die Eisenbahnen, verursacht durch den damaligen Ausstand der Bergarbeiter, der bis zum Juni d. J. anhielt. In den sechs Monaten April/September 1920 hatten die Eisenbahnen aus ihrem Betriebe einen Überschuß von 10 752 707 £ zu verzeichnen gehabt, und die Haftung der Regierung wurde mit 15 640 331 £ in Anspruch genommen. Bis Ende des Jahres 1920 war der Überschuß auf 6 539 242 £ gesunken, so daß der Staatszuschuß sich auf 32 525 863 £ erhöht hatte. Ende März 1921 waren die entsprechenden Zahlen 3 172 458 £ Überschuß und 46 445 411 £

aatszuschuß. Dann folgte die verlustreiche Zeit des noch-
aligen Bergarbeiterausstandes, der zur Folge hatte, daß die
egierung Ende Juni für 28 518 416 £ aufzukommen hatte. Die
ebung des Verkehrs im Juli infolge der Beendigung des Berg-
beiterausstandes hatte die Wirkung, daß der Staat nur noch
t einem Zuschuß von 4 767 792 £ zur Erfüllung seiner Ver-
flichtungen in Anspruch genommen zu werden brauchte.

So wichtig die vorstehend aufgeführten Zahlen und die sich
s ihnen ergebenden Tatsachen aus dem Verkehrsleben Englands
r die Eisenbahngesellschaften sind, so wird ihre Bedeutung
ch noch dadurch übertroffen, daß sie ein Spiegelbild von den
organgen im Wirtschaftsleben geben. Auch ihr Einfluß auf den
aatshaushalt darf nicht unterschätzt werden. Sie zeigen, daß
andel und Gewerbe und damit der Verkehr auch im Lande
s „Siegers im Weltkrieg" mit schweren Beeinträchtigungen
. kämpfen haben.

— **Neue Bahnprojekte auf dem Balkan.** Zur Herstellung einer
esseren Verbindung Belgrads mit dem Adriatischen Meere
erden demnächst zwei neue Projekte Gegenstand der Behand-
ng im südslawischen Parlament sein, nämlich eine Eisen-
ahnlinie Belgrad-Cattaro über Nicksich und eine Linie Bel-
ad-Neum über Serajewo und die Narentaschlucht mit einer An-
ahl von Tunnels, deren längster 10 km lang sein wird. — Fer-
er hat sich in Belgrad ein Initiativkomitee gebildet für die
erstellung einer neuen Eisenbahnlinie von Laibach nach dem
driatischen Meere unter Benutzung der bestehenden Linie
aibach-Großlupp-Gottschee, die durch Anschluß eines neuen
eilstückes von 40 km Länge verlängert wird bis nach Buccari,
ussak oder Porto Baros. — In Athen hat sich des weitern
n italienisch-griechisches Syndikat gebildet, das sich den Bau
er projektierten neuen Linie Vallona-Giannina-Kalabaka mit
nschluß an die Linie Athen-Saloniki zur Aufgabe gemacht
at. Das Teilstück Vallona-Giannina ist verhältnismäßig leicht
erzustellen, nicht aber der übrige Teil, der namhafte Kunst-
auten erfordert. Das Syndikat steht in enger Verbindung mit
er Nationalbank in Athen, an welcher französisches Kapital
eteiligt ist.

Bücherschau.

— **Taschenbuch für das Eisenbahn-Sicherungswesen.** Unter
enutzung amtlichen Materials zusammengestellt und bearbeitet
on Behrens, Regierungs- und Baurat, Mitglied des Eisen-
ahn-Zentralamts, und Schubert, Eisenbahninspektor, tech-
ischer Betriebskontrolleur beim Eisenbahn-Zentralamt. 1921.
erlag H. Apitz. Berlin W 57, Mansteinstr. 12.

Das Taschenbuch soll offenbar vor allem dem im Betriebe
tehenden Eisenbahnsicherungs-Fachmann ein Hilfsmittel bie-
n, und so versteht es sich, daß an erster Stelle die amtlichen
esonderen Bedingungen für die Lieferung und Aufstellung von
echanisch bedienten Weichen- und Signalstellwerken oder von
Kraftstellwerken und schließlich auch die Grundsätze für die
Ausführung der elektrischen Blockeinrichtungen auszugsweise
wiedergegeben sind. Gleichfalls aufgenommen sind die Vor-
schriften für das Aufstellen der Signale und Vorsignale, Aus-
züge aus der Telegraphen-Bauordnung und aus den in der Zeit-
spanne vom 11. November 1918 bis 26. April 1920 herausgegebe-
nen wichtigeren Erlassen des Reichsverkehrsministeriums, so-
weit solche die Eisenbahn-Sicherungseinrichtungen betreffen.
Zwei mit vielen Abbildungen versehene Tafeln enthalten die
Regelabmessungen der Weichen, Zungenverbindungsstangen usw.
Eingehend ist der Weichenspitzenverschluß der ehemals preu-
ßisch-hessischen Staatsbahnen behandelt; hierbei ist auf die
Unterhaltung der Weichen und Weichenhakenschlösser, auf die
Mängel am Hakenschloß und deren Beseitigung und Verhütung
gründlich eingegangen. Eine besondere Note erhält das Taschen-
buch durch die wertvolle, über etwa 90 Seiten sich hinziehende
ausführliche Beschreibung des Einheitsstellwerks unter Beigabe
vieler Abbildungen. Behandelt werden dann noch in besonderen
Abschnitten, mehr oder weniger ausführlich, die Blocksperre,
elektrische Flügelkupplung, Signalflügelbremse, elektrische
Signal-Flügelsperre, der Signalflügelkontakt, die Signalschau-
zeichen, Magnetschalter, Schienenstromschließer, isolierte
Schienenstränge, Zählweckeranlagen, elektrische Tastensperren.
Auch zahlreiche Handrisse des Wechsel- und Gleichstromblock-
feldes mit Bezeichnungen der Einzelteile finden sich, und in
großer Ausführlichkeit die Schaltungen der Weichen- und Sig-
nalantriebe des elektrischen Stellwerkes. Daß die Schluß-
abschnitte die Grundzüge der Elektrotechnik in Erinnerung brin-
gen, dürfte vielen recht angenehm sein; auch eine Anleitung zum
Messen mit dem Volt- und Milliamperemeter ist gegeben.

Über Druckluftstellwerke und das selbsttätige Signalsystem,
das mittlerweile auch in Deutschland — auf der Berliner Hoch-
und Untergrundbahn — mit gutem Erfolge eingeführt worden
ist, hätten sich die Verfasser nicht gänzlich ausschweigen sollen.
Bei einer Neuauflage sollte ein Hinweis auf diese, insbesondere
für den Stadtschnellverkehr wichtigen Gebiete des Eisenbahn-
sicherungswesens nicht fehlen; zum mindesten dürfte ein hierauf
bezüglicher Literaturnachweis am Platze sein. Nebenbei be-
merkt, fehlen im Inhaltsverzeichnis die Seitenzahlen, wodurch
ein Auffinden der einzelnen Abschnitte recht erschwert wird.
Dem im übrigen sehr zweckdienlichen Handbuche ist weiteste
Verbreitung zu wünschen.

Berichtigung.

Infolge eines nach Abschluß der Redaktionsarbeiten von dem
Drucker begangenen Versehens ist in der Festnummer (Nr. 36)
unserer Zeitung auf Seite 36 eine falsche Zeile eingeschoben
worden. Die Zeile 16 von oben muß lauten: „eine Einheit dieser
Beziehungen im Vereinsbereich zu".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Köln. Vom 15. Sep-
mber 1921 ab wird der Stationsname Broich (Kr. Kempen)
. St. Hubert-Vösch und die Bezeichnungen der Güter-
ahnhöfe und Güterabfertigungen Köln-Kalk in „Köln
alk Süd" und Kalk Nord in „Köln Kalk Nord"
bgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er-
lassen worden:

Nr. II 82 vom 3. September 1921 an sämtliche Vereinsverwal-
tungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über
die Beschlüsse des Technischen Ausschusses zu Ziffer 35 der
Niederschrift Nr. 99 betr. das technische Vereinsorgan (abge-
sandt am 9. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober 1921 wird die normal-
urige Bahnstrecke Sulingen (Han.)-
ehrbleck als Nebenbahn mit den Sta-
onen Gr. Leßen und Wehrbleck für den
ersonen-, Güter-, Gepäck- und Privat-
legrammverkehr sowie für die Abfer-
gung von Leichen und lebenden Tieren
öffnet.

Die Züge werden nach den besonders
eröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gül-
gkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-
dnung vom 4. November 1904 und die
Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. De-
zember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben
die Dienststellen Auskunft. (822)

Münster (Westf.), 3. September 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1921
ab wird die Station Braunesumpf der
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn
für den Wagenladungsverkehr in den
Staats- und Privatbahn-Gütertarif auf-
genommen.

Auskuft geben die beteiligten Güter-
abfertigungen sowie das Auskunftsbüro,
hier, Bahnhof Alexanderplatz. (834)

Berlin, den 10. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft A Anhang 6 Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 19. September 1921
werden die Bestimmungen über Berech-
nung der Bahnhofsfracht für Eisenbahn-
fahrzeuge den Bestimmungen des deut-

schen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I B angepaßt.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1921 die Bestimmungen über Erhebung von ermäßigtem Wagenstandgeld auf einigen Schmalspurbahnen im Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt sowie der Brölthaler Eisenbahn aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (833)

Berlin, den 12. September 1921.

Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5. Heft C II Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200. Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 12. September 1921 wird die Station Hoppecke als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif Ia für Grubenhölzer usw. einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (824)

Berlin, 6. September 1921.

Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000) und Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1b).

Mit Gültigkeit vom 15. September 1921 treten folgende Änderungen in Kraft:

1. In der Ausführungsbestimmung 3 zu § 30 der Eisenbahnverkehrsordnung wird der 2. Absatz wie folgt gefaßt:

„Gold- und Silberbarren, Platina, Dokumente, Edelsteine und echte Perlen, Waren aus Gold, Silber oder Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten Perlen, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Bildwerke, Gegenstände aus Erzguß und Kunstaltertümer, sowie andere Kostbarkeiten, werden zur Gepäckbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen:

a) Die Gegenstände müssen zum Reisebedarf oder zu den in der Ausführungsbestimmung 1 genannten Sachen gehören;

b) die Gepäckstücke müssen fest verschlossen sein;

c) der Wert der Gepäckstücke ist — unbeschadet der Ausführungsbestimmung zu § 35 (2) — der Eisenbahn bei der Aufgabe anzugeben. An Stelle der Wertangabe genügt auch die Erklärung, daß die Gepäckstücke Kostbarkeiten enthalten. Die Angaben sind im Gepäckschein zu vermerken."

2. In der Ausführungsbestimmung II (1) zu § 54 der Eisenbahnverkehrsordnung ist hinter „handelsüblichen Benennung" einzufügen:

„mit dem Zusatz „Kostbarkeit" oder — unbeschadet der Ausführungsbestimmung zu § 89 (2) der Eisenbahnverkehrsordnung — unter Angabe des Wertes".

Die Änderungen sind gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Berlin, 6. September 1921. (825)

Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Im Anschluß an unsere Bekanntmachung vom 6. Juli 1921 wird verlautbart, daß die im Tarif für den oben bezeichneten Verkehr enthaltenen Tarifentfernungen zwischen sämtlichen Nordseehafenstationen und den Ostseehafenstationen Flensburg, Hassee, Kiel, Lübeck und Schlutup einerseits und den Stationen Eger und Hof Hbf. anderseits bis zur Übernahme in den Tarif für den Deutschen Seehafenverkehr mit Süddeutschland noch weiter gelten. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger. (823)

Dresden, 6. September 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Zuschlagsfrachten im Verkehr mit der Teutoburger Waldeisenbahn erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (821)

Erfurt, 2. September 1921.

Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Baden.

Am 1. Oktober 1921 wird in das Tarifheft 9 B die bisher im Badisch-Bayerischen Gütertarif enthaltene Station Franzensbad mit den Entfernungen dieses Tarifs, die bis zum Ablauf des 31. Oktober 1921 gelten, einbezogen. Am 1. November 1921 treten im Verkehr mit Franzensbad Entfernungsänderungen und damit unwesentliche Frachterhöhungen ein. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarifanzeiger der vorm. preuß.-hess. Staatseisenbahnen zu ersehen. (832)

Dresden, am 12. September 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Schreibweise der Station der Isartalbahn (Lokalbahn-Akt.-Ges. München) Höllriegelskreuth-Grünwald in

„Höllriegelskreuth-Grünwald"

geändert.

II. Seite 12 ist nach Garmisch-Partenkirchen zu ergänzen:

Gasseldorf [OK] | Forchheim (Ofr.) | 21 | 6,7 | 5000.

München, 6. September 1921. (826)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

In die Kilometertafel II des Tarifs werden einbezogen:

a) mit sofortiger Gültigkeit die Stationen Loccum, Münchehagen, Mellinghausen, Niederwöhren, Siedenburg, Wiedensahl;

b) mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 die Stationen Groß Lessen und Wehrbleck.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (831)

Frankfurt (Main), 2. September 1921.

Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Der Bedarf an 4000 Stück Merkzeichen für Weichen (Porzellankappen aus Hartfeuerporzellan mit eingebrannten kurzen roten Feldern) soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen beim Präsidialbüro hierselbst, Bismarckplatz 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, nur gegen vorherige Einsendung von 6,00 ℳ in bar (nicht Briefmarken) von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Porzellankappen" sind bis zum 30. September 1921, vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Direktion, Bismarckplatz Nr. 1, einzusenden. Zuschlagsfrist innerhalb 14 Tagen. (828)

Essen, den 6. September 1921.

Eisenbahndirektion.

Die Instandsetzungsarbeiten der Güterhauptgleise Nr. 3 u. 4 auf Verschiebebahnhof Wustermark, etwa 4,85 km, sollen öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 12,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Der Betrag ist in bar zu zahlen oder portofrei durch die Post einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Instandsetzungsarbeiten der Güterhauptgleise Nr. 3 und 4 auf Verschiebebahnhof Wustermark" versehen bis zum 28. d. M., mittags 1 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Eisenbahnbetriebsamt 3, (827)
Berlin NW 40, Invalidenstraße 51.

Unser Holzbedarf für die Zeit vom 1. 10. 21 bis 31. 12. 1921, und zwar ungefähr:

265 cbm Tannen- und Kiefernkantholz, Bohlen, Spaltbordbretter, Fußbodenbretter, Tannen- und Kiefernbretter, besäumt.

32 000 lfdm. Dachlatten, Spalierlatten, Fußleisten

soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen beim Präsidialbüro, hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, nur gegen vorherige Einsendung von 6,00 ℳ in bar (nicht Briefmarken) von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Nutzholz" sind bis zum 1. Oktober 1921, vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Direktion (Bismarckplatz 1) einzusenden.

Zuschlagsfrist innerhalb 14 Tagen.

Essen, den 10. September 1921. (830)

Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterial.

Öffentlicher Verkauf alter Papiere.

Die in Hannover lagernden alten Akten, Rechnungsbelege, Bücher, Morsestreifen, Avise und Papierabfälle sollen öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 245 492 kg.

Eröffnung der Angebote am 28. September 1921, vormittags 12 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 133. Verkaufsnachweisungen und Bedingungen werden gegen postgeldfreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 6,00 ℳ von unserem Präsidialbüro, Zimmer 292, abgegeben.

Eisenbahndirektion Hannover. (829)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 38. | Berlin, den 22. September 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Grundlagen und Ergebnisse der Gleiswirtschaft.

Vom Rechnungsrat **Rud. Schmidt**, Berlin.

Fortschrittliche Arbeit auf dem Gebiete der Bahnunterhaltung, abzielend auf größte Wirkung mit geringstem Aufwande, ist nur von Fachleuten zu erwarten, die mit den technisch-wirtschaftlichen Grundlagen und Zusammenhängen ihres Dienstbereiches ausreichend vertraut sind, die Arbeitsausführung nach Stoff und Tagewerksaufwand ohne Scheu vor Kleinarbeit selbst überwachen und den Erfolg jeweilig an den Ergebnissen des eigenen Wirkens sowie an den Abschlußzahlen gleichartiger Dienststellen zu messen suchen.

Der Hauptanteil der Bahnunterhaltung entfällt auf die Gleiswirtschaft, d. h. die planmäßige Veranschlagung, Ausführung und Abrechnung aller Arbeiten zur betriebssicheren Unterhaltung und Erneuerung der Gleise und Weichen mit ihrer Unterbettung nach technisch und wirtschaftlich bewährten Gesichtspunkten. Besonders die alljährliche gründliche Abrechnung führt zu klaren statistischen Ergebnissen und damit erst zur Kenntnis der Wirklichkeit als der zuverlässigsten Unterlage für die Veranschlagung des nächstfolgenden Haushaltes.

Die Gleis- und Weichenanlagen etwa eines Eisenbahndirektionsbezirkes in all ihrer Verschiedenheit nach Formen, Aufbau und Alter hat der Gleiswirtschafter als gegeben hinzunehmen. Stoff, Ursprung und Bedeutung eines jeden Bauteiles innerhalb des Gleisganzen soll er kennen, um den im Betriebe hervortretenden Mängeln und den dem Gleisgefüge schädlichen Bewegungen möglichst schon im Entstehen mit den einfachsten Mitteln begegnen zu können. Den, der dieses Fach versteht, möchte ich im folgenden als „Gleiswirt" bezeichnen.

„Die Grundlagen des Gleisbaues" von K. Bräuning (Verlag W. Ernst & Sohn, Berlin 1920) geben ein Bild von dem Umfange und der Schwierigkeit der Aufgaben, die besonders der konstruierende Fachmann des Oberbaues unter Ausnutzung der praktischen Erfahrungen des Gleiswirtes der Lösung näher zu bringen hat. Eine amerikanische Dienstvorschrift über Gleisunterhaltung beginnt mit den Worten: „Es läßt sich kaum eine mechanische Anordnung denken, die noch einfacher und zugleich verwickelter ist als das heutige Schienengleis." Am Schlusse seines eben genannten Werkes klagt Bräuning: „Es ist eine zunächst auffällige Erscheinung, daß die lange Erfahrung, die dem Gleisbau zur Seite steht, nicht ausgereicht hat, Formen zu entwickeln, die allgemein als mustergültig angesehen werden können, daß vielmehr die widersprechendsten Ansichten über Vorzüge und Nachteile gewisser Bauarten auch heute noch unvermittelt nebeneinander fortbestehen." Dagegen findet es Joh. Frahm bei „Besprechung von Oberbaufragen und der Versuchsbahn bei Oranienburg" (Z. d. V. D. E. V. 1907, S. 185/187) „nicht verwunderlich, daß unser Eisenbahnoberbau ein höchst abwechslungsreiches Bild bietet"; anschließend fragt er jedoch: „Woher kommt es wohl, daß die Oberbaufrage, nachdem wir schon so lange Eisenbahnen bauen und betreiben, noch so wenig gelöst erscheint?" Bräuning glaubte schon damals, „die Ursachen

solcher Irrfahrten darin suchen zu müssen, daß es an einer klaren Erkenntnis fehlte, welche Kräfte überhaupt im Gleise wirken" und begrüßte es gleich wie Frahm freudig, in der Versuchsbahn bei Oranienburg eine Einrichtung zur Förderung unserer Erkenntnis in der Oberbaufrage gefunden zu haben (vgl. das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Bd. II, Kap. XXXVI). Um so tragischer mutet es an, daß dem bei der Eröffnung im Jahre 1907 auch von großen Berliner Tageszeitungen hoffnungsfreudig begrüßten Werke, das (nach Bräuning) „nicht mit einer einzigen Person stehen und fallen, sondern die Stetigkeit in sich tragen sollte, um Personen zu überdauern", nach kaum siebenjähriger Betriebszeit vom oberbautechnischen Gesichtspunkte unter Berufung auf die weit fortgeschrittene Einlegung des aus der Denkschrift vom September 1907 hervorgegangenen Breitschwellenoberbaues die Daseinsberechtigung wieder abgesprochen wurde.

Damit verschwand sang- und klanglos die einst von in- und ausländischen Fachleuten viel beachtete und auch in dem sog. Zehnjahresbericht über die „Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1900 bis 1910" (Verlag Jul. Springer, Berlin 1911, S. 20) erwähnte elektrische Versuchsbahn bei Oranienburg. Bräuning lebt der Hoffnung, „daß sie den Ausgangspunkt zu erweiterten Einrichtungen bildet, die den wirklichen Vorgängen in den Betriebsgleisen voll Rechnung tragen" (Grundlagen des Gleisbaues S. 114). Ohne Zweifel werden sich vorbildliche Anlagen für Oberbauversuche für die Reichsbahn nicht weniger bezahlt machen als Mustergärten und Ziegenfarmen.

So spiegelt das kleine, verstaubte Historienbild der Oranienburger Versuchsbahn, die auch dem für 1915 in Berlin geplanten, gleichfalls im Weltkriege untergegangenen Internationalen Eisenbahnkongreß vorgeführt werden sollte, die weit längere Geschichte der allgemeinen Gleisbaukunst, dieses nur wenigen Konstruktionsfachleuten und noch weniger Laienerfindern vorbehaltenen Grenzgebietes des Maschinen- und Ingenieurbauwesens wieder: Ein Jahrzehnt zeiht das voraufgegangene des Irrtums! Glied reiht sich an Glied in der langen Kette lehrreicher Beweisstücke, die unsere Gleismuseen bergen. Über ihrer Pforte könnten — frei nach Bräuning — etwa die Worte stehen:

„Schiene bei Schiene hier lehrt, wie jeder Erfinder geglaubt hat,
Frei vom verderblichen Stoß sei nun das rollende Rad. —
Aber bevor noch sein Ruhm in Haarmanns Annalen vermerkt ward,
Hämmert's mit größerer Wucht auf den veralteten Stoß."

Im Vergleich zu der hiernach ebenso seltenen wie schwierigen Aufgabe, für neue Gleis- und Weichenbauarten eines großen Verwaltungsbereiches in jeder Hinsicht befriedigende Lösungen zu finden, bietet das Gebiet der Bahnunterhaltung und Gleiswirtschaft mit den dafür durch den Haushalt bereitgestellten Arbeiterbelegschaften und zugehörigen Stäben technisch geschulter Helfer, nebst Stofflagern, maschinellen Anlagen für Auffrischung von Altstoffen usw. einem großen Kreise von Eisenbahntechnikern von guter Beobachtungs- und Führergabe ein dankbares Feld der Betätigung. Was hier nach Maßgabe persönlicher Neigung bei tieferem Eindringen in die einzelnen Sonderfragen auch wissenschaftlich zu erreichen ist, zeigt sich z. B. in kleinem Ausschnitt in der Summe bisher meist privater Facharbeit, die im Wettbewerb zwischen Holz- und Eisenschwelle seit Jahr und Tag geleistet wurde. Und dieser wirtschaftlich bedeutungsvolle Wettstreit, der sachlicher Mitarbeit nicht entraten kann, ist noch keineswegs beendigt. Unter anderem bedeuten auch die Kapitel: Oberbaugeräte, Stopfmaschinen, Tagewerkszahlen, Leistungskontrollen usw. je für sich ein Programm, das der weiteren Durcharbeitung nicht weniger bedarf, als die noch keineswegs genügend geklärten Begriffe und Methoden der Gleisunterhaltung selbst. Beweis hierfür ist ein wegen des Krieges leider nicht ans Licht gekommener Vortrag schätzbaren Inhaltes, der für den Internationalen Eisenbahnkongreß in Berlin 1915 bestimmt war. Wie könnten sonst auch die Wirtschaftsbedürfnisse und -ergebnisse schon in deutschen Verwaltungsgebieten so verschieden sein!

Durch Einführung eines einheitlichen Oberbaues würde das gegenwärtige Gleisbild der Reichsbahn nur sehr langsam, mit jährlich etwa 4 bis 5 % der Hauptgleislänge, verändert, das Mosaik deutscher Gleisformen und Bauarten zunächst sogar noch um einige Farben bereichert werden. Der Gleiswirt hat also, wie bereits oben bemerkt, die ihm zur Unterhaltung anvertrauten Schienenstraßen, so wie sie da liegen, von Reichs wegen als Treuhänder zu verwalten, d. h. zu unterhalten und nach Bedarf zu erneuern, und über sein Tun — nicht zuletzt sich selbst — Rechenschaft zu geben. Auch ihm erleichtert die Wegräumung der Grenzpfähle zwischen den vormals staatlichen Eisenbahnen Deutschlands die Beobachtung und Vergleichung, wodurch der Gesichtskreis erweitert wird und die Arbeitsfreudigkeit gewinnt. Sofern es sich um wirklich Vergleichbares handelt, ist Vergleichung geradezu ein Losungs- und Zauberwort für jeden Organisator und Wirtschafter.

Solche Vergleichung eigener und fremder Einrichtungen und Ergebnisse bietet heute nicht weniger Anreiz und Nutzen als vor zwei Jahrzehnten, wo eine Kaiserfahrt nach Süddeutschland über die Frage nachträglich sehr ernsthafte Betrachtungen auslöste, weshalb wohl der Hofzug auf den steilen und bogenreichen Strecken der badischen Schwarzwaldbahn sanfter und stoßfreier dahinrollte als auf den von vornherein günstiger trassierten preußischen Flachlandbahnen. Diese Untersuchungen, die sich sowohl auf die Beschaffenheit der Gleise und Weichen als auch der Fahrzeuge erstreckten, zeitigten wenigstens mittelbar eine Reihe von Maßnahmen, die für die Heraushebung der Gleiswirtschaft aus dem Rahmen der Bahnunterhaltung von Bedeutung werden sollten. Was in technischer Hinsicht für die Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues in der Zeitspanne 1900 bis 1910 geschehen ist, steht hier nicht zur Erörterung, findet sich aber kurz in dem oben schon einmal erwähnten Zehnjahresbericht verzeichnet.

Neben dem Ausschuß für technische Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen befaßte sich als kleinere Vereinigung von Fachleuten mit den Fragen des Oberbaues und der Gleisunterhaltung der im Jahre 1902 begründete preußische Oberbauausschuß, seit 1907 unter Leitung des Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin. Schon in den ersten Jahren seines Bestehens (1908) fand er außer einem ständigen Vertreter der Reichseisenbahnen aus Straßburg wertvolle Mitarbeit, Unterstützung und Führung auf Besichtigungsreisen durch Fachleute aus Sachsen, Württemberg, Baden und Oldenburg. Ein Sachverzeichnis zu den Ausschußberichten von 1904 bis 1921 würde einen wertvollen Abschluß dieses ersten Tagungsabschnittes bilden. Mit Uebergang der Ausschußleitung an die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums in München (April 1921) hebt ein neuer Wirkungsabschnitt an. Dabei bilden Praktiker der Gleiswirtschaft vom Rottenführer aufwärts den Kreis, der in seiner Tagesordnung neben den rein technischen auch wirtschaftlich-statistischen Fragen wird Raum geben müssen, um mit der heute mehr als je auf Rechenschaft eingestellten Wirklichkeit Fühlung zu gewinnen. „Der Wert einer Oberbauanordnung wird endgültig gemessen durch ihre Sparsamkeit in der Unterhaltung und Erneuerung bei höchster betriebstechnischer Leistung." (R. Scheibe.) Wo aber findet sich ein Maßstab der Sparsamkeit, wenn nicht in der Vergleichung der Ergebnisse einer auf einheitlicher Grundlage beruhenden technischen Statistik?

Unter den für die Hebung der Gleiswirtschaft in Preußen seit 1900 weiterhin grundlegenden Maßnahmen war die Berufung von Bezirks-Oberbaukontrolleuren von Bedeutung, deren Geschäftsanweisung ein Ministerialerlaß vom 28. Januar 1908 (E. V. Bl. S. 21) regelt. Danach hat der der Eisenbahndirektion unmittelbar unterstellte Oberbaukontrolleur die Streckendezernenten bei der Überwachung der Gleisunterhaltung und Erneuerung zu unterstützen, auch bei der Vorbereitung und Durchführung der Stoffbeschaffung und -verwaltung, bei Bearbeitung der

rwendungspläne, Haushaltunterlagen und bei der Belehrung s Personals in seinem Dienstkreise mitzuwirken. Im Grunde schreibt dieser Plan — abgesehen von den darin vernachssigten, damals noch nicht besonders dringlichen wirtschafthen Gesichtspunkten — bereits den Aufgabenkreis der Oberbauzernenten, die unter dem Drucke der mißlichen Verhältnisse der Belieferung mit Gleisbaustoffen im Jahre 1920 doch endh bestellt werden mußten, nachdem es s. Zt. nicht gelungen r, dieses Sonderdezernat, ohne das den Kontrolleuren der ckhalt fehlte, dem Aufbau der Bezirksbehörden einzufügen. mit waren erst die berufenen Gleiswirte und in ihnen eine sreichende Anzahl von Etappenleitern bestellt, um einerseits e Bezirksarbeiten an den Schienenwegen und allem was damit sammenhängt, technisch und wirtschaftlich vorzubereiten, örth zu überwachen und abzuwickeln, und um andererseits die rbindung mit der die einheitliche Richtung weisenden Zentralelle zu schaffen.

Manches ist hierbei noch im Werden; aber die günstige Einrkung dieser Neueinrichtung auf die Gleiswirtschaft und eine ubelebung des Arbeitswillens von unten bis oben ist unvernnbar. Es wird gleichsam als Prüfstein des Wertes der Oberudezernate gelten können, ob es dem persönlichen Eingreifen rer Leiter und Helfer gelingt, dem stetigen Anwachsen r Unterhaltungskosten, das bisher noch keine Verbesserung d Verstärkung des Oberbaues und der Bettung und keine orschrift der alten Finanzordnung wesentlich zu hemmen verochte, ohne Beeinträchtigung des guten Gleiszustandes und s technischen Fortschrittes endlich Einhalt zu tun.

„Mit größtem Nachdruck müssen die Bestrebungen, sparsam zu rtschaften, durchgeführt werden, und hierbei ist die Verwalng auf die tatkräftige Mitwirkung jedes Einzelnen angewien. Dieser Pflicht darf sich kein einziger Bediensteter entehen. Jeder muß sein dienstliches Tun und Lassen fortsetzt aufs eingehendste kontrollieren und jede, selbst die anheinend geringfügigste Vergeudung unterlassen. Darüber hins aber muß jeder Dienststellenleiter, jeder Beamte, dem ein stimmter Wirkungskreis zugewiesen ist, in dem Leistungen schaffen werden, sich selbst dauernd die Wirtschaftlichkeit ines engeren Wirkungskreises veranschaulichen; er muß sich echenschaft darüber ablegen, welche Kosten sein Betrieb verurcht, und welche Leistungen er als Gegenwert dafür erzeugt. as Bild, das er hierdurch erhält, wird ihm namentlich im Vergleich mit anderen gleichartigen Betrieben zeigen, wo die Mängel seines Betriebes liegen, wo er den Hebel ansetzen muß, um bessere wirtschaftliche Leistungen zu erzielen."

Durch die hier aus Dr.-Ing. Tecklenburgs wertvollem Aufsatze über die Steigerung der Selbstkosten wiederholten Zeilen (Z. d. V. D. E. V. 1921, S. 302), die auch diese Abhandlung mit angeregt haben, wird der Gleiswirtschaft der nächsten Zukunft Richtung und Ziel gewiesen.

Was den Oberbaudezernenten an technischen Grundlagen, Oberbau- und Weichenbüchern, Formentafeln, Strecken-, Weichen-, Längen- und andern Liegenschaftsverzeichnissen, Gleis- und Weichenerneuerungsplänen, Bestandsnachweisungen, Gewichts- und Kostenberechnungen, Abnahme-, Beschaffungs- und Dienstvorschriften als Rüstzeug zum täglichen Gebrauch vonnöten ist — manches wird er sich nach eigener Neigung einrichten —, kann als allgemein bekannt hier übergangen werden. Nur eine Errungenschaft aus neuerer Zeit sei ausdrücklich genannt: Die neben einem leider noch nicht verwirklichten Leitfaden für Rottenführer schon im Jahre 1906 vorgeschlagenen, aber erst 1909 in erster und 1915 in verbesserter Auflage für den Dienstgebrauch erschienenen „Vorschriften für die Herstellung, Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues" (O.-V.), die allerdings noch immer persönlichen Meinungen darüber Spielraum lassen, was eigentlich unter wirtschaftlicher Gleisunterhaltung zu verstehen, und welches dafür und für die Erneuerung die beste Zeit und Arbeitsweise ist.

Wenn in diesen hier und da mit geschichtlichen Daten und Erinnerungsfäden durchwirkten Ausführungen bisher vorwiegend preußische Verhältnisse behandelt wurden, die aber für die weitere Entwicklung der Gleiswirtschaft im Reiche nicht ganz belanglos sein dürften, so ist mit dem Erscheinen der Reichsbahn-Buchungs-Ordnung vom 1. April 1921, abgesehen vom Haushalt selbst, die erste wichtige allgemeine Grundlage für einheitliche Buch- und Wirtschaftsführung gegeben, mit deren Hilfe sich die Leistungen der einzelnen Verwaltungsbezirke auch in der Gleiswirtschaft bald genauer als bisher werden vergleichen und beurteilen lassen.

Ein großer Fortschritt gegenüber den früheren Buchungsarten ist die nunmehr durch die Buchungs-Ordnung allgemein vorgeschriebene, im Haushalt 1921 beim Titel 14 bereits erkennbare Trennung der Ausgaben für Löhne, Stoffe usw. nach „Gewöhnlicher Unterhaltung" (Ziffer 1) und nach „Gleis- und Bettungs-

Übersicht der Reichsbahn-Betriebsausgaben — 28 331 Millionen Mark — für das Haushaltjahr 1921.

Persönliche Ausgaben	Sächliche und vermischte Ausgaben			
Titel 1 bis 12	Titel 13	Titel 14	Titel 15	Titel 16 bis 18
10 086 Millionen Mark (35,6 %)	5434 (19,2 %)	4098 (14,5 %)	8166 (28,8 %)	547 (1,9 %)

Wiederholung:

Titel 1 bis 12: Besoldungen und andere persönliche Ausgaben.

Titel 13: Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsstoffe.

Titel 14 (s. hierneben).

Titel 15: Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen.

Titel 16: Benutzung fremder Bahnanlagen und Dienstleistungen.

Titel 17: Benutzung fremder Fahrzeuge.

Titel 18: Verschiedene Ausgaben.

Titel 14 für die **Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.**

			ℳ		
Gewöhnliche Unterhaltung					Mill. ℳ
Ziffer 1	Unterziffer 1	Löhne	= 1125 Mill.	(49 %)	2307 (56 %)
	„ 2	Stoffe	= 700 „	(30 %)	
	„ 3	Sonstiges	= 482 „	(21 %)	
Gleis- und Bettungserneuerung					
Ziffer 2	Unterziffer 1	Löhne	= 147 Mill.	(10 %)	1474 (36 %)
	„ 2	Stoffe	= 1324 „	(90 %)	
	„ 3	Sonstiges	= 3 „	(—)	
Ziffer 3		Außergew. Unterhaltung	= 146 Mill.	(46 %)	317 (8 %)
„ 4		Kl. Ergänzungen	= 88 „	(28 %)	
„ 5		Erhebliche Ergänzungen	= 83 „	(26 %)	

Titel 14 zusammen 4098 Millionen Mark
= rd. 54 130 ℳ auf 1 km Hauptgleis- länge
oder 78 300 ℳ auf 1 km Betriebs- länge

erneuerung in zusammenhängenden Strecken“ (Ziffer 2). Die Überwachung der wirtschaftlichen Verwendung der Mittel für diesen Gleisumbau mit durchweg neuen Stoffen bietet, wenn erst einmal das Umbaubedürfnis, d. h. die Länge des zu erneuernden Gleisabschnittes feststeht, keine Schwierigkeit, weil die zu einem Kilometer Gleis erforderlichen Stoffmengen genau bekannt und die Preise durch die Vertragsabschlüsse gegeben sind. Weit weniger durchsichtig sind aber die Verhältnisse bei der gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnanlagen, an der die reine Gleisunterhaltung (Einzelauswechslung von Gleisbestandteilen) überwiegend beteiligt ist. Hier kann sich tatsächlich der Meister in der Beschränkung, nämlich bei Verwendung von Stoffen und Tagewerken, zeigen. Eingehendere Vergleichung der Wirtschaftsergebnisse einzelner Bezirke untereinander in Verbindung mit planmäßiger Gleisschau wird hier noch wertvolle Fingerzeige geben.

Die Gleisbaukosten bestehen zumeist aus den Ausgaben für die wertvollen Gleisstoffe, und nur etwa ein Zehntel entfällt auf die Lohnaufwendung für den Einbau. Bei der gewöhnlichen Unterhaltung hingegen wird mindestens die Hälfte der dafür im Haushalt vorgesehenen Geldmittel zur Löhnung der Bahnunterhaltungsarbeiter und der Rest für Stoffe und Sonstiges, was vielfach gar nicht zur eigentlichen Gleis-, sondern zur Bahnkörper- und Gebäudeunterhaltung usw. gehört, verbraucht. Die Vermischung der Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung konnte deshalb niemals zu brauchbaren Vergleichszahlen der Gleiswirtschaft führen, ganz gewiß nicht mit denjenigen der Verwaltungen in Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden, wo die bei weitem nicht in dem preußischen Verhältnis erneuerten Hauptgleise ein entsprechend höheres Durchschnittsalter aufweisen. Auch die preußischen Betriebsberichte und die Tabellen der Reichsstatistik geben keine zuverlässige Auskunft über die Kosten der Gleisunterhaltung.

Nach der bekannten Rede des Reichskanzlers Dr. Wirth vom

6. Juli d. J. „ist nichts so wenig in Deutschland verbreitet wie die Kenntnis der Etatszahlen", und auch nicht jeder Gleiswirtschafter ist sich darüber klar, welchem Ausschnitte des Reichsbahnhaushalts seine Mitarbeit gilt. Die vorstehende Übersicht über den Anteil des Titels 14 am Haushalt 1921 wird deshalb nicht ohne Wert sein. Es sei dazu bemerkt, daß die Besoldungen der an der Bahnunterhaltung beteiligten Beamten, vom Rottenführer aufwärts, in den Gehaltstiteln 1 bis 12 und die Kosten der Geräte für Gleisunterhaltung, Kiesgewinnung usw. im Titel 13 des Ausgabehaushaltes vorgesehen sind.

Zu der bildlichen Darstellung der anteiligen Mittel für die gewöhnliche Unterhaltung — Titel 14 Ziffer 1 — wird bemerkt, daß die äußere Kreislinie die Länge der durchgehenden Gleise der einzelnen Verwaltungsgebiete (= 75 700 km für die Reichsbahn) darstellt. Darauf sind nach der Mitte hin die Ausgabebeträge auf 1 km Hauptgleis berechnet ringförmig aufgetragen: 10 mm = 10 000 ℳ. Der größte, auf Preußen-Hessen entfallende Ausschnitt zeigt in dem äußeren, 27 mm breiten Ringe die für die gewöhnliche Unterhaltung — Ziffer 1 — bestimmten Mittel = 27 000 ℳ/km, die sich in drei Einzelringe für Löhne (Unterziffer 1 = 61 %), Stoffe (Unterziffer 2 = 27 %) und Sonstiges (Unterziffer 3 = 12 %) gliedern. An der Stelle des Uhrzifferblattes 4 bis 5 sind die Ausgaben der gewöhnlichen Unterhaltung aus 1914 durch ein 2½ mm breites Ringstück (= 2450 ℳ/1 km) angedeutet. Damals entfielen auf Löhne 42 %, auf Stoffe 27 % und Sonstiges 31 %. Am Fuße des Rundbildes findet sich als Ring in Breite von 39 mm die Gesamtausgabe 1921 Titel 14 für Preußen-Hessen mit 39 000 ℳ/km gleich der Summe der Ziffern 1 = 68,5 % für gewöhnliche Unterhaltung, Ziffer 2 = 27 % für Umbau und Ziffer 3 bis 5 = 4,5 % für Ergänzungen. Bemerkenswert ist, daß in Preußen den letztgenannten Stellen bei Prüfung der Entwurfshefte, auf Haushaltreisen usw. im allgemeinen größere Sorgfalt zugewendet wird als den den Ausgabetitel 14 mit über 95 % belastenden Ziffern 1 (gewöhnliche Unterhaltung) und Ziffer 2 (Umbau).

An Stelle der Uhrziffern 7 und 8 ist die wirkliche Ausgabe für gewöhnliche Unterhaltung im Haushaltjahr 1920 mit 26 600 ℳ/km, aufgeteilt nach den Unterziffern 1 bis 3, vermerkt. Diese Ausgabe deckt sich im allgemeinen mit der Bewilligung für 1921.

Die gegenüber den preußischen Ausgabezahlen vielfach erheblich abweichenden Beträge für gewöhnliche Unterhaltung usw. in den übrigen Ländern lassen sich teilweise aus Mängeln der Veranschlagung infolge Fehlens einheitlicher Vorschriften z. Zt. der Haushaltaufstellung im Jahre 1920 erklären. Immerhin sind die Abweichungen, selbst bei Berücksichtigung der Verkehrsunterschiede usw., so groß, und auch statistische Unterlagen aus früheren Jahren sprechen dafür, daß dort zum Teil ganz andere Auffassungen über Unterhaltung und Erneuerung bestehen müssen als in Preußen.

Wie die Unterlagen für die Haushaltaufstellung — Titel 14 — und wie die Finanzberichte, Leistungsnachweise, Jahresabschlüsse und Kontrollen im einzelnen beschaffen sein müssen, um die planmäßige Durchforschung aller den Gesamtbetrieb ausmachenden Einzelvorgänge sicherzustellen und eine brauchbare Statistik zu bekommen, wird vor Herausgabe neuer Ordnungen unter Mitwirkung von Fachvertretern zu überlegen sein.

Nun kommt es aber nicht allein darauf an, möglichst zuverlässige, alle wirklich dringenden Bedürfnisse tunlichst berücksichtigende Haushaltanschläge aufzustellen und die bewilligten Mittel möglichst zutreffend auf die Verbrauchsstellen zu verteilen, sondern immer wieder handelt es sich letzten Endes darum, mit möglichst geringem Kostenaufwande die größte Nutzleistung zu erzielen. Für das Gebiet der bei heutigem Geldwerte alljährlich mit mehreren Milliarden rechnenden deutschen Gleiswirtschaft erheischt dies Antwort auf die Frage: Wo liegt für einen begrenzten Bezirk und Zeitraum das zur planmäßigen Instandhaltung der Gleise und Weichen vertretbare richtige Maß an Stoffaufwand und Tagewerken, und wie läßt sich dies praktisch durchführen?

Wie schon einleitend bemerkt, führt besonders eine von der Haushaltbewilligung ausgehende gründliche Rechnungslegung nach und nach zu immer wertvolleren statistischen Ergebnissen und damit zur Kenntnis der Wirklichkeit, an der es vielfach noch fehlt. Der „papiernen Kontrolle" muß sich noch weit mehr als bisher der örtliche Um- und Einblick zugesellen, ohne den es keineswegs sicher ist, daß die statistisch billigste Wirtschaft draußen im Gleise auch in technischer Hinsicht vor Kennerblicken besteht.

Die Steuerbehörde soll die Einstellung gut bezahlter Revisoren planen, denen sie zutraut, daß sie an einem Tage mehr an Steuerhinterziehungen aufdecken werden, als sie an Jahresgehalt beziehen. Die gleiche Hoffnung darf auf eine sachkundige Gleisschau gesetzt werden, die durch häufige Besichtigung von Gleisen, Prüfung von Arbeitsmethoden, Stofflagern usw. besonders an den statistisch gekennzeichneten Stellen dem wirtschaftlichen Fortschritt dienen würden.

Zu den Grundlagen einer jeden auf Erfolg eingestellten Verwaltung gehört also eine ihren Bedürfnissen angepasste, für die Gleiswirtschaft hauptsächlich technische Statistik, die sich zwar schon für den Bezirk einer Eisenbahndirektion, weit mehr aber noch für den Bereich der Reichsbahn auf Massenbeobachtung und das ausgleichende Gesetz der großen Zahl stützen kann. Die Zahl an sich ist nun zwar tot; aber eine mit den Erfahrungen der Praxis ständig in lebendiger Fühlung bleibende Statistik ist gleichsam die Wünschelrute, mit der jeder von ernstem Willen beseelte Gleiswirt imstande sein wird, Fehlerquellen aufzuspüren und den Weg des Erfolges zu beschreiten.

Zur Geschichte der Rheinschiffahrt.

Einen interessanten Beitrag zur Entwicklung der Dampfschiffahrt auf dem Niederrhein stellt ein Bericht des damaligen Regierungspräsidenten Delius von Köln dar, den der genannte im Jahre 1827 an den „Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes in Preußen" nach Berlin richtete. Aus diesem Bericht ist zu entnehmen, daß im Jahre 1827 der gesamte Dampfschiffsverkehr auf dem Niederrhein nicht mehr als drei Dampfschiffe umfaßte, und zwar waren es die beiden Frachtschiffe „Rhyn" und „Stadt Nymwegen" und das Personenschiff „Der Niederländer". Letzteres verkehrte in der Zeit vom 1. Mai bis 30. Oktober auf der Strecke Rotterdam-Köln, und zwar fuhr das „Dampfboot" in den Monaten Mai bis August wöchentlich zweimal und in den Monaten September und Oktober nur einmal hin und her, insgesamt machte das Personenschiff 47 Reisen. Die beiden Frachtdampfer versahen den Güterverkehr zwischen Köln und Rotterdam; nahmen aber auch zum Teil Passagiere mit. Der Frachtverkehr wurde vom 16. März bis gegen Ende des Jahres aufrechterhalten; beide Frachtdampfer führten insgesamt 72 Reisen aus. Bei den obigen Schiffen handelt es sich um solche einer holländischen Gesellschaft. Es war die im Jahre 1822 unter der Firma van Vollenhoven, Dutilh & Co. zu Rotterdam errichtete Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die den Verkehr zuerst mit dem Schiff „Der Niederländer" aufnahm. Ein Jahr später bildete sich das Unternehmen in einen Aktienverein um, dessen Statuten vom König der Niederlande genehmigt wurden. An die Handelskammer zu Köln erging die Aufforderung, sich an dem Unternehmen zu beteiligen. Später ging aus diesem Unternehmen die „Neederlandsche Stoomboot-Maatschapij" hervor. Die Kölner Handelskammer veranlaßte, daß sich verschiedene Kölner Handelsherren an dem holländischen Aktienverein beteiligten, der 1825 zwei Dampfer zwischen Rotterdam und Düsseldorf und zwar die Schiffe „Stadt Düsseldorf" mit 70 PS. und „Prinz Friedrich von Preußen" mit 60 PS. laufen ließen. Zwischen Rotterdam und Köln fuhren die Dampfer „Agrippina" mit 120 PS., „Ludwig" mit 30 PS., „Stadt Nymwegen" mit 60 PS., „Stadt Köln" mit 50 PS. und der „Seeländer" ebenfalls mit 50 PS. Außerdem wurde ein Schleppdienst zwischen Rotterdam und Köln mit dem Dampfer „Herkules" von 200 PS. und zwischen Rotterdam und Lobith mit dem Dampfer „Simson" von 100 PS. unterhalten. Als Reserveschiff diente der Dampfer „Stadt Arnheim" mit 60 PS. Im Bau befand sich der Dampfer „Rhein" mit 500 PS., gleichfalls für den Schleppdienst bestimmt. Ein

Jahr vorher am 29. Oktober 1824 war der Dampfer „Seeländer“ bereits in Köln eingetroffen. Die Absicht des Schiffes bis Mainz durchzufahren, ließ sich nicht ausführen, vielmehr kam das Schiff nur bis Kaub, vermutlich waren die Maschinen der Strömung nicht gewachsen. Am 3. September 1825 wurde von der Handelskammer zu Köln mit der Niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft ein Abkommen getroffen, nach welchem den Holländern die Strecke Rotterdam-Köln zum Betriebe überlassen blieb, während von Köln ab oberhalb die Schiffahrt einer in Köln neu zu gründenden Gesellschaft vorbehalten werden sollte. Beide Gesellschaften verpflichteten sich, sich Pasagiere und Güter zuzuführen. Am 14. September 1825 fand eine Probefahrt mit dem Dampfer „Rhein“ zwischen Köln und Koblenz statt, die unter Beteiligung des Königs Friedrich Wilhelm III. glücklich verlief. Am nächsten Tage, dem 15. September 1825 wurde mit der „Rhein- und Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ eine Abrede getroffen, wonach diese Gesellschaft gegen Entschädigung auf einen Schiffsbetrieb unterhalb Mainz verzichtete. Im Jahre 1826, mit Statuten vom 11. Juni, bildete sich die „Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ zu Köln, die am 1. Mai 1827 ihre regelmäßigen Fahrten mit dem Dampfboot „Concordia“ zwischen Köln und Mainz unternahm. Da das erwähnte Dampfboot „Agrippina“ technisch nicht den verlangten Anforderungen entsprach, wurde dieses Schiff von der holländischen Schiffahrtsgesellschaft gegen den Dampfer „Rhein“ ausgetauscht, welch letzterem dann von der preußischen Gesellschaft der Namen „Prinz Friedrich“ gegeben wurde.

Wir erfahren weiter, daß diese ersten rheinischen Frachtschiffe beträchtliche Ladungen Kleesamen zur Weiterbeförderung nach England verschifften. Der Regierungspräsident Delius hob hervor, daß der Frachtverkehr auf dem Rhein sich durch die Dampfschiffe ersichtlich hebe. So wurden erstmalig einige hundert Zentner Rohseide aus Italien auf der Rheinstraße nach England befördert, während vorher diese Seidentransporte ihren Weg über Havre genommen hatten. Delius vermutete, daß nach einer sachgemäßen Regelung des Dampfschiffverkehrs auf dem Mittel- und Oberrhein die italienischen Seidentransporte ständig ihren Weg über den Rhein nehmen würden. Die drei holländischen Schiffe beförderten im Jahre 1827 von Köln insgesamt 4240 Reisende, und es belief sich die Passagiereinnahme auf 18 666,19 Rtlr. An Schiffahrtsabgaben waren hierfür zu leisten 9405,30 Rtlr. Die Frachteinnahme erreichte die Summe von 74 330,27 Rtlr., denen 25 397,51 Rtlr. als Abgaben gegenüberstanden. Die drei holländischen Dampfschiffe bezogen im Jahre 1827 rund 2872 Zentner Ruhrkohlen, die zu 12 Sgr. 8 Pf. den Zentner berechnet, die Summe von 10 501 Rtlr. 15 Sgr. 4 Pf. ausmachten. Man war damals mit der Beschaffenheit der Ruhrkohle nicht immer zufrieden, so daß die drei holländischen Dampfer noch weitere 5000 Zentner Brabanter Kohle bezogen.

Delius verbreitet sich dann über die Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein, als deren Repräsentanten im Jahre 1827 lediglich die beiden Dampfschiffe „Friedrich Wilhelm“ und „Concordia“ vorhanden waren, die sich im Besitz der Kölner Aktiengesellschaft befanden. Die beiden Dampfschiffe kamen erst im Monat Mai und Juni in Betrieb, so daß das von Delius gegebene wirtschaftliche Ergebnis für 1827 nicht die ganze Schiffahrtsbetriebszeit umfaßt. Wenngleich der Wasserstand des Rheins im Jahre 1827 in den verbliebenen vier Betriebsmonaten recht günstig war, befriedigte das wirtschaftliche Ergebnis beider Dampfer nicht, zumal sich noch recht beträchtliche Reparaturkosten geltend machten. Das Dampfschiff war damals technisch noch nicht genügend entwickelt, um nicht öfteren unliebsamen technischen Störungen ausgesetzt zu sein. Beide Dampfer führten 1827 97 Reisen aus; für das ganze Schiffahrtsjahr berechnet man die Zahl der Reisen auf 160. Die beiden Schiffe versahen ihren Dienst auf der Strecke Köln-Mainz. Im Jahre 1827 wurden 18 624 Passagiere befördert, und zwar zu Berg 7393 Personen und zu Tal 11 231 Personen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 55 498,27 Rtlr. Der Warentransport bezifferte sich in der Bergfahrt auf 39 007 Zentner und in der Talfahrt auf 18 128 Zentner mit 23 388,12 Rtlr. Einnahmen, die Gesamteinnahmen erreichten somit die Summe von 78 887,10 Rtlr., so daß durchschnittlich auf eine jede Reise eine Einnahme von etwa 813,80 Rtlr. entfiel. Interessant ist die damalige Belastung der Rheinschiffahrt durch die sogenannten Rheinzollgebühren. Nachstehend die Beträge, die von den beiden Dampfern aufzubringen waren; der Hauptteil entfiel auf die Rheinzollgebühren Preußens, der sich in diesem Fall auf 9051.20 Rtlr. berechnete, wobei allerdings die Brückengelder bei Koblenz mit eingeschlossen waren. Recht beträchtlich waren auch die von Nassau erhobenen Rheinzollgebühren, die sich einschließlich der „unrechtmäßigen“ Erhebungen auf 3618 Rtlr. beliefen. Als dritter Staat erhob noch Hessen Rheinzollgebühren, und zwar im vorliegenden Fall 874,20 Rtlr. Beide Schiffe hatten in dem Berichtsjahr 1827 einen Kohlenverbrauch von 29 206 Zentner, die einen Kostenaufwand von 14 603 Rtlr. erforderten, wobei sich der Preis für den Zentner Kohlen auf 15 Sgr. stellte. Aus dem Bericht geht weiter hervor, daß beide Schiffe einen Wert von 160 000 Rtlr. besaßen.

Es wird nicht wundernehmen, daß bei der damals noch sehr unvollkommenen Maschinentechnik sich auf diesen beiden Rheindampfern die mannigfachen Schwierigkeiten und Störungen einstellten. So macht der Regierungspräsident Delius eine ganze Reihe von Unfällen beider Rheindampfer namhaft, die sie auf ihren Fahrten erlitten.

Nach Schluß der Betriebszeit wurden beide Dampfer auf die Werft nach Rotterdam gebracht und dort einer gründlichen Durchsicht unterworfen. Die „Concordia“ erhielt bei dieser Gelegenheit einen Reservekessel; im übrigen wurden die Maschinen gänzlich auseinandergenommen. Die gesamten Reparaturen ergaben die hohe Summe von 25 000 holl. Gulden. Mit Recht bemerkt Delius hierzu, daß derartige hohe Reparaturkosten nach nur sechs- bis siebenmonatigem Gebrauch der Dampfer unzweifelhaft auf schlechte und mangelhafte Ausführung hinwiesen. Der Leiter der Rotterdamer Werft für Dampfschiffahrt Röntgen entschuldigte sich damit, daß die Maschinen leicht gebauter Flußdampfer gewöhnlich nach Verlauf der ersten Zeit auseinandergenommen werden müßten, weil die veränderte Lage des Schiffes den Gang der Maschine erschwere. Delius ließ sehr richtig diese Ausrede nicht gelten, führte vielmehr zutreffend die meisten Betriebsstörungen auf die Verwendung schlechten Materials und auf unsachgemäße Bauart zurück; Delius rügte diesen Tatsachen gegenüber besonders die hohen Preise und bemerkte weiter, daß die Wirtschaftlichkeit des Dampfschiffahrtsbetriebes schließlich von der Errichtung einer eigenen Reparaturwerkstätte abhängen dürfte. Man glaubte die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens noch dadurch zu heben, daß man die Kohlenbeschaffung günstiger gestaltete. Im ersten Betriebsjahr hatte jeder Dampfer auf jeder Reise einen Kohlenverbrauch von rund 301 Zentner. Den größten Teil der Kohlen hatte man mittels Wagens von Eschweiler bezogen; außerdem zwei Schiffsladungen von rund 5000 Zentner. Erstere Kohlen stellten sich durch den teuren Transport auf 15 Sgr. pro Zentner. Man hoffte jedoch künftig die um ein Drittel billigeren Ruhrkohlen beziehen zu können, sobald man auf eine gleichmäßige Beschaffenheit rechnen konnte. Die deutsche Schiffsmannschaft hatte man vorher gegen Lohn und Beköstigung auf holländischen Dampfschiffen fahren lassen, damit die Leute bei der Übernahme der beiden deutschen Rheindampfer mit der Maschinentechnik vertraut waren.

Nach dem Bericht wurde für die Kölner Gesellschaft im Jahre 1828 ein dritter Dampfer, die „Agrippina“ vollendet, welchem Schiff die Aufgabe zufiel, den Verkehr zwischen Koblenz und Mainz zu versehen. Das Schiff hatte stärkere Maschinen und einen Tiefgang von 2½ Fuß erhalten, um die starken Strömungen überwinden zu können. Das Schiff besaß eine Länge von 465 Fuß, eine Breite von 38 Fuß und eine Einsenkung von 3½ Fuß. Bei der Abnahme des Schiffes zeigte es sich, daß die Maschine zu schwer war, auch bereiteten die Größenverhältnisse des Dampfers an einigen Stellen des Rheines Schwierigkeiten, so daß die Gesellschaft von der Übernahme des Dampfers vorläufig absah und erst Sachverständige berief. Trotz allem legte Delius in verständiger Weise den kommenden Nutzen bei weiterer Entwicklung der Rheindampfschiffahrt dar. Er bemerkte, daß seit dem Jahre 1825, wo noch kein Dampfer den Mittelrhein befuhr, der Fremdenverkehr an den Rheinufern nicht unerheblich zugenommen habe. Nach den unvollständigen Meldezetteln der an den Rheinufern liegenden Gasthäuser wurden diese in den fünf Sommermonaten Mai bis September im Jahre 1825 von 13 571 Personen und im Jahre 1827 von 16 889 Personen besucht. Auch von Düsseldorf, Mainz und Koblenz werden ähnlich günstige Ergebnisse berichtet. Ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil durch die Eröffnung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein ergab sich durch die Tatsache, daß die bis dahin täglich nur einmal auf der Rheinstraße verkehrenden Schnellposten nunmehr verdoppelt wurden.

Bemerkenswert ist auch, daß auf den beiden Rheindampfern „Friedrich Wilhelm“ und „Concordia“ die Restauration zwei Unternehmern übertragen worden war, die Speisen und Getränke nach festgesetzten Preisen abzugeben hatten. So kostete ein Mittagsmahl in der „großen Kajüte“ einschließlich einer halben Flasche Wein 20 Sgr.; in der „Vorkajüte“ belief sich der Preis einschließlich einer Flasche Bier auf 10 Sgr. Wer die Speisen im „Pavillon“ einnahm, wo nach der Karte gespeist wurde, hatte höhere Preise zu zahlen. Im Jahre 1827 wurde die große Kajüte von 6—7000 Personen und die Vorkajüte von 3500 Personen zum Speisen aufgesucht. Der Weinverbrauch stellte sich auf 11—12 000 Flaschen, wobei fast ausschließlich Gewächse vom preußischen Rhein, der Mosel und Ahr zum Verkauf kamen. Der Speisebetrieb ohne Getränke erzielte auf beiden Schiffen einen Umsatz von rund 20 000 Rtlr. Das Jahr 1828 brachte eine bedeutende Steigerung in der Personenbeförderung; während 1827 beide Rheindampfer 18 624 Personen beförderten, stieg diese Zahl im Jahre 1828 auf 33 352 Personen. Unzweifelhaft

dürfte hier der Reiz der Neuheit, mit einem Dampfschiff zu fahren, einen gewissen Anteil an dieser Steigerung haben. Der Weinverbrauch an Bord der Schiffe stieg gleichzeitig bis auf 16 000 Flaschen. Die niederländische Dampfschiffahrt stellte im Jahre 1828 den Dampfer „Stadt Cöln“ auf dem Niederrhein in Betrieb. Im folgenden Jahre stellte die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft einen dritten Dampfer „Prinz Friedrich von Preußen“ in Dienst. Die Gesamtzahl der im Jahre 1829 beförderten Personen betrug 43 169, so daß gegen das Vorjahr eine Zunahme um fast 10 000 Personen vorlag. Auch im Jahre 1830 vollzog sich eine Steigerung in der Personenbeförderung um rund 9400 Fahrgäste.

Die Kölner Gesellschaft dehnte den Dampfschiffsverkehr auch auf den Oberrhein und Main aus. Man hatte hierfür anfangs den Dampfer „Ludwig“ bestimmt, der den Fahrdienst im Juli 1827 zwischen Mainz und Straßburg aufnehmen sollte. Bei der Prüfung des Dampfers bestand jedoch der Dampfkessel die Wasserprobe nicht, so daß das Schiff zur Werft zurück nach Rotterdam ging. Die Indienststellung sollte nun erst im nächsten Jahr gemeinsam mit dem Dampfer „Stadt Frankfurt“ erfolgen, der auf dem Main fahren sollte. Delius versprach sich jedoch von dieser Verkehrsweiterung wenig Erfolg, da die Schiffe zu teuer waren, zu großen Tiefgang besaßen und über zu schwerfällige Maschinen verfügten.

Einen weiteren interessanten Einblick in die damaligen Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein gewährt das Protokoll der 6. Generalversammlung der Aktionäre der rheinischen Dampfschiffahrt vom Jahre 1832. Man ersieht aus diesem Protokoll, daß sich die Dampfschiffahrt auf dem Rhein im allgemeinen gut entwickelt hat, wenngleich gerade das Jahr 1832 wirtschaftlich kein günstiges war. Als Winterhafen für den Schiffspark der Gesellschaft diente Ruhrort, wo auch die erforderlichen Reparaturen fortan vorgenommen wurden. So erhielt im Jahre 1832 das Dampfschiff „Prinzessin Marianne“ eine Bodenverdoppelung, auch wurde das Schiff gestreckt und verstrebt, was insgesamt 7272 Taler kostete. Die Kosten der Reparaturen für die übrigen Schiffe beliefen sich auf 4986 Tlr. 9 Sgr. 2 Pf. Wenngleich die Schiffahrt am 1. März begonnen hatte, so konnte den ganzen Monat März der Verkehr doch nur bis Coblenz aufrecht erhalten werden, da der Wasserstand ungenügend war. Auch im April und Mai war der Wasserstand so ungünstig, daß zur Aufrechterhaltung des Verkehrs bis Mainz der flotter gehende Dampfer „Stadt Frankfurt“ zur Aushilfe herangezogen werden mußte. Diese Aushilfe vollzog sich in der Weise, daß die großen Schiffe der Gesellschaft bei niedrigem Wasser nur bis Kaub, und bei besonders niedrigem Wasser nur bis Kammereck bei St. Goar fuhren, wo dann eine Umladung der Waren, Wagen und Pferde und Übernahme der Passagiere durch den Dampfer „Stadt Frankfurt“ erfolgte, der dann die Weiterbeförderung nach Mainz übernahm. Umgekehrt vollzog sich das gleiche von Mainz ab. Im genannten Jahr mußte dieser Dampfer 76 Aushilfsreisen leisten, wodurch die Rentabilität dieses Schiffes sehr beeinträchtigt wurde. Die Einstellung des gesamten Verkehrs wegen Wintersanbruch erfolgte am 22. November.

Auf dem Oberrhein wurde der Verkehr auf der Strecke Mainz bis Mannheim am 7. Juli 1832 eröffnet und der Dampfer „Prinzessin Marianne“ in Dienst gestellt, der dort seine Fahrten täglich bis zum 26. September innehielt. Dann mußte das Schiff zurückgezogen werden, um wegen des niedrigen Wasserstandes auf dem Niederrhein ein dortiges Schiff abzulösen. Der auf dem Main fahrende Dampfer „Stadt Frankfurt“ hat dort nur wenige Wochen Dienst getan, wurde dann aber nach dem Mittelrhein verwiesen, da die Mainfahrt wegen zu geringer Beteiligung nur Verluste brachte. Die Kölner Gesellschaft hatte im Jahre 1832 auf dem Rhein sieben Dampfer zu gehen. Die Zahl der beförderten Personen war abermals gestiegen, und zwar bis auf 65 420 Personen, was dem Vorjahr 1831 gegenüber ein Mehr von 5315 Personen ausmachte, „trotz Cholera, holländisch-belgischen Zerwürfnissen, französischen Unruhen, englischen Reformers und deutschen Hambachaden“, wie das Protokoll wörtlich bemerkt. Die vorgenannte Beförderungszahl gilt nur für die Strecke Köln-Mainz. Auf der Strecke Mainz-Mannheim und zurück wurden 6152 Personen befördert, zwischen Mainz und Frankfurt, 491 Personen, so daß sich die Gesamtzahl der beförderten Personen auf 72 063 belief. Hinzu kamen weiter 651 Reisewagen, 72 Pferde und 352 Hunde. Der Gütertransport bezifferte sich auf 106 129 Zentner; hier war ein bedeutender Ausfall gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Hauptursache war der geringe Wasserstand. Interessant ist auch, wieviel Zeit die damaligen Rheindampfer zur Zurücklegung einer Fahrt benötigten; es gebrauchten die Schiffe von Köln nach Mainz und zurück folgende Zeit: Dampfer „Prinzessin Marianne“ 30 Stunden 38 Minuten, „Friedrich Wilhelm“ 33 Stunden 16 Minuten, „Concordia“ 33 Stunden 22 Minuten, „Stadt Coblenz“ 33 Stunden 38 Minuten, „Stadt Mainz“ 34 Stunden 27 Minuten und „Ludwig“ 39 Stunden 42 Minuten. Der Kohlenverbrauch für eine Reise von Köln nach Mainz war naturgemäß bei den einzelnen Dampfern verschieden; bei den meisten Dampfern betrug dieser Verbrauch etwa 300 Zentner. Nur der Dampfer „Stadt Coblenz“ hatte den auffallenden Kohlenverbrauch von 359 Zentner aufzuweisen; eine Tatsache, die man auf schlechte Kesselkonstruktion zurückführte. Der Kessel wurde daraufhin umgebaut. Die Kohlenbelieferungen erfolgten von Eschweiler Gruben, Ruhrgruben und aus dem Saargebiet. Man wollte künftig die Saarkohle mehr heranziehen, obwohl dieselbe des starken Rußens wegen wenig beliebt war; man glaubte sie aber billiger beschaffen zu können. Die Gesellschaft hatte im Jahre 1832 beschlossen, den Verkehr auf dem Oberrhein bis Basel auszudehnen. Zu diesem Zwecke wurde der Dampfer „Stadt Frankfurt“ beauftragt, die Stromstrecke bis Basel auf Verkehrsmöglichkeiten zu untersuchen. Das Ergebnis fiel im großen und ganzen günstig aus; allerdings war man sich nicht ganz einig, ob der damalige Stand der Schiffbautechnik in der Lage sein würde, Dampfer zu bauen, die bei flachem Tiefgang dennoch der starken Strömungen des Oberrheins Herr würden. In dem Prospekt teilte der Direktor der Gesellschaft mit, daß der Dampfer „Stadt Frankfurt“ umgebaut werden solle, so daß er alsdann vermutlich den schwierigen Stromverhältnissen des Oberrheins gewachsen sein dürfte. Man versprach sich von dem Verkehr mit Basel als Mittelpunkt der nach der Schweiz reisenden Fremden sehr viel. Im nächsten Jahr 1833 gelang es in den ersten Monaten wegen ungünstigen Wassers den Verkehr nur bis zum Leopoldshafen zu führen. Dieser Ort bot zwar die nächste Verbindung nach Karlsruhe und Baden-Baden, war aber sonst für die Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebes unzureichend. Man trachtete danach, wenn schon nicht Basel, dann doch wenigstens Straßburg zu erreichen. Im Jahre 1832 nahm die Kölner Gesellschaft eine Betriebsvergrößerung durch Ankauf der „Rhein- und Maingesellschaft“ vor, für welche ein Betrag von 70 571 Tlr. 12 Sgr. 10 Pf. gezahlt wurde. Zu diesem Zweck gab die Kölner Gesellschaft 342 neue Aktien heraus, so daß sich 1832 das gesamte Aktienkapital auf 304 600 Taler belief. Soweit das vorliegende Material, das einen interessanten Einblick in die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Rhein gewährt

Dr. P. Martell.

Zum Beamtenabbau in Österreich.

Während bisher dem Beamtenabbau, obwohl allseitig seine Notwendigkeit erkannt wurde, nur bedingt zugestimmt worden war, das heißt insofern es sich um nicht der sozialdemokratischen Partei angehörende, daher großenteils höhere Beamte handelte, hat nun die deutsche Verkehrsgewerkschaft in einem, den Beamtenabbau behandelnden, in ihrer Zeitschrift „Der Eisenbahner“ enthaltenen Aufsatz ein Programm entwickelt, auf welche Weise die Staatsangestelltenorganisationen sich selbst an dem Abbau beteiligen sollten.

Bei dem Zugeständnis, daß er unter allen Umständen erfolgen muß, wird gefordert, daß er ohne Gefährdung der Einzelinteressen vor sich gehe, und empfohlen,

daß 1. alle in der nächsten Zeit in der Industrie, in Gewerbe und Handel und in der Landwirtschaft besetzbaren Stellen mit Angabe der Beschäftigungsart, der Entlohnung und sonstiger für die Entschädigung des Arbeitsuchenden wichtigen Nebenfragen festgestellt werden;

daß 2. auch die eigenen Auslandsvertretungen zu beauftragen wären, mit den Produktionskörperschaften des Auslandes in Verbindung zu treten und in gleicher Weise wie im Inlande die Unterbringungsmöglichkeiten im Auslande zu ermitteln, zusammenzustellen und zu melden;

daß 3. die zum freiwilligen Austritt geneigten Bediensteten unter Erfassung ihrer Wünsche nach Art und Ort der künftigen Beschäftigung, der Bereitwilligkeit, auch in das Ausland zu gehen, sowie ihrer besonderen Lebensverhältnisse ermittelt werden;

daß 4. alle Beamten, die durch Zwangspensionierung zum Ausscheiden kommen, aber vom Ruhegenuß nicht leben können, daher eine Beschäftigung brauchen, festgestellt werden;

daß 5. insbesondere jene Beamten, die zu landwirtschaftlichen Kleinsiedlungen und zu Heimarbeiten bereit sind, zu ermitteln wären;

daß 6. alle Siedlungsmöglichkeiten und Möglichkeiten gewerblicher und industrieller Betätigung in Arbeitsgemeinschaften oder in Heimarbeit erfaßt werden;

und endlich 7. für die Durchführung und Verarbeitung dieses Ermittlungsmaterials ein besonderes Abbauamt eingerichtet

werde, in das Vertreter der Regierung, der Produktionsstellen und der Beamtenorganisationen als beamtete Mitarbeiter einzuberufen wären. Es sollen zuerst die Arbeitsstellen und Arbeitsangebote ermittelt werden und erst auf Grund dieser der Ausgleich und Abbau erfolgen. Bezüglich der besonderen Entschädigung der „abgebauten" Beamten, Kredithilfe, Ablösungsvorsorge für zum Verkaufe gelangende Habseligkeiten würde es nicht schwer werden, eine Lösung zu finden, doch müßte mit den vorbereitenden Ermittlungen endlich begonnen werden, da nur sie die allererst abzustellenden Neuanstellungen verhindern könnten.

Die hier mitgeteilten Vorschläge, insbesondere, daß die Beamtenschaft selbst beim Abbau mitzuwirken hätte, sind zweifellos erwägenswert. Die Erhebungen anlangend, waren solche schon zu Kriegsbeginn für Militärinvaliden beantragt und zum Teil durchgeführt worden.

Wenn auch in dem erwähnten Aufsatz nicht von einer besonderen Kategorie von Bediensteten gesprochen wird, ist es wohl selbstverständlich, daß der deutschen Verkehrsgewerkschaft in erster Linie das zum Abbau gelangende Personal der Eisenbahner am Herzen liegt. Nun wäre in Österreich besondere Möglichkeit geboten, jenen nach und nach zu den Wiener Zentralstellen einberufenen Bediensteten, deren Abstammung oder langjährige dienstliche Verwendung in den Sukzessionsstaaten ihnen besondere Sprachkenntnisse verschafft hat, durch besondere Vereinbarungen Stellungen in diesen Staaten zu sichern. Von Polen abgesehen, bringen die ungünstigen valutarischen Verhältnisse Österreichs es mit sich, daß heute viele sich glücklich schätzen würden, in den Sukzessionsstaaten, mit denen heute mindestens korrekte Beziehungen bestehen, weiter dienen zu können, anstatt in Österreich trotz aller Erhöhungen der Ruhegenüsse noch recht harte Zeiten als Pensionäre mitmachen zu müssen.

Nicht so sehr die Auslandsvertretungen überhaupt, als jene Tschechiens, Südslawiens und auch Italiens wären mit der Aufgabe zu betrauen, abbaureifen Eisenbahn- oder Verkehrsbediensteten überhaupt, wozu in Österreich nun auch Post und Schiffahrt gehören, Stellungen zu sichern. Dafür wäre auch die Ausgabe größerer Beträge, die die Anstellung von Ermittlungsbeamten im Auslande erfordern würde, gerechtfertigt.

Die unter 3. beantragte Ermittlung der zum freiwilligen Austritte Bereiten, könnte unschwer durch geeignete, in den Tagesblättern verlautbarte Aufrufe unterstützt werden, wie die unter 4. für die Zwangspensionierung in Aussicht genommenen bei den zuständigen Dienststellen festgestellt werden könnten.

Die zur landwirtschaftlichen Kleinsiedlung geneigten Beamten dürften in der Mehrzahl schon an der ausgebreiteten Schreber-(Klein)gartenaktion aktiv teilgenommen haben und wären dadurch unschwer sicherzustellen. Anders allerdings zu Heimarbeiten Bereite, die mit dem vorbeantragten Aufruf zur Meldung veranlaßt werden könnten.

Was die Einrichtung eines eigenen Abbauamtes anlangt, dürfte diese, so wünschenswert sie wäre, geraume Zeit zur Bewilligung der dafür erforderlichen Mittel und Unterbringung erfordern, so daß sie kaum noch rechtzeitig erfolgen würde, denn der freiwillige Abbau muß bald begonnen werden, wenn er nicht zwangsweise erfolgen soll.

Auf Unterbringung österreichischer Verkehrsbediensteter in nennenswerter Zahl außerhalb der Sukzessionsstaaten ist leider kaum zu hoffen, und es wird wohl auf dem Wege der angebahnten Innenkolonisation, womit nicht nur die Kleinsiedlungsaktion gemeint ist, sondern die Übersiedlung in die Bundesländer zu dauerndem anstatt des früher üblichen Sommeraufenthaltes vorgegangen werden müssen.

Wenn auch gegenwärtig die Bundesländer dem Zuzug der Wiener, vielfach nur aus konfessionellen Gründen, erheblichen Widerstand entgegensetzten, fallen diese bei den zum vorzeitigen Ruhestande verurteilten Verkehrsbediensteten in der Regel fort, und es beginnt sich die Einsicht Bahn zu brechen, daß Pensionäre als Jahresmieter in mancher Beziehung fragwürdigen Sommergästen vorzuziehen sind. Gerade in den Alpenländern sind die Wohnungen mit Rücksicht auf Witterungsumschläge meist heizbar eingerichtet, und so bleibt für die in den Ruhestand tretenden Verkehrsbediensteten nur die, nun allerdings äußerst kostspielige Übersiedlung zu erwägen.

Der Beamtenabbau sollte auch, und mehr als es bisher geschehen ist, auf die Gewährung von Begünstigungen bei Übersiedlungen in die Provinz, seitens der Zentralstellen erwogen werden. Die dauernde Verminderung der Ruhegenüsse durch Verringerung des Ortszuschlages sollte bei der staatlichen Beitragsleistung zu den Übersiedlungskosten entsprechende Berücksichtigung finden.

Die Unmöglichkeit, bei den hohen Preisen Theater und Konzerte zu besuchen, die Wahrnehmung, daß der Besuch von Hochschulen und höheren Bildungsanstalten die Zukunft der Kinder wenig sichert, die Möglichkeit, auf dem Lande billiger und besser als in der Großstadt leben zu können, dürfte manchen Zwangspensionär dazu veranlassen, dieser bei Eintritt in den dauernden Ruhestand den Rücken zu kehren. Ihn darin zu unterstützen, wäre die Aufgabe einer vorausschenden Regierung.

Leopold Stockert.

Rangierwinden.

Von Regierungs- und Baurat **Leopold Sarrazin**, Burgsteinfurt.

In dem in Nr. 62 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze: „Ersparnisse im Eisenbahnbetriebe" habe ich nachzuweisen versucht, daß die Verwendung von Rangierwinden gegenüber dem Rangieren mit Lokomotiven billiger ist. Die nachfolgende Abhandlung soll eine Ergänzung bzw. Berichtigung geben.

In der genannten Abhandlung war angenommen, daß durch Verwendung von Rangierwinden auf den sieben Stationen einer 60 km langen Nebenbahn eine Zeitersparnis von 300 Minuten bei den vorhandenen 13 Güterzügen eintritt. Diese seinerzeit überschläglich gemachte Angabe von 300 Minuten habe ich inzwischen näher untersucht. Die weitere Untersuchung erstreckt sich nunmehr nicht auf sieben, sondern sechs Stationen, weil auf einer Station die öffentliche Ladestraße fehlt. Die Stationen haben unterbrochenen Dienst. Das ermittelte Ergebnis auf den sechs Stationen ist folgendes:

Der Zeitaufwand des wirklich entstandenen Aufenthaltes (Spalte 1) ist gegenüber dem des planmäßigen Aufenthaltes (Spalte 2) um 186 Minuten größer. Spalte 1 ist der weiteren Untersuchung zu Grunde gelegt. Die bei Anwendung von Rangierwinden benötigte Zeit (Spalte 6) ist in der Weise ermittelt, daß jeder zu behandelnde Zug sechs Minuten gebraucht (für Aus- und Einsetzen von Wagen sind acht Minuten, für Aus- oder Einsetzen vier Minuten gerechnet). Die Angaben der Spalte 3 und 4 sind durch örtliche Ermittlungen festgestellt. Unter Beobachtung des Vorstehenden ergibt sich eine Zeitersparnis von 195 Minuten = 3,25 Stunden bei Anwendung von Rangierwinden gegenüber dem Rangieren mit Lokomotive.

Es ist nunmehr die Frage zu beantworten, welche Vorteile es hat, wenn ein Güterzug in einer Stärke von 80 Achsen 3,25 Stunden weniger Zeit zur Erfüllung seines Zweckes gebraucht,

Es ist in der täglichen 18—19 stündigen Dienstschicht		Von der in Spalte 1 angegebenen Aufenthaltszeit entfällt auf				
die wirklich entstandene Aufenthaltszeit der Gz	die planmäßige Aufenthaltszeit der Gz	Betriebsaufenthalt	Aus- und Beiladen	Rangierarbeit demnach	Die bei Rangierwinden benötigte Zeit zum Rangieren für den Tag	Ersparnis bei Rangierwinden für den Tag
1	2	3	4	5	6	7
913 Min.	727 Min.	232 Min. einschl. Zeit für Wassernehmen (33 Min.) und Fahrt nach Anschlußgleis auf freier Strecke (30 Min.)	324 Min.	913 — (232 + 324) = 357 Min.	162 Min. Für jeden zu behandelnden Zug sind 6 Min. gerechnet.	357 — 162 = 195 Min.

und ob die entstehenden Ersparnisse die Mehrausgaben bei Verwendung von Rangierwinden ausgleichen.

Die Vorteile liegen darin, daß
1. Personal gespart wird;
2. Lokomotiven gespart werden;
3. der Wagenumlauf beschleunigt wird.

Zu 1. Das Zugpersonal besteht aus einem Zugführer und fünf Bremsern = sechs Köpfen. Als Durchschnittseinkommen ist 5,80 ℳ für die Stunde ermittelt. Es ergibt sich eine jährliche Ersparnis von (6 × 5,80) 3,25 . 26 . 12 = 35 287 ℳ an den Wochentagen und, da des Sonntags bei Plan R ein Viertel der Wochentagszüge verkehrt, also auch mit ¼ der Ersparnis zu rechnen ist, ¼ [(6 × 5,80) 3,25] 52 = 1470 ℳ an Sonntagen, zusammen 36 757 ℳ.

Zu 3. Bewertet man eine Lokomotivstunde mit Personal mit 100 ℳ, so entsteht eine Ersparnis von 3,25 . 100 . 312 = 101 400 an Wochentagen und ¼ (3,25 . 100) 52 = 4225 an Sonntagen, zusammen 105 625 ℳ.

Zu 3. Diese Vorteile sind in einer Abhandlung von Dr.-Ing. Gläser, Dresden „Ersparnisse mit Rangierwinden“ in Nr. 6 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 10. Februar 1921 näher dargestellt und deren Geldeswert ermittelt. So sehr dieser Vorteil gemäß der erwähnten Abhandlung auch ins Gewicht fällt, soll der ermittelte Geldwert, weil nicht ohne weiteres greifbar, außer acht gelassen werden.

Diesen Ersparnissen gegenüber bringt die Anlage und die Verwendung der Rangierwinden Mehrausgaben:
4. durch die Herstellung der Anlage;
5. durch die Betriebskosten;
6. durch Mehraufwendung von Rangierern.

Zu 4. Die in meiner damaligen Abhandlung auf 108 300 ℳ veranschlagte Summe der Herstellung der Anlage auf jeder Station kann nunmehr, wie mir von einer Spezialfirma bestätigt ist, auf 81 000 ℳ herabgesetzt werden. Um sicher zu gehen, sollen die Herstellungskosten auf einer Station mit 100 000 ℳ eingesetzt werden. Für die sechs Stationen betragen sie also 600 000 Mark oder einem jährlichen Zinsaufwand von 24 000 ℳ.

Zu 5. Die Unterhaltungs- und Betriebskosten stellen sich im Jahr für eine Station: Stromverbrauch bei 3 ℳ f. d. kWSt., an Werktagen 3,6 . 3 . 312 = 3769,6 ℳ, an Sonntagen 3,6 . 3 . 52 = 140,4 ℳ, zusammen 3910,0 ℳ; Ölverbrauch 500,0 ℳ, Unterhaltung der Teile 3000,0 ℳ, für kleinere Ausbesserungen 500,0 ℳ, zusammen 7910,0 ℳ; also für die sechs Stationen: 6 × 7910 = 47 460 ℳ.

Zu 6. Auf den Bahnhöfen mit zwei Stellwerken und da, wo ein Schrankwärterposten in der Nähe liegt — es sind deren zwei — ist eine Vermehrung des Bahnhofspersonals zur Ausführung der Rangierarbeiten mit Rangierwinden nicht notwendig. Auf den übrigen vier Bahnhöfen wird der Mehrbedarf auf zwei Köpfe geschätzt: zwei Köpfe à 15 000 ℳ = 30 000 ℳ.

Werden die jährlichen Ersparnisse, Punkt 1, 2, 3 den Mehrausgaben Punkt 4, 5, 6 gegenübergestellt, so ergibt sich ein Betrag zugunsten des Rangierens mit Rangierwinden: 36 757 + 105 625 + 0 — (24 000 + 47 460 + 30 000) . 142 382 — 101 460 = 40 922 ℳ.

Der Vorteil aus der Beschleunigung des Wagenumlauf ist mit 0 eingesetzt.

Theoretisch betrachtet, ist also die Verwendung von Rangierwinden vom wirtschaftlichen Standpunkte aus zu empfehlen; ob dasselbe Ergebnis durch die praktische Anwendung erreicht wird, muß der Versuch ergeben.

Auch andere Gründe, als bis jetzt angeführt, sprechen für Anwendung des Rangierbetriebes mit Rangierwinden:

Es können Wagen, die auf derselben Station wieder ladebereit gestellt werden sollen, ohne Abwarten des nächsten passenden Zuges, also schneller an ihren Platz gebracht werden. Die tägliche Anzahl dieser Wagen beträgt auf den in Betracht gezogenen Stationen acht. Die Dauer des stationären Dienstes auf den Bahnhöfen wird zum Teil bedingt durch die Gz, die des morgens zuerst und des abends zuletzt fahren. Wenn diese Gz. schneller durchgeführt werden können, kann auch der stationäre Dienst eingeschränkt werden. Der Aufenthalt der Gz. auf den Bahnhöfen wird durch Anwendung der Rangierwinden unabhängig von dem Umfange des Rangiergeschäftes. Es wird dadurch eine bessere Innehaltung des Fahrplans gewährleistet.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Statistisches Büro bei den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums.** Bei den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums ist ein „Statistisches Büro“ eingerichtet worden. Zur Bearbeitung sind diesem Büro vorläufig übertragen:

a) die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands,
b) die monatliche Zusammenstellung der Betriebsergebnisse (Einnahmen) der deutschen Eisenbahnen,
c) die Jahresberichte des Reichsverkehrsministeriums über Bau und Betrieb der Reichseisenbahnstrecken,
d) die monatliche Zusammenstellung der Betriebs- und Verkehrsleistungen der Deutschen Reichsbahn,
e) die Zusammenstellung der Bau- und Betriebslängen und der Leistungen der Züge und Fahrzeuge zu den Haushaltsentwürfen der Deutschen Reichsbahn,
f) die Zusammenstellung der Leistungen für die Postverwaltung,
g) geschäftliche Nachrichten über die Ergebnisse des Reichseisenbahnbetriebs und über die Geschäftsbezirke der Reichseisenbahnbehörden,
h) die Herausgabe alphabetischer Stationsverzeichnisse,
i) die Statistik der Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals,
k) die Herausgabe der „Statistischen Mitteilungen“.

Die Unterlagen hierzu sind fortan unmittelbar an das Statistische Büro E des Reichsverkehrsministeriums einzusenden und können von diesem unmittelbar angefordert werden. Der Schriftwechsel über die statistischen laufenden Arbeiten wird unter der Firma des Büros geführt und von dessen Leiter gezeichnet.

— **Vermehrung der beschleunigten Personenzüge.** Aus dem Reichsverkehrsministerium wird den „Berl. Pol. Nachr.“ geschrieben: Die wiederholt begehrte Einrichtung von Eilzügen, die auch die 4. Wagenklasse führen, erweist sich als undurchführbar, weil, um die sichere Beförderung der Reisenden zu gewährleisten, nur Wagen schwerer Bauart eingestellt werden könnten. Von der vermeintlichen Ersparnis an Betriebskosten wäre dann keine Rede mehr. Dagegen würde die zweifellos eintretende starke Abwanderung von Reisenden in die 4. Klasse einen erheblichen Ausfall an Einnahmen zur Folge haben, der nur durch Tariferhöhung gedeckt werden könnte. Der mit Schaffung von Eilzügen 4. Klasse für das Publikum erstrebte Vorteil würde dadurch wieder hinfällig. Dem Bedürfnis, Reisen in der 4. Klasse auch auf weitere Entfernungen in angemessener Reisedauer zurücklegen zu können, muß daher in anderer Weise entgegengekommen werden. Die Reichsbahnverwaltung hat den auch bereits für einzelne besonders wichtige Verkehrsbeziehungen beschleunigte Personenzüge eingelegt. Diese Züge halten nur auf den wichtigsten Stationen. Es ist beabsichtigt, das System der beschleunigten Personenzugverbindungen mit Wagen 1. bis 4. Klasse auf weitere Entfernungen nach und nach weiter auszubauen.

— **„Sanktionen und Zollaufenthalte.“** Auf eine von dem Abgeordneten Dr. Quaatz an die Regierung gerichtete Anfrage, betreffend die Zollkontrolle im Eisenbahnverkehr auf Grund der Sanktionen, erteilte das Reichsverkehrsministerium folgende Antwort:

Die Zollaufenthalte bilden einen Teil der Sanktionen. Nach deutscher Auffassung sind die Sanktionen mit dem Vertrag von Versailles und dem Völkerrecht unvereinbar, ein Widerstand gegen die Sanktionen in irgendwelcher Form hätte sich aber als zwecklos erwiesen. Es war deshalb die Frage, ob die interalliierte Feldeisenbahnkommission zur Durchführung der wegen der Zollkontrolle im Eisenbahnverkehr von der Entente angeordneten Maßnahmen innerhalb ihrer bisherigen Kompetenz zuständig sei, praktisch ohne Bedeutung. Der deutsche Delegierte bei der interalliierten Feldeisenbahnkommission hat sich auf Entgegennahme und Weitergabe der Anordnungen über die Durchführung der Zollaufenthalte bei den Eisenbahnen beschränkt. Auf die Bemühungen und Vorstellungen des deutschen Delegierten ist es zurückzuführen, daß die Einführung der bereits bei Verhängung der Sanktionen vorgesehenen Zollaufenthalte bis zum 20. Juli hinausgeschoben und bei einer größeren Anzahl von Zügen die Einschränkung des verlangten Zollaufenthalts von 20 bis auf 8 Minuten durchgesetzt werden konnte. Die Eisenbahndirektionen sind über die zu erwartenden Zollmaßnahmen alsbald nach ihrer Ankündigung fortlaufend unterrichtet worden. Der Zeitpunkt der Einführung der angeordneten Zollaufenthalte konnte wegen der mehrfach versuchten und erwirkten Hinausschiebungen erst kurz vor seiner endgültigen Bestimmung durch die Entente mit Sicherheit festgestellt und bekanntgegeben werden. Nach der von der Entente vertretenen Auffassung muß die Deutsche Delegation bei der inter-

alliierten Feldeisenbahnkommission auf Grund des Artikels II der Verordnung Nr. 6 der Rheinlandkommission unterhalten werden. Eine Zurückziehung der Deutschen Delegation würde mit Bestimmtheit zu Konflikten führen, die gerade jetzt sehr unerwünscht wären.

— Über den Stand der Bahnelektrisierung in Deutschland hat sich der Referent des Reichsverkehrsministeriums im „Deutschen" wie folgt geäußert: „Die Einführung elektrischer Zugförderung an Stelle des Dampfbetriebes läßt sich nur dann rechtfertigen, wenn sie eine Verminderung der Betriebsausgaben, also eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens mit sich bringt, oder wenn die Leistungsfähigkeit der Bahn gegenüber dem Dampfbetrieb beträchtlich gesteigert werden kann, wodurch sich die Einnahmen der Bahn erhöhen. Wenn diese stärker anwachsen als die Betriebsausgaben, die bei einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit naturgemäß ebenfalls steigen, so ist auch hier eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zu verzeichnen. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist schon seit mehreren Jahren dringend auf der Berliner Stadt- und Ringbahn erforderlich. Da hier die einzelnen Züge bereits so lang sind, daß ihre Abefertigung gerade noch möglich ist, kann die Leistungsfähigkeit wesentlich nur durch eine dichtere Zugfolge erhöht werden. Diese aber läßt sich nur mit elektrisch betriebenen Zügen erreichen, die natürlich auch auf die Vorortstrecken übergehen müssen, da sich der Betrieb der Vorortbahnen nicht von dem der Stadtbahn trennen läßt. Die Einrichtung des elektrischen Betriebes ist zunächst auf den nördlichen Vorortstrecken im Gange.

Auf Fernbahnen wird die Wirtschaftlichkeit des Betriebes in der Hauptsache dadurch erreicht, daß der elektrische Strom zum Betriebe der Züge beim Eintritt in die elektrischen Lokomotiven wesentlich billiger ist als die zum Betrieb der Dampflokomotiven erforderliche Kohle. Dieser Preisunterschied zugunsten des elektrischen Stromes darf nicht etwa aufgehoben werden durch die Kosten der Tilgung und Verzinsung der an sich sehr teuren Anlagen, die die elektrische Zugförderung bedingt. Man wird daher danach trachten, den Strom so billig wie nur irgend möglich herzustellen, z. B. in Wärmekraftwerken aus geringwertigen Brennstoffen oder in günstig gelegenen Waserkraftwerken, deren Errichtung geringe Baukosten erfordert. So wird der elektrische Strom für die schlesischen Gebirgsbahnen aus geringwertiger Steinkohle im Kraftwerk Mittelsteine am Fuße des Eulengebirges erzeugt. Der elektrische Betrieb wird gegenwärtig auf der Hauptstrecke der Gebirgsbahn von Königszelt bis nach Hirschberg, ferner auf den Seitenstrecken Niedersalzbrunn-Halbstadt und Ruhbank-Liebau geführt; im Bau begriffen sind die elektrischen Einrichtungen auf den Strecken Hirschberg-Görlitz-Güterbahnhof Schlauroth und Hirschberg-Schreiberhau-Grüntal über den Riesengebirgskamm, deren Fertigstellung im Jahre 1922 zu erwarten ist. Die gesamte Länge dieser Strecken beträgt 260 km. Im mitteldeutschen Braunkohlenbezirk liegt das Bahnkraftwerk Muldenstein, welches die zum Teil im Betrieb, zum Teil noch im Ausbau befindlichen Strecken Wahren-Engelsdorf, Halle-Leipzig und Leipzig-Bitterfeld-Magdeburg mit einer Gesamtlänge von 179 km mit Strom versorgt. Die badische Wiesentalbahn, umfassend die Strecken Basel-Zell und Schopfheim-Säckingen, zusammen 49 km, wird aus dem Rheinkraftwerk Augst-Whylen betrieben.

In Bayern sind seit einigen Jahren die Strecken Salzburg-Freilassing-Berchtesgaden und Scharnitz-Garmisch-Griesen, zusammen 77 km, im elektrischen Betrieb. Gleichzeitig mit dem Ausbau des Walchenseewerks und der Wasserkräfte an der mittleren Isar werden die Strecken München-Scharnitz, Tutzing-Kochel und München-Regensburg mit zusammen 302 km Länge elektrisiert."

— Reichsbahnfinanzgesetz. Für die künftige Finanzpolitik der Eisenbahnen bestimmt die Verfassung, daß die Reichseisenbahnen mit ihrem Etat und ihrer Rechnung in den allgemeinen Reichshaushalt einzugliedern sind; innerhalb ihres Rahmens sind sie aber als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage sowie die Verwendungszwecke der Rücklagen sind durch besonderes Gesetz zu regeln.

Im Reichsverkehrsministerium ist man zurzeit, wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, mit der Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes beschäftigt, der vor allem die Frage der Mitwirkung der gesetzgebenden Körperschaften bei der Finanzgebarung und Etatgestaltung der Eisenbahnen, den Einfluß des Finanzministers auf sie, sowie eine Reihe von Etatsfragen regeln soll, z. B. wie der Geldbedarf der Eisenbahnen aufzubringen, der Erneuerungsfonds zu bilden ist, welche Ausgaben auf den ordentlichen und außerordentlichen Etat übernommen werden sollen. Es handelt sich hierbei um eine außerordentlich umfangreiche und schwierige Materie, deren Ausarbeitung längere Zeit erfordert. Der Entwurf wird voraussichtlich in den nächsten Monaten dem Finanzminister zur Prüfung vorgelegt und später in weitem Umfang hervorragenden Vertretern der Industrie und des Handels, sowie des Bankwesens zur Begutachtung vorgelegt und der öffentlichen Kritik unterbreitet werden. In unterrichteten Kreisen rechnet man damit, daß das Gesetz in der nächstjährigen Legislaturperiode zur Verabschiedung gelangen kann.

— Der Seeweg nach Ostpreußen. Der vom Reich mit der Reederei Bräunlich in Stettin und der Hamburg-Amerika-Linie abgeschlossene Vertrag über den Seeverkehr zwischen Swinemünde und Pillau läuft am 1. Oktober ab. Die dadurch veranlaßten Verhandlungen haben, wie der „Deutsche" schreibt, zu der von allen beteiligten Stellen gebilligten Anerkennung geführt, daß, so hoch auch die Opfer sein mögen, auf diese von dem Ausland unabhängige Verbindung Ostpreußens mit dem Reich nicht verzichtet werden kann. Es bestand auch kein Zweifel darüber, daß, wenn Ersparnisrücksichten und der Kohlenverbrauch dazu nötigen, die Zahl der Verbindungsfahrten zu vermindern, unter allen Umständen aber Gewähr dafür geleistet werden muß, daß, sobald irgendwelche Störungen im Korridorverkehr eintreten, oder sonstige unvorhergesehene Umstände es erforderlich machen, sofort auf telegraphische Weisung der tägliche Verkehr in Betrieb gesetzt werden kann. Wenn auch bei ganz geringem Verkehr Fahrten einzusparen sind, dürfen doch die Kosten nicht gescheut werden, die dadurch entstehen, daß die für täglichen Verkehr notwendigen Dampfer ständig fahrbereit zu halten sind.

Nach dem Emporschnellen des Seeverkehrs infolge der durch den Streik hervorgerufenen Eisenbahnstörungen im Monat August ist im September der Verkehr bereits stark gesunken und viel schwächer als im Vorjahre um die gleiche Zeit. Man wird deshalb damit rechnen müssen, daß in den eigentlichen Wintermonaten, in denen die Witterung den Seeverkehr für viele Reisende sehr unbequem macht, er noch weiter zurücksinken wird. In diesen Zeiten für 15 bis 20 Passagiere täglich mehr als 32 000 ℳ lediglich für Bunkerkohlen aufzuwenden, läßt sich finanziell und wirtschaftlich mit unserer gesamten Lage nicht wohl vereinigen. Infolgedessen wird sich in diesen Monaten eine Verkehrsbeschränkung nicht vermeiden lassen, selbstredend aber nur unter der Voraussetzung, daß die Fahrbereitschaft für den täglichen Verkehr immer aufrechterhalten bleibt. Im Falle einer solchen Einschränkung werden die Tage, an denen die Dampfer dann verkehren, wenigstens 10 Tage vorher in der Presse und durch Aushang auf den Eisenbahnstationen bekannt gemacht werden. Auch erachtet man es für gegeben, daß in den Sommermonaten, in denen der Besuch ostpreußischer Bäder in Zukunft sicherlich eine steigende Bedeutung gewinnen wird, der tägliche Verkehr beibehalten werden muß.

— Erleichterungen im Korridorverkehr. (Vgl. Nr. 37, S. 686 d. Ztg.) Über Änderungen des Verkehrs durch den sogenannten polnischen Korridor wird uns amtlich noch folgendes mitgeteilt: Am 15. September tritt im Eisenbahnverkehr mit Ostpreußen durch den polnischen Korridor das sogenannte Provisorium in Kraft. Durch diese vorläufigen Abmachungen wird der Eisenbahnverkehr auf den Strecken Schneidemühl-Konitz-Marienburg und Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Deutsch-Eylau geregelt und die Zahl der Züge wesentlich vermehrt. Für den Personenverkehr werden die Schnellzüge D 51 und D 52 auf der Strecke Berlin - Schneidemühl - Dt. Eylau-Insterburg-Eydtkuhnen und die Personenzüge 355 und 348 auf der Strecke Berlin-Schneidemühl-Thorn-Dt. Eylau-Insterburg mehr gefahren werden. Die beiden Personenzüge führen einen geschlossenen Zugteil für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, der übrige Zugteil vermittelt den Verkehr zwischen Deutschland und Polen. Hierzu wird bemerkt, daß Personenzüge, zu deren Benutzung man kein polnisches Visum braucht, sogenannte privilegierte Züge, bisher nur über die Strecke Schneidemühl-Konitz-Marienburg verkehren. Durch das Provisorium wird auch die für das südliche Ostpreußen besonders wichtige Strecke Schneidemühl-Bromberg-Dt. Eylau für privilegierte Züge freigegeben. Von größter Wichtigkeit ist aber die Einführung des Provisoriums für den Güterverkehr. Die Güterzüge fuhren bis jetzt durch Polen nur sehr unregelmäßig. Obwohl die in betrieblicher Hinsicht günstigen Strecken über Konitz-Dirschau-Marienburg und über Bromberg-Dt. Eylau zur Verfügung stehen, haben die Polen einen großen Teil der Güterzüge bisher über die betrieblich ungünstigen Strecken Konitz-Czersk-Marienwerder und Konitz-Laskowitz-Dt. Eylau geleitet. Nur ein kleiner Teil der Güterzüge fuhr über Dirschau, und der Rest mußte in Deutschland von Schneidemühl über Neustettin-Lauenburg umgeleitet werden und wurde über Danzig nach Ostpreußen gefahren. Die Zahl der Güterzüge über Konitz stand nicht fest und schwankte ständig. Feste Fahrpläne waren für die Güterzüge überhaupt

nicht vorhanden. Zahllose Störungen des Verkehrs waren die Folgen eines solch unregelmäßigen Betriebes. Diesem Zustand wird durch das Provisorium hoffentlich ein Ende gemacht.

Es sind vorgesehen auf der Strecke Schneidemühl-Konitz-Dirschau-Marienburg in einer Richtung sechs planmäßige und drei Bedarfsgüterzüge, auf der Strecke Schneidemühl-Bromberg-Dt. Eylau drei planmäßige und ein Bedarfsgüterzug. Damit Polen diese Züge fahren kann, muß Deutschland eine größere Zahl von Lokomotiven leihweise zur Verfügung stellen.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Die Eisenbahnbetriebslage im Ruhrbezirk blieb auch in der Woche vom 4. bis 10. September 1921 unverändert günstig. Die Anforderungen an leeren offenen Wagen konnten sowohl für Brennstoffe als für andere Güter bis gegen Ende der Woche in vollem Umfange befriedigt werden. Dagegen ließ in den letzten Tagen der Zulauf an leeren Wagen wieder ganz erheblich nach. Unter dem Druck der dringenden Not war mit Rücksicht auf die guten Bestände an der Ruhr die vorübergehend stark eingeschränkte Gestellung offener Wagen im Zuführungsgebiet in größerem Umfange freigegeben. Infolgedessen nahm der Zulauf zum Ruhrbezirk wesentlich ab. Es sind jedoch sofort von den maßgebenden Stellen Anordnungen getroffen, die eine Besserung des Zulaufs offener Wagen zur Ruhr für die nächsten Tage erhoffen lassen. Der Mangel an leeren gedeckten Wagen verschärfte sich noch gegen die Vorwoche, und es ist bei dem dringenden Bedarf an solchen Wagen im gesamten Reichsbahngebiet für die laufende Woche kaum eine Besserung zu erwarten. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich gestellten Wagen 19 964 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden aber täglich durchschnittlich 19 934 Wagen (Höchstgestellung am 5. September 20 060). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 653 Wagen. Die Lagerbestände beliefen sich am 10. d. M. auf 362 098 t. Da der Wasserstand des Rheins in der Berichtswoche weiter zurückgegangen ist — der Cauber Pegel zeigte am 18. August einen Stand von nur 1,10 m — ist in der allgemeinen Verkehrslage auf dem Rhein noch keine Besserung eingetreten, wie sie nunmehr nach den Niederschlägen der letzten Tage erhofft werden kann. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug werktäglich 21 185 t (20 160 t). In den Zechenhäfen der Kanäle wurden 24 725 t (26 413 t) Brennstoffe umgeschlagen.

— **Wagengestellung für Kohle, Koks und Briketts in der ersten Hälfte des August 1921.** In der Zeit vom 1. bis 15. August, die 13 Werktage und zwei Sonntage umfaßte, gestaltete sich die Wagengestellung in (I.) den acht Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

	Es wurden gestellt		
	im ganzen	davon Werktags	durchschnittlich für den Werktag
I. 1921	452 732	438 233	33 679
1920	370 268	350 906	29 242
1913	659 979	645 838	49 679
II. 1921	177 351	177 266	13 633
1920	156 546	156 312	12 995
1913	126 691	126 691	9 745

Die vorstehenden Angaben beziehen sich auf Einheiten von je 10 t. In den Steinkohlenbezirken beträgt der Zugang in der Wagengestellung gegen 1920 22,2 %, der Rückgang gegen 1913 31,4 %. Dagegen steigerte sie sich in den Braunkohlenbezirken gegen 1920 um 13,4 % und gegen 1914 um 40,2 %. Von den einzelnen Steinkohlenbezirken hat der Aachener Bezirk mit 65,9 % den stärksten Rückgang und der Saarbezirk mit 419 % die größte Steigerung gegen das Vorjahr aufzuweisen. Die entsprechenden Braunkohlenbezirke sind Hannover mit 22 % Abnahme und Breslau mit 40 % Zunahme gegen das Vorjahr.

— **Die Bahnsteigmarken.** (Vgl. Nr. 11, S. 207 d. Ztg.) Vor längerer Zeit wurden auf dem Görlitzer Bahnhof in Berlin versuchsweise, an Stelle der sonst üblichen Bahnsteigkarten runde Metallmarken ausgegeben, die an den Schaltern verkauft, beim Betreten des Bahnsteiges vorgewiesen und beim Verlassen des Bahnstieges wieder abgegeben wurden. Dieses Verfahren hat sich nicht bewährt und ist deshalb aufgehoben worden.

— **Beschleunigung der Auszahlung von Besoldungszulagen.** In zwei Erlassen tritt der Reichsverkehrsminister für eine Beschleunigung der Auszahlung der aus der Neuberechnung des Besoldungsdienstalters, aus den Höherstufungen der Ortsklasseneinteilungen usw. seit dem 1. April 1920 sich ergebenden Beträge ein. In dem ersten Erlaß heißt es:

„Von vielen Seiten wird darüber geklagt, daß die Auszahlung der Mehrbeträge aus der Neuberechnung des Besoldungsdienstalters und der Ausgleichszulagen, sowie aus der Durchführung des Nachtragshaushalts und der Einführung der Nachtdienstzulagen fast überall bedeutend im Rückstande sei. Wenn ich auch die Schwierigkeiten, die mit der Ausführung der zahlreichen in der letzten Zeit zugunsten der Beamten getroffenen Maßnahmen verbunden sind, nicht verkenne, so muß ich doch immer wieder betonen, daß der Hauptwert aller wirtschaftlichen Verbesserungsmaßnahmen in ihrer schleunigen Durchführung liegt und daß ungebührliche Verzögerungen unbedingt zu vermeiden sind. Ich ersuche daher dringend, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln auf die Förderung der Rechnungs- und Kassenarbeiten Bedacht zu nehmen, damit die Beamten sobald wie möglich in den Besitz der rückständigen Bezüge gelangen."

In einem weiteren Erlaß wendet sich der Reichsverkehrsminister gegen die langsame Arbeit der Pensionsfestsetzungsbehörden:

„Sowohl beim Reichstag wie bei mir gehen aus allen Teilen des Reiches zahlreiche Klagen von Altruhegehaltsempfängern über den schleppenden Geschäftsgang bei den Pensionsfestsetzungsbehörden ein, wonach ihnen, trotz des bereits am 21. Dezember 1920 verabschiedeten Pensionsergänzungsgesetzes, bis heute noch nicht die neuen Ruhegehaltsbezüge angewiesen seien. Hierdurch ist eine begreifliche Unruhe in den genannten Personenkreis hineingetragen, weil ihm bei den alten unzureichenden Bezügen die Lebenshaltung außerordentlich erschwert ist. Dieser Zustand erscheint unerträglich. Bis zum Erscheinen der endgültigen Ausführungsbestimmungen des Pensionsergänzungsgesetzes bieten die mit meinem Erlaß vom 1. Februar 1921 bekanntgegebenen Richtlinien zur Anwendung des Pensionsergänzungsgesetzes genügende Handhaben zur einstweiligen Umrechnung der Altruhegehaltsbezüge. Ziff. 1 dieser Richtlinien ermöglicht es auch, Zwischenfällen einigermaßen zu begegnen, so daß auch hier den betroffenen Personen vorläufig geholfen werden kann."

— **Die Beamtenrätewahlen bei der Eisenbahn.** Die Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beamtenräte ist jetzt beendet. Wie vorauszusehen war, ist die Mehrzahl der Stimmen auf die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter gefallen, die im Direktionsbezirk Altona 69,6 %, in Berlin 74 %, in Kassel 73,6 %, in Elberfeld 71,5 %, in Erfurt 86 %, in Halle 71,3 %, in Hannover 69,4 %, in Königsberg 84 % und in Magdeburg 76 % aller abgegebenen Stimmen auf sich vereinigen konnte. In Baden erhielt die Reichsgewerkschaft 61,0 %, in Mecklenburg 91 % und in Oldenburg 79,6 % der Stimmen. In die restlichen Stimmen teilten sich der Allgemeine Eisenbahnerverband, die Gewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und der Deutsche Eisenbahnerverband.

— **Der Eisenbahn-Töchterhort** hat das Rechnungsergebnis für das Geschäftsjahr 1920 veröffentlicht, das mit einem Fehlbetrag von 128 328 ℳ abschließt, in dem der Geschäftsverlust des vorigen Jahres mit 18 989 ℳ enthalten ist. Das Vermögen der Stiftung beträgt 3 819 414 ℳ und ist seit dem vorigen Jahr um 101 538 ℳ gesunken. Die Einnahmen aus den Sammlungen sind gegenüber 1919 um 185 352 ℳ gestiegen, die Einnahmen aus Zinsen um 12 733 ℳ gefallen.

Die Ausgaben des Berichtsjahres betrugen 1 061 368 ℳ gegen 665 448 ℳ im Vorjahre. Sie verteilten sich auf Waisenunterstützungen, Beihilfen für Ferienkolonien, auf die Kosten des Christianenheims und des Töchterheims „Der Aschenhof" und auf geringfügige Verwaltungskosten. Es wurden im Jahre 1920 3865 Mädchen unterstützt, darunter 40 Töchter höherer, 887 Töchter mittlerer Beamter und 2928 Töchter von Unterbeamten und Arbeitern sowie 10 Bahnarzttöchter. Die Unterstützungen wurden verwendet für Entsendung in Ferienkolonien, für Berufsausbildung, Beihilfen für Kuren, zur Beseitigung augenblicklicher Notlage und für Beihilfen zum Lebensunterhalt, für Erziehungsbeihilfen, Beschaffung von Kleidungsstücken und Nähmaschinen, für Bestreitung von Beerdigungskosten und Gewährung von Reisegeld. Das Christianenheim in Erfurt war 1920 mit 309 Personen belegt, der Aschenhof mit 39 Zöglingen besetzt.

Der Bericht betont, daß der Töchterhort auch im abgelaufenen Jahre eine in hohem Grade segensreiche Tätigkeit entfaltet hat, namentlich zugunsten von Kriegswaisen. Die Ansprüche an die Stiftung sind aber angesichts der allgemeinen Notlage ständig im Wachsen, so daß die Mitglieder und Vertrauensmänner ersucht werden, in der Opferwilligkeit nicht zu erlahmen, da sonst die Stiftung nicht leistungsfähig bleiben könne und an eine Einschränkung der Fürsorgetätigkeit, besonders bei der Belegung der beiden Heime, ernstlich gedacht werden müsse.

— **Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft in Gernrode a. H.** Das wirtschaftliche Gesamtergebnis des Rechnungsjahres 1920/21 zeigt im allgemeinen das Bild des Vorjahres. Die be-

deutend gestiegenen Betriebseinnahmen haben es zwar ermöglicht, die sprunghaft angewachsenen Betriebsausgaben einschließlich der Ausgaben für Verzinsung und Tilgung der Anleihen voll zu bestreiten, sie haben aber nicht ausgereicht zur vollen Deckung der Rücklagebeträge in die gesetzlichen Fonds. Die Gesamteinnahmen — ausschließlich der dem Erneuerungsfonds zufließenden Anteile — sind gegen das Vorjahr von 1 122 613 ℳ auf 2 978 817 ℳ, mithin um 1 856 204 ℳ = 165,35 %, gestiegen. Die Betriebsausgaben — ausschließlich der aus den einzelnen Reservefonds zu bestreitenden Aufwendungen — haben sich infolge der gewaltigen Preissteigerung für Betriebsstoffe aller Art und durch Vermehrung der persönlichen Ausgaben (Löhne, Gehälter usw.) von 1 089 359 ℳ auf 2 780 785 ℳ, mithin um 1 691 425 ℳ = 155,27 %, erhöht. Die Betriebszahl, das ist das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, ist gegen das Vorjahr von 97,04 % auf 93,35 % gesunken. Der Betriebsüberschuß, der sich im Vorjahre auf 33 253 ℳ stellte, hat sich im Berichtsjahre auf 198 032 ℳ, mithin um 164 779 ℳ erhöht. Nach Bestreitung der zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihen und sonstigen Schulden erforderlichen Aufwendungen, sowie nach Abführung der Zinsen an den Unfallreservefonds und der Rücklage und des Zinsbetrages an den Erneuerungsfonds schließt die Bilanz mit einem Verlust von 93 532 ℳ ab, der sich unter Hinzurechnung des Verlustvortrages vom Vorjahre mit 227 482 ℳ auf 321 014 ℳ erhöht und auf neue Rechnung vorgetragen wird.

— **„Das Eisenbahnwerk.“** Unter diesem Namen wird in allernächster Zeit eine neue „Zeitschrift für alle Angehörigen der Werkstättenbetriebe der Reichsbahnen“ erscheinen, deren Schriftleitung unser langjähriger Mitarbeiter, Herr Oberregierungsbaurat Dr. H. A. Martens, übernimmt. In einem Werbeprospekt des Verlages heißt es darüber: Es ist nur zu bekannt, daß den zahlreichen Eisenbahnwerkstätten der Reichsbahn eine Zeitschrift fehlt, welche der geistige Mittelpunkt der vielseitigen Interessen der Verwaltung und der Beamten- und Arbeiterschaft ist. Der unterzeichnete Verlag beabsichtigt daher, noch in diesem Jahre eine Werkzeitschrift ins Leben zu rufen, und beehrt sich schon jetzt hiermit, insbesondere alle Angehörigen der Werkstättenverwaltung zur Mitwirkung und zum Bezug ergebenst einzuladen. Leser und Bezieher kann jeder sein, der für das Eisenbahnwerkwesen Interesse hat. Die Zeitschrift wird zweimal im Monat erscheinen zum Abonnementspreise von 0,75 ℳ das Heft.

Jeder, der etwas zu sagen weiß, ist als Mitarbeiter herzlich willkommen. Daß jeder Beitrag angemessen vergütet wird, bedarf kaum der Erwähnung. Die neue Werkzeitschrift hat den Ehrgeiz, nach Möglichkeit ihren Hauptinhalt aus den Beiträgen der Werkangehörigen zu bestreiten, denn wer wüßte sachlicher als alle Werkmänner, vom Vorstand bis zum jüngsten Lehrling, Interessierendes mitzuteilen, als einer aus ihren Reihen? Schriftleitung und Verlag werden besonders dankbar sein für jeden Hinweis, für jeden Wunsch. Welche Aufsätze würden gern gelesen, welche Gebiete möchte die Zeitschrift in den Kreis ihrer Betrachtungen ziehen? Das alles sind Fragen, die unsere zukünftigen Leser besser beantworten können als die Schriftleitung, die in erster Linie ihr Augenmerk darauf zu richten bemüht sein wird, das zu bringen, was allen Wünschen am besten entspricht.

Im Vordergrunde des Interesses steht insbesondere der Werkbetrieb mit seinen wichtigen Teilgebieten: Organisation, Fabrikation, Statistik, Lohnwesen, Bildungswesen. Wichtige Erlasse, Bestimmungen, Verhandlungsauszüge hierzu werden schnellstens abgedruckt und, wenn nötig, erläutert werden. Daneben will die Zeitschrift Material bringen zur Bildung eines Urteils über Fragen der Welt- und Volkswirtschaft, zur Unterhaltung und Belehrung aus Haus und Hof, wobei der Mitarbeit der Frau im Kultur- und Wirtschaftsleben der Familie besonders gedacht werden soll. Und der Lehrlinge soll nicht vergessen werden, um ihnen allerlei Nützliches vom Handwerk, zur Bildung von Gemüt und Charakter mit auf den Lebensweg zu geben. Wer Schatzgräber sein mag, die wertvollen Güter zur Lebenskunst aus der Verborgenheit hervorzuholen, dem wird die Jugend immer dankbar sein.

Die Werkzeitschrift verbannt grundsätzlich jede Politik aus ihren Spalten.

So vermag die neue Werkzeitschrift ein getreues Spiegelbild vom Fühlen und Denken der Männer von Feder und Hammer, vom Leben und Weben in den Werkstätten, von der größten Hauptwerkstätte bis zur kleinsten Betriebswerkstätte, zu geben, ein Bild um so treuer, je größer das einander ergänzende Interesse der Mitarbeiter und Leser ist. Denn jedem Leser steht die Zeitschrift zu freimütigem Meinungsaustausch zur Verfügung. Niemand soll abseits stehen, der etwas zu sagen auf dem Herzen hat. Die Mitteilung auch der kleinsten Erfahrung dient dem Fortschritt, ist eine Tat!

Beiträge bitten wir von sofort ab an die Schriftleitung der Werkzeitschrift „Das Eisenbahnwerk“, Berlin SW 11, Hallesches Ufer 35/36, 2. Stock, zu richten. Bestellungen und sonstige geschäftliche Mitteilungen werden an den Verlag der Werkzeitschrift „Das Eisenbahnwerk“, Berlin W 57, Mansteinstr. 52, erbeten.

— **Die Beraubung eines fahrenden Güterzuges** hat durch die Arbeit der Überwachungsabteilung ihre Aufklärung gefunden. Mit einem Güterzuge, der zwischen Stendal und Berlin verkehrt, ging am 3. d. M. ein in Aachen beladener Wagen ein, aus dem 11 Ballen Tuch fehlten, obwohl die beiden Plomben, die den Wagen verschließen, anscheinend unverletzt waren. Die sofort angestellten Ermittelungen ergaben zunächst keinen Anhalt, wo die Stoffe gestohlen sein konnten, erst eine in einer anderen Sache von der Überwachungsabteilung angestellte Haussuchung brachte teilweise Licht in die Angelegenheit. Auf der Suche nach den Dieben zweier Filme, die im Januar gestohlen worden sind, wurde überraschend die Wohnung des Kaufmanns Pick durchsucht, in dessen Schlafzimmer etwa für 70- bis 80 000 ℳ Herrenstoffe gefunden wurden. Über die Herkunft der Stoffe gibt Pick an, daß er auf Veranlassung seiner Frau die Stoffe in der dem Diebstahl folgenden Nacht mit einem Handwagen in drei Fuhren aus dem Walde, etwa 800 m vom Bahnhof Seegefeld entfernt, geholt hat, wohin er in Begleitung zweier ihm unbekannter Männer, die ihn mit Schußwaffen bedrohten, geleitet wurde. Frau P. die verhaftet wurde, erklärt, ein ihr Unbekannter habe ihr in einem Vorortzuge ein gutes Geschäft angeboten und sie sei darauf eingegangen. Von den eigentlichen Tätern fehlt bisher jede Spur.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Veränderungen eingetreten:

Der Herr Reichspräsident hat den Fach- und Gewerbeschuldirektor Gotter bei der Eisenbahndirektion in Berlin zum Regierungsbaurat ernannt.

Dem Regierungsrat Patzer in Essen ist die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 daselbst übertragen.

Der Regierungsbaurat Albinus in Berlin ist der Eisenbahndirektion Osten in Berlin als Direktionsmitglied überwiesen.

Versetzt sind: der Oberregierungsrat Köster, bisher in Köln, zur Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, die Regierungsräte Kleinhempel, bisher in Essen, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Bielefeld, und Dr. jur. Utsch, bisher in Torgau, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 nach Essen, die Regierungsbauräte Adolf Francke, bisher in Salzungen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Altona, Straßer, bisher in Neuß, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Trier, Grohnert, bisher in Stolberg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Neuß, Deipser, bisher in Magdeburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Salzungen, Ziel, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen, Engelke, bisher in Magdeburg, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Riemer, bisher in Halberstadt, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Golddammer, bisher in Gotha, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Streuber, bisher in Hamburg, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Marburg, Max Breuer, bisher in Marburg, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Emmelius, bisher in Berlin, nach Jena als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Arthur Julius Müller, bisher in Altona, zur Eisenbahn-Generaldirektion nach Schwerin (Meckl.), und Hofstedter, bisher in Oldenburg, nach Halberstadt, als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Wilhelm Becker, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Worms und Rudolph, bisher in Chemnitz, zum Eisenbahn-Maschinenamt nach Leipzig, der Regierungsassessor Dr. jur. Krueger, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.).

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Hans Blümener ist beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Dem Regierungsbaurat Fleck, bisher Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion in Halle (Saale), ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart sind folgende Änderungen eingetreten:

Den Oberregierungsräten Hopf in Ulm und Köhrer bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart, ferner dem Oberregierungsbaurat Hoffacker, den Regierungsbauräten Mayer (Johannes) und Schiller bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart, Gaßer bei der Eisenbahnbauinspektion Stuttgart und Schon bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst mit Ruhegehalt erteilt.

Der Oberregierungsrat Fischer, vormals Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, zuletzt bei der Reichseisenbahnzweigstelle in Karlsruhe, ist in die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart versetzt worden.

Österreich.

— **Tarifbestimmungen für das Burgenland.** Nach einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen bleiben auf den im Burgenlande gelegenen Bahnlinien die Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertarife Teil I, Abteilungen A und B, sowie die Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertarife Teil II, die zur Zeit der Betriebsübernahme in Geltung stehen, bis auf Widerruf in Kraft.

Eine Kundmachung der österreichischen Bundesbahnen verfügt weiter folgendes:

1. Im Binnenverkehr des Burgenlandes bleibt es bezüglich der Abfertigung von Personen, Gepäck, Tieren und Gütern bei den bisher in Geltung stehenden Vorschriften. Neben den österreichischen Frachtbriefen können bis auf weiteres auch ungarische verwendet werden.

2. Im Verkehr mit Stationen des übrigen Österreich erfolgt:

a) für Personen, Hunde, Reisegepäck und Expreßgut, soweit nicht schon heute direkte Fahr- und Beförderungspreise zwischen Stationen des Burgenlandes und Stationen des übrigen Österreich bestehen, erfolgt die Berechnung der Beförderungspreise nur bis und ab der bisherigen Übergangsstation, bzw. der bisherigen Landesgrenze. Im Verkehr von Stationen der Strecke Bruck-Nikelsdorf, bzw. Fehring-St. Gotthard nach Stationen der Strecke Bruck-Wien Ostbahnhof, Fehring-Graz und Fehring-Aspang werden Reisende, wenn direkte Fahrkarten nicht schon aufliegen, dadurch durchgehend abgefertigt, daß sie außer der Fahrkarte für die im Burgenlande gelegenen Strecken auch noch eine weitere Fahrkarte für die im übrigen Österreich gelegene Strecke erhalten. Die Abfertigung von Reisegepäck und Expreßgut hat, soweit möglich, durchgehend zu erfolgen.

b) Der gleiche Grundsatz gilt für die Frachtberechnung für Eil- und Frachtgüter. Die Abfertigung erfolgt jedoch möglichst durchgehend unter besonderer Auswerfung der auf die einzelnen burgenländischen und auf die übrigen österreichischen Strecken entfallenden Frachtgebühren (Binnenanschlußverkehr). In diesem Verkehr sind bis auf weiteres neben den österreichischen internationalen Frachtbriefen auch ungarische internationale Frachtbriefe zugelassen.

3. Die unter 2 angeführten Bestimmungen gelten auch für den Verkehr mit dem Auslande im Durchzuge durch das übrige Österreich.

4. Im Verkehr des Burgenlandes mit Ungarn und im Verkehr mit der Tschechoslowakei über Kittsee erfolgt die Abfertigung und Berechnung der Beförderungspreise oder der Fracht ausschließlich bis und ab der Betriebswechselstation, falls aber vorerst eine Vereinbarung mit den genannten Staaten über einen durchgehenden Verkehr nicht zustande kommt, ausschließlich bis und ab der der Staatsgrenze nächstgelegenen, für den betreffenden Verkehr eröffneten burgenländischen Anhaltestelle. In diesem Verkehr können neben den österreichischen internationalen Frachtbriefen auch ungarische internationale Frachtbriefe verwendet werden.

Die Veröffentlichung der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Leichen, lebenden Tieren und Gütern sowie die Gewährung von Tarifnachlässen im Güterverkehre auf den burgenländischen Linien hat nach einer Verordnung der Bundesregierung in der gleichen Weise zu erfolgen, wie es für die Linien der österreichischen Eisenbahnen vorgeschrieben ist.

— **Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Mit dem 15. d. M. wird die Güterannahme an und nach den gesellschaftlichen Stationen Budafok, Nagyteteny, Ercsi, Adony, Dunapentele, Dunavecse, Dunaföldvar, Harta, Ordas, Paks, Uszod, Kalocsa, Fadd-Tolna, Baja, Dunaszekcsö und Mohacs, und zwar für den Frachtgutverkehr zwischen diesen Stationen untereinander sowie zwischen diesen Stationen einerseits und den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (ausschließlich Wien-Donaukaibahnhof), Preßburg, Ujpest und Budapest (auch Budapest D. U. B. nur für Sendungen von mindestens 10 000 kg für den Schiffsfrachtbrief) andererseits eröffnet.

Ungarn.

— **Beschränkung des Eisenbahnverkehrs mit Südslawien.** Nach einer telegraphischen Mitteilung der Direktion der südslawischen Eisenbahn wurde der Personenverkehr über Szöreg und Röszke, der Güterverkehr über Szöreg, Röszke und Kelebia eingestellt. Demzufolge hat die Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen die Aufnahme von über Szöreg, Röszke und Kelebia nach Südslawien zu befördernden Sendungen bis aufs weitere einstellen müssen. Unterwegs befindliche Waren sind aufzuhalten und dem Absender zur Verfügung zu stellen. Der Simplon-Orient-Expreßzug, ferner die Eilzüge D/901 und D/902 über Kelebia werden weiter verkehren.

— **Erhöhung des Wagenstandgeldes.** Die Budapester Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen hat, um die auf den Budapester Stationen drohenden Güterstauungen zu vermeiden, das Wagenstandgeld für die ersten 48 Stunden je Wagen und Stunde von 4 Kronen auf 8 Kronen, für jede weitere Stunde bis zu einer Gesamtüberschreitung von 7 Tagen je Wagen und Stunde von 8 Kronen auf 12 Kronen erhöht. Bei einer 7 Tage übersteigenden Überschreitung bleibt für die fernere Zeit das tarifmäßige Standgeld von 16 Kronen in Geltung.

— **Die von fremder Herrschaft befreiten Linien.** Auf Grund der Bestimmungen der Nachträge XIV und XV des Lokalgütertarifs der in Verwaltung der Königl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen, ferner laut Bestimmungen der Nachträge VIII und IX zum Lokalgütertarife der Königlich ungarischen Staatsbahnen tritt für die von fremder Herrschaft befreiten Eisenbahnlinien mit dem Zeitpunkte ihres Überganges unter die ungarische Herrschaft der Lokalgütertarif Teil II der unter Verwaltung der Königl. ung. Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen samt Nachträgen I—XV, bzw. der Lokalgütertarif Teil II der Staatsbahnen wieder in Kraft.

— **Betriebsergebnis der Budapester Vereinigten Städtischen Eisenbahnen.** Die Generaldirektion dieser Bahnunternehmung hat die Betriebsergebnisse für das Geschäftsjahr 1920 veröffentlicht, aus denen ersichtlich ist, daß diese Unternehmung bei einem Bruttoverkehr von nahezu 600 Millionen Kronen einen Reinüberschuß von 24 Millionen Kronen ausgewiesen hat. Dieses günstige Ergebnis ist auf die in diesem Zeitraum eingeführte Tariferhöhung zurückzuführen, wobei aber bemerkt wird, daß, während im Geschäftsjahre 1919 346 Millionen Personen die städtischen Eisenbahnen benutzten, diese Zahl im Jahre 1920 auf 280 Millionen sank. — Die Zahl der mit Abonnements versehenen Fahrgäste nimmt von Monat zu Monat zu. Im Jahre 1919 haben insgesamt 49,5 Millionen Personen Abonnementskarten gelöst, im Jahre 1920 73,2 Millionen, und seitdem ist deren Zahl stets im Steigen begriffen.

— **Handelsvertrag zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei.** Die zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei kürzlich eingeleiteten Verhandlungen haben zu einem günstigen Abschluß geführt. Im Sinne des abgeschlossenen Handelsvertrags verpflichtet sich Ungarn, für Böhmen 3000 Wagen ungarischen Mehls zu liefern; dafür hat Böhmen 10 000 Wagen Schwarzkohle, davon 6000 Wagen Gaskohle, an Ungarn abzugeben.

— **Der Güterverkehrsvertrag mit Österreich.** Zwischen Ungarn und Österreich ist seinerzeit ein Handelsvertrag abgeschlossen worden, der am 6. September d. J. abläuft. Bisher ist dieser Vertrag allmonatlich stillschweigend automatisch verlängert worden. Diesmal wurde der Vertrag jedoch am 28. August gekündigt, und zu seiner Verlängerung wurden bisher keine Schritte unternommen. Die zwischen Ungarn und Österreich derzeit aufgetauchten Streitfragen sind zwar noch nicht beigelegt, doch werden aller Wahrscheinlichkeit nach die wirtschaftlichen Verhandlungen demnächst aufgenommen, welche zu einem neuen Vertrag führen sollten. Diese Frage ist mit dem westungarischen Problem engstens verbunden, so daß ein vertragsloser Zustand eintreten muß, wenn in der westungarischen Frage keine Vereinbarung zustande gebracht wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Europäische Fahrplankonferenz.** In der Zeit vom 9. bis 11. November d. J. soll in Bern die Europäische Fahrplankonferenz für das Jahr 1922 abgehalten werden. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern hat als geschäftsführende Verwaltung alle bedeutenden Eisenbahnländer Europas, die Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaften und wichtige Schiffahrtsunternehmungen zur Teilnahme an diesen für die Gestaltung des Fahrplanes des internationalen Reiseverkehrs im nächsten Jahre wichtigen Beratungen eingeladen. Auch die deutschen Reichseisenbahnen werden an den Verhandlungen teilnehmen. Die europäische Fahrplankonferenz, die früher alljährlich abgehalten wurde, — die letzte vor dem Kriege war 1913 in Neapel —, hat im Dezember vorigen Jahres zum ersten Male seit Kriegsausbruch wieder stattgefunden und tagte ebenfalls in Bern. Der

Schweizerischen Bundesbahn kommt das Verdienst zu, diese internationalen Fahrplankonferenzen wieder ins Leben gerufen zu haben.

— **Eisenbahnunglück bei Drontheim.** Ein Sonderzug, der Teilnehmer an der Festlichkeit bei Eröffnung der Dovresbahn südwärts brachte und Drontheim am 18. d. M. um 11¾ Uhr abends verließ, stieß aus unbekannter Ursache am Südende des Nidareid-Tunnels mit einem fahrplanmäßigen Zuge zusammen. Die beiden ersten Wagen des Sonderzuges wurden vollkommen zertrümmert. Sechs Personen fanden den Tod, es sind auch viele Verwundete zu verzeichnen. Unter den Getöteten befinden sich drei der bekanntesten Männer Norwegens, nämlich der Telegraphendirektor Heftye, früher Mitglied der Internationalen Kommission in Flensburg, ferner Oberst Sejerstedt und Architekt Glosinod, unter den Verwundeten der Generalstabschef Bauck, der frühere Eisenbahndirektor Jenssen und der schwedische Eisenbahndirektor Karnell.

— **Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1919/20.** Für das vom 1. Juli 1919 bis 30. Juni 1920 dauernde Betriebsjahr ist der amtliche Bericht erschienen. Die gesamte Bahnlänge ist von 3249,5 km auf 3286,4 km gestiegen durch Hinzutritt der 36,9 km langen vollspurigen Bahnstrecke Kongsberg—Hjuksebo am 11. Februar 1920. Doppelspurig sind nur 33 km, nämlich Christiania—Sandviken (13 km) der Drammensbahn und Kristiania—Lillestrom (20 km) der Hovedbahn. Im Betriebsjahre gingen zwei Strecken von der früheren Spurweite 1,067 m auf Vollspur über, nämlich Hamar—Elverum (32,1 km) und Kristiania—Drammen (52,9 km). Beide Strecken werden indes auch noch mit Material ihrer früheren Spurweite betrieben, da sie mit einer dritten Schiene versehen wurden. 2132,7 km haben Vollspur, 1044,7 km 1,067 m Spur. Der Rest von 109 km verteilt sich auf 1,0 und 0,75 m Spur. Am Schlusse des Betriebsjahres waren 2820,3 km Staatsbahnen und 466,1 km Privatbahnen. Von den Staatsbahnen waren 2310 km reine Staatsbahnen, während 510,3 km Staatsbahngesellschaften gehörten, wobei ein kleinerer Teil des Aktienkapitals im Besitz von Gemeinden und Privaten ist. Die älteren Staatsbahngesellschaften befinden sich im Übergang zu reinen Staatsbahnen, da der Staat die gemeindlichen und privaten Aktien enteignet (Gesetz vom 7. Juli 1907 mit Zusatz vom 19. Juli 1912). Am 30. Juni 1920 waren noch drei von diesen älteren Staatsbahngesellschaften ausständig, nämlich die Smålensbahn, die Kongsvingerbahn und die Jaederbahn (auch diese ging am 1. Juli 1920 zu den reinen Staatsbahnen über). Die Bratsbergbahn ist eine neue Staatsbahngesellschaft, in der die Norsk Transportaktieselskap neben dem Staate als Aktionär auftritt. Die reinen Staatsbahnen und die Staatsbahngesellschaften werden von der Generaldirektion der Staatsbahnen mit dem Sitze in Kristiania verwaltet und unterstehen dem Departement der öffentlichen Arbeiten. Die Generaldirektion besteht aus einem Generaldirektor und vier Eisenbahndirektoren. Diesen zur Seite stehen zwei vom Storthing gewählte Mitglieder. Eingeteilt sind die Staatsbahnen in 9 Distrikte: Kristiana, Drammen, Hamar, Trondhjem, Stavanger, Bergen, Kristiansand, Narvik und Arendal, an deren Spitze je ein Distriktschef steht. Ueber das Verhältnis des Staates zur Anlage und zum Betrieb der Privatbahnen ist zu bemerken: Zu den Bahnen, die nicht ganz aus privaten Mitteln gebaut werden, hat der Staat im allgemeinen einen Zuschuß bis zur Hälfte des berechneten Anlagekapitals (ausschl Grunderwerb u. a.) geleistet, davon die eine Hälfte auf Aktien und die andere Hälfte als zins- und rückzahlungsfreie Anleihe gegen Verpfändung der Bahn und mit dem Vorbehalt der Betriebsüberwachung und des Tarifgenehmigungsrechtes. Wenn solche Bahnen in die Lage kamen, ihre Betriebskosten nicht aufbringen zu können, so sprang der Staat unterstützend bei. Als allgemeiner Vorbehalt galt hierbei, daß auch die Gemeinden und die Hauptbeteiligten Zuschuß leisteten.

Die Verteilung der Bahnen in ganz Norwegen ist im Durchschnitt 13,74 km auf 10 000 Einwohner und 1,02 km auf 100 qkm, wobei nach der Einwohnerzahl Hedmark mit 39,61 km, nach dem Flächeninhalt Vestfold mit 8,97 km am stärksten bedacht ist, während Sogn und Fjordane mit 1,78 km auf 10 000 Einwohner und 0,09 km auf 100 qkm am spärlichsten daran sind.

Die Einnahmen und Ausgaben betragen für sämtliche Bahnen:

	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß	Fehlbetrag
	im ganzen		auf 1 km Bahnlänge		auf 1 km	
	Millionen Kronen		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1918/19	94,230	96,818	28958	29754	—	796
1919/20	120,538	124,072	36828	37908	—	1080

Das Jahr 1917/18 war in der Geschichte der norwegischen Bahnen das erste, in dem der Betrieb mit einem Fehlbetrage, und zwar gleich mit dem bedeutenden Betrage von 7 554 346 Kr. abgeschlossen hat. 1918/19 hatte eine Besserung eingesetzt, derart, daß der Fehlbetrag nur noch 2 587 962 Kr. betrug. Das Jahr 1919/20 verschlechterte sich wieder. Der Fehlbetrag ist diesmal 3 533 354 Kr.

45 % (i. V. 44 %) der Einnahmen trafen auf den Personenverkehr und 53 % (i. V. 54 %) auf den Güterverkehr, die übrigen 2 % auf Telegraphenverkehr u. a. Die in den letzten Jahren zu beobachtende Verschiebung der Einnahmenbeteiligung des Personenverkehrs zu ungunsten des Güterverkehrs hat sich auch im Berichtsjahre fortgesetzt. Die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Bahnen sind gegen das Vorjahr um 28,1 % gestiegen. Die Steigerung im Vorjahre hatte 15 % betragen, nachdem 1917/18 eine Steigerung von 62,9 % gebracht hatte. Die Betriebszahl, die im Vorjahre von 109,9 % der Einnahmen auf 102,7 % zurückgegangen war, ist diesmal mit 102,8 % ziemlich stehen geblieben. Früher war die Betriebszahl der norwegischen Bahnen (ausgenommen 1916/17 mit 90,5 %) nie über 85 hinaufgekommen. Auch im Berichtsjahre hatten die meisten Staatsbahnen einen Fehlbetrag. Wie immer steht die Ofotenbahn mit einem Überschuß von 2 148 348 Kr. (i. V. 1 494 315 Kr.) wieder weitaus an erster Stelle. Gefahren wurden im Betriebsjahre 13 188 870 Zugkilometer (gegen 11 695 Millionen i. V.) mit 394 899 546 Wagenachskilometern. Die Zahl der Personenkilometer ist von 772,792 auf 824,153 Millionen hinaufgegangen, die der Tonnenkilometer von 499,769 auf 498,402 Millionen etwas zurückgegangen.

Die Schienen für Vollspur sind in Norwegen noch recht uneinheitlich. Der Bericht verzeichnet neun verschiedene Schienengewichte für den laufenden Meter und zwar von 25 kg/m (598 km) bis 40 kg/m (242 km). Es sind durchweg Vignolschienen aus Stahl auf Holzschwellen und mit schwebenden Stößen. Die Ausgaben für Beseitigung von Schnee und Eis bei den Staatsbahnen und der Hovedbahn waren in den letzten fünf Jahren (beginnend 1915/16): 421 282, 380 414, 503 423, 508 414, 1 203 253 Kr. oder für den Kilometer 151, 137, 177, 178, 429 Kr. Sie wechseln also je nach Beschaffenheit des Winters sehr stark und sind im Berichtsjahre besonders bedeutend gewesen. Die Bergensbahn hat für Schneereinigung vier rotierende Schneepflüge angeschafft, die im Berichtsjahre 10 064 km liefen. Die Kosten für Unterhaltung und Bewachung der Strecke, der Bauten und Telegraphen sind bei den Staatsbahnen für den Kilometer Betriebslänge in den letzten fünf Jahren von 2005 Kr. auf 6660 Kr. und bei der Hovedbahn von 6814 auf 23 472 Kr. gestiegen. Dr. S.

— **Eisenbahnvoranschlag der schwedischen Staatsbahnen.** Nach „Svenska Dagbladet“ hat die schwedische Eisenbahndirektion ihre Budgetforderungen für den nächsten Reichstag auf 7 294 300 Kr. heruntergebracht, während sie noch 1920 60 Millionen Kronen und 1919 87 Millionen verlangt hatte. Abgesehen davon, daß die wirtschaftliche Lage natürlich zur Sparsamkeit mahnt, gibt die Eisenbahndirektion als Grund für die Bescheidenheit ihrer Ansprüche die Notwendigkeit an, mit außerordentlicher Sparsamkeit vorzugehen, wenn es sich darum handelt, neues Kapital in die Staatsbahnen zu stecken, so lange nicht feste Richtlinien für die Tarifpolitik aufgestellt werden können. Unter den Arbeiten, die jetzt für alle Fälle zur Ausführung kommen sollen, ist die Anlage eines weiteren Gleises zwischen Aneby und Sandsjö für 300 000 Kr., zwischen Tranås und Aneby und zwischen Sandsjö und Sävsjö für 700 000 Kr. zu erwähnen. Für die Staatsbahn Sveg-Hede werden 600 000 Kr. verlangt, für die Inlandsbahn zwischen Volgsjö und Gällivara 1 500 000 Kr., für die Staatsbahn Forsmo-Hoting 1 200 000 Kr., für die Staatsbahn Hällnäs-Stensele 1 500 000 Kr. und schließlich für die Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse 3 075 000 Kr. Was die Doppelbahnanlagen Tranås-Aneby und Sandsjö-Sävsjö betrifft, so betont die Eisenbahndirektion teils die unabstreitbare Wichtigkeit, für den Staatsbahnbetrieb, daß dieses Doppelgleis zustande kommt, teils den unter jetzigen Verhältnissen wichtigen Umstand, daß, wenn die Doppelbahn Aneby-Sandsjö im Jahre 1922 vollendet wird, die daselbst beschäftigte Arbeitergruppe sonst entlassen werden müßte, sofern sie nicht auf die Doppelbahn Tranås-Aneby und Sandsjö-Sävsjö übernommen werden könnte.

Mit der Elektrisierung der Strecke Stockholm-Göteborg steht es so, daß die zwei Ausschüsse, welche die Erhebungen besorgen, bis zum Jahresschlusse mit ihren Gutachten fertig werden dürften. Demnach sollen, wenn alles stimmt, die Arbeiten in Gang kommen. Die Kosten für die Ausführung der Anlage haben sich nennenswert vermindert und werden nunmehr zu 65 Millionen gegenüber einer früheren Gesamtsumme von 103 Millionen berechnet. Da weiter der Wert der durch die Elektrisierung frei werdenden Dampflokomotiven nunmehr auf rund 22 500 000 Kr. geschätzt wird, so wäre jetzt für die Elektrisie-

rung nur noch ein Betrag von 42,5 Millionen Kronen erforderlich. Die schon bewilligte Anschlagsumme von 23 Millionen reicht sonach jetzt für mehr als die Hälfte des nötigen Betrages, und auch wenn die Elektrisierungsarbeit schon 1922 in Gang käme, wäre dafür keine weitere Forderung an den Reichstag 1922 zu stellen.

Mit dem geforderten Betrag für den südlichen Teil der Inlandsbahn scheint mit Rücksicht auf die niedrigeren Baukosten der im Jahr 1919 entworfene Arbeitsplan im großen ganzen eingehalten werden zu können, nämlich die Fertigstellung der Bahn im Jahr 1922 bis Storuman und der Bau einer Materialzufuhrstraße von Storuman bis hinauf nach Blattnicksele. Wenn dann die Arbeiten damit zu einem gewissen Abschluß gekommen sind, dürfte geprüft werden, inwieweit der Bahnbau nördlich von Storuman unmittelbar fortgesetzt werden soll, oder ob die Bahn für einige Zeit mit Rücksicht auf die Konjunktur ihren zeitweiligen Endpunkt in Storuman erhalten soll. Bei der jetzt herrschenden Arbeitsnot können indes die schon am nördlichen Teil der Inlandsbahn in Gang gesetzten Arbeiten nicht abgebrochen werden, sondern sie sollen in dem Maße fortgesetzt werden, wie es zur Weiterbeschäftigung der eingestellten Arbeiter erforderlich ist. Es könnte das unter Inanspruchnahme der für die fragliche Bahn schon veranschlagten Mittel geschehen. Die Eisenbahndirektion berichtet, daß sie möglicherweise weiterhin um Mittel für Inangriffnahme gewisser Änderungen an den Bahnhofsanlagen in Stockholm und Lund eingeben müsse. Doch sind die vorbereitenden Verhandlungen mit den betreffenden Städten noch nicht soweit vorgeschritten, daß die Eisenbahndirektion diese Fragen bestimmt vor den Reichstag 1922 bringen könnte. Dr. S.

— **Plan einer Eisenbahn Belfort-Colmar.** In der französischen Abgordnetenkammer wurde, wie wir dem Archiv für Eisenbahnwesen entnehmen, der Gesetzesvorschlag eingebracht, eine Eisenbahn von Chèvremont (östlich Belfort) über Burnhaupt nach Bollweiler (an der Strecke Mülhausen-Colmar) zu bauen, und zwar mit folgender Begründung: Die große Strecke Straßburg-Belfort über Mülhausen ist für den Verkehr unzureichend; ein viergleisiger Ausbau würde die schon jetzt bestehenden Verkehrsstockungen auf dem häufig verstopften Bahnhof Mülhausen verstärken. Die wirtschaftliche Bedeutung der Strecke liegt in der Abkürzung des Weges von Colmar nach Belfort um etwa 20 km, in der Erleichterung der Verbindung zwischen Elsaß und Süddeutschland einerseits und Saone- und Rhonebecken anderseits. Der Osten und der Südosten Frankreichs sind fast ausschließlich von Saar- und Ruhrkohlen abhängig. Des weiteren dient die Strecke der lokalen Aufgabe, den westlichen Teil des Kalibeckens an das Verkehrsnetz anzuschließen. Endlich ist auch vom strategischen Gesichtspunkt aus eine vom Rhein weiter abliegende Aufmarschlinie, die nicht den Bahnhof Mülhausen berührt, wertvoll. Der Vorschlag wurde dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Prüfung übergeben.

— **50jähriges Jubiläum des Mont Cenis-Tunnels.** Am 17. September waren 50 Jahre verstrichen, seit der Mont Cenis-Tunnel dem Eisenbahnbetriebe übergeben wurde. Damit war der erste große Alpendurchstich vollendet und eine neue Zeit für den Eisenbahnbau angebrochen. Der Ingenieur S o m m e i l l e r hatte gemeinsam mit den Ingenieuren Grattoni und Grandis dem Piemonteser Minister C a v o u r einen Plan zur Untertunnelung des Mont Cenis (oder Col de Fréjus) durch einen zweispurigen, 12,82 km langen Tunnel vorgelegt, der nach Durchführung einiger praktischer Versuche bei Genua mit der Sommeillerschen Bohrmaschine im Jahre 1857 bei dem Piemonteser Parlament den Beschluß zum Tunnelbau durchsetzte. Der Bau nahm 14 Jahre in Anspruch, die größten Monatsfortschritte betrugen 92 m auf der Nordseite und 91 m auf der Südseite. Von Hand wurden 1640 m, mit der Preßluftbohrmaschine, System Sommeiller, 10 580 m Stollen hergestellt. Die Länge des Tunnels stellte sich mit den gekrümmten Ausgängen nach der genauen Schlußmessung auf 12 819,6 m; in den Jahren 1880—1881 wurde der Nordausgang verlegt und der Tunnel verlängert, so daß die Gesamtlänge jetzt 13 637 m beträgt. Die Kosten des Tunnelbaus stellten sich auf 5400 Fr./m, zusammen rund 70 Mill. Fr. Die Abänderungsarbeiten der Jahre 1880-81 kosteten weiter 4,4 Mill. Fr. Im Jahre 1862, nach Übergang Savoyens an Frankreich, übernahm dieses einen Beitrag von 26,1 Mill. Fr. zu den Kosten. Die Grenze zwischen Frankreich und Italien verläuft jetzt etwa durch die Mitte des Tunnels, der die Strecke Chambéry-Modane (Nordeingang des Tunnels) der P. L. M.-Bahn mit der Strecke Bardonecchia (Südeingang) - Turin der italienischen Staatsbahn verbindet. Die guten Erfolge, die beim Mont Cenis mit dem Tunnelbau gemacht wurden, gaben den Anstoß zu weiteren Unternehmungen. Bald nach der Vollendung des Mont Cenis begann im Jahre 1872 der Bau des St. Gotthard. Es entstanden nach und nach der Gotthard, Arlberg, Tauern, Albula, Lötschberg und der Simplon, dessen zweiter Stollen in der allernächsten Zeit vollendet sein wird.

— **Lokomotivbau in Italien.** Die italienische Industrie hat kürzlich den Vorschlag der Regierung, einen Auftrag auf 300 Lokomotiven nach Deutschland zu vergeben, mit großem Nachdruck und Erfolg bekämpft. Im Zusammenhang damit dürfte es, wie die „Deutsch-Italienische Vereinigung" mitteilt, von Interesse sein, die bisherigen Leistungen der italienischen Industrie zu prüfen. Von 669 Lokomotiven, die sich im Auftrag befinden, sind bisher erst 163 zur Ablieferung gelangt; sie gehören zu einer Bestellung von 486 Stück, die bereits in den Monaten Juli/August 1919 vergeben worden ist. Der zweite Auftrag vom 12. April d. J. umfaßte 183 Lokomotiven. Die italienischen Fabriken haben demnach noch 506 Maschinen in Auftrag; wenn im bisherigen Tempo weitergearbeitet wird, ist dafür eine Bauzeit von drei Jahren erforderlich.

— **Arbeiter als Aktionäre.** Die Beteiligung der Arbeiter am Aktienkapital der Gesellschaft, für die sie arbeiten, ist eine Frage, die bei den neuzeitlichen Bestrebungen, der Arbeiterschaft eine gegen die bisherigen Verhältnisse veränderte Stellung zu schaffen, wiederholt erörtert worden ist. Für und gegen halten sich dabei auf der einen und der anderen Seite die Wage. In F r a n k r e i c h sind neuerdings durch Gesetz Arbeiteraktien bei den Eisenbahngesellschaften geschaffen worden, ein e n g l i s c h e r Bahnhofsvorsteher sucht durch private Tätigkeit das gleiche Ziel zu erreichen. Er hat schon zwei- bis dreihundert Angestellte und Arbeiter aller Grade, die über das ganze Netz seiner Gesellschaft verbreitet sind, veranlaßt, mindestens 1000 £ in Aktien ihrer Arbeitgeberin anzulegen. Sein Ziel ist dabei, alle Angehörigen des Eisenbahndienstes zu Aktionären der Eisenbahngesellschaften, also zu Mitbesitzern der Eisenbahnen zu machen, und er hält die Zeit zur Erreichung dieses Zieles deshalb für günstig, weil die Eisenbahnwerte zurzeit an der Börse niedrig stehen. Er verspricht sich von seinen Bestrebungen den Erfolg, daß die Arbeiteraktionäre weniger geneigt sein werden, auf den Umsturz der bestehenden Ordnung hinzuwirken, daß vielmehr ihr Vorteil und der des Arbeitgebers dieselben sind. Abgesehen von den sonst dadurch erreichten Vorteilen würde dabei auch der Erfolg erzielt werden, daß die Beraubung und die Beschädigung von Gütern, zu deren Ausgleich die Eisenbahngesellschaften hohe Beträge aufzuwenden haben, verringert würden. Die dadurch erzielten höheren Überschüsse würden also den Aktionären und somit den Arbeitern zugute kommen. Eine wichtige Frage ist, wie sich die Gewerkschaften zu dem Erwerb von Aktien durch ihre Mitglieder stellen werden. Sie besitzen zwar selbst erhebliche Mengen von Aktien der Eisenbahngesellschaften, haben sich jedoch bisher gegen die Beteiligung ihrer Mitglieder am Aktienkapital der Unternehmungen, bei denen sie arbeiten, ablehnend verhalten.

— **Ausflugverkehr in England.** Daß die englischen Eisenbahnen eine Anzahl Vergünstigungen für den Reiseverkehr wieder eingeführt haben, seit sie ihre Einnahmen und Ausgaben wieder ohne Mitwirkung des Staates verwalten — „decontrol" ist der gut geprägte, aber schwer zu übersetzende Ausdruck für die Aufhebung des Staatsbetriebs —, ist in dieser Zeitschrift schon erwähnt worden (s. Nr. 34 d. Ztg. v. 25. VIII. 21, S. 547). Auch in bezug auf den Verkehr von Sonderzügen zu ermäßigten Preisen sind sie wieder zu einer alten Gewohnheit zurückgekehrt Wenn zu einem solchen mindestens 300 Personen angemeldet werden, geben die Gesellschaften Rückfahrkarten mit anderthalbtägiger Gültigkeit zum einfachen Preise aus und gewähren dem Veranstalter noch einen Abzug als Vergütung für seine Mühewaltung. Derartige Ausflüge waren vor dem Kriege sehr beliebt und hatten für die Eisenbahnen den Vorteil, daß sie genau wußten, wieviel Personen zu befördern waren, so daß die betr. Züge voll besetzt verkehrten. Man erwartet von der Wiederaufnahme dieses Sonderzugverkehrs namentlich eine Belebung des Besuchs von sportlichen Veranstaltungen, die bekanntlich in England von jeher eine große Anziehungskraft ausgeübt haben. Dasselbe Ziel, Förderung des Sports, bezweckt die Bestimmung, daß ermäßigte Preise für Gesellschaftsreisen — ein und ein Drittel des einfachen Fahrpreises für Hin- und Rückfahrt — schon bei 12, statt wie bisher bei 30, Teilnehmern gewährt werden. Dieser Vorteil soll namentlich Fußball- und Cricketmannschaften zugute kommen, die zu auswärtigen Wettspielen reisen. Man erwartet von diesen Vergünstigungen eine wesentliche Belebung des Personenverkehrs.

— **Die englischen Eisenbahn-Bediensteten.** Das englische Verkehrsministerium hat wieder einmal seine Vorliebe für Statistik gezeigt, indem es im August eine Aufstellung der im englischen Eisenbahndienst beschäftigten Personen in Form einer Denkschrift veröffentlicht hat. In der Woche, für die die Statistik aufgestellt ist, nämlich vom 13. bis 19. März d. J., beschäftigten die Eisenbahnen von England, Schottland und Irland ein Heer von 763 359 Köpfen, d. s. 124 036 Mann oder 19,4 % mehr als Ende Dezember 1913, dem Zeitpunkt, der zu einem

Vergleich gewählt ist. Ganz streng vergleichbar sind diese Zahlenangaben nicht, weil einerseits der Kreis, auf den sich die Statistik bezieht, nicht ganz derselbe geblieben ist (doch sind die Abweichungen nicht sehr erheblich), und weil mittlerweile Verschiebungen innerhalb der Klassen der Angestellten vorgekommen sind (doch haben diese keinen Einfluß auf die Gesamtzahl). An der Spitze der Eisenbahngesellschaften steht die London und Nordwestbahn mit 101 483 (1913: 87 948) Angestellten, die einzige Gesellschaft, die einen Mannschaftsbestand von über 100 000 aufweist. Besonders stark ist die Vermehrung der Angestellten im Betriebsdienst, eine Folge der Einführung des Achtstundentags; auch im Werkstättendienst ist eine erhebliche Vermehrung zu verzeichnen, dagegen sind etwas weniger Aufsichtspersonen verzeichnet, und auch im technischen Dienste ist die Zahl der beschäftigten Kräfte etwas zurückgegangen. Die starke Vermehrung der Kopfzahl spiegelt sich natürlich in den persönlichen Ausgaben, die doppelt angewachsen sind, wider: einmal infolge der Erhöhung der Bezüge des einzelnen, das andere Mal durch die Zunahme der Zahl derer, die zu entlohnen sind. Diesen Mehrausgaben stehen keine entsprechenden Mehreinnahmen aus dem Betrieb gegenüber.

— Von den rumänischen Eisenbahnen. Der Betrieb der rumänischen Eisenbahnen leidet zur Zeit sehr unter der Mannigfaltigkeit der Bauart der Lokomotiven, wodurch namentlich die Unterhaltung sehr erschwert wird. Rumänien mußte, um seinen Lokomotivpark nach dem Kriege zu ergänzen, aus den verschiedenen Quellen Maschinen beschaffen, und so hat es denn in Österreich, in der Tschechoslowakei, in Deutschland, sogar in Kanada und den Vereinigten Staaten solche angekauft; außerdem sind auch von der französischen Regierung deutsche Lokomotiven überwiesen worden, die auf Grund der Bestimmungen des Waffenstillstandes hatten abgeliefert werden müssen. So kommt es, daß der Lokomotivbestand der rumänischen Staatsbahnen zur Zeit über 80 verschiedene Bauarten umfaßt. Die Lokomotivnot war und ist aber so groß, daß die Verwaltung die Lokomotiven kaufen muß, die ihr angeboten werden, ohne danach zu fragen, ob sie in ihren Park passen.

Durch einen Erlaß vom 7. Dezember 1920 sind alle Gebühren der rumänischen Staatsbahnen verdoppelt und am 31. Dezember nochmals um 20 % der neuen Beträge erhöht worden. Die letztere Erhöhung ist dazu bestimmt, die Ausgaben zu decken, die durch die Gewährung von Teuerungszulagen an die Angestellten der Eisenbahnen erwachsen. Bei den bis zum Dezember gültigen Sätzen arbeiteten die Eisenbahnen mit Fehlbeträgen; eine Erhöhung war also vom wirtschaftlichen Standpunkte aus unumgänglich, es wird ihr jedoch auch erhebliche politische Bedeutung beigelegt. Die Einnahmen der rumänischen Eisenbahnen, einschließlich derjenigen von Bessarabien, Siebenbürgen und der Bukowina haben im Jahre 1920 562 Millionen Lei ausgemacht, doch werden sie vollständig von den Betriebsausgaben aufgezehrt, so daß für den Wiederaufbau keine Mittel übrig bleiben; für diesen müssen die Gelder aus anderen Quellen beschafft werden. Die Eisenbahnen Rumäniens sollen nach den neuesten Vorschlägen des Finanzministers als wirtschaftlich selbständiges Unternehmen betrieben werden; ohne staatliche Beihilfen wird es aber dabei nicht abgehen, und es werden Jahre verstreichen, ehe sie sich selbst erhalten können.

Trotz der mißlichen Wirtschaft fehlt es nicht an Plänen für den Neubau von Eisenbahnen. Die neu erworbenen Gebiete sollen mit Altrumänien in bessere Verbindung gebracht werden, und auch ihre bestehenden Strecken bedürfen mancher Umbauten, weil der Verkehr auf ihnen früher ein anderes Ziel hatte als jetzt. Siebenbürgen und das Banat besitzen z. B. ein wohlentwickeltes Eisenbahnnetz, dessen Verkehr aber, wie es nur natürlich war, stark auf Budapest gerichtet war. Jetzt soll dieses Netz durch Vermehrung der Übergänge über die Karpathen in bessere Verbindung mit der Walachei gebracht und so enger an das rumänische Stammland angeschlossen werden. Auch das Eisenbahnnetz von Bessarabien soll mit dem demjenigen der Bukowina in bessere Verbindung gebracht werden. Hier sowie in der Dobrudscha wird bereits an der Fertigstellung neuer Eisenbahnen gearbeitet. Die jetzt aufgestellten Pläne sollen innerhalb der nächsten fünf Jahre durchgeführt werden, und man rechnet damit, daß dieses Ziel trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten, namentlich trotz der Geldknappheit wird erreicht werden können.

Auch der alte Plan, Rumänien durch eine Eisenbahn mit dem Adriatischen Meer zu verbinden, ist wieder einmal aufgetaucht. Er wird aber wohl wieder an den Schwierigkeiten scheitern, die dem dabei nötig werdenden Bau einer Donaubrücke zwischen Rumänien und Südslawien entgegenstehen. Die Bedeutung dieses Bahnbaus läge an erster Stelle auf politischem Gebiete, indem er die beiden Königreiche in engere Beziehungen zueinander bringen würde, obgleich natürlich der wirtschaftliche Wert, den ein Ausgang nach dem Adriatischen Meer für Rumänien haben würde auch nicht zu unterschätzen sein würde. Woher sollen aber die Mittel zu dieser neuen Eisenbahnverbindung kommen, die neben dem teuren Bau der Donaubrücke auch noch erhebliche Streckenneubauten nötig machen würde?

Fremde Erdteile.

— Kapitalisierung der nordamerikanischen Eisenbahnen in den letzten Jahren. In Heft 7 und 8 des XII. Jahrgangs 1921, Neue Folge, S. 426/27, der Zeitschrift für Sozialwissenschaft (A. Deichertsche Verlagsbuchhandlung, Dr. Werner Scholl in Leipzig) befindet sich ein kurzer, aber interessanter Aufsatz von Dr. E. Schultze über obige Frage. Die Kapitalien, die seit 1900 alljährlich für den Bau neuer Eisenbahnstrecken in den Vereinigten Staaten und für Ergänzung und Verbesserung der Betriebsmittel verwendet worden sind, sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Jahr	Betrag		Jahr	Betrag	
1919 . . .	124 064 350	Dollars	1909 . . .	597 243 112	Dollars
1918 . . .	32 680 300	„	1908 . . .	314 687 250	„
1917 . . .	110 322 460	„	1907 . . .	225 744 050	„
1916 . . .	57 382 500	„	1906 . . .	252 842 300	„
1915 . . .	91 535 070	„	1905 . . .	300 347 400	„
1914 . . .	303 230 500	„	1904 . . .	203 733 600	„
1913 . . .	341 599 850	„	1903 . . .	231 256 850	„
1912 . . .	135 298 800	„	1902 . . .	213 208 700	„
1911 . . .	195 888 850	„	1901 . . .	187 679 050	„
1910 . . .	303 248 615	„	1900 . . .	160 558 622	„

Daraus ergibt sich, daß während früher für Eisenbahnanlagen jährlich mehrere hundert Millionen Dollars ausgegeben wurden (1909 sogar 597¼ Millionen!), die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und die Erneuerung der Betriebsmittel seit Kriegsbeginn vernachlässigt worden sind. Im Kriege kam es den Vereinigten Staaten nur darauf an, Geld zu machen, was durch gesteigerte Ausfuhr nach Europa unter Vernachlässigung der eigenen Betriebsanlagen gelungen ist. Es hat sich herausgestellt, daß während des Staatsbetriebes nicht nur 1800 Mill. Dollars Betriebsverluste entstanden sind, sondern daß auch für die Wiederherstellung der Anlagen und Betriebsmittel bis zu voller Betriebsfähigkeit nicht weniger als 6 Milliarden Dollars für nötig gehalten werden. Von einem Betriebsgewinn ist jetzt bei vielen Unternehmungen nicht mehr die Rede, es will nicht gelingen, neue Mittel auf dem Kapitalmarkt aufzubringen. Dr. Schultze schließt mit dem Ausspruch, daß man gespannt sein könne, wie sich die Kapitalisierung der nordamerikanischen Eisenbahnen in den nächsten Jahren entwickeln werde.

— Eisenbahnfrachten und Kosten der Lebenshaltung. Daß die Steigerung der Eisenbahnfrachten für viele Zweige des Wirtschaftslebens eine schwer zu tragende Last bedeutet, soll nicht bestritten werden; sie ist aber unter den heutigen Verhältnissen unvermeidlich und nicht so groß, wie es auf den ersten Blick erscheinen möchte. Die Amerikaner lieben es, derartige Behauptungen durch in die Augen fallende Zahlenbeispiele zu beweisen, und so hat einer von ihnen ausgerechnet, daß die auf eine volle Mahlzeit entfallenden Frachtkosten bei einem Preise von 1,25 Dollar nur 1,2 Cents betragen. Zugrunde gelegt ist dabei eine Mahlzeit in Springfield im Staate Illinois, zu der das Rindfleisch aus Jowa, der Lachs aus Oregon und die übrigen Bestandteile aus größerer Entfernung, bis Louisiana und Neuyork, bezogen worden sind. Als Fracht sind für den Weg zwischen Erzeuger und Großhändler die Sätze des Wagenladungsverkehrs, für den zwischen Großhändler und Kleinhändler die des Stückgutverkehrs eingesetzt. Selbst wenn also die Frachtkosten um 100 % und mehr gesteigert werden, hat dies auf die Kosten der menschlichen Ernährung nur einen verschwindenden Einfluß. Der Händler wird sich freilich die Gelegenheit kaum entgehen lassen, auf eine Tariferhöhung mit einer Steigerung seiner Verkaufspreise zu antworten, die in keinem Verhältnis zu der tatsächlichen Erhöhung der Kosten und dem Anteil der Fracht an den Gesamtkosten steht.

— Vereinheitlichung der Transandenbahn. Über die Absicht, die chilenische und die argentinische Teilstrecke der von Los Andes nach Mendoza führenden Transandenbahn zu einer Betriebseinheit zu verschmelzen, haben wir schon früher berichtet (vgl. Dr. 15, S. 148 d. Ztg.). Nachdem die argentinische Regierung schon vor zwei Jahren ihre Zustimmung erteilt hatte, hat sich nunmehr auch die chilenische Regierung angeschlossen. Den vereinigten Eisenbahngesellschaften wird eine erhebliche staatliche Unterstützung gewährt werden, damit die notwendigen Bauten — vor allem zum Schutz gegen Schneefälle — hergestellt und Betriebsmittel beschafft werden können. Der elektrische Betrieb soll demnächst eingeführt werden. Die Geschäftsleiter ernennt die Regierung.

Allgemeines.

— **Eisenbahnkühlwagen.** „In Hamburg hat sich, wie „Der Deutsche" schreibt, kürzlich eine „Kühltransit-Aktiengesellschaft" gebildet, die den Transport wärmeempfindlicher Güter — vor allem Lebensmittel — auf der Eisenbahn in eigenen, dem neuesten Stande der Kühltechnik entsprechenden Kühlwagen aufnehmen will, besonders von Hamburg nach dem Binnenlande. Verwendet werden je nach Lage des Einzelfalles (Art des Gutes, Länge des Weges, Außentemperatur)

a) entweder ganze Kühlzüge, d. h. Züge bestehend aus einem oder mehreren mitlaufenden Kühlmaschinenwagen nebst einer Anzahl dazu gehöriger Anhängekühlwagen, oder
b) nur Kühlwagen mit maschineller Vorkühlung aus einer ortsfesten Kühlanlage, oder
c) Kühlwagen ohne maschinelle Vorkühlung.

Die Kühlmaschinenwagen enthalten eine vollständige Kältemaschinenanlage und werden von dem nötigen technischen Personal begleitet. Bei dem älteren Kühlsystem wird aus dem Kühlmaschinenwagen Chlormagnesiumlauge auf die Kühlwagen übergeleitet. Hier läuft sie in einem Rohrsystem um und wird durch eine Pumpe im Kreislauf in den Maschinenwagen zurückgeleitet. Bei dem neueren System wird die Kälte aus dem Maschinenwagen auf die Kühlwagen nicht durch eine Flüssigkeit, sondern unmittelbar durch kalte Luft übertragen. Die Luft beschreibt den gleichen Kreislauf und wird am Maschinenwagen immer neu gekühlt. Für Beförderung auf kurze Entfernungen werden die Kühlwagen aus einer ortsfesten Kältemaschine nach Beendigung der Verladung und Verschluß des Wagens mit Kälte gespeist. So gekühlte Wagen halten die erforderliche Temperatur mehrere Tage.

Die Bedeutung derartiger Einrichtungen für die allgemeine Volkswirtschaft ist unzweifelhaft groß. Sie wird erst in Erscheinung treten, wenn es wieder möglich ist, aus den früheren großen Lebensmittelüberschußgebieten — Südslawien, Rumänien, Litauen, Ukraine usw. — Lebensmittel nach Deutschland heranzuschaffen. Die Beförderung von Seefischen wird durch sie auf weite Entfernungen ermöglicht. Besonders wird sich der Versand von Fleisch lohnen, denn die Bahnbeförderung lebenden Viehs auf weite Entfernungen ist unwirtschaftlich, weil es dabei einen erheblichen Teil seines Gewichts verliert und im Vergleich zu seinem Gewicht unverhältnismäßig großen Raum einnimmt. Auch gehen vielfach lebende Tiere unterwegs ein. Die Kühlzüge bieten die Möglichkeit, das im Versandgebiet geschlachtete Vieh zu versenden, was erhebliche Frachtersparnisse einbringt.

— **Die Asbestonschwelle für Eisenbahngleise.** Eine deutsche Erfindung, die erstmalig im Jahre 1911 auf der Sächsischen Staatsbahn bei Pirna und auf den Schweizerischen Bundesbahnen bei Bern und nach einigen Verbesserungen seit 1913 auf zahlreichen Voll-, Neben-, Klein- und Straßenbahnen, Anschlußgleisen und industriellen Anlagen des In- und Auslandes (auch in den Tropen) zur Probeanwendung gelangte, hat sich seit nunmehr 8 Jahren bestens bewährt. An Haltbarkeit, Betriebssicherheit und geringsten Unterhaltungskosten kommt ihr weder die Holz- noch die Eisenschwelle gleich; jedoch war sie noch in den Beschaffungskosten höher als diese, und hierdurch erklärt sich die bisherige Zurückhaltung der Eisenbahnverwaltungen. Nach den heutigen Verhältnissen ist sie aber etwas billiger als gut getränkte erstklassige Holzschwellen und viel billiger als Eisenschwellen. Die deutsche Asbeston-Gesellschaft in Köln als Inhaberin der Patentrechte für Deutschland einschließlich des Saargebiets verlangt für eine 2,2 m lange und 230 kg schwere Vollbahnschwelle für mindestens 8 t Raddruck einen Preis von etwa 145 *M*. Falls die Herstellung am Verwendungsorte erfolgen kann, werden die sonst aufzuwendenden hohen Frachtkosten ganz erspart.

Die bereits im Jahre 1913 in Leipzig auf der internationalen Baufachausstellung mit der goldenen Medaille ausgezeichnete Asbestonschwelle unterscheidet sich von gewöhnlichen Eisenbetonkörpern nur dadurch, daß an den Schienenauflagestellen nach einem besondern Verfahren Asbestonmasse (Asbest mit Zement) eingebettet wird, die sich mit dem übrigen Beton monolithartig verbindet und die Schienenbefestigungsmittel (Schrauben oder Nägel) aufnimmt. Diese letztern lassen sich wie bei Holz in vorgebohrte Löcher leicht eintreiben, wobei die Asbestfaser ähnlich der Holzfaser ausweicht. Die Eisenteile haften, trotz einer gewissen Elastizität, die es nicht zu Rissen und Sprüngen kommen läßt, im Asbeston bedeutend fester als im besten Eichenholz.

Die Asbestonschwelle verschlechtert oder verschleißt sich weder durch Witterungs-, noch durch Betriebsverhältnisse. Sie vereinigt im übrigen die Vorteile der Holzschwelle mit denjenigen der Eisenschwelle und besitzt infolge ihrer Eiseneinlagen bei der nötigen Elastizität, die erwiesenermaßen auch dem Eisenbeton innewohnt und durch die Asbestonkissen verstärkt wird, jede praktisch erforderliche Festigkeit, wenn sie dementsprechend berechnet und hergestellt ist. Hinsichtlich der festen Lagerung im Schotterbett wirkt das hohe Eigengewicht der Asbestonschwelle, die selten eines Nachstopfens bedarf, noch besonders günstig. Statische Berechnungen ergeben, daß diese Vollbahnschwelle nur 2,2 m lang und nur in den beiden äußeren Dritteln ihrer Länge unterbettet sein soll. Auf einigermaßen tragfähigem Boden des Bahndammes ist eine besondere Schotterbettung meistens nicht unbedingt notwendig. Im übrigen aber kommt man, auch wegen der geringeren Schwellenlänge, mit zwei Dritteln der sonst erforderlichen Schottermenge vollkommen aus, was einer Ersparnis von einem Kubikmeter für ein Meter Gleis entspricht. Bei Neubauten von doppelgleisigen Strecken erspart man ferner etwa 1,2 m Kronenbreite des Bahndammes, und es werden dementsprechend sowohl die Grunderwerbskosten als auch die Ausgaben für Boden-Auftrag oder -Abtrag ganz wesentlich geringer. Namentlich in Felseinschnitten und in Tunneln können Millionenersparnisse gemacht werden. Hoefer.

Rechtspflege.

— **Höhere Gewalt bei Explosion eines mit explosibler Flüssigkeit gefüllten Gepäckstückes.** Im Jahrgang 1920, S. 651 dieser Zeitung ist ein Urteil des Reichsgerichts vom 29. IV. 20 mitgeteilt, das anläßlich des bekannten Eisenbahnunglücks bei Schleißheim, welches durch die Explosion einer mit Vulkanisierlösung gefüllten, verbotswidrig in das Wagenabteil mitgenommenen Korbflasche entstanden ist, das abweisende Urteil des Oberlandesgerichts München aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückgewiesen hatte. Das Reichsgericht hatte die Annahme des Oberlandesgerichts, daß höhere Gewalt vorliege, deshalb beanstandet, weil solange von der Annahme einer höheren Gewalt keine Rede sein könne, als die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sei, daß die Explosion durch Ursachen herbeigeführt sei, die in dem Betrieb und seinen Einrichtungen ihren Grund gehabt haben. Nun hat das Oberlandesgericht München wiederholt in der Sache entschieden und nunmehr durch Urteil vom 13. Juli 1921 den Anspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt. In dem neuerlichen Urteil ist zunächst ausgeführt, daß das Oberlandesgericht auch jetzt, wie in seinem früheren Urteil, auf dem Rechtsstandpunkte stehe, daß ein Unfall beim Betrieb der Eisenbahn im Sinne des § 1 Haftpflicht.-G. vorliege, und daß das Einbringen des Glasballons in den Zug in Hannover und das Verbleiben im Abteil bis zur Explosion höhere Gewalt war. Im Anschluß an diese Feststellung ist dann weiter bemerkt: „Das Gericht hat in seinem früheren Urteil die unmittlbare Explosionsursache nicht näher untersucht, weil es davon ausging, daß, gleichgültig, welches die nähere Ursache sei, diese immer durch das als höhere Gewalt anzusehende Einbringen veranlaßt sei, da ja ohne dieses Einbringen die nähere Ursache nicht hätte wirksam werden können. Das Gericht hat aber nunmehr gemäß dem Urteil des Reichsgerichtes auch diese nähere Ursache zu untersuchen. Das Ergebnis der gepflogenen Beweiserhebung ist aber dieses, daß die eigentliche Ursache der Explosion nicht festgestellt und auch durch weitere Beweiserhebung nicht feststellbar ist. Prüft man die Aussagen der sämtlichen im Strafverfahren vernommenen Zeugen, auf die die beklagte Partei Bezug genommen hat, und die Angaben derselben bei der neuerlichen Vernehmung im Berufungsverfahren, so besteht die Möglichkeit, daß die Flasche durch ein Gepäckstück, sei es nun infolge Unachtsamkeit eines Mitreisenden oder einer Zugbewegung zerbrach; möglich ist auch, daß die Flüssigkeit durch den Korkverschluß herausdrang; möglich ist ferner die Entzündung durch die Heizung, durch eine brennende Pfeife oder Zigarre, vielleicht auch durch die Sonne; möglich ist auch ein Umstand, der bisher gar nicht in den Kreis der Vermutungen gezogen wurde. Eine Klarheit läßt sich auch nicht durch weitere Sachverständigenvernehmung erbringen. Da sonach die eigentliche Schadensursache nicht feststellbar ist, ist mit der Möglichkeit zu rechnen, daß dies ein nicht als höhere Gewalt zu beurteilender Umstand ist. Demnach haftet der Beklagte. Hierzu kommt weiter, daß die Folgen der Verletzung jedenfalls zum großen Teil auf die Enge in dem Abteil zurückzuführen sind. Die Reisenden konnten, wie die Zeugenaussagen ergaben, bei dem großen Gedränge, bei der durch die Enge der Gänge bedingten Schwierigkeit des Verkehrs sich nicht rasch aus dem Gefahrenbereich entfernen und waren so der Verbrennung länger ausgesetzt; diese Enge des Abteils ist, wie das Urteil des R. G. in JW 1921 S. 343 ergibt, ebenfalls eine dem Betriebe eigentümliche Gefahr; sie kann nicht als höhere Gewalt angesehen werden, weil sie nicht von außen wirkt; es haftet daher der Fiskus auch unter diesem Gesichtspunkt nach § 1 Haftpflicht-

Ges., da diese Enge jedenfalls eine Mitursache des Schadens war, gleichgültig, was die nähere Ursache der Explosion war. Haften würde unter diesem Gesichtspunkt der Fiskus nur soweit, als bewiesen wird, daß der Schaden nicht schon unmittelbar durch die Explosion verursacht war."

Daß das Oberlandesgericht nunmehr die Haftung der Eisenbahn für gegeben erachtete, ist eine Folge davon, daß es an die rechtliche Auffassung des Reichsgerichts in dem zurückweisenden Urteil vom 29. IV. 20 gebunden war. Diese Auffassung hat aber in Fachkreisen durchweg Widerspruch gefunden; ich verweise in dieser Hinsicht auf die Anmerkung von Schmidt-Ensthausen zur Entscheidung in JW 1920 S. 343 und die Ausführungen von Seligsohn in dieser Zeitung, Jahrgang 1921, S. 516, 517 sowie von Hanow im jüngst erschienenen Heft 4, S. 293, Bd. 37 der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen von Eger. Der Standpunkt des Reichsgerichts und des ihm in dem vorstehenden Urteil folgenden Oberlandesgerichts scheint mir in der Tat unhaltbar. Wenn es richtig ist, wie die beiden Gerichte auch annehmen, daß das verbotswidrige Einbringen des im höchsten Grade explosiblen Gepäckstückes in den Zug höhere Gewalt darstellt, wenn es ferner, wie beide Gerichte annehmen, richtig ist, daß jedes Einbringen die erste und hauptsächliche Bedingung für den Eintritt des Unfalles, nämlich die Explosion im Eisenbahnzug, geschaffen hat, wenn es ferner richtig ist, daß die eigentliche Ursache der Explosion nicht festgestellt ist, so muß doch bis zum Beweis des Gegenteils als ganz natürliche Folge der als höhere Gewalt anzusehenden Handlung (Einbringen in den Zug) angenommen werden, daß diese nähere Ursache eben in der in der Natur des Gutes selbst liegenden hohen Explosionsfähigkeit derselben gelegen ist, daß also der kausale Zusammenhang zwischen der als höhere Gewalt anzusehenden Handlung und der tatsächlich eingetretenen Explosion, die übrigens von dem verbotswidrig Handelnden auch vorausgesehen werden konnte und mußte, gegeben ist. Den Beweis, daß die nähere Ursache der Explosion auf Umstände zurückzuführen sei, die nicht in der Natur des Gutes selbst, sondern in dem Betriebe und seinen Einrichtungen ihren Grund haben, z. B. Bruch der Glasflasche durch Unachtsamkeit eines Mitreisenden oder durch die Bewegung des Zuges, daß also der kausale Zusammenhang zwischen der als höhere Gewalt anzusehenden Handlung und dem Eintritt des Unfalls unterbrochen ist, muß dann der die Haftung der Eisenbahn in Anspruch Nehmende führen; und wenn er ihn, wie das letzte Urteil des Oberlandesgerichts darlegt, nicht führen kann, so ist eben sein Anspruch nicht begründet und die Eisenbahn daher auf Grund des von ihr geführten Nachweises des Vorliegens höherer Gewalt von der Haftung befreit. Das Urteil des Reichsgerichts beruht daher meines Erachtens auf einer Verkennung der Grundsätze über den ursächlichen Zusammenhang und über die Beweislast, und ich stimme deshalb Seligsohn bei, wenn er in seiner Abhandlung S. 516—518 d. Ztg. meint, daß dem Reichsgericht Gelegenheit gegeben werden sollte, von diesem Gesichtspunkte aus die Frage einer Nachprüfung zu unterziehen. So viel mir bekannt ist, wird dem Reichsgericht diese Gelegenheit der Nachprüfung durch Einreichung der Revision gegen das neuerliche Urteil des Oberlandesgerichts seitens der Eisenbahn-Verwaltung gegeben werden. Dr. Reindl.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahnsicherungsanlagen.** Ein Lehr- und Nachschlagebuch zum Gebrauch in der Praxis, im Büro und bei der Vorbereitung für den technischen Eisenbahndienst, sowie für den Unterricht und die Übungen an technischen Lehranstalten. Von Karl Becker, techn. Eisenbahn-Obersekretär in Darmstadt. Mit 291 Abbildungen, einer Verschlußtafel und einem Sachregister. C. W. Kreidels Verlag in Berlin und Wiesbaden. 1920. Preis geb. 30 ℳ und Sortimentszuschlag.

In dem Bestreben, das vorliegende Buch nicht zu umfangreich zu gestalten, hat der Verfasser eine Reihe wichtiger Einrichtungen des weitverzweigten Stoffgebietes mit einer Kürze behandelt, die leider der Sache Eintrag tut. Der die zahlreichen, zum großen Teil guten Abbildungen begleitende Text reicht an vielen Stellen nicht aus, um die Dinge in ausreichendem Maße klarzustellen. Das gilt z. B. von den Stellwerkanlagen mit Kraftbetrieb (elektrische Stellwerke oder Preßluftstellwerke mit elektrischer Steuerung), denen nur ein Raum von 11 Seiten gewidmet ist.

Was den Stoff selbst betrifft, so sind zunächst die Weichensicherungen behandelt, denen eine Darstellung der Weichen und Kreuzungen vorausgeschickt ist. Der den handbedienten zweistelligen Flügelsignalen gewidmete Abschnitt macht vorerst mit den mittels Drahtzug betätigten Signalantrieben bekannt. Nach Erläuterung der Bedeutung und Anwendung der Signale sind kurz die Beleuchtungseinrichtungen der Flügelsignale besprochen. Anschließend folgt einiges über die Anordnung der Drahtzugleitungen zur mechanischen Fernbedienung der Weichen und Signale.

An elektromagnetischen Läuteeinrichtungen sind aufgeführt die elektrische Klingel, das Strecken-, Spindel-, Bahnsteig- und Zimmerläutewerk, der Läutewerkstromgeber, die Schaltung der Streckenläutewerke und schließlich das Vorläutewerk, die Anordnung und Beschaffenheit der im Eisenbahnbetriebe häufig angewendeten elektrischen Hupen und der Läutewerke für unbewachte Wegeübergänge.

Der Abschnitt Stellwerk- und Blockeinrichtungen läßt erkennen, wie schwierig sich die Aufgabe gestaltet, in gedrängter und dennoch verständlicher Form über so schwierigen Stoff zu berichten. Es muß aber hier nochmals ausgesprochen werden, daß auf so engbegrenztem Raume, wie ihn der Verfasser sich im vorliegenden Buche gesteckt hat, eine gründliche Berichterstattung über einen so verwickelten Gegenstand zur Unmöglichkeit werden muß. In demselben Abschnitt finden sich einleitend kurze Angaben über Zweck und Einteilung der mechanischen Stellwerke. Mitteilungen über die mechanischen Blocksperren schließen sich an. An sonstigen Einrichtungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit sind u. a. aufgeführt: die unter Mitwirkung des Zuges arbeitende elektrische Tastensperre, die weitverbreitete elektrische Signalflügelkuppelung (bei mechanischem Signalbetrieb), die Signalflügelbremse, die elektrische Signalflügelsperre, der Schienenstromschließer. Es folgt, um auf den Bau und Betrieb weiterer zur mechanischen Bahnhof- und Streckenblockung gehörigen Einrichtungen aufmerksam zu machen, eine allgemein gehaltene Erklärung über Zweck und Einteilung derartiger Anlagen; dann ist auf die verschiedenartig gestalteten Streckenblockstellen eingegangen. Es sind Richtlinien und Winke zur Darstellung der Stellwerkentwürfe und zum Aufbau der Verschlußtafeln (Bedienungstafeln) gegeben. Erwähnt sind auch die Einrichtungen zur Überwachung der Fahrgeschwindigkeit auf sogenannten Gefahrstrecken; u. a. ist dann auch einiges über den „Zählwecker", der das vorschriftswidrige Überfahren eines haltgebietenden Signals anzeigt und vermerkt, mitgeteilt.

Der Morseschreiber, der Bahnhof- und Streckenfernsprecher, der „lauttönende" und der tragbare Streckenfernsprecher sind im Bilde vorgeführt. Es folgen Darlegungen über die Stromquellen für die Telegraphen-, Fernsprech- und elektrischen Sicherungseinrichtungen, über die elektrischen Stromsammler (Akkumulatoren) und schließlich über die elektrischen Stromeinheiten. Hierbei ist gezeigt, wie bei der Berechnung der Stromstärke und Elementenzahl vorzugehen ist; auch ist einiges über den Batterieverteilungsplan, über die für Schwachstromanlagen in Frage kommenden Leitungen und endlich über die Messungen der Stromstärken, Isolations- und Erdleitungswiderstände aufgeführt.

Im Schlußabschnitt äußert sich der Verfasser über die Maßnahmen zur Sicherung des Betriebes während der Ausführung von Unterhaltungs- und Ergänzungsarbeiten an den Stellwerk- und Blockeinrichtungen; er gibt bei dieser Gelegenheit auch einige Winke für die Unterhaltungsarbeitn, Erkennung und Beseitigung von Störungen an den elektromagnetischen Blockeinrichtungen. Das angehängte alphabetisch geordnete Sachverzeichnis erleichtert das Nachschlagen.

Vermißt wird ein Hinweis auf das bereits seit 1913 in Deutschland eingeführte selbsttätige Signalsystem, das für elektrische Stadtschnellbahnen mit dichterer Zugfolge kaum entbehrlich ist. Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn hat auf ihrem weitverzweigten Netze damit die besten Erfahrungen gemacht. Da auch die im Bau befindlichen Strecken der städtischen Berliner Nord-Südbahn, der A. E. G.-Bahn und wohl auch die zur Umwandlung auf elektrischen Betrieb bestimmten Strecken der Berliner Stadtbahn mit selbsttätigen Signalen versehen werden, ist dieser Zugsicherungsart gebührende Beachtung zu schenken.

Bei einer Neuauflage des Buches wäre der Stoff straffer zu gliedern, auch einige Fehler, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, auszumerzen; vor allem aber ist — wie bereits eingangs angedeutet — der erklärende Text zu ergänzen, um dem Buch die in seinem Titel angekündigten Eigenschaften zu verschaffen und es dem gesteckten Ziele näher zu bringen, als Lehrbuch gelten zu können. M.

— **Der praktische Maschinenzeichner.** Leitfaden für die Ausführung moderner maschinentechnischer Zeichnungen. Von W. Apel und A. Fröhlich, Konstruktions-Ingenieure. Mit 96 Abbildungen. Verlag von Julius Springer, Berlin W, 1921. Preis 7,20 ℳ.

In dem zweckdienlichen Büchlein geben die Verfasser auf Grund ihrer Erfahrungen als Konstruktionsingenieure dem beruflich tätigen technischen Zeichner und auch dem Studierenden in leichtverständlicher Weise wertvolle Richtlinien zur Herstellung vorbildlicher Maschinenzeichnungen. Den Anweisungen für

die Anfertigung der technischen Skizze folgen solche für die rechtwinklige und für die schiefwinklige Projektion. Die Ausführungen über sachgemäße Anbringung der Schnitte und über Schraubendarstellungen sind durchaus zweckentsprechend. Begrüßenswert erscheinen auch die zahlreichen Gegenüberstellungen falscher und richtiger zeichnerischer Darstellungen, z. B. bei Wiedergabe eines Gewindes und der Schraubenformen überhaupt. Weiter wird in dem kleinen Buche gezeigt, in wie hohem Maße die Übersichtlichkeit einer technischen Zeichnung durch geschickte Anordnung der Maßzahlen und der Maßlinien gewinnen kann; bekanntlich wird auf diesem Gebiete noch immer recht viel gesündigt.

Alles in allem darf gesagt werden, daß die Ausführungen des mit vielen, vorkriegsmäßig sauber ausgeführten Abbildungen versehenen Büchleins von großer Sachkenntnis zeugen; es sollte als zuverlässiger Ratgeber in den Konstruktionsbüros, an technischen Hoch- und Mittelschulen und auch in den Fachklassen der Fortbildungsschulen stets zur Hand liegen. Bei einer Neuauflage wäre ein Hinweis auf die neuzeitlichen Vervielfältigungsverfahren technischer Zeichnungen einzufügen. W. M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Dresden. Am 1. Oktober 1921 wird der an der Linie Gaschwitz-Meuselwitz, zwischen den Stationen Wintersdorf und Meuselwitz errichtete Haltepunkt „Heurekagrube b. Meuselwitz" dem Betriebe übergeben. Die neue Verkehrsstelle dient dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Am 1. Oktober 1921 wird der rechts der Bahnstrecke Marienburg-Allenstein, zwischen den Bahnhöfen Pollwitten und Maldeuten neuerrichtete Bahnhof 4. Klasse Ebenhöh (Ostpr.) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Oktober 1921 ab erhält der an der Linie Dresden-Werdau gelegene Bahnhof Potschappel die Bezeichnung Freital-Potschappel und der Haltepunkt Deuben die Bezeichnung Freital-Deuben. Der Bahnhof Potschappel-Birkigt an der Linie Potschappel-Possendorf wird in Freital-Birkigt geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 265 vom 15. September 1921 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin auf Ergänzung des § 15 (neu § 13) des VWÜ. durch Aufnahme allgemeiner Vorschriften für den Verschiebedienst bei bestimmten Ladungen (abgesandt am 21. September d. J.);

Nr. III 268 vom 16. September 1921 an sämtliche Vereinsve[illegible]ngen und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffe[illegible]agenwiederherstellungskosten (abgesandt am 21. September dieses Jahres);

Nr. [illegible]V 262 vom 17. September 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag auf Anwendung einheitlicher Abkürzungen in den Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 21. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober 1921 wird der rechts der Bahnstrecke Marienburg-Allenstein zwischen den Bahnhöfen Pollwitten und Maldeuten neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Ebenhöh (Ostpr.) für den Personen-, Gepäck-, und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. (845)

Königsberg (Pr.), 15. September 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Gebühren.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 ab werden die Überfuhrgebühren für Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Lehe (abgedruckt im Teilheft C I b, Abschnitt III, Nr. 200 des Tarifverzeichnisses) erhöht. Die neuen Gebührensätze sind in der nächsten Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers abgedruckt.

Hannover, 16. September 1921. (848)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif

für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktion Altona, der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Infolge Ausscheidens der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch — Nr. 2 a des Tarifverzeichnisses — werden mit Wirkung vom 10. September d. J. ab für den Verkehr zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und den Stationen Altona Staatsbahnhof, Altona AKN, Stellingen, Hamburg LB und Wandsbek für Milch, die auf Milchversandschein befördert wird, besondere Stationsfrachtsätze eingeführt.

Die Anwendungsbedingungen und Grundsätze für die Frachtberechnung sind die gleichen wie im Ausnahmetarif für Milch (Nr. 2 a des Tarifverzeichnisses).

Auskunft geben die beteiligten Güter-Abfertigungsstellen. (841)

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 wird als Ziffer 55a in der Liste A nachgetragen:

„Holzmehl, sonst nicht genannt."

Berlin, 15. September 1921. (847)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Internationaler Tarifverband.

Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung A für den Verkehr zwischen den österr., ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits (J. T. A.), gültig vom 1. September 1914.

Änderung der Zusatzbestimmung 3 zu Artikel 3, Beförderung von Kostbarkeiten.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt an Stelle der bisherigen Zusatzbestimmung 3 zu Artikel 3 nachstehende neue Zusatzbestimmung:

3. Die übrigen im § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen unter (2) 2 aufgezählten Gegenstände sowie Gegenstände, die in einem der vom Transporte berührten Länder nach den für den inneren Verkehr geltenden Bestimmungen zu den Kostbarkeiten zu rechnen sind, sind von der Beförderung auf Grund internationaler Frachtbriefe ausgeschlossen und daher an eine Mittelsperson in der Grenzstation zu adressieren.

Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise noch zu rechnen:

In Deutschland: Waren aus Gold, Silber oder Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten Perlen.

In Österreich: Waren aus Gold, Silber, Platina, Edelsteinen und echten Perlen, Präzisionsuhren, Ganzseidentülle, Ganzseidensamte, bedruckte, bemalte oder bestickte Ganzseidenstoffe sowie Waren aus diesen Tüllen, Samten und Stoffen, gemusterte, ganzseidene Möbelstoffe, Teppiche aus Seide, besonders wertvolles Pelzwerk, und zwar Biber, Blaufuchs, Chinchilla, Hermelin, Marder, Nerz, Otter, Persianer, Seehund (Seal), Seeotter, Silberfuchs, Skunks und Zobel, sowie Waren aus solchem Pelzwerk, Straußen-, Reiher- und Marabufedern, sowie Waren aus diesen Federn, Rosenöl. (846)

Wien, 8. September 1921.
Österreichische Bundesbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Eger in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (844)

Erfurt, 15. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Seite	bei Station	ist zu streichen	ist zu ergänzen
10	Berolzheim	Berolzheim	Markt Berolzheim (Mfr)
	Bettmannsäge		St 250 kg, W, OR, Bes
	Blaichach		(Allgäu)
	Buch (Inn)	St 250 kg	
11	Burgbernheim Bahnhof	Bahnhof	Markt
12	Erlenbach (Main)		St 250 kg, OR
14	Friedberg		b. Augsburg
19	Großhesselohe		Staatsbahn
20	Hegge		St 250 kg, WA, OR, Bes
	Heidingsfeld		Ost
21	Hersbruck (l. Pegnitz)	(l. Pegnitz)	(links Pegnitz)
	Hersbruck (r. Pegnitz)	(r. Pegnitz)	(rechts Pegnitz)
21	Hiltersdorf		St 250 kg, WA, OR, Bes
27	Landshut		i. Bayern
29	Lauf (l. Pegnitz)	(l. Pegnitz)	(links Pegnitz)
	Lauf (r. Pegnitz)	(r. Pegnitz)	(rechts Pegnitz)
31	Luitpoldhütte		OR, Bes
36	Mühlfeld		St 250 kg, OR
42	Rohrbach		(Obb) St 250 kg, WA, OR
43	Röthenbach b. Lauf	b. Lauf	(Pegnitz)
45	Seifen		(Schwb)

Der Vortrag „OR“ ist zu streichen bei den Stationen:
Epfenhausen, Gabelbach, Harbatshofen, Igling, Küps, Nersingen, Oberreitnau, Oberriedenburg, Rupboden, Vöhringen, Wiedergeltingen, Zeitl[illegible]fs.

Der Vortrag „OR“ ist zu ergänzen bei den S[illegible]:
Aubing, Buchbrunn-Mainstockheim, Diemen[illegible]tingen, Dürrenzimmern, Ehlheim, Ermetzhofen, Etzelwang, Etzenricht, Gam[illegible]ch ([illegible]), Gnötzheim, Goßmannsdorf, Hörbering, Langenprozelten, Laudenbach b. Klein[illegible]bach, Neubäu, Neuendorf (Main), Nürnberg Rbf, Oberhaid, Obernau, Oberstreu, Stettfeld, Unterschwaningen, Velden b. Hersbruck, Walpertskirchen, Weidenbach, Wettelsheim, Wiesthal.

Der Vortrag „OK“ ist zu ergänzen bei den Stationen:
Altenschwand, Arnschwang, Eggolsheim, Epfenhausen, Fischbach (Inn), Gundelsdorf, Harbatzhofen, Hartmannshof, Haslau, Igling, Kothmaißling, Kufstein, Kühnham, Neuses b. Kronach, Nürnberg Viehhof, Oberreitnau, Oberriedenberg, Olching, Rimsting, Rupboden, Schwarzenbach b. Pressath, Soyen, Steinbach a. Wald, Steinmühle, Stephanskirchen, Vöhringen, Wicklesgreuth, Wiedergeltingen, Zeitlofs.

Auf Seite 6, Absatz 3, zweite Zeile muß es unter „Bes“ statt . . . . . . im Abschnitt D 7 des Gemeinsamen Heftes heißen: . . . . . . „im Anhang 5 zum gemeinsamen Heft“.

Auf Seite 25 ist Kirchweidach nach Kirchseeon zu setzen.

München, 13. September 1921. (836)

Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

a) Binnengütertarif (Tfv. 192),
b) Gemeinschaftliches Heft C Ib Stationstariftafeln usw. (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 ab werden die im Binnen- und direkten Güterverkehr der Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Ruhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer, Weimar-Rastenberger und Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn zur Erhebung kommenden besonderen Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 19. September 1921 erscheinende Nummer des von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr, auch erteilen die beteiligten Güterabfertigungen weitere Auskunft. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 16. September 1921. (835)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

In dem neuen Tarif vom 1. Oktober 1921 sind auf Seite 100 und 109 die Kopfstationen verwechselt. Es sind daher auf Seite 100 die gleichen Kopfstationen wie Seite 101 (Etterzhausen bis Georgensgmünd), dagegen auf Seite 109 die gleichen Kopfstationen wie Seite 108 (Gerstthofen bis Heigenbrücken) zu setzen. Berichtigungsdeckblätter werden ausgegeben. (843)

München, 15. September 1921.

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Badischer Binnengüterverkehr, Verkehr Baden — Bad. Nebenbahnen, Badisch-Württembergischer und Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf den 1. Oktober 1921 scheiden die Stationen Heidingsfeld West und Würzburg Hbf als badische, die Stationen Bieberehren und Röthingen (Ufr) Bahnhof als württembergische Stationen aus den Tarifen aus. Sie erscheinen von nun an ausschließlich als Stationen des rechtsrheinisch-bayerischen Netzes der deutschen Reichsbahn. Zum badisch-bayerischen Tarif wird ein Nachtrag (VII) ausgegeben. (839)

Karlsruhe, den 13. September 1921.

Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden vom 1. Oktober d. Js. ab im Binnen- und direkten Personenverkehr sämtliche Fahrpreise um 30 v. H. erhöht. Nähere Auskunft wird durch uns erteilt. (840)

Blankenburg (Harz), 14. Sept. 1921.

Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

5. Verdingungen.

Die Erd-, Ramm-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau eines Teiles des gewölbten Mühlenfließdurchlasses in km 12,1 + 27 der Strecke Tegel-Hennigsdorf sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 6. Oktober 1921, vormittags 10½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nummer 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr im Dienstgebäude der Eisenbahndirektion Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 21, statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Personalbüro, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen sind im technischen Büro, Königgrätzer Str. 105, Zimmer 26, einzusehen.

Zuschlagsfrist: 31. Oktober 1921. (842)

Berlin, den 12. September 1921.

Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsnutzholz für die Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für die zweite Hälfte des Rechnungsjahres 1921, und zwar:

A. 1920 cbm Eichen-, 161 cbm Buchen-, 130 cbm Eschen-, 94 cbm Erlen-, 16 cbm Linden-, 106 cbm Pappel- und 11 cbm Ahornholz.

B. 17 290 cbm Kiefern-, 485 cbm Tannen- und 355 cbm Fichtenholz.

Eröffnung der Angebote am 18. Oktober 1921, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Präsidialbüro gegen 10 ℳ bar im Zimmer 230 ab. Zuschlagsfrist bis 15. November 1921. (837)

Hannover, den 12. September 1921.

Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Ramm-, Beton- und Nebenarbeiten zur Herstellung des Bauwerks über die Nuthe in Teilpunkt 208 + 70 der südlichen Umgehungsbahn Michendorf-Mahlsdorf soll vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6 ℳ ohne Zeichnung von der Eisenbahnbauabteilung Michendorf (Mark) zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis Dienstag, den 4. Oktober 1921, vormittags 10,45 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 9. September 1921.

Eisenbahnbauabteilung. (838)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 39. | Berlin, den 29. September 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Ueber die Einteilung der Güterzüge.

Vom Geheimen Baurat **Heinrich.**

Die Notwendigkeit der Beschleunigung der Güterbeförderung, der Vereinfachung der Rangierarbeiten und der Verbesserung des Wagenumlaufs führte Ende der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts in Preußen zu einer schärferen Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr, als sie bis dahin üblich gewesen war. Durch Erlaß vom 3. Juni 1898 bestimmte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, daß zukünftig außer den Eilgüter- und Viehzügen drei Arten von Güterzügen unterschieden werden sollten, und zwar Ferngüterzüge, Durchgangsgüterzüge und Ortsgüterzüge. Diese Einteilung wurde später (1905) von den übrigen deutschen Staatsbahnen mit geringen Abweichungen übernommen. Der § 26 des Heftes 1 der Güterbeförderungsvorschriften des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes unterscheidet:

Ferngüterzüge, die dazu bestimmt sind, beladene oder leere Wagen geschlossen auf großen Entfernungen durchzuführen.

Durchgangsgüterzüge, die dazu bestimmt sind, beladene und leere Wagen auf weitere Entfernungen zu befördern, deshalb nur auf wichtigeren Stationen, insbesondere Abzweigstationen, halten und gleichzeitig deren Verkehr untereinander vermitteln.

Nahgüterzüge, die dem Nahverkehr, insbesondere der kleineren Stationen, dienen, und deshalb möglichst auf allen Stationen halten. Nahgüterzüge, die hauptsächlich zur Beförderung von Frachtgutkurswagen bestimmt sind, heißen Stückgüterzüge.

Die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse in den letzten 20 Jahren, insbesondere die immer mehr zunehmende Zusammenballung des Verkehrs an den großen Erzeugungs- und Verbrauchsstätten, sowie die Entstehung neuer Verkehrsschwerpunkte, ferner die mit der Verkehrsentwicklung fortschreitende Verbesserung in der baulichen Ausgestaltung der Verschiebebahnhöfe ergaben die Zweckmäßigkeit und Möglichkeit der Bildung geschlossener Züge auch auf mittlere, ja kleinere Entfernungen; sie führte ferner zu der Notwendigkeit, Züge mit verschiedenen Gruppen meist hochwertiger Güter auf sehr weite Entfernungen zu fahren. Die oben angegebenen Merkmale der beiden ersten Güterzugklassen stimmten daher in vielen Fällen mit den Bedürfnissen der Zugbildung nicht mehr überein und zwangen zu Abweichungen von den Bestimmungen. Auch hinsichtlich der Nahgüterzüge ist die oben angegebene Begriffsbestimmung nicht zutreffend. Sie dienen nicht nur dem Nahverkehr, insbesondere der kleineren Stationen, sondern sie müssen auch für den Fernverkehr und den mittelweiten Verkehr benutzt werden, denn sie sind die Zubringer für die Fern- und Durchgangsgüterzüge. Sie müssen die auf kleineren Stationen aufkommenden und nach weit entfernten Orten bestimmten Wagen aufnehmen und sie soweit befördern, bis sich Gelegenheit zur Einstellung in einen Durchgangs- oder Fernzug findet. Im Interesse des Wagenumlaufs und der Wirtschaftlichkeit kann es sogar zuweilen liegen, daß man Wagen mit Ferngut unter Umständen länger in einem Nahgüterzug läßt, als es dem Charakter des Zuges entspricht.

Besondere Schwierigkeiten bietet die Einreihung eines Teils der im Industriegebiet und im Bezirk Berlin verkehrenden Züge unter die oben angegebene Begriffsbestimmung. Im Bezirk Berlin verkehren geschlossene Züge mit bunten Frachten zwischen den verschiedenen Rangierbahnhöfen, die die zwischen 10 und 43 km liegenden Entfernungen ohne Aufenthalt durchfahren. Man hat diese Züge Durchgangsgüterzüge genannt, da man wohl Bedenken trug, sie als Fernzüge zu bezeichnen, obwohl sie „geschlossene" Züge sind, die Benennung Durchgangsgüterzüge ist aber auch unrichtig, da diese Züge auf Zwischenstationen nicht halten. Im Industriegebiet hat man bunte Züge, die aus dem Innern des Reviers nach den Randbahnhöfen verkehren, Schleppzüge genannt.

In vielen Fällen hat man auch Züge als Fernzüge bezeichnet, die nicht geschlossen durchgeführt werden, sondern eine oder mehrere Gruppen für Unterwegsstationen zu befördern haben. Offenbar hat man diese Benennung gewählt, weil es sich um einen auf größere Entfernungen verkehrenden Zug handelte.

Die folgenden Angaben, die aus dem letzten Heft 4 der Güterbeförderungsvorschriften verschiedener Direktionen entnommen sind, werden die vorstehenden Ausführungen bestätigen. Die Zusammenstellung ist nicht erschöpfend, sondern enthält nur einige willkürlich gegriffene Beispiele:

Fernzüge:

7044	Wrist-Itzehoe (nach Bedarf)	Entfernung	21 km
6612	Mannheim-Karlsruhe	„	61 „
5208	Porta-Scharnhorst	„	130 „
6700	Oberlahnstein-Wedau	„	160 „
5111	Hamm-Seelze	„	170 „
7333	Frankfurt (Oder)-Schneidemühl	„	190 „

Durchgangszüge:

6807	Kufstein-Nürnberg-Berlin	Entfernung	824 km
5006	Berlin Hgb.-Kalk Nord	„	570 „
5025	Wanne-Wustermark	„	458 „
7109	Kalk Nord-Kirchweyhe	„	300 „

Nahgüterzüge:

9403	Pankow-Stralsund	Entfernung	220 km
8542	Wustermark-Lehrte	„	215 „
8707	Tondern-Langenfelde	„	215 „
6617	Nürnberg-Furth i. Wald	„	161 „
8422	Wilhelmsburg-Lehrte	„	160 „

Fernzüge mit Gruppen:

7578 Seelze-Osnabrück, 1. Gruppe: Strecke Bünde-Bassum, 2. Osnabrück, 3. Porta.

7579 Salzbergen-Wustermark (Gemüsezug), 1. Gruppe: Löhne, 2. Berlin, 3. Wustermark, 4. Porta, 5. Auslastung Löhne.

Durchgangszüge im Berliner Verkehr:

9031	Lichtenberg-Niederschöneweide	Entfernung	10 km
9001	Lichtenberg-Grunewald	„	20 „
8985	Wustermark-Pankow	„	31 „
8966	Wustermark-Lichtenberg	„	40 „

Die Nachteile der bisher üblichen Bezeichnungen bestehen hauptsächlich darin, daß sie den „Entfernungsbegriff" zu stark in den Vordergrund stellen, und daß eine befriedigende Unterscheidung der großen, weiteren und nahen Entfernungen naturgemäß etwas Willkürliches hat. Selbst wenn die Einteilung nach Entfernungen zweckmäßig getroffen würde, so würden damit noch nicht alle Forderungen des betrieblichen Beförderungsdienstes erfüllt sein. Er verlangt zur Bestimmung des Charakters der Güterzüge einen Begriff, der auf die Zugbildung zurückgeht. Neben den Entfernungsbegriff muß der „Rangierbegriff" treten.

Will man eine Einteilung der Güterzüge nach vorstehenden Gesichtspunkten unter möglichster Schonung der seit 2 Jahrzehnten üblichen, gut eingelebten Benennungen vornehmen, so könnte man folgende Erklärungen aufstellen:

Ferngüterzüge dienen zur Beförderung beladener oder leerer Wagen in einer oder mehreren Gruppen auf große Entfernungen.

Durchgangsgüterzüge dienen zur Beförderung beladener oder leerer Wagen in einer oder mehreren Gruppen auf mittlere Entfernungen.

Nahgüterzüge dienen erstens zur Bedienung kleiner und mittlerer Stationen und zweitens zum Verkehr nahegelegener Rangierbahnhöfe und großer Verkehrsstellen untereinander.

Falls es erwünscht erscheint, die zuletzt genannten Züge nicht Nahgüterzügen zuzurechnen, sondern ihren geschlossenen Charakter zum Ausdruck zu bringen, so könnte man eine vierte Klasse mit nachstehender Begriffsbestimmung unterscheiden:

Schleppzüge dienen zur Beförderung beladener oder leerer Wagen in einer Gruppe zwischen nahe gelegenen Rangierbahnhöfen und großen Verkehrsstellen.

Hinsichtlich der Rangordnung würden die Schleppzüge den Fern- und Durchgangsgüterzügen zuzurechnen sein.

Bei einer solchen zeitgemäßen Anpassung der Aufgaben der bisherigen Güterzuggattungen an die Bedürfnisse des Verkehrs und Betriebes bleibt der Nachteil bestehen, daß das Hauptunterscheidungsmerkmal der 3 (oder 4) Klassen auf dem willkürlich angenommenen Entfernungsbegriff beruht. Eine vollkommenere Lösung ergibt sich, wenn man diesen Begriff hinter den Rangierbegriff zurücktreten läßt, indem man die Zuggattungen aus ihrer Entstehung auf den Rangierbahnhöfen ableitet. Danach muß man unterscheiden:

1. Züge, die nur aus einer Gruppe bestehen; sie können nach dem Ablaufen der angekommenen Züge in die Richtungsgleise ohne weiteres aus diesen abfahren, nachdem die aus den § 86 und 88 der Fahrdienstvorschriften sich ergebenden Umstellungen vorgenommen sind.

2. Züge, die aus mehreren Hauptgruppen bestehen. Sie werden im allgemeinen durch Zusammensetzung in den Spitzen der Richtungsgruppen gebildet.

3. Züge, die nach Stationen geordnet werden müssen.

Über den Namen der zweiten Zuggattung wird leicht eine Übereinstimmung zu erzielen sein. Am passendsten erscheint der Name Gruppengüterzug. Auch über die Benennung der dritten Klasse wird ein Einverständnis leicht möglich sein. Da diese Züge auf allen Stationen halten, so läge die Benennung Streckenbedienungszug, Unterwegsgüterzug oder Ortsgüterzug nahe. Da sie der Versorgung der beiden anderen für den Fernverkehr wichtigen Zugklassen dienen, könnte man sie auch Zubringerzüge nennen. Am meisten möchte sich die Bezeichnung Sammelgüterzüge empfehlen. Schwieriger ist die Namensgebung für die erste Zuggattung, weil im Namen möglichst die Wichtigkeit der Züge für den Fernverkehr zum Ausdruck kommen muß. Die Bezeichnung „direkter Zug", die im Auslande vielfach für solche Züge üblich ist, ist wegen des Fremdwortes nicht empfehlenswert. Die Bezeichnung „Eingruppenzug" kann wegen der Verwechslung mit Gruppenzug nicht in Frage kommen. Die sonst gut passende Benennung „Buntzug" ist unvorteilhaft, da der Eisenbahner mit dem Begriff „bunt" bei Zügen vielfach die Vorstellung des Minderwertigen verbindet (bunt einstellen — kursmäßig einstellen), es aber gerade darauf ankommt, daß das gesamte Personal die nötige Achtung vor diesen Zügen, die unterwegs nicht angetastet werden dürfen, hat. Auch die Bezeichnung „Einheitszug" ist nicht ratsam, da eine Verwechslung mit den in einigen westlichen Bezirken üblichen, aus Lokomotive und Packwagen bestehenden „Einheiten" zu befürchten wäre. So erscheint es am vorteilhaftesten, für diese Züge die etwas lange und der Wortbildung der anderen Zugklassen nicht entsprechende und gut eingelebte Benennung geschlossene Züge zu wählen.

Demnach ergeben sich folgende Erklärungen:

1. Geschlossene Güterzüge sind Güterzüge mit einer Gruppe für den Wagenaustausch zwischen großen Rangierbahnhöfen oder großen Versand- und Empfangsstellen (Großverkehrsstellen). Sie sind von der Zugbildungs- bis zur Zugauf-

lösungsstation geschlossen nur mit Betriebsaufenthalten unterwegs beschleunigt durchzuführen.

2. Gruppengüterzüge sind Güterzüge mit mehr als einer Gruppe zum Wagenaustausch zwischen den Rangierbahnhöfen, wichtigeren Knotenpunkten und größeren Verkehrsstellen. Sie kommen in Frage, wenn nicht so viele Wagen aufkommen, daß die Bildung geschlossener Züge vorteilhaft ist.

3. Sammelgüterzüge sind Güterzüge zur Bedienung der kleineren und mittleren Stationen und zur Verbringung der Wagen des Fernverkehrs von und nach den Halt- und Bildungsstationen der Gruppen- und geschlossenen Züge. Sammelgüterzüge, die hauptsächlich zur Beförderung von Frachtgutkurswagen bestimmt sind, heißen Stückgüterzüge.

Man müßte selbstverständlich der Einführung einer auf anderer Grundlage aufgebauten Benennung der Güterzüge widerraten, wenn die Gefahr bestände, daß vielleicht eine Verschlechterung in der Beförderung der Ferngüter einträte. Doch das ist nicht der Fall. Nach § 5 der Fahrdienstvorschriften haben die Fern- und Durchgangsgüterzüge in der Beförderung den Vorrang vor den Nahgüterzügen. Diese Bestimmung würde dahin geändert werden müssen, daß die geschlossenen und Gruppengüterzüge den Vorrang vor den Sammelgüterzügen haben. Da die Sammelgüterzüge im wesentlichen den bisherigen Nahgüterzügen entsprechen, so würde gegenüber dem jetzigen Zustande nicht viel geändert werden. Ein Teil der Nahgüterzüge, die jetzt zwischen benachbarten Rangierbahnhöfen oder zwischen Zechen und Randbahnhöfen verkehren, würde allerdings in die Klasse der geschlossenen und Gruppenzüge rücken und damit des Vorrangs vor den Sammelzügen teilhaftig werden. Doch ist dabei zu bedenken, daß diese Züge schon jetzt zum Teil Durchgangszüge genannt werden. Sollte man es trotzdem für nötig halten, die Entfernung in der neuen Benennung der Züge auszudrücken, so könnte man die Zusätze „Fern“ oder auch „Fern und Nah“ zu der Zugbezeichnung setzen. Die auf weniger als etwa 100 km Entfernung verkehrenden Züge würden als Nahzüge, die auf mehr als 300 km verkehrenden Züge als Fernzüge zu bezeichnen sein. Bei mittleren und nahen oder auch nur bei mittleren Entfernungen von etwa 100 bis 300 km würde der Entfernungszusatz fortfallen. Man könnte also z. B. sagen „Geschlossener Güterfernzug“ 7903, in den Rangiervorschriften, im bildlichen Fahrplan und Fahrplanbuch abgekürzt G. G. F. 7903, oder „Gruppenfernzug“ (abgekürzt G. F.) oder „Geschlossener Nahzug“ (abgekürzt G. G. N.) oder „Gruppennahzug“ (G. N.). Für die Sammelgüterzüge ist die Entfernungsangabe überflüssig. Im Zugmeldeverfahren würden alle Züge nach wie vor nur mit der Abkürzung Z. zu bezeichnen sein.

Die Aktivlegitimation des Empfängers im Falle des Verlustes des Gutes.

Von **Dr. Béla Nánássy**, Budapest.

In neuerer Zeit wurde es von verschiedenen Seiten zum Gegenstand von Erörterungen gemacht, daß über die Frage der Aktivlegitimation das Berner Internationale Übereinkommen (I. Ü.) und die Einheitlichen Zusatzbestimmungen zu diesem Übereinkommen einander gewissermaßen widersprechende Bestimmungen enthalten. Tatsache ist es, daß der die gerichtliche Aktivlegitimation regelnde Artikel 26, Abs. (1) I. Ü. mit der einh. Zusatzbestimmung (2) zum Art. 26, die die Berechtigung auf Schadenersatz im außergerichtlichen Wege regelt, nicht gleichlautend ist. Daß die voneinander abweichenden Fassungen dieser Bestimmungen unter gewissen Umständen auch wirklich sachliche und wesentliche Abweichungen in der Beurteilung der Rechtslage der Parteien zur Folge haben können, werden wir im folgenden klarzustellen versuchen. Um diese Frage ins rechte Licht stellen zu können, müssen wir erst einigen besonderen Fragen des Frachtrechtes nähertreten.

Nach dem Frachtrecht stehen bekanntlich dem Frachtführer zwei Berechtigte gegenüber: der Absender und der Empfänger. Der Herr des Gutes — der „dominus negotii“ — ist der Absender. Sein ausschließliches Recht über das Gut besteht auch während der Dauer des Transportes — wenn auch in einer den speziellen frachtrechtlichen Verhältnissen entsprechenden eigenen Form: als Verfügungsrecht über das Gut — fort.

Der Zweck des Frachtvertrages ist jedoch, das Gut dem Empfänger so zuzustellen, daß es in seinen Besitz gelangt und sein Vermögen vermehrt. Demgemäß erkennt auch das positive Recht in dieser Hinsicht die Berechtigung des Empfängers an, indem im Art. 16, Abs. (2) I. Ü. ausgesprochen wird, daß „der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen . . . Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen.“

Der Anspruch des Empfängers auf die Ausfolgung des Gutes kann neben dem Verfügungsrecht des Absenders nur in einer zeitlichen Aufeinanderfolge zur Geltung gelangen. Die zwei Berechtigungen können nicht gleichzeitig ausgeübt werden; infolgedessen ist der Zeitpunkt genau zu bestimmen, bis zu dem das Recht des Absenders besteht, und von dem an es erlischt, um dem Rechte des Empfängers Raum zu geben. Dieser Zeitpunkt ist — wenn auch, wie später zu ersehen sein wird, nicht mit einer in jeder Hinsicht unzweifelhaften Genauigkeit — im Art. 15 Abs. (4) I. Ü. bestimmt, wonach „das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben, oder die von letzterem nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist“.

Wenn nun das Gut unterwegs abhanden kommt, so tritt für die Eisenbahn an Stelle des Erfüllens des Frachtvertrages eine Verpflichtung zum Schadenersatz und an Stelle des Rechtes über das Gut aber ein Anspruch auf Schadenersatz. Da aber nach allgemeiner Regel nur derjenige einen Anspruch auf Ersatz haben kann, dessen Rechte verkürzt worden sind, kann auch die im Falle des Verlustes des Gutes zu gewährende Entschädigung sich wohl nur nach dem Verfügungsrecht über das Gut richten.

Auf Grund dieses Gedankenganges ist auch im Art. 26 (1) I. Ü. als aktiv legitimiert derjenige bestimmt, dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht. Mit Rücksicht auf die Bestimmung im Abs. (4) des Art. 15 I. Ü. kann der Empfänger demnach nur eine Entschädigung beanspruchen, d. h. er ist nur aktiv legitimiert, wenn er nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief eingelöst oder die Klage auf Ausfolgung des Gutes und des Frachtbriefes gegen die Eisenbahn anhängig gemacht hat. Die Aktivlegitimation des Empfängers hat daher zwei wesentliche Vorbedingungen: die Ankunft des Gutes einerseits, und die Einlösung des Frachtbriefes oder die Erhebung der Klage andererseits. Beide Vorbedingungen müssen vorhanden sein. Wenn eine dieser Vorbedingungen fehlt, so ist der Empfänger nicht aktiv legitimiert.

Mit Rücksicht auf diese zwei Vorbedingungen sind hinsichtlich der Verfügungs- und der Schadenersatzberechtigung drei Zeiträume zu unterscheiden:

1. Bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ist allein der Absender verfügungsberechtigt und aktiv legitimiert.

2. Nach Ankunft des Gutes bis zur Einlösung des Frachtbriefes ist zwar noch immer der Absender anspruchsberechtigt, da aber die Einlösung des Frachtbriefes oder die Einbringung der Klage auf Übergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes seitens des Empfängers nach seinem Belieben jederzeit erfolgen kann und somit der Empfänger aus eigener Entschließung jederzeit die Berechtigung erwerben kann, kann in diesem Zeitraume sowohl der Absender, wie auch der Empfänger gleichfalls als virtualiter berechtigt betrachtet werden; entscheidend ist es, wer von seinem Rechte eher Gebrauch macht.

3. Nach der Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger ist ausschließlich dieser aktiv legitimiert (eine regelmäßige Abwicklung des Transportes vorausgesetzt).

Es ist zu bemerken, daß Eger — im Gegensatze zur oben geschilderten allgemeinen Auffassung — dem Abs. (4) des Art. 15 I. Ü. eigentümlicherweise den Sinn beilegt, daß mit der Zustellung der Klage der Empfänger auch dann als aktiv legitimiert zu betrachten ist, wenn das Gut nicht angekommen ist; die Ankunft des Gutes spiele demnach nur dann eine wesentliche Rolle, wenn der Frachtbrief dem Empfänger übergeben worden sei. Daß diese Auslegung nur aus einem Mißverstehen des

Wortlautes des betreffenden Absatzes entstanden sein kann und übrigens auch unbegründet und folgewidrig wäre, braucht nicht näher bewiesen zu werden.

Hinsichtlich des außergerichtlichen Verfahrens ist die Frage des Schadenersatzanspruches in der einheitlichen Zusatzbestimmung 2 zum Art. 26 I. Ü. etwas anders geregelt. Hierbei sind — ohne Rücksicht auf das Verfügungsrecht und auf die Ankunft des Gutes — nur zwei Zeiträume zu unterscheiden, und zwar:

1. solange der Frachtbrief dem Empfänger nicht übergeben worden ist, ist ausschließlich der Absender,

2. nach der Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger ausschließlich der letztere zur Anbringung von außergerichtlichen Ansprüchen berechtigt.

Bei einer regelmäßigen Abwicklung der Güterabfertigung sind die geschilderten Bestimmungen über die Regelung des gerichtlichen und außergerichtlichen Verfahrens trotz ihrer verschiedenen Abfassungen eigentlich gleichbedeutend, da von der Ankunft eines bereits unterwegs in Verlust geratenen Gutes vermöge der Natur der Sache der Empfänger allerdings nicht benachrichtigt werden kann und dementsprechend die Dienstvorschriften eine solche Verständigung ausdrücklich verbieten. Der Empfänger kann daher beim vorschriftsmäßigen Vorgehen der Bahnorgane eigentlich nicht in die Lage kommen, den Frachtbrief einlösen zu können. Es dürften daher eigentlich Fälle nicht vorkommen, wo Frachtbriefe nicht angelangter Güter den Empfängern übergeben werden.

Schon infolge der bei der Benachrichtigung der Empfänger nicht selten vorkommenden Abfertigungsfehler kommt es jedoch öfters — wenn auch vorschriftswidrigerweise — vor, daß Frachtbriefe nicht angelangter Güter den Empfängern übergeben werden. Es können aber auch Ausnahmefälle vorkommen, in denen die Übergabe des Frachtbriefes eines nicht angelangten Gutes an den Empfänger nicht einmal für vorschriftswidrig betrachtet werden kann. Aus Zweckmäßigkeitsgründen bestehen nämlich auf einzelnen Bahnen Sonderbestimmungen, wonach die Güterabfertigungsstellen einzelner größerer Knotenpunktstationen — wo dies die glatte Abwicklung der Abfertigung massenhaft anlangender Güter erfordert — von einer der Avisierung vorausgehenden Abstimmung der Begleitpapiere mit den Sendungen selbst enthoben werden, da sie die Benachrichtigung der Empfänger und folglich die A u s f o l g u n g d e r s ä m t l i c h e n a n g e l a n g t e n G ü t e r nicht nur um Stunden, sondern vielleicht auch um einen oder zwei Tage verzögern würde. Um solche Verzögerungen vermeiden zu können, lassen diese Bahnen in den genannten Stationen sämtliche in den eingetroffenen Begleitpapieren bezeichneten Empfänger von der Ankunft der in den Frachtbriefen angegebenen Güter benachrichtigen, ohne Rücksicht darauf, ob das betreffende Gut selbst tatsächlich angelangt ist oder nicht. Bei einem solchen Verfahren kann es nun wohl vorkommen, und kommt es auch in der Tat häufig vor, daß der Empfänger auf Grund des erhaltenen Benachrichtigungsschreibens den Frachtbrief eines nicht angelangten Gutes in gutem Glauben einlöst.

Wer ist nun in einem solchen Falle berechtigt, einen Anspruch auf Schadenersatz wegen des Verlustes des Gutes anzubringen? Für solche Fälle stimmen nämlich die oben erörterten Bestimmungen über die Regelung des gerichtlichen und außergerichtlichen Verfahrens nicht mehr überein. Nach dem Art. 26 (1) I. Ü. bleibt in einem solchen Falle ausschließlich der Absender aktiv legitimiert, da hierbei eine der beiden Voraussetzungen des Art. 15 (4) I. Ü. hinsichtlich des Erlöschens seines Rechtes — nämlich die Ankunft des Gutes — fehlt, während auf Grund der einheitlichen Zusatzbestimmung 2 zum Art. 26 I. Ü. ausschließlich der Empfänger das Recht hat, einen außergerichtlichen Anspruch anzubringen. Die Eisenbahn kann weder die Aktivlegitimation des im gerichtlichen Wege auftretenden Absenders, noch die Berechtigung des durch den Empfänger in außergerichtlichem Wege angebrachten Anspruches in Zweifel ziehen. Zahlen wird sie allerdings nicht den beiden, sondern wahrscheinlich nur dem klagenden Absender; der Empfänger kann ohnehin sein Recht im Prozeßwege nicht geltend machen, weil er im Sinne des Art. 26 (1) a contrario im gerichtlichen Verfahren nicht aktiv legitimiert ist. Für ein in Verlust geratenes Gut könnte die Eisenbahn demnach auf Grund der erwähnten Zusatzbestimmung dem Empfänger nie einen Schadenersatz leisten, da sie nie sicher sein kann, ob der Versender auf Grund des Art. 26 (1) I. Ü. aus derselben Angelegenheit nicht einen Prozeß anhängig machen wird.

Daß der in der Fassung der betreffenden Bestimmungen liegende Widerspruch tatsächlich Anlaß zu vielfachen Mißverständnissen bietet, und daß der Widerspruch auch durch die eingehendsten Auseinandersetzungen in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise nicht beseitigt werden kann, geht schon aus dem Umstande hervor, daß die ausschlaggebendsten Kenner des internationalen Frachtrechtes, sogar auch selbst die Entwerfer und deshalb berufensten Ausleger des I. Ü. in dieser Frage voneinander abweichende Standpunkte eingenommen haben.

Schon in der Auslegung des die Verfügungsberechtigung regelnden Art. 26 (1) I. Ü. weichen die Kommentare von einander ab. Einige — wie G e r s t n e r, R u n d n a g e l und B l u m e — wollen den Abs. (1) des Art. 26 I. Ü. streng buchstäblich auffassen und betrachten in einem Falle des Verlustes allein und ausschließlich den Absender als verfügungsberechtigt und aktiv legitimiert. Ausgehend aus der streng wörtlichen Auslegung der Bestimmungen, laut denen „der Empfänger n u r n a c h A n k u n f t d e s G u t e s a m B e s t i m m u n g s o r t e berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte . . . . geltend zu machen“ [Art. 16 (2)], und das Verfügungsrecht des Absenders nur erlischt, „wenn n a c h A n k u n f t d e s G u t e s a m B e s t i m m u n g s o r t e der Frachtbrief dem Empfänger . . . . übergeben worden ist“, gelangen diese Ausleger zur Folgerung, daß im Falle des Nichtankommens des Gutes eine Berechtigung des Empfängers auf Grund des Frachtvertrages überhaupt nicht entstehen könne. Die Rechtslage des Absenders kann nach dieser Auslegung durch den Umstand, ob der Frachtbrief eingelöst ist oder nicht, keineswegs beeinflußt werden; der Empfänger, der den Frachtbrief eingelöst hat, kann nur eine Rückerstattung der tatsächlich bezahlten Beträge (Fracht, Nebengebühren, auch Nachnahmebeträge usw.) beanspruchen. Aber auch dieser Anspruch des Empfängers ist natürlich nicht durch den Frachtvertrag begründet, sondern steht ihm — ganz unabhängig vom Frachtvertrage — aus eigenem Rechte zu (als eine Art der c o n d i c t i o c a u s a d a t a c a u s a n o n s e c u t a).

Da diese Auslegung sich streng dem Wortlaute der angeführten Bestimmungen anpaßt, kann nach derselben die Aktivlegitimation eines Empfängers, der den Frachtbrief eingelöst hat, in einem Falle, wo das Gut am Bestimmungsorte angekommen ist, aber nach der Ankunft irgendwie abhanden kommt oder von dort aus weiter verschleppt wird — weil in diesem Falle die beiden Voraussetzungen des Art. 26 (1) und 15 (4) I. Ü. vorhanden sind —, keineswegs in Zweifel gezogen werden.

Bei einer solchen Auslegung könnte man sich jedoch kaum der Feststellung verschließen, daß die einheitliche Zusatzbestimmung 2 zum Art. 26 I. Ü. eigentlich keinen annehmbaren Sinn hätte. Bezüglich dieser Zusatzbestimmung erklären diese Ausleger nur, daß das I. Ü. nur Vorschriften für die regelmäßige Abwicklung des Transportdienstes enthalte und darin keine Bestimmung für einen vorschriftswidrigen Vorgang der Bahnorgane vorgesehen sei. Die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft eines bereits unterwegs in Verlust geratenen Gutes sei zweifellos vorschriftswidrig, und es könne daher die betreffende Zusatzbestimmung auf einen solchen Fall sich nicht beziehen. (Dann steht aber immer noch die Frage offen, wie sich die Aktivlegitimation in einem solchen — allerdings vorschriftswidrigen — Falle gestalte.)

Gegenüber dieser sich vollkommen an den Buchstaben haltenden Auslegung, deren strenge Logik jedoch jedenfalls nicht in Abrede gestellt werden kann, steht die Auffassung, wonach die Bestimmung des Art. 26 (1) I. Ü. nicht in buchstäblichem Sinne zu deuten sei. Der Gedankengang dieser Auslegung ist der folgende: Schon durch den Abschluß des Frachtvertrages erhält der Empfänger z u f o l g e d e s V e r t r a g s i n h a l t e s ein Recht auf die Ablieferung des Gutes und Frachtbriefes an seine Person. Dieses Recht des Empfängers erscheint um so mehr begründet, als die Waren in der Regel auf Gefahr des Empfängers reisen. Dieses Recht des Empfängers wird zwar durch den Abschluß des Frachtvertrages begründet, es kann aber nicht sofort ausgeübt werden, da doch der Eisenbahn die zur Ausführung der Beförderung nötige Zeit gelassen werden muß.

Erst wenn die Ausfolgung von Gut und Frachtbrief nach den Umständen des Falles bei ordnungsmäßiger Ausführung der Beförderung möglich ist, wird das Recht des Empfängers wirksam.

Im Landrecht ist dies dadurch zum Ausdruck gebracht, daß dem Empfänger das Bezugsrecht „nach Ankunft d e s F r a c h t f ü h r e r s am Orte der Ablieferung“ zusteht. Das Betriebsreglement setzt nun an Stelle des Ausdrucks „A n k u n f t d e s F r a c h t f ü h r e r s“ singemäß die Fassung „A n k u n f t d e s G u t e s“.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich mit Notwendigkeit, daß das Recht des Empfängers auf Ausfolgung des Gutes und Frachtbriefes keinesfalls, wie es nach dem Wortlaute des Art. 16 (2) I. Ü. den Anschein haben könnte, von der t a t s ä c h l i c h e n A n k u n f t des Gutes abhängig ist. Auch wenn das Gut nicht ankommt, wird das bereits beim Abschlusse des Frachtvertrages begründete Recht des Empfängers in dem Augenblicke wirksam, i n d e m d a s G u t h ä t t e a n k o m m e n s o l l e n, d. i. nach Ablauf der Lieferfrist. Der Empfänger kann von diesem Augenblicke an jedenfalls die Übergabe des Frachtbriefes fordern, um auf Grund desselben seine Ansprüche auf Schadenersatz geltend zu machen. (v. Rinaldini.)

Auch Eger behauptet, daß „nach Ablauf der Lieferfrist die Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger oder die Zustellung der Klage auch ohne Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte das Verfügungsrecht des Absenders beendet. In diesem Falle steht dem Zeitpunkte der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte derjenige Zeitpunkt gleich, an welchem der Transport bestimmungsmäßig hätte beendet sein sollen." Auch Rosenthal schließt sich dieser Auffassung an.

Aus dem Gesichtspunkte der praktischen Folgen scheint diese Auslegung jeden Widerspruch zwischen dem Art. 26 (1) und der einheitlichen Zusatzbestimmung 2 zu diesem Artikel vollkommen wegzuräumen, denn der Ersatz für das in Verlust geratene Gut kann allerdings, wenn nicht der Untergang des Gutes durch Brand, Zertrümmerung usw. bereits feststeht, erst nach Ablauf von weiteren 30 Tagen gefordert werden.

Die geschilderten zwei verschiedenen Gesetzauslegungen, die gleicherweise von hervorragenden Autoren behauptet worden sind, sind also hinsichtlich der praktischen Folgen voneinander wesentlich abweichend. Nach der ersteren ist im Falle des Nichtankommens des Gutes ein für allemal der Versender, nach der letzteren nach Einlösung des Frachtbriefes und Ablauf der Lieferfrist ausschließlich der Empfänger als aktiv legitimiert zu betrachten.

In der Rechtspraxis hat eigentümlicherweise — insbesondere in Ungarn — die Gerstner-Rundnagelsche Auslegung die Oberhand gewonnen, es gibt immerhin auch richterliche Entscheidungen genügender Anzahl, die auf Grund der Egerschen Auslegung stehen.

Unserer Ansicht nach wäre aus dem Gesichtspunkte des praktischen Lebens — und eigentlich ist das der einzig berechtigte Gesichtspunkt überhaupt — der Egerschen Auslegung der Vorzug zu geben, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Bei dieser Auslegung erweist sich die einheitliche Zusatzbestimmung 2 zum Art. 26 I. Ü. als sehr gut brauchbar, während bei der anderen diese Bestimmung vernünftigerweise überhaupt nicht angewendet werden kann.

2. Es entspricht allein diese Auslegung den Verhältnissen des wirklichen Handelslebens, da derzeit die Güter fast ausnahmslos auf Gefahr des Empfängers befördert werden. Wenn daher ein Gut jetzt unterwegs in Verlust gerät, so ist tatsächlich der Empfänger der Verlusttragende; infolgedessen ist es recht und billig, daß die Eisenbahn ihm Schadenersatz leisten soll.

3. Aus demselben Grunde kann die Eisenbahn, allerdings nur bei Handelswaren, dem Empfänger ohne Bedenken Ersatz leisten, da sie sich in einem durch den Absender auf Grund des Art. 26 (1) I. Ü. anhängig zu machenden Prozesse mit der Ausrede verteidigen kann, daß der Absender den Kaufpreis vom Empfänger bereits erhalten hat und somit der Ersatz für ihn eine ungebührliche Bereicherung wäre, zumal die außergerichtlichen Entschädigungen in der Regel nur gegen Vorweis der Originalrechnung erfolgen, d. h. der Empfänger nur dann einen Ersatz erhalten kann, wenn er den Kaufpreis bereits bezahlt hat.

4. Abgesehen aber von allem — wie oben schon erwähnt —, ist für die Beurteilung der Aktivlegitimation die Tatsache der wirklichen Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ausschlaggebend. Alle beiden geschilderten Auslegungen stimmen darin überein, daß, falls das Gut nach der Ankunft am Bestimmungsort irgendwie abhanden kommt, der Empfänger, sobald ihm der Frachtbrief übergeben wird, ausschließlich anspruchsberechtigt wird. Die Frage aber, wo das Gut abhanden gekommen ist, unterwegs oder aber nur in der Bestimmungsstation, kann auch bahnamtlich nicht immer in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise gelöst werden, desto weniger kann der vom Bahndienste fernstehende Absender dieser Frage nähertreten.

Auch aus bloß formellen Gründen ist daher eine Anspruchserhebung von seiten des Absenders als ausgeschlossen zu betrachten, da ohne Kenntnis von Tatsachen, die auch dem mit den inneren Dienstangelegenheiten Vertrauten nicht immer bekannt sind, der Absender überhaupt nicht wissen kann, ob er aktiv legitimiert ist oder nicht. Die Gefahr, daß er die Kosten des anhängig zu machenden Prozesses unter Umständen wird bestreiten müssen, wird den Absender von einem Versuche zur Geltendmachung seines zweifelhaften Rechtes wohl zurückhalten, was der Eisenbahn in dieser Hinsicht vollkommen genügende Sicherheit bietet.

Daß auch de lege ferenda die Egersche Auslegung und die allgemeine Anwendung der erörterten einheitlichen Zusatzbestimmung vorzuziehen wäre, haben die einzelnen Bahnen bereits anerkannt, und sie sind daher in der Tat bestrebt, in den zu treffenden neuen Vereinbarungen über die Aufnahme des gegenseitigen Verkehrs zwischen den einzelnen Staaten die Frage der Aktivlegitimation — abweichend von der Bestimmung im Art. 26 (1) I. Ü. — im Sinne der einheitlichen Zusatzbestimmung 2 zum Art. 26 I. Ü. zu regeln. Ob diese Bestrebungen ein günstiges Ergebnis erzielen werden können, wird die Zukunft zeigen.

Wir haben die Frage von verschiedenen Seiten beleuchtet, ohne zu meinen, daß hierdurch alle Gesichtspunkte erschöpft worden wären. Unsere Absicht war nur, die Aufmerksamkeit auf diese wichtige Streitfrage zu lenken, damit sie bei der allerdings bald zu erwartenden Revision der Bestimmungen des I. Ü. die verdiente Würdigung finde und zum Gegenstand eingehendster Erörterungen gemacht werde.

Vom Londoner Massenverkehr.

Vom Geh Regierungsrat **Wernekke.**

Der Londoner Stadtverkehr hat von jeher den Kreisen, Behörden und Verkehrsunternehmungen, die an seiner Bewältigung beteiligt sind, große Sorge gemacht. Die sogenannte City-Bildung hat ja von London ihren Namen; die Hauptstadt Englands dürfte aber die erste Stadt gewesen sein, in der Wohn- und Geschäftsviertel voneinander getrennt worden sind, und diese Entwicklung dürfte, abgesehen von den Großstädten Amerikas, in London zurzeit am weitesten fortgeschritten sein. Infolgedessen waren schon zu Zeiten, als der Stadtverkehr, immer nur vom Personenverkehr gesprochen, in anderen Großstädten sich noch in den Kinderschuhen bewegte, in London sehr erhebliche Mengen von Arbeitern, das Wort hier im weitesten Sinne verstanden, täglich zweimal zwischen Heim und Arbeitsstätte zu befördern. Der Entwicklung des Geschäftslebens entsprechend ist die Zahl der auf diesem Wege verkehrenden Personen von Jahr zu Jahr gewachsen, und das hat wieder den Erfolg gehabt, daß die Fläche, auf die sich ihre Wohnungen verteilen, immer größer geworden ist. Die Anforderungen, die infolgedessen an die großstädtischen Massenverkehrsmittel gestellt werden müssen, sind daher doppelt gestiegen; es müssen nicht nur größere Mengen befördert werden, sondern diese legen auch größere Entfernungen zurück. Der Bericht eines vom Verkehrsministerium eingesetzten Ausschusses zur Untersuchung der Londoner Verkehrsverhältnisse vergleicht den Londoner Stadtverkehr mit einer täglich sich wiederholenden Flut und Ebbe, die von Zeit zu Zeit ihre Richtung und die bewegte Masse ändert. Werden dabei nicht die alten Kanäle zur Aufnahme dieser Fluten vertieft und verbreitert, und werden nicht neue geschaffen, so gebe es schnell Stauungen. Dieser Vorgang sei schon wiederholt dagewesen und würde sich auch in Zukunft wiederholen. Zu diesem Ebbe- und Flutverkehr komme nun noch der ständige Zustrom, den die Eisenbahnen der Hauptstadt zuführen. Obgleich diese nicht, wie z. B. Berlin, Paris, Wien, im Herzen des Landes, sondern nahe seiner Südostspitze liegt, laufen doch in ihr alle Eisenbahnen zusammen; es gibt nur eine von den großen Eisenbahngesellschaften Englands, die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn, deren Netz nicht mit einer Spitze nach London zeigt. Dazu kommt noch der Hafenverkehr, und überdies ist London eine große Fabrikstadt, so daß zahlreiche Umstände zusammentreffen, um Verkehr im Innern der Stadt und zwischen ihr und ihren Vororten zu erzeugen. Der Krieg hat auf vielen Gebieten des Wirtschaftslebens einen erheblichen Aufschwung mit sich gebracht; infolgedessen hat der Verkehr seit seinem Ausbruch stark zugenommen. Während seiner Dauer konnten aber aus naheliegenden Ursachen nur solche Anlagen neu geschaffen oder erweitert werden, die unmittelbar dem Kriege dienten, und nach seiner Beendigung hat aus anderen, ebenfalls allgemein bekannten Gründen die Bautätigkeit ruhen müssen, so daß zwar der Verkehr in den letzten sieben Jahren gestiegen ist, die Mittel zu seiner Bewältigung aber dieser Steigerung nicht zu folgen vermocht haben. Hierdurch sind unhaltbare Verhältnisse geschaffen worden. Verschärft worden sind die Schwierigkeiten noch durch die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmungen. Der Krieg hat auch in England eine Steigerung aller Kosten, namentlich der Arbeitslöhne und der Preise für Rohstoffe, Bau- und Betriebsstoffe, mit sich gebracht und zur Folge gehabt, und wenn die Höhe dieser Preissteigerungen auch an diejenige bei uns infolge des günstigeren Standes der englischen Währung bei weitem nicht heranreicht, so ist sie doch der Art nach nicht von ihr verschieden, und es liegt nur ein Unterschied des Grades vor. Die Verkehrsunternehmen haben mit ihren Fahrpreisen der dadurch hervorgerufenen Steigerung der Betriebskosten nicht folgen

können, teils weil die Fahrpreise gesetzlich festgelegt sind und Gesetzesänderungen in England nur nach einem langwierigen Verfahren möglich sind, teils weil sie glaubten, auf die Fahrgäste Rücksicht nehmen zu müssen; obgleich die meisten von diesen gezwungen sind, die großstädtischen Verkehrsmittel zu benutzen, schrak man doch vor zu weitgehenden Preissteigerungen zurück, um nicht den Verkehr dadurch in einem über das Erwünschte hinausgehenden Maße abzudrosseln. Der Stadtverkehr ergibt infolgedessen keine Überschüsse mehr, sondern Fehlbeträge, und die an ihnen beteiligten Unternehmungen sind daher nicht in der Lage, die technischen Einrichtungen zu treffen, die sie in den Stand setzen könnten, der ihnen gestellten Aufgabe in vollem Umfang gerecht zu werden.

Am Londoner Stadt- und Vorortverkehr sind die Fernbahnen mit ihren zum Teil elektrisch betriebenen Vorortstrecken, die elektrischen Untergrundbahnen, die Straßenbahnen und die Omnibusse beteiligt. Die Straßenbahnen spielen dabei nur eine untergeordnete Rolle, namentlich drangen sie bis vor kurzem nicht in den Stadtkern ein, sondern beschränken sich im wesentlichen auf die Außenbezirke. Dagegen kommt den Omnibussen eine Bedeutung im Verkehrsleben zu, die sie kaum in irgendeiner anderen Großstadt erreichen dürften. Bei einer Bevölkerung von nahezu 7,5 Millionen, von der ein jeder 350 Fahrten mit den Stadtbahnen im Jahre machte, hatten die elektrischen Bahnen und die Eisenbahnen im Jahre 1919 659 Millionen Fahrgäste, die Straßenbahnen etwas über 1 Milliarde und die Omnibusse 861 Millionen zu befördern. Auffallend ist die hohe Zahl bei den Straßenbahnen gegenüber derjenigen bei den Eisenbahnen und elektrischen Schnellbahnen, weil diese Verkehrsmenge trotz ihrer ungünstigen örtlichen Lage erreicht worden ist; sie wird damit zusammenhängen, daß mit der Straßenbahn nur kurze Strecken zurückgelegt zu werden pflegen, während die Eisenbahnen und Untergrundbahnen ihre Fahrgäste auf größere Entfernungen befördern müssen; die Belastung der letzteren ist daher trotz der geringeren Zahl von Fahrgästen erheblich höher. Noch auffallender ist aber die große Zahl der Londoner, die die Omnibusse benutzen, und da diese nicht nur die breiten Straßen der neueren Außenbezirke, sondern namentlich auch die schmalen Straßen des alten London befahren, ist es kein Wunder, daß dort ein Fahrverkehr herrscht, der zu Störungen Anlaß gibt und an vielen Stellen nur durch das Eingreifen der auf diesem Gebiete altbewährten Londoner Polizei geregelt werden kann. Die vorstehend angegebenen Zahlen berücksichtigen nicht den Vorortverkehr auf den Fernbahnen, der statistisch schwer zu erfassen ist. Auf guter Grundlage wird er zu 468 Millionen Reisenden im Jahre geschätzt, wodurch die Zahl der durchschnittlich von jedem Londoner im Jahre gemachten Fahrten sich auf 413 erhöht.

Bekanntlich gibt es in England nur Privatbahnen, und die Folge ist eine weitgehende Zersplitterung, ein Mangel an Einheitlichkeit im englischen Eisenbahnwesen. Ebenso sind die Unternehmungen, die den Londoner Stadt- und Vorortverkehr bedienen, in eine ganze Anzahl von Einzelunternehmungen gespalten. Sowohl im Fernverkehr der Eisenbahnen wie auch im Londoner Verkehr macht sich aber das Bestreben zum Zusammenschluß geltend, und dieses hat in London zur Bildung des sogenannten „Combine" geführt. Zu ihm gehören die elektrischen Untergrundbahnen und auch die Straßenbahnen und die Omnibusgesellschaft. Die Mitglieder sind also die Metropolitan District Railway, die noch aus der Zeit der Dampfuntergrundbahnen stammt, die London Electric Railway, die wiederum aus sechs Einzelunternehmungen, darunter die bekannte Baker Street-Waterloo-Eisenbahn, gewöhnlich Bakerloo genannt, zusammengeschweißt ist, ferner die City and South London Railway, die erste der elektrischen Untergrundbahnen Londons, die Central London Railway, endlich die London General Omnibus Company, deren Pferdeomnibusse, ursprünglich ein kennzeichnender Bestandteil des Londoner Straßenbilds, jetzt alle durch Kraftwagen ersetzt sind, und die London and Suburban Traction Company, die drei Straßenbahngesellschaften in sich begreift. Die Vereinigung ist im Jahre 1915 mit Genehmigung des Parlaments gegründet worden. Die vier Schnellbahnunternehmungen und die Omnibusgesellschaft führen seitdem ihre Einnahmen einer gemeinsamen Kasse zu, aus der die Überschüsse, nachdem die Fehlbeträge notleidender Mitglieder gedeckt sind, so an die Teilnehmer an dieser Einrichtung verteilt werden, daß die City and South London-Railway 6 %, die Central London Railway 20 %, die London Electric Railway 30 %, die Metropolitan District-Railway 12 % und die Omnibus-Gesellschaft 32 % erhält. Alle Betriebsausgaben einschließlich der Ausgaben für den Schuldendienst sind dabei von den einzelnen Gesellschaften aus den Betriebseinnahmen oder aus ihrem Anteil an der gemeinschaftlichen Kasse zu decken. Grund zu dieser Vereinbarung war der Umstand, daß bei der Metropolitan District Railway schon vor dem Kriege die Betriebsausgaben die Einnahmen überwogen, so daß die Regierung helfend eingreifen mußte, indem sie der Gesellschaft seitdem einen Zuschuß gewährt, ein Vorgang, der im englischen Verkehrsleben damals einzig dastand. Nachdem 1915 die Betriebsgemeinschaft zwischen den genannten Londoner Verkehrsunternehmungen geschlossen worden ist, um die Fehlbeträge der einen Gruppe durch die Überschüsse der anderen zu decken, kommt diese Staatshilfe auch den anderen Gesellschaften zugute, indem sie den Fehlbetrag der Metropolitan District Railway, der sonst aus der gemeinschaftlichen Kasse gedeckt werden müßte, vermindert oder zum Verschwinden bringt. Abgesehen von der Beseitigung eines Notstandes bei einem ihrer Mitglieder, war der Zweck der Vereinigung auch der, eine gleichmäßige Fahrpreispolitik zu erreichen, um die Gesellschaften durch Erhöhung der Fahrpreise in den Stand zu setzen, den von den Arbeitern erhobenen Forderungen auf Erhöhung ihrer Löhne zu entsprechen. Eine Folge dieser Vereinigung, die für die Fahrgäste sehr angenehm ist, besteht darin, daß der Umsteigeverkehr zwischen den verschiedenen Netzen mit durchgehenden Fahrkarten möglich ist. Daß dadurch die Berechnung der geldlichen Betriebsergebnisse verwischt wird, hat nichts zu bedeuten, weil ja doch die Einnahmen der gemeinschaftlichen Kasse zufließen und aus ihr gedeckt werden.

Am Londoner elektrischen Stadtverkehr ist außer den genannten Gesellschaften noch die Underground Electric Railway beteiligt, doch ist dies nur ein Unternehmen zur Beschaffung der Geldmittel für die elektrischen Untergrundbahnen, das auf den Betrieb und Verkehr keinen Einfluß hat. Sie steht nicht nur hinter den elektrischen Untergrundbahnen, sondern auch hinter der Omnibusgesellschaft und den Straßenbahnen. Überdies besitzt sie einen großen Teil der Aktien der Associated Equipment Company, die gegründet worden ist, um den Betrieb der Omnibusgesellschaft von der Beschaffung der Fahrzeuge zu trennen.

Eine der Hauptschwierigkeiten bei der Bewältigung großstädtischen Verkehrs, die sich in London wegen der vollständigen Durchführung der durchgehenden, sogenannten englischen Arbeitszeit besonders bemerkbar macht, besteht darin, daß der Verkehr nicht gleichmäßig über den Tag verteilt ist, sondern sich auf eine kurze Zeit des Morgens und des Abends zusammendrängt. Die verkehrsstarken Stunden sind in London diejenigen von ½8 bis 9 Uhr morgens und von 5 bis 7 Uhr abends. Man hat schon wiederholt erwogen, ob man nicht die Verkehrsmittel dadurch entlasten könnte, daß nicht alle Betriebe die Arbeit zu gleicher Zeit beginnen und beenden, so daß die Arbeiter der verschiedenen Gattungen nacheinander, nicht gleichzeitig zur Arbeit fahren und von ihr zurückkehren. Eine solche Regelung hat aber erhebliche Schwierigkeiten. Auch durch eine Abstufung der Fahrpreise nach der Zeit hat man versucht, ausgleichend zu wirken. So hat man z. B. bei der Omnibusgesellschaft den Fahrpreis in den Stunden schwachen Verkehrs herabgesetzt, um die Fahrgäste, die nicht an die Zeit gebunden sind, also z. B. Damen, die im Innern der Stadt Einkäufe machen wollen, zu veranlassen, diese Zeiten zu wählen. Auch in anderer Beziehung muß bei der Festsetzung der Fahrpreise auf die dadurch hervorgerufene zeitliche Verteilung des Verkehrs Rücksicht genommen werden. Die Preise für Arbeiterfahrkarten können aus politischen und sozialen Gründen nicht oder nur wenig erhöht werden. Da aber die anderen Fahrpreise gesteigert werden müssen, wird die Spannung zwischen ihnen und denen der Arbeiterkarten immer größer, und es werden immer weitere Kreise veranlaßt, sich die Arbeiterkarten mit ihrem niedrigeren Preis zunutze zu machen. Da die Beschränkung, der die Benutzung von Arbeiterkarten unterliegt, meist lediglich darin besteht, daß sie nur innerhalb gewisser Stunden benutzt werden dürfen, wird der Verkehr, wenn sich weitere Kreise die mit ihnen verbundene Vergünstigung zunutze machen, noch mehr, als es schon an sich geschieht, auf diese Stunden zusammengedrängt, und die Folge ist, daß die Verkehrsmittel in diesen Zeiten überlastet werden.

Um wenigstens einen Teil der Verkehrsmißstände in London zu beseitigen oder zu mildern, hat der schon erwähnte Ausschuß zur Untersuchung der Londoner Verkehrsverhältnisse, in dem neben Verkehrsfachleuten, Vertretern des Verkehrsministeriums und anderer Verwaltungsbehörden, der Polizei, der Untergrund- und Straßenbahnen, der Hafenbehörden und aus am Kraftwagenverkehr beteiligten Kreisen auch ein Vertreter der Arbeiterschaft saß, nach viermonatiger Beratung eine Anzahl Vorschläge gemacht. Sie gipfeln darin, daß für ganz London eine einheitliche, mit weitgehenden Vollmachten ausgestattete Verkehrsbehörde eingesetzt werden solle, deren örtlicher Geschäftsbereich nicht durch politische Grenzen, sondern durch das Verkehrsbedürfnis festgesetzt werden soll. Der Gedanke, eine solche Behörde zu errichten, taucht hier nicht zum ersten Male auf; schon 1905 ist ein ähnlicher Vorschlag gemacht worden. Ob er diesmal durchgeführt werden wird, ist aus mehr als einem Grunde zweifelhaft. Eine der Ursachen, ihn jetzt wieder aufzugreifen, bestand darin, daß 1919 das Verkehrsministerium geschaffen worden ist, dessen Einwirkung auf den Londoner Verkehr sehr verstärkt würde, wenn ihm eine besondere Behörde zur Bearbeitung der Londoner Verkehrsfragen zur Verfügung stünde. Neuerdings ist es aber fraglich geworden, ob das Verkehrsministerium erhalten bleiben, oder ob es wieder aufgelöst werden soll, und die endgültige Regelung dieser Frage, die noch in diesem Jahre zu erwarten

ist, wird nicht ohne Einfluß darauf bleiben, ob man eine Londoner Verkehrsbehörde schaffen wird oder nicht. Der Ausschuß hat in seinem Bericht die Aufgaben der Verkehrsbehörde vorgezeichnet; hierauf soll aber hier nicht näher eingegangen werden. Die Errichtung der Behörde bedarf der Genehmigung des Parlaments, das ihr auch ihre Aufgaben zuweisen wird. Ein Eingehen hierauf mag also aufgeschoben bleiben, bis durch die Entscheidung des Parlaments klare Verhältnisse geschaffen sind, bis also ersichtlich ist, inwieweit die jetzt gemachten Vorschläge angenommen werden, oder inwieweit sie durch andere Bestimmungen ersetzt werden. Um die Bedeutung der Verkehrsbehörde zu kennzeichnen, sei nur erwähnt, daß für ihre drei Mitglieder eine Besoldung mit 3000 und 4000 £ (60- und 80 000 Mark nach Friedenswährung) vorgeschlagen wird; bei Bewertung dieser Beträge muß man berücksichtigen, daß einerseits Beamte in leitender Stellung in England von jeher höher besoldet worden sind als bei uns, daß aber anderseits die Entwertung des Geldes in England bei weitem nicht so weit geht wie bei uns.

Während seiner Beratungen, zu denen der Ausschuß außer seinen Mitgliedern noch weitere Vertreter der am Londoner Verkehr beteiligten Kreise zugezogen hat, hat der Ausschuß versucht, schon vor Gründung der neuen, von ihm vorgeschlagenen Behörde regelnd auf den Londoner Verkehr einzuwirken. So hat er z. B. die Omnibus- und Straßenbahngesellschaften veranlaßt, ihre Haltestellen anders als bisher zu verteilen. Die Omnibusse hatten überhaupt bis vor kurzem keine festen Haltestellen, sondern hielten nach Bedarf. Neuerdings hat man ihnen etwa alle 400 m eine feste Haltestelle zugewiesen, eine Maßnahme, die sich bisher sehr gut bewährt hat. Auf die an der Straßenunterhaltung beteiligten Behörden ist in dem Sinne eingewirkt worden, daß sie besser als bisher Hand in Hand arbeiten; es ist ein einheitlicher Arbeitsplan für diese Behörden aufgestellt worden, so daß, wenn ein durchgehender Straßenzug die Gebiete mehrerer solcher Behörden durchschneidet, eine gewisse Einheitlichkeit in der Verwaltung, im Bau und der Unterhaltung dieses Straßenzuges zu erreichen gesucht wird. Für den Fußgängerverkehr wird angestrebt, daß links gegangen wird; in England ist bekanntlich links die übliche Richtung des Verkehrs. Der Ausschuß hat auch die Wiedereröffnung einer Anzahl von Eisenbahnhaltestellen veranlaßt, die im Kriege, um zu sparen und den Betrieb zu vereinfachen, geschlossen worden waren. Die Befugnisse der Polizei in bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs bedürfen nach dem Bericht des Ausschusses einer Neuordnung; die einschlägigen Vorschriften, die sich auf ein Gesetz aus dem Jahre 1867 stützen, müssen vereinfacht und neuzeitlichen Verhältnissen angepaßt werden.

Zu den Aufgaben der neuen Verkehrsbehörde würde natürlich an erster Stelle die Regelung der Fahrpreise gehören, wozu aber bei der englischen Rechtslage die Mitwirkung des Parlaments nötig ist. Um die Fahrpreise in angemessener Höhe festzusetzen, bedürfte es zunächst der Feststellung, welches Anlagekapital durch die Betriebsüberschüsse zu verzinsen ist, und die hierzu anzustellenden Berechnungen sind reichlich verwickelt. Ferner müßte eine Entscheidung darüber getroffen werden, welcher Satz als angemessen für die Verzinsung der in den Londoner Verkehrsunternehmungen angelegten Gelder erachtet wird. Sind diese beiden Grundlagen ermittelt, so besteht bei der Festsetzung der Fahrpreise nur insofern noch eine Schwierigkeit, als man nie im voraus wissen kann, wie eine Abänderung der Fahrpreise auf die Benutzer der Verkehrsmittel wirken wird, ob also die Zahl der Fahrgäste, die der Berechnung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu Grunde gelegt wird, auch wirklich erreicht werden wird. Nur wenn es gelingt, die Verkehrsunternehmungen durch Festsetzung eines angemessenen Fahrpreises, der sowohl eine ausreichende Verzinsung der Anlagewerte gewährleistet, als auch der breitesten Allgemeinheit eine ausgiebige Benutzung der Verkehrsmittel ermöglicht, auf eine gesunde Grundlage zu stellen, wird es möglich sein, die Geldgeber zur Bereitstellung der Gelder zu veranlassen, die für die Aufrechterhaltung des Betriebes und den zeitgemäßen Ausbau der Verkehrsmittel nötig sind. Die Festsetzung der Fahrpreise in dieser Höhe wird also die wichtigste, wohl aber auch die schwierigste Aufgabe der nächsten Zeit sein.

Auch städtebauliche Aufgaben hat der vorbereitende Ausschuß in den Kreis seiner Erörterungen gezogen, wie überhaupt Städtebau und Verkehr im engen Zusammenhang stehen, wenn man auch bei dem Begriff Sädtebau meist zunächst an andere, mehr auf künstlerischem Gebiete liegende Gesichtspunkte zu denken pflegt. So hat er sich mit der Verbreiterung von Berkeley Street, der Anlage der Rettungsinseln in Whitehall, der endgültigen Aufstellung des Kriegsdenkmals auf dem Trafalgar Square, also mit Planungen, die Brennpunkte des Londoner Verkehrs betreffen, befaßt, und auch der neuen Verkehrsbehörde hat er eine Anzahl Aufgaben auf diesem Gebiete zugewiesen; so sollen ihr z. B. alle Pläne für Neuanlagen von Straßen, für die Verbreiterung bestehender Verkehrswege, für die Beseitigung verkehrshinderlicher Krümmungen vorgelegt werden, und sie soll bei der Festsetzung von Fluchtlinien mitwirken und einen Einfluß auf die Wohnungsfürsorge gewinnen, wobei namentlich die Beseitigung der in England als Folge des Krieges ebenso wie bei uns bestehenden Wohnungsnot in Frage kommt.

London bedarf zur Bewältigung seines heutigen und zukünftigen Stadtverkehrs neuer Untergrundbahnen, bei deren Linienführung namentlich auf den Anschluß an die Fernbahnen Bedacht genommen werden muß; es bedarf neuer und leistungsfähiger Straßenbahnstrecken; es bedarf einer Neuregelung des Omnibusverkehrs. Ehe aber die angedeuteten Neuanlagen geschaffen und neue Betriebsmaßnahmen getroffen werden, müssen die Aufgaben der einzelnen Verkehrsmittel scharf umrissen und gegeneinander abgegrenzt werden, so daß der jetzige Zustand, bei denen sie miteinander in Wettbewerb stehen, beseitigt wird; sie müssen vielmehr, statt einander zu bekämpfen, einander ergänzen. Nur so kann die Höchstleistung nicht nur der einzelnen Verkehrsunternehmungen, sondern auch aller zusammen erreicht werden.

Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner*).

Der Bundesminister für Verkehrswesen a. D. Dr. Karl Pesta regte die Veranstaltung einer großzügigen Ausstellung an, die alle Ergebnisse der kleinwirtschaftlichen Tätigkeit der österreichischen Eisenbahner zusammenfassen und den Beweis erbringen sollte, daß diese kleinwirtschaftliche Betätigung ganz hervorragende Bedeutung für die Volkswirtschaft hat, aber auch sozialpolitisch überaus hoch zu bewerten ist. Sein Nachfolger, Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Walter Rodler, hat diesen Gedanken weiter verfolgt und die Ausstellung mit seinem ganzen Einfluß tatkräftigst unterstützt. Als Ausstellungsort wurde Linz gewählt, weil gerade in Oberösterreich ganz hervorragende wirtschaftliche Betätigung bereits in der Vorkriegszeit unter den Eisenbahnern festzustellen war, und weil Linz verkehrstechnisch im Mittelpunkt Österreichs gelegen ist und daher von allen Eisenbahnern am leichtesten erreicht werden kann. Der Aufforderung des Ministeriums kamen die Eisenbahner aller Direktionen äußerst zahlreich nach, und es liefen weit über 1000 Anmeldungen ein. Die Zusammenstellung und Anordnung wurde dem Architekten Ing. Otto Trnik im Ministerium für Verkehrswesen übertragen, der seine Aufgabe in einer allgemein anerkannten, überaus geschmackvollen und geradezu beispielgebenden Weise löste. Die große Festturnhalle am Südbahnhof in Linz wurde durch Waldesgrün stimmungsvoll ausgeschmückt. Am 3. September 1921 eröffnete der Bundespräsident Dr. Michael Hainisch, begleitet vom Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Rodler und seinem Vorgänger Dr. Karl Pesta, unter Anwesenheit zahlreicher Vertreter verschiedener Ministerien und Behörden die Ausstellung. Anläßlich der Eröffnung richtete der Verkehrsminister Dr. Rodler an den Bundespräsidenten eine längere Ansprache, in der er den Werdegang der wirtschaftlichen Tätigkeit unter den Eisenbahnern in großen Zügen darstellte und betonte, daß aus dem Gebot der Not während der Kriegszeit nunmehr eine Lieblingsbeschäftigung der Eisenbahner entstanden ist, und daß die wirtschaftliche Tätigkeit im Kleingarten und in der Kleintierzucht die Brücke schlagen soll zur Kleinsiedlung, die unter allen Umständen das erstrebenswerte Ziel für jeden Bundesbürger bilden soll, weil nur auf diese Weise ein gesundes, gemütliches Heim und hierdurch zufriedene Menschen geschaffen werden können. Die Erfolge dieser vom Bundesministerium mit allen Mitteln geförderten wirtschaftlichen Tätigkeit seien äußerst befriedigend, da über 30 000 Grundteile durch Eisenbahnangestellte bebaut werden und nahezu die Hälfte aller Eisenbahnangestelllten, die einen eigenen Haushalt führen, Kleinwirtschaft betreiben.

Bundespräsident Dr. Hainisch dankte für den freundlichen Empfang und gab der Freude Ausdruck, daß es ihm vergönnt sei, der Schutzherr dieser Ausstellung zu sein und sie zu eröffnen. Die Kriegszeit habe uns gelehrt, welch große Bedeutung der Landwirtschaft zukomme. Es müsse alles getan werden, um die landwirtschaftliche Erzeugung zu heben. Da wir dies nicht durch Heranziehung neuen Bodens erreichen könnten, weil solcher nicht zur Verfügung stehe, müßte die Wirtschaft vertieft und die Tätigkeit erhöht werden, um auf diese Weise eine Steigerung des Ertrages durchzusetzen. Von diesem Gesichtspunkte aus begrüße er die Bestrebungen der

*) Vgl. S. 488, 546, 594 d. Ztg.

Eisenbahner auf das herzlichste und freue sich, daß alle maßgebenden Behörden diese förderten und begünstigten. Es sei ganz besonders anerkennenswert, wenn Eisenbahner nach dem Mühen und Plagen des anstrengenden Dienstes noch Zeit und Lust zur wirtschaftlichen Betätigung fänden und hierdurch nicht nur ihre eigene Lebensführung verbesserten, sondern auch der Gesamtheit große Dienste leisteten. Möchte das Beispiel der Eisenbahner auf die breiten Schichten der Bevölkerung anregend wirken und möchte die Ausstellung großen Erfolg haben. Der Bundespräsident eröffnete hierauf unter den Klängen der Bundeshymne die Ausstellung. Sodann erfolgt die eingehende Besichtigung der Ausstellung, wobei die Ausstellungsleiter, Insp. Alois Helmer des Bundesministeriums und Oberbahnrat Dr. Wilhelm Kowarz der Bundesbahndirektion Linz, sowie der Architekt Ing. Otto Trnik die Führung übernahmen und die nötigen Aufklärungen gaben. Der Präsident äußerte sich über das Gesehene und Gebotene des öfteren in Worten der höchsten Anerkennung und des vollsten Lobes.

Die Aufstellung der Ausstellungsgegenstände erfolgte in 10 Gruppen u. zw. in der nachstehenden Reihenfolge:

In der ersten Gruppe, die den mittleren Raum der Turnhalle einnahm, waren in geschmackvoller Anordnung, nach Direktionen geordnet, die verschiedenen Bodenerzeugnisse aller Arten, Feldfrüchte, Gemüse und Obst ausgestellt. Man sah wahre Prachtstücke der verschiedenen Obstarten edelster Sorten. An Besonderheiten seien erwähnt, im Garten gezogener Tee, Kaffee und Paprika. Von Kennern wurde ein mehr als Menschenkopf großer Eierbofist, auch fälschlich Champignon genannt, sehr bewundert. Einen sehr schönen Schmuck dieses Teiles der Ausstellung bildeten die vielen Gartenblumen, bei denen der Jahreszeit entsprechend die Astern vorherrschten. Sehr anschaulich wurden die Erzeugnisse der chinesischen Ackerbeetkultur in geradezu erstaunenswerten Beispielen vorgeführt. Die zweite Gruppe enthielt die Verwertung der Gartenerzeugnisse, das Einkochen von Früchten, die Herstellung von Fruchtsäften usw. Die dritte Gruppe umfaßte die selbstverfertigten Geräte und Behelfe, Frucht- und Obstpressen, Obstlagerstände, Handwagen, Gitterstrickmaschinen, verschiedene Kleinausführungen von Schrebergartenhäuschen, darunter ein Hühnerhaus, das gleichzeitig als Hundehütte dient, und vieles andere. Von besonderer Bedeutung für unsere Zeit waren die selbstverfertigten Geräte zur Bienenzucht von einem Einarmigen (Offizial Hammer, Linz), der dadurch für die zahlreichen Invaliden einen Zukunfterwerb eröffnete. Sehr reichhaltig war die Kleintierhaltung beschickt, die in der vierten Gruppe sich vereinigte und Geflügel, Kaninchen, Ziegen, Schafe und Schweine umfaßte. Wir sahen da alle Rassen von Hühnern, durchwegs erstklassige Tiere, einzelne hervorragend schöne Truthühner, Tauben, Enten und Gänse. Eine Auswahl sehr schöner Kaninchen aller Rassen sowie prächtige Sahnen-, Pinzgauer und Toggenburger Ziegen, ferner prächtiges Jungvieh, Holländerschlag, bildeten einen starken Anziehungspunkt der Ausstellung. In der fünften Gruppe wurden wir mit den Hilfsmitteln zur Kleintierhaltung bekanntgemacht. Es waren da verschiedene Futtermittel, technische Behelfe und Apparate ausgestellt. Eine wahre Fundgrube für den Imker war die sechste Gruppe, die alles Wissens- und Sehenswerte auf dem Gebiet der Bienenzucht brachte. Nach Ländern geordnet sahen wir die verschiedenen Systeme der Bienenstöcke, Honig aller Art, vom wasserklaren bis zum dunkelgrünen, alle Einrichtungen zur Honiggewinnung, zur Bienenzucht und Bewirtschaftung des Stockes. Lehrreiche Darstellungen der verschiedenen Krankheiten des Bienenvolkes, der Honig- und Wachsverwertung, reichhaltig und geschmackvoll zusammengestellt. Die siebente Gruppe, für Fischzucht, enthielt Kleinausführungen, Hochbilder, Wandtafeln für Teich- und Flußfischerei, Netze, Fischstöcke u. dgl. In einer großen Anzahl von Wasserbehältern waren auserlesene Forellen, Karpfen, Huchen, Weißfische und Krebse ausgestellt. Eine entzückende Sammlung von Klein- und Zierfischen, die in solcher Mannigfaltigkeit und Zahl wohl noch nie zu sehen waren, bildete den Mittelpunkt in diesem Teil der Ausstellung. In der achten Gruppe fanden gewerblich hergestellte Gegenstände, die mit der Kleinwirtschaft in Zusammenhang stehen, Unterkunft. Wir sahen da Pflanzenschutzmittel, Kunstdünger, verschiedene Geräte landwirtschaftlicher Art. Sehr sehenswert war die Abteilung für Fellverwertung, besonders Kaninchenfelle. Die neunte Gruppe war dem Unterricht und der Belehrung gewidmet und umfaßte eine prächtige Sammlung von Käfern und Schmetterlingen, die uns die verschiedenen Schädlinge der Pflanzenwelt aufwiesen. Auch Bisamratten, Ottern und fischfressende Vögel wurden zur Schau gestellt. Dem Siedlungswesen war die letzte Gruppe vorbehalten, die aber deshalb durchaus nicht den geringsten Teil einnahm, sondern im Gegenteil in äußerst lehrreichen Kleinausführungen verschiedene Bauarten vorführte. Unter anderem war auch die auf Grund der Selbsthilfe und persönlichen Mitarbeit in Ausführung begriffene Kleinsiedlung der Eisenbahner der Bundesdirektion Linz in Gips dargestellt zu sehen. Ein wahres Kunstwerk war die Nachbildung der Eisenbahner-Kleintierfarm „Linzer Tiergarten“, die in lebenswahrer Darstellung den ganzen Betrieb dieser neugeschaffenen Kleinwirtschaft wiedergab. St. Pöltener Kleingärtner brachten ein äußerst vorteilhaftes Kleintierhaus zur Ausstellung.

Die Firma Ortner stellte Hohlsteine aus, die Firma Pax von Wien-Inzersdorf führte sehenswerte Maschinen bei der Ausführung von Betonhohlsteinen vor, und die Tektonwerke Hagenbucher & Co., Linz, stellten ein ganzes Haus aus Holzbeton dar, das nicht nur wegen seiner geschmackvollen Ausführung, sondern ganz besonders deshalb die Aufmerksamkeit der Besucher erregte, weil es innerhalb vier Tagen vollständig beziehbar aufgebaut wurde. Tekton ist eine neue Kunstholzmasse, die auf Bretter aufgestrichen und auf Holzstäben angebracht wird und so ein Gegenstück zum Eisenbeton bildet, nur mit dem Unterschied, daß die Masse selbst ein sehr schlechter Wärmeleiter ist, also gut vor Kälte und Hitze schützt. Tektonbauten kommen um rund ein Drittel billiger als Bauten in hergebrachter Ausführung. Besonders bei der Mitarbeit ist die Tektonbauausführung zu empfehlen, da sie leicht von ungelernten Arbeitern durchgeführt werden kann.

Der Zentralverband der Lebensmittelmagazine für Bedienstete der österreichischen Verkehrsanstalten hatte einen breiten Raum in der Haupthalle der Ausstellung belegt und zahlreiche Lebensmittel und Webwaren und andere Bekleidungsgegenstände ausgestellt. Es würde zu weit führen, eingehend die einzelnen Ausstellungsgegenstände oder Gruppen zu würdigen, und wir müssen uns damit bescheiden, festzustellen, daß ganze Arbeit geleistet wurde und die Ausstellung in ihrer Art das beste war, was auf diesem Gebiet bisher geboten wurde. Die Besucher und die Besprechungen in den Zeitschriften sind einheitlich des Lobes voll und haben so der Bahnverwaltung jedenfalls genügend Aufmunterung gegeben, diese Art der Belehrung und Aufklärung im Kleinwirtschaftswesen auch fernerhin beizubehalten. Neben der Ausstellung fand eine Reihe wirtschaftlicher Vorträge von hervorragenden Fachleuten statt. Unter anderem sprach Sektionsrat Dr. Bandl über moderne Probleme der Elektrizitätsverwertung in der Kleinwirtschaft; diesen Vortrag hörte sich auch der Bundespräsident an. Auch die Vertreter des Deutschen Reiches staunten über die Fülle und Schönheit des Gebotenen und waren voll Bewunderung und Anerkennung. Wir hoffen, daß auch das geldliche Ergebnis der Ausstellung ein befriedigendes sein wird, und daß nicht durch zu große Auslagen die Wiederholung einer Ausstellung unmöglich gemacht wird.

D. W. K.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Eisenbahnräte. Der Verkehrsausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrates beriet, wie wir dem „Deutschen“ entnehmen, den vom Reichsverkehrsminister vorgelegten Entwurf einer Verordnung betreffend Beiräte für die Reichseisenbahnen. Dieser Entwurf sieht für den ganzen Bereich der Reichseisenbahnen elf Bezirkseisenbahnräte vor, welche nach dem Entwurf in der Weise gebildet werden sollen, daß für jeden Bezirkseisenbahnrat die Hälfte der Mitglieder von den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern (Handels-, Gewerbe-, Handwerks-, Land- und Forstwirtschaftskammern) und ein Viertel von den Versichertenvertretern bei den Landesversicherungsanstalten und Sonderanstalten sowie von den Angestelltenvertretern unter den Vertrauensmännern der Angestelltenversicherung zu wählen sind, während das letzte Viertel von den Regierungen der beteiligten Länder ernannt wird.

Gegen diese Zusammensetzung erhoben im Verkehrsausschuß die Arbeitnehmervertreter Bedenken, da hiermit eine Verletzung des Grundsatzes der Parität verbunden sei und die Arbeitnehmer nicht genügend zu ihrem Recht kämen. Sie traten mit dem Gegenvorschlag hervor, daß nur ein Drittel der Mitglieder jedes Bezirkseisenbahnrates von den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern, dahingegen das zweite Drittel von den Gewerkschaften zu wählen sei, während das letzte Drittel von den Länderregierungen ernannt werden solle.

Die Arbeitgebervertreter machten hingegen geltend, daß man

nicht unnötig an der bewährten Tradition rütteln solle, die den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern zum großen Vorteil des Wirtschaftslebens einen erheblichen Einfluß gewährt habe; infolgedessen möchte man in der Beschneidung des Einflusses dieser Wirtschaftskörper nicht über den Regierungsentwurf hinausgehen. Der Vorschlag der Arbeitnehmervertreter eröffne zwei Möglichkeiten: Entweder nämlich werde die Zahl der im Regierungsentwurf vorgesehenen Vertreter der Handels- usw. Kammern beibehalten; dann werde eine entsprechend große Zahl Arbeitnehmer und von den Länderregierungen ernannter Mitglieder hinzutreten und dadurch ein so großer Beratungskörper entstehen, daß eine fruchtbringende Arbeit von ihm keinesfalls zu erwarten sei. Oder man suche diesen Nachteil zu vermeiden und vermindere die Zahl der im Regierungsentwurf vorgesehenen Vertreter der Handels- usw. Kammern, so käme man zwar zu einer erträglichen Gesamtzahl der Mitglieder der Bezirkseisenbahnräte, es würden aber dann die sachkundigen Persönlichkeiten aus den Kreisen der Arbeitgeber des Handels, der Industrie, des Gewerbes sowie der Forst- und Landwirtschaft zweifellos an Zahl durchaus ungenügend vertreten sein. Die Arbeitnehmervertreter pflichteten dem nicht bei und betonten, daß auch in den Arbeitnehmerkreisen viel Sachkunde auf dem hier in Betracht kommenden Gebiete (Tarif-, Verkehrs-, Abfertigungsfragen) zu finden sei.

Bei der Abstimmung ergab sich eine Mehrheit für die Anträge der Arbeitnehmer, die geschlossen an ihrem Vorschlage festhielten, während die Arbeitgeber ebenso geschlossen für den Regierungsentwurf eintraten. Mit großer Mehrheit wurde dem Vorschlage zugestimmt, daß die Arbeitnehmer (Beamte, Angestellte, Arbeiter) für die Bezirkseisenbahnräte von den gewerkschaftlichen Organisationen gewählt werden sollen.

Hinsichtlich der Zusammensetzung des Reichseisenbahnrats kam eine Einigung zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern nicht zustande. Letztere verfochten auch für den Reichseisenbahnrat den Grundsatz der unbedingten Parität.

Einstimmig wurde vom Ausschuß folgende Entschließung gefaßt:

„Der Reichswirtschaftsrat hält die baldige Schaffung neuer Eisenbahnbezirksräte der Reichsbahnen und eines darauf aufgebauten Reichseisenbahnrates für geboten. Sie sollte keinesfalls bis nach der Bildung der Wirtschaftsbezirke verschoben werden. Der Reichswirtschaftsrat ist einverstanden mit dem Grundsatze der Vorlage der Regierung, daß bei der Bildung der Eisenbahnratsbezirke in erster Linie die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Zusammenhänge berücksichtigt werden und nicht die politischen Grenzen der Länder ausschlaggebend sein sollen."

— **Eröffnung von Strecken.** Am 1. Oktober d. J. sollen die folgenden Eisenbahnstrecken dem Betriebe übergeben werden:

a) im Direktionsbezirk Münster (Westf.) die vollspurige Bahnstrecke Sulingen (Han.)-Wehrbleck als Nebenbahn mit den Stationen Gr. Leßen und Wehrbleck für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren.

b) im Direktionsbezirk Cassel die 3,28 km lange vollspurige Teilstrecke Uslar-Uslar Stadt der Neubaulinie Uslar-Schönhagen als Nebenbahn. Der an dieser Strecke gelegene Bahnhof IV. Klasse Uslar Stadt erhält zunächst Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Eilgut, Frachtgut und Tieren in Wagenladungen. Die Abfertigung von Stückgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladungen ist vorgesehen.

Für beide Strecken haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— **Errichtung einer Unterausgleichstelle für fehlende und überzählige Eil- und Frachtstückgüter in Nürnberg.** Zur Entlastung des Deutschen Ausgleichamtes Berlin und zur Erhöhung der Ausgleichmöglichkeit bei fehlenden und überzähligen Gütern wird vom 1. Oktober d. J. ab zunächst versuchsweise eine Unterausgleichstelle für den Bezirk des bayer. (rechtsrh.) Netzes in Nürnberg errichtet. Durch diese Einrichtung wird das sonstige Nachforschungsverfahren bei fehlenden und überzähligen Gütern (Fehl- und Überzähligmitteilungen, Fehl-, Überzählig- und Erledigungsmeldungen) nicht berührt. Die Unterausgleichstelle wird der Frachtgutabfertigung Nürnberg Hbf. angegliedert. Die Anschrift lautet: An die Unterausgleichstelle in Nürnberg (Gütstat). Die Bearbeitung der Unregelmäßigkeiten bei der Unterausgleichstelle erfolgt im Karteiverfahren. Zur Vereinfachung und Beschleunigung der Arbeit wird die Ausfertigung der Karten den Abfertigungsstellen übertragen. Die Karten gelten gleichzeitig als Meldung an die Unterausgleichstelle. Für fehlende Sendungen sind weiße, für überzählige Sendungen farbige Karten zu verwenden. Ausführliche Bestimmungen sind für den Geschäftsgang der neuen Dienststellen erlassen worden.

— **Ausgabe von Fahrkarten und Schnellzugzuschlagkarten nach und von Stationen Ostpreußens und der Freistadt Danzig.** Im Verkehr nach und von Stationen Ostpreußens und der Freistadt Danzig sind bei Benutzung von Schnellzügen auf polnischen und Freistadtstrecken allgemein Fahrkarten für alle Züge auszugeben. Beim Fehlen fertig gedruckter Fahrkarten sind Blankokarten für alle Züge zu verabfolgen. Schnellzugzuschlagkarten dürfen mit Fahrkarten für Eil- oder Personenzüge nur in folgenden Fällen verausgabt werden:

1. bei Ausgabe von Fahrkarten zum halben Preise, neben dem der volle Schnellzugzuschlag zu zahlen ist;
2. wenn der Reisende bis zu seiner Zielstation eine Fahrkarte nicht erhalten kann und eine Fahrkarte nach der zur Lösung neuer Fahrkarten geeigneten weitestgelegenen Station löst. Die Zuschlagkarte ist in diesem Falle gemäß A. A. V. I § 4, Ziff. 21 auf der Vorderseite mit dem Stationsstempel zu versehen und auf der Rückseite durch Angabe der Station, bis zu der sie Geltung erhalten soll, mit Tinte oder Tintenstift gültig zu schreiben. Der die Gültigkeit behandelnde gedruckte Vermerk auf der Rückseite ist zu durchstreichen;
3. wenn der Reisende nur auf einer Teilstrecke der Fahrkarte Schnellzüge benutzen will;
4. bei Ausgabe von Militärfahrkarten, die zu Schnellzügen benutzt werden sollen.

— **Beschränkung der Geltungsdauer der Fahrscheine des Mitteleuropäischen Reisebüros** (Unternehmerfahrscheine). Aus Anlaß der am 1. Dezember d. J. eintretenden Fahrpreiserhöhungen wird die Geltungsdauer der zu den jetzigen Preisen auszugebenden deutschen Fahrscheine des Mitteleuropäischen Reisebüros zeitweise beschränkt, und zwar gelten die Scheine, die mit einem in der Zeit vom 6. Oktober bis 30. November fallenden Datum abgestempelt sind, nur bis zum 3. Dezember d. J. Ferner wird für solche Fahrscheine die Bestimmung über den Reiseantritt zu jeder Zeit innerhalb der Geltungsdauer dahin geändert, daß die Reise — bei Fahrscheinheften für Hin- und Rückfahrt auch die Rückreise — spätestens am 30. November d. J. anzutreten ist. Die Ausgabestellen sind angewiesen, auf allen derartigen Fahrscheinen (einschließlich Schnellzugzuschlagscheinen) den Aufdruck „Gültig 60 Tage, den Tag der Abstempelung mitgerechnet" sowie auf den zugehörigen Heftumschlägen den Aufdruck „Die Geltungsdauer ist auf den einzelnen Fahrscheinen vermerkt" und „Die Reise kann innerhalb der Geltungsdauer zu jeder Zeit angetreten werden" zu streichen und dafür auf der ersten Seite des Heftumschlags handschriftlich mit Tinte oder mittels Stempels zu vermerken: „Gültig bis 3. Dezember 1921. Die Reise (bei Fahrscheinheften für Hin- und Rückfahrt die Hin- und Rückreise) ist spätestens am 30. November 1921 anzutreten." Bei Heften, die auch Fahrscheine für ausländische Strecken enthalten, ist diesem Vermerk vorzusetzen: „Auf den deutschen Strecken."

Die Geltungsdauer der Fahrscheine, die mit dem 3., 4. und 5. Oktober abgestempelt werden, wird nicht beschränkt. Sie gelten daher bis zum 1., 2. oder 3. Dezember d. J. Es muß jedoch auch mit solchen Fahrscheinen die Reise oder Rückreise spätestens am 30. November d. J. angetreten werden.

Hinsichtlich der Hefte, die auch Fahrscheine für ausländische Strecken enthalten und nach und durch Deutschland benutzt werden, wird die Vorschrift über den Reiseantritt bis spätestens 30. November als erfüllt angesehen, wenn die Reise oder Rückreise bis zu diesem Tage im Auslande angetreten ist.

Eine Beschränkung der beliebigen Fahrtunterbrechung innerhalb der Geltungsdauer tritt durch die vorstehende Maßnahme nicht ein. Die Reisenden, die nach dem 3. Dezember d. J. mit einem vor dem 1. Dezember abgestempelten Fahrscheinhefte betroffen werden, sind als Reisende ohne gültige Fahrkarte nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu behandeln.

— **Eisenbahnratssitzung.** Der der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden beigeordnete Eisenbahnrat hielt am 24. September d. J. unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion Dr. Mettig seine 81. Sitzung ab. Er nahm Mitteilungen über die Tarifierung von Brennholz und über die Frachtermäßigung für Lebensmittel und Düngemittel entgegen.

In der Frage der in Aussicht genommenen Tariferhöhungen gelangte er zu folgender Entschließung: Der Eisenbahnrat glaubt der allgemeinen Erhöhung aller Tarife um 30 % trotz der schweren Bedenken, die ihm wegen der Wirkung auf das deutsche Wirtschaftsleben beigehen, zustimmen zu sollen, spricht aber die Erwartung aus, daß alsbald in eine Prüfung darüber eingetreten wird, ob diese Erhöhung im einzelnen noch abgestuft werden kann, und in welcher Weise etwaige Härten zu beseitigen sind. Der Eisenbahnrat erwartet ferner, daß die Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, zur Vermeidung weiterer Erhöhung die Wirtschaftlichkeit des Betriebes mit allen Mitteln

zu heben und daß sie, was den Personenverkehr anlangt, bemüht bleibt, Anschlüsse und Fahrpläne zu verbessern und die Schnelligkeit des Reisens zu erhöhen.

— **Die Verkehrslage bei den Eisenbahnen.** Die Verkehrsanforderungen zeigten eine nicht unbedeutende Aufwärtsbewegung. Sie wurde hervorgerufen durch die ungünstigen Wasserverhältnisse auf den meisten Binnenwasserstraßen und die um fast vier Wocher früher als sonst einsetzende Ernte. Die Mehranforderungen an Güterwagen betrugen nach den vorläufigen Ergebnissen bei den offenen Wagen über 400 000, bei den gedeckten über 30 000. Diesen hohen Wagenanforderungen konnte nicht in vollem Umfange entsprochen werden, zumal durch die noch immer bestehenden Schwierigkeiten im Westen infolge der Sanktionen (Verzögerungen in der Zollabfertigung, Wagenansammlungen), ferner durch die langen Eisenbahnbeförderungen infolge des teilweisen Versagens der Wasserstraßen, den Streik auf den polnischen Eisenbahnen und die vermehrte Verwendung deutscher Wagen im Auslandsverkehr, besonders für Wiedergutmachungskohle nach Italien, der schnelle Wagenumlauf zum Teil erheblich beeinflußt wurde. Die Zahlen der nicht gestellten Wagen stiegen erheblich an. Beispielsweise ergaben sich in der Ruhrwagengestellung an einzelnen Tagen Ausfälle von über 2900 Wagen. Im ganzen wurden dort im August nach den vorläufigen Ergebnissen 557 448 Wagen gestellt, gegenüber 537 650 im Juli und 508 613 im August des Vorjahres. Der Umschlag in den Ruhrhäfen ist infolge der verminderten Leistungsfähigkeit des Rheins bei einem anhaltenden Niedrigwasser erheblich zurückgegangen, und zwar wurden umgeschlagen im August 21 509 309 Wagen, im Juli 21 562 842 Wagen, im August des Vorjahres 20 807 120 Wagen.

Die Kohlenversorgung Süddeutschlands stellt sich im ganzen etwas ungünstiger als im Vormonat. Die Haldenbestände an der Ruhr sind in geringem Umfange gestiegen. Zur Abbeförderung der Kohlen aus Oberschlesien wurden

	gestellt:	fielen aus:
August 1921 .	21 233 890 Wagen	14 535 Wagen
Juli 1921 . . .	21 155 250 „	31 860 „
August 1920 .	20 168 913 „	7 638 „

Der Umschlag in Cosel war unbedeutend, weil bei dem Niedrigwasser und dem dadurch bedingten Festliegen vieler Kähne die Oder nicht mehr leistungsfähig war. Es wurden nur 45 711 t umgeschlagen, gegenüber 151 050 t im Juli und 175 219 t im August 1920.

In den mitteldeutschen und sächsischen Kohlenrevieren gestaltete sich der Versand wiederum um etwa 4—5 % lebhafter als im Vormonat.

Große Veränderungen zeigten sich in dem Wagenbedarf für künstliche Düngemittel. Infolge der Preiserhöhungen für Kali ab 1. September und des größeren Bedarfs der deutschen Landwirtschaft im allgemeinen, der bei der früheren Ernte entsprechend früher einsetzte, schnellten die Anforderungen in die Höhe. An einzelnen Tagen wurden mehr als 3800 Wagen angefordert. Im ganzen wurden für künstliche Düngemittel überhaupt

	gestellt:	fielen aus:
August 1921 .	2 165 386 Wagen	42 460 Wagen
Juli 1921 . . .	2 140 457 „	3 513 „
August 1920 .	2 050 891 „	1 194 „

Erheblich gestiegen ist ferner der Bedarf für die Beförderung von Kartoffeln, Brotgetreide und Mehl. Für Kartoffeln wurden gestellt 42 376 Wagen gegenüber 17 826 Wagen im Juli und 58 045 im August v. J., für Brotgetreide und Mehl im August 1921: 89 268 gegenüber 37 172 im Juli und 51 182 im August 1920.

— **Schlafwagen 3. Klasse.** Dem Beispiele der nordischen Länder folgend, beabsichtigt auch die Reichsbahnverwaltung, auf deutschen Bahnstrecken demnächst, möglicherweise schon zum Fahrplanwechsel am 24. Oktober, auf vielbefahrenen Strecken Schlafwagen für die 3. Wagenklasse versuchsweise in Dienst zu stellen. Diese neuen Schlafwagen, von denen zurzeit zehn Stück bei den Linke-Hoffmannwerken im Bau sind, werden in 12 Halbabteilungen 36 Schlafplätze 3. Klasse enthalten. Ihrer besonderen Inneneinrichtung wegen werden die neuen Schlafwagen ein hochgewölbtes Dach, ähnlich wie die bayerischen Staatsbahn-D-Wagen erhalten, an dem gut durchkonstruierte Entlüftungsanlagen seitlich angebracht sind und für ausreichenden Luftwechsel sorgen. Für die Beleuchtung erhält der Schlafwagen eine elektrische Lichtmaschine. Die Schlafplätze, drei übereinander angeordnete Liegestätten, werden mit Liegepolstern und Keilkissen ausgerüstet, während die Reisenden für Decken und Bettwäsche sorgen müssen. Der Längsgang ist niedriger als bei gewöhnlichen Wagen, da durch eine eingebaute Zwischendecke Raum in den Abteilen zur Unterbringung von Handgepäck geschaffen ist. An der Zwischenwand, die die einzelnen Abteile voneinander scheidet, sind Haken zur Aufnahme der Kleidung der Reisenden angebracht. Außer den Schlafabteilen enthält der Wagen bei einer Länge von 19 m noch ein Abteil für den Schaffner, zwei Aborte und zwei Waschkabinen. Der Wagen ist aus Eisen gebaut und läuft auf zwei zweiachsigen Drehgestellen. Eine gute Innenverkleidung aus Holz sorgt für den nötigen Wärmeschutz.

— **Verkehr über die Grenzen des besetzten Gebietes.** Nach einer Mitteilung der Eisenbahndirektion Köln hat die dortige Eisenbahn-Unterkommission angeordnet, daß allen Frachtbriefen zu Sendungen, die in verschlossenen Wagen zur Absendung gelangen, wozu namentlich Künstler- und Möbelwagen gehören, die Schlüssel zu diesen Wagen beizufügen sind, da der Inhalt der Wagen der Untersuchung durch die Zollorgane und die Kontrollposten — Offiziere der Besatzungsmächte — unterliegt. Die strengste Durchführung dieser Anordnung ist erforderlich, damit unnötiges Zurückhalten dieser Sendungen auf den Kontrollpostenstationen vermieden wird.

— **Die Umgebung des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin.** Die Akademie des Bauwesens hat folgendes Gutachten abgegeben: „Die Akademie des Bauwesens spricht sich dahin aus, daß auf der Nordseite des neuen Bahnhofs Friedrichstraße die Schaffung beträchtlicher Freiflächen von guter Formgestaltung erforderlich ist für den Verkehr aus der Stadt zum Bahnhof, für eine Untergrundbahn entlang der Spree, für den Übergang der Fahrgäste zwischen dieser neuen Schnellbahnlinie, der städtischen Untergrundbahn im Zuge der Friedrichstraße und dem Staatsbahnhof, endlich für eine neue Seitenstraße neben der Stadtbahn von der Friedrichstraße bis zur Prinz-Louis-Ferdinand-Straße. Neben ihrer Verkehrsbedeutung hat diese Seitenstraße die Eigenschaft, daß sie der vorhandenen und weiterhin drohenden Verunstaltung der Bahnhofsumgebung durch ausgedehnte rohe Brandmauern am wirksamsten entgegentreten würde.

Wenn die Schaffung dieser Freiflächen so hohe Opfer fordert, daß sie weder von der Allgemeinheit noch von einzelnen Grundbesitzern getragen werden können, so verdient der Vorschlag, das aus dem Geländedreieck zwischen Friedrichstraße, Uferstraße und Bahnhof übrigbleibende Grundstück behufs Erzielung eines wirtschaftlichen Ausgleichs höher zu bebauen, als die allgemeine Bauordnung es gestattet, ernste Erwägung und Empfehlung. Ein solcher Hochbau an dieser Stelle ist nicht bloß städtebaulich und künstlerisch einer befriedigenden Ausbildung fähig, sondern würde, angesichts der weiten Leerfläche der Spree und ihrer Uferstraßen, bei entsprechender Gestaltung besonders geeignet sein, das Stadtbild in kraftvoller Weise zu bereichern."

— **Anhaltische Landes-Eisenbahngemeinschaft.** Die Dessau-Wörlitzer, Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn und die Kleinbahn Staßfurt-Löderburg sind seit Anfang dieses Jahres in der Anhaltischen Landes-Eisenbahngemeinschaft (öffentlich-rechtliche Körperschaft) vereinigt worden. Alle Schriftstücke, die die allgemeine Verwaltung, den Betrieb und den Verkehr einschließlich Kontroll- und Abrechnungsdienst der genannten Bahnen betreffen, sind an die Anhaltische Landes-Eisenbahngemeinschaft in Dessau, Leopoldstraße 17—19 zu richten.

— **Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.** Der Abschluß für 1920/21 zeigt nach 127 602 ℳ besonderer Rücklage für den Erneuerungsfonds einen Reingewinn von 4682 ℳ, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll (i. V. 90 718 ℳ). Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 1 614 361 ℳ (748 066 ℳ) und die Betriebsausgaben auf 1 446 004 ℳ (642 607 ℳ). In der Bilanz erscheinen Bahnanlagen mit 2 367 305 ℳ (2 371 725 ℳ), Effekten mit 312 436 ℳ (364 939 ℳ) und Kasse sowie Bankguthaben mit 97 295 ℳ (96 538 ℳ).

— **Die Gebühren für zwangsweise Zuführung von Wagenladungsgütern** werden nach einer der Handelskammer zu Berlin zugegangenen Mitteilung der Eisenbahndirektion Berlin infolge der Steigerung der Fuhrhaltungskosten vom 1. Oktober d. J. ab erhöht. Es betragen daher vom 1. Oktober ab die Gebühren für die zwangsweise Entladung und Zuführung bei Gütern der Klasse I für 100 kg: für die ersten 2000 m 3,20 ℳ (bisher 2,10 ℳ), für weitere 1000 m 0,80 ℳ (bisher 0,55 ℳ), für die Güter der Klasse II für die ersten 2000 m 4,50 ℳ (bisher 3 ℳ), für weitere 1000 m 0,80 ℳ (bisher 0,55 ℳ). Die Auf- und Abladegebühren betragen für die Klasse I 0,60 ℳ, für die Klasse II 0,90 ℳ für 100 kg.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, ist der Regierungsdirektor Otto Morhart zum Ministerialrat ernannt worden.

Österreich.

— Gebührenerhöhung auf den Bundesbahnen. Das Bundesministerium für Verkehrswesen verlautbart: Im Einvernehmen mit den Direktionen der Bundesbahnen wird die „statistische Gebühr" bei Wagenladungen bis 20 000 kg mit 10 K für den Wagen festgesetzt. Bei mehreren Wagen bezw. einem ganzen Zug, welcher auf einer Erklärung erscheint, ist obige Gebühr für jeden Wagen einzuheben. Die Erhöhung tritt mit 1. Oktober 1921 in Kraft.

— Die Tarife der Murtalbahn. Zeitungsberichten zufolge sprach eine Abordnung von Industriellen, Handels- und Gewerbetreibenden, Vertretern der Landwirtschaft aus dem Murtale unter Führung des großdeutschen Abgeordneten Dr. Straffner beim Verkehrsminister Dr. Rodler vor, um ihm ihre Wünsche bezüglich der Tarifbemessung bei der Murtalbahn bekanntzugeben. Die Mitglieder der Abordnung wiesen darauf hin, daß die Tarife der Murtalbahn drei- bis viermal so hoch sind, wie bei den Bundesbahnen. Die Murtalbahn vermittelt den Holztransport aus einem der reichsten Holzausfuhrgebiete. Der Bahnbetrieb sei aktiv, und die Gesellschaft sei im vorigen Jahre in der Lage gewesen, eine Dividende auszuzahlen. Durch die Überspannung der Tarife zugunsten der Murtalbahn sei die Holzausfuhr außerordentlich geschädigt, ja fast unmöglich geworden. Auch der Transport der notwendigen landwirtschaftlichen Bedarfsartikel werde außerordentlich verteuert. Bereits vor einigen Wochen hat Abg. Pauly beim Verkehrminister Dr. Rodler vorgesprochen und die Versicherung erhalten, daß entsprechende Schritte gemacht werden, welche die Förderung der Holzausfuhr, die bekanntlich einer der größten Aktivposten der österreichischen Volkswirtschaft ist, unbedingt erfordert. Verkehrsminister Dr. Rodler erklärte der von Dr. Straffner geführten Abordnung, daß, soweit sein Ressort in Betracht käme, die Wünsche der Abordnung unterstützt würden. — Schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen im Finanzministerium, wohin sich die Abordnung gleichfalls begab, doch auch dort wird sich ein Weg finden lassen, der zum Erfolge führt.

— Paß- und Gepäckrevision während der Wiener Messe. Auf Anregung der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie, die sich im Einvernehmen mit der Messeleitung an den österreichischen Gesandten in Berlin, das Konsulat und die Handelskammer in München gewendet hat, hat die deutsche Regierung zugestimmt, daß die Paß-, Gepäck- und Valutenrevision bei direkten Zügen in Passau und Salzburg während zehn Tagen im Zuge stattfindet. Auch die österreichische Paß- und Gepäckrevision fand in den beiden Stationen im Zuge statt.

— Verkehrsnachrichten. Die Direktion der Eisenbahn Wien-Aspang verlautbart: Vom 17. September ab wurde der durchlaufende Personenzugverkehr zwischen Wien und Ödenburg wieder aufgenommen. Geführt wird wie vor dem 30. August d. J. täglich von Wien nach Ödenburg: Zug 11 (ab Wien 6 Uhr 15 Minuten, an Ödenburg 10 Uhr 16 Minuten) und Zug 17a (ab Wien 16 Uhr 20 Minuten, an Ödenburg 20 Uhr 19 Minuten). Von Ödenburg nach Wien: Zug 12a (ab Ödenburg 5 Uhr 30 Minuten, an Wien 9 Uhr 26 Minuten) und Zug 18a (ab Ödenburg 16 Uhr 20 Minuten, an Wien 20 Uhr 4 Minuten).

— Frachtbegünstigungen für die Grazer Messe. In der Zeit vom 24. September bis 2. Oktober d. J. wird in Graz die „Grazer Messe" veranstaltet. Für Messegüter bei Aufgabe als Eil- oder Frachtgut, die als „Messegut" auf den betreffenden Frachtstücken bezeichnet und im Frachtbrief an die Grazer Messe gerichtet sind oder von der Grazer Messe aufgegeben werden, wird in der Zeit vom 1. September bis 30. Oktober d. J. auf sämtlichen in Österreich gelegenen Linien der am Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, beteiligten österreichischen Eisenbahnen eine 50prozentige Ermäßigung der Frachtgebühren bei der Abfertigung im Kartierungswege mit der Maßgabe gewährt, daß die im Abschnitt A-I-g des Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B festgesetzten Mindestgebühren gewahrt erscheinen.

Bei der Beförderung von leicht verderblichen Genußmitteln, wie Obst, Gemüse, Obstmost, Wein, Fleisch usw. wird diese Begünstigung nur bei Auflieferung im Gewichte von höchstens 50 kg zugestanden.

Die Inanspruchnahme dieser Begünstigung ist an besondere, ausschließlich von der Grazer Messe auszustellende „Bestätigungen I bzw. II" gebunden. Die von der Grazer Messe ausgestellte Bestätigung I ist bei der Aufgabe der Sendung zur Grazer Messe, die Bestätigung II bei der Rückbeförderung des Messegutes von Graz in die ursprüngliche Versandstation oder deren Weiterbeförderung in eine beliebige Bestimmungsstation dem Frachtbriefe beizugeben.

— Eine Aufforderung des Landesverbandes für Fremdenverkehr an das Reisepublikum. Der Landesverband für Fremdenverkehr veröffentlicht in den Tagesblättern folgende Mitteilung: Die ungewöhnlich starke Fremdenbewegung im Laufe dieses Sommers mußte selbstverständlich bei dem herrschenden Mangel an Betriebsmaterial zu vielen Reibungen führen; auch war es erklärlich, daß der plötzliche Zustrom von Fremden in die meisten Kurorte und Sommerfrischen sowohl ein Anwachsen der Preise zur Folge hatte, als auch zu mancher Enttäuschung führte, indem Fremde in einem kürzlich erst empfohlenen Ort bei ihrem Eintreffen unbefriedigende Unterkunft fanden. Mit solchen Unannehmlichkeiten wurde zweifellos von der größten Zahl der Reisenden gerechnet, und es mußten solche auch nach der ganzen Sachlage in Kauf genommen werden. Es ist jedoch möglich, daß in dieser schwierigen Reisesaison mancher Reisende auch außergewöhnlich unangenehme Erfahrungen machen mußte. Von solchen Kenntnis zu bekommen, wäre dem Landesverband für Fremdenverkehr von Wien und Niederösterreich äußerst wertvoll, weil er durch das Zusammenfassen solcher Vorkommnisse in die Lage käme, durch Verwendung bei den zuständigen Stellen Wiederholungen in der Folge auszuschließen. Ebenso wichtig wäre es dem Landesverband für Fremdenverkehr, wenn eine große Anzahl von Reisenden ihre in den verschiedenen Kurorten und Gasthäusern gemachten besonders erfreulichen oder auch unliebsamen Erfahrungen zur Kenntnis bringen würden. Gerade jetzt bei der Bearbeitung eines neuen Führers könnten solche Aufklärungen sehr zweckdienlich sein und würden wesentlich zur Ergänzung des bereits angesammelten Materials beitragen.

— Die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft gibt bekannt: Die Eilschiffahrten Wien-Linz werden diesjährig mit letzter Fahrt ab Wien am 24. September und ab Linz am 25. September eingestellt. Der Postschiffverkehr Passau-Linz wird in beiden Richtungen mit letzter Fahrt am 19. September, der Postschiffverkehr Linz-Wien mit letzter Fahrt von Wien nach Linz am 29. September und mit letzter Fahrt von Linz nach Wien am 2. Oktober diesjährig geschlossen.

— Gründung einer österreichischen Schiffahrtsgesellschaft. Am 9. September d. J. fand in den Räumen der Österreichischen Creditanstalt die gründende Hauptversammlung der Österreichischen Reederei A.-G. statt. Diese Aktiengesellschaft ist von der Österreichischen Creditanstalt unter Mitwirkung der American Ship and Commerce Navigation Corporation, der größten amerikanischen Schiffahrtsgesellschaft (Harriman-Konzern), und der ihr verbündeten Hamburg-Amerika-Linie gegründet. Der Zweck dieser Gründung ist, den Wiederaufbau einer österreichischen Handelsflotte vorzubereiten. Da die gegenwärtigen Verhältnisse die Erwerbung eigener Schiffe nicht gestatten, hat sich die Österreichische Reederei sowohl für Fahrgäste als auch für Frachten den notwendigen Schiffsraum auf den Linien ihrer amerikanischen und deutschen Freunde auf lange Zeit hinaus gesichert. Sobald die Österreichische Reederei eigene Schiffe erworben haben wird, die sodann unter österreichischer Flagge fahren werden, ist auch die Anwerbung österreichischen seemännischen Personals ins Auge gefaßt. Auf Grund dieses Abkommens mit den befreundeten amerikanischen und deutschen Reedereien ist vorläufig nur ein geringes Betriebskapital für die Österreichische Reederei nötig; es wurde das volleingezahlte Aktienkapital daher zunächst mit 10 000 000 K festgesetzt. Die Aktien wurden von der Österreichischen Creditanstalt und ihren amerikanischen und deutschen Freunden voll übernommen; die Mehrheit der Aktien bleibt in österreichischen Händen. Der Verwaltungsrat bestellte zu seinem Präsidenten Herrn Sektionschef a. D. Dr. Siegmund Brosche, zum Direktor der Gesellschaft Herrn Hugo Sonnewald.

— Zur Frage des Beamtenabbaues macht Dr. Friedrich Leiter im „Neuen Wiener Tagblatt" einen interessanten Vorschlag. Ausgehend von der Tatsache, daß die stetig steigenden Ausgaben für die Besoldung der Beamten unvermeidlich auf alle nur irgendwie finanziell leistungsfähigen Staatsangehörigen drücken müssen, somit jeder einzelne Staatsbürger unmittelbar an Ersparungen des Staatshaushaltes beteiligt ist, erhebt der Verfasser die Forderung, daß aus der Initiative jener Bevölkerungsschichten, deren Betriebe und Unternehmungen ihnen die Möglichkeit bieten, der Weg gesucht werde, um zur Verringerung der staatlichen Besoldungsbelastung beizutragen. Selbstverständlich dürfe der Beamtenabbau nicht etwa die betreffenden Staatsangestellten brotlos machen, sie nicht einfach auf die Gasse setzen und ihnen selbst anheimgeben, sich eine neue Existenz zu suchen, vielmehr müßte jedem Beamten, der aus dem Staatsdienste scheidet und nicht vermöge seines vorgerückten Alters oder sonstiger Arbeitsunfähigkeit einen materiell gesicherten Ruhestand vorzieht, die Anstellung im Privatdienste gewährleistet werden, bei tunlichster Sicherung erworbener Rechte auf Gehalt, Vorrückung und Altersversorgung. Es wäre eine verdienstvolle Tat von unermeßlicher Tragweite, wenn die Organisationen des Handels, der Industrie und des Gewerbes zusammentreten würden, um in gemeinsamer Beratung und im Einvernehmen mit den staatlichen Vertretern sich darüber einigermaßen

Klarheit zu verschaffen, welche privaten Unternehmungen in Betracht kämen bei der Bemühung, dem Überschuß staatlicher Beamten eine tunlichst gleichwertige Betätigung in der privatwirtschaftlichen Produktion zu verschaffen. Die Kammer für Handel, Industrie und Gewerbe in Wien sollte an die maßgebenden freien Vereinigungen, ferner an die gewerblichen Genossenschaften und landwirtschaftlichen Körperschaften mit der Einladung herantreten, Vertreter in einen Ausschuß zu entsenden, der die Aufgabe zu übernehmen hätte, mit den geeigneten einzelnen Betrieben Fühlung zu suchen, um sie für die Aufnahme bisher staatlicher Beamten unter ihr Personal zu gewinnen.

Es wäre als hochherziger Akt wirksamer Betätigung des Staatsgefühles zu werten, wenn, ohne daß erst ein behördlicher Zwang im Namen des Gesetzes abgewartet würde, die angesehenen Vertreter der verschiedenen Zweige der Volkswirtschaft sich zu der angeregten Hilfsaktion vereinigen würden.

— **Verbot des Verkehrs von mehr als einem Anhängewagen auf österreichischen Bundesstraßen.** Die kürzlich verlautbarte Straßenpolizeiverordnung des Bundesministeriums für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten verbietet auf Bundesstraßen das Fahren mit mehr als einem Anhängewagen, geht damit auf eine Stadthaltereiverordnung vom 8. April 1888 zurück und scheidet dadurch grundsätzlich den während des Krieges öfters gesehenen, mehr oder weniger bewährten Motorzug mit Vielachsenantrieb vom Straßenverkehr aus. Was auf der Bundesstraße verboten ist, wird von dem Land- und den Straßenausschüssen gewiß nicht oder nur unter schweren Hemmungen bewilligt werden. Daß aber das Handelsministerium und nicht das Bundesministerium für Verkehrswesen diesen auf Bundesstraßen zu regeln berufen ist, steht offenbar mit der Straßenunterhaltung, die ersterem obliegt, im Zusammenhange. Jedenfalls wäre es zweckmäßiger, wenn dem Ministerium für Verkehrswesen, dem auch die Postverwaltung untergeordnet ist, den Fahrverkehr auf der Straße zu regeln befugt wäre.

Auch die „gleislose Bahn“ mit elektrischer Oberleitung ist Straßenbenutzerin und daher nicht dem Ministerium für Verkehrswesen untergeordnet, obwohl sie auch auf eigener Fahrbahn, mindestens auf eigens dafür hergestellter, asphaltierter oder betonierter Oberfläche betrieben wird. Infolge des Krieges, als längst alle mit Explosionsmotoren ausgerüsteten Kraftwagen der staatlichen und privaten Linien von der Heeresverwaltung eingezogen worden waren, waren die Wagen der gleislosen Bahnen, als im Felde unverwendbar, so lange im Betriebe geblieben, bis Strommangel und der Zustand der durch militärische Kraftwagen unfahrbar gewordenen Straßen zur Betriebseinstellung genötigt hatten. Die schon vor dem Kriege wiederholt betonte Notwendigkeit, anstatt teure Lokalbahnen zu bauen, vorerst Kraftwagenlinien als Ersatz einzurichten, besteht auch heute in erhöhtem Grade, da die Fahrbarmachung von Straßen rascher und billiger durchführbar ist, als der Bau von Lokalbahnen, deren Rentabilität obendrein nicht gesichert ist.

Während des Krieges wurden die benzin-elektrischen Kraftwagenzüge durch die schweren österreichischen Mörserbatterien bekannt, und auch über die für den Verkehr auf Gleisen verwendbaren benzin-elektrischen Kraftwagenzüge mit bis zehn Anhängewagen wurde wiederholt berichtet. Damals wurde geäußert, daß der Mehrachsenantrieb bei Beförderung der gleichen Last der Straßenoberfläche weniger schade als e i n Zugwagen mit entsprechend beschwerten Zug- bzw. Triebsachsen. Die nun laut Verordnung vorgeschriebene Gummibereifung würde um so mehr zur Schonung der Straßenoberfläche beitragen. Zugegeben, daß der benzin-elektrisch betriebene Vielachsenzug noch sehr verbesserungsfähig wäre, so ist es doch bedauerlich, daß durch eine den Verkehr von mehr als zwei zusammengehängten Wagen behindernde Verordnung dieses neue Betriebsmittel vollständig von der Straße verschwinden soll, anstatt daß man versuchte, seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Wenn die Berichte der österreichischen Heeresverwaltung richtig waren, sind die Transportkosten bei diesen Zügen wesentlich niedriger, als bei jeder anderen Beförderung auf der Straße gewesen. Gewiß kostet ein derartiger Zug ebenso wie jeder einfache Kraftwagen das Vielfache von einst. Trotzdem dürfte die Möglichkeit der für den Eisenbahnverkehr wünschenswerten gleichzeitigen Abfuhr ganzer Wagenladungen, der Ersparnis an Kraftwagenführern und Begleitmannschaften mit ihren hohen Bezügen, insbesondere wenn die Wagen mit Schnellentladeeinrichtungen versehen würden, ihre Verwendung vorteilhaft erscheinen lassen. Wenn auch gegenwärtig hohe Brennstoffkosten, selbst bei Anwendung von Verbrennungsmotoren anstatt der Explosionsmotoren, die Stromerzeugung verteuern, so dürfte in absehbarer Zeit, das heißt nach Fertigstellung der allenthalben in Österreich und Deutschland im Bau befindlichen Wasserkraftanlagen für Elektrizitätserzeugung und Errichtung von Überlandzentralen, den „gleislosen Bahnen“ ein erweitertes Arbeitsfeld erstehen. Auch Motorzüge für elektrischen Vielachsenantrieb werden vermutlich infolge geringeren Anlagekapitals und dadurch verminderten Zinsendienstes bei gleicher oder sogar erhöhter Leistungsfähigkeit besondere Bedeutung für die Güterzu- und -abfuhr gewinnen.

Es dürfte vorteilhaft gewesen sein, schon in der kürzlich — am 9. August d. J. — verlautbarten Verordnung Motorzügen mit Vielachsenantrieb für den Verkehr auf der Straße jene Ausnahmestellung zu belassen, die ihnen im Interesse der Heeresverwaltung eingeräumt war, anstatt zu einem späteren Kampf um die Freigabe der Straße zu zwingen. Aufgabe des Bundesamtes für Verkehrswesen wäre es, sich im eigenen Interesse für diese Freigabe einzusetzen, wo in absehbarer Zeit als Lokalbahnersatz gleislose Bahnen für rein elektrischen Betrieb oder benzin-elektrisch betriebene Motorzüge in Verkehr gesetzt werden könnten. Die Kraftwagenabteilung der dem Bundesministerium für Verkehrswesen unterstellten Postsektion ist derart rührig, daß das so verringerte Lokalbahnnetz Österreichs durch ein ausgebreitetes Netz staatlicher, auf den Frachtenverkehr ausgedehnter Kraftwagenlinien bald eine notwendige Ergänzung erfahren dürfte. Regierungsrat Leopold Stockert.

Ungarn.

— **Direkter Güterverkehr mit den tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im Wechselverkehr der Stationen der Königlich ungarischen und der tschechoslowakischen Stationen konnten die Sendungen bisher nur über die Stationen Oroszvár, Köpcsény, Szob, Salgótarján, Bánréve, Hidasnémeti und Sátoraljaujhely mit e i n e m Frachtbriefe unmittelbar verrechnet und befördert werden. Über die übrigen Grenzstationen, wie Tornanádaska, Ipolytarnócz und Drégelypalánk konnten die Sendungen nur bis zu diesen Grenzstationen befördert und von den Grenzstationen ab bis zur Bestimmungsstation mit neu ausgestellten Frachtbriefen befördert werden. Nach einer Mitteilung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurde die unmittelbare Beförderung der Güter über die letztgenannten Grenzstationen ohne Umladung oder Neuaufgabe, also auf Grund e i n e s Frachtbriefes, angeordnet. Derzeit erfolgt die direkte Beförderung der Güter — mit Ausnahme über die Station Komárom, wo die Gleisverbindung noch unterbrochen ist — über sämtliche ungarisch-tschechoslowakischen Grenzstationen.

— **Aussprache über die Herabsetzung der Frachtgebühren für Kartoffelsendungen.** Im Handelsministerium fanden über die Herabsetzung der Frachtgebühren für Kartoffelsendungen Beratungen statt. Der Magistrat der Hauptstadt hatte sich nämlich mit dem Ersuchen an den Handelsminister gewendet, daß zur Linderung der unerträglichen Teuerung die Frachtgebühren für Kartoffelsendungen um wenigstens 300 % ermäßigt werden möchten, wodurch die Preise der Kartoffeln sich im entsprechenden Maße billiger stellen würden. Eine Entscheidung wurde noch nicht getroffen.

— **Das selbständige Zollgebiet.** Mit Rücksicht darauf, daß das Gebiet Ungarns nunmehr ein selbständiges und einheitliches Zollgebiet bildet, wurde durch Regierungsverordnung die Errichtung einer Zollwache ins Leben gerufen. Aufgabe der Zollwache ist die Bewachung der Zollgrenze, wie auch die Aufsicht über den Personen- und Güterverkehr auf den die Zollgrenze berührenden Eisenbahnen und schiffbaren Gewässern aus dem Gesichtspunkte der Zollgebühren und die Verhinderung und Entdeckung von Zollübertretungen. Das Zollgebiet des Landes wird vorläufig in sieben Zollwachbezirke mit dem Sitz in Budapest, Debreczen, Györ, Kaposvár, Miskolcz, Szeged und Szombathely eingeteilt.

— **Kürzung der wagenstandgeldfreien Verladezeit.** Nach einer Verfügung der ungarischen Staatsbahnen wurde die wagenstandgeldfreie Verladezeit mit Wirksamkeit vom 1. September auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

— **Versammlung der Eisenbahnwagenbewohner.** Die Wagenbewohner haben kürzlich eine Versammlung abgehalten, in der die Verfügung des Handelsministers, laut deren alle bisher von den Flüchtlingen in Beschlag genommenen Wagen geräumt werden müssen, zur Sprache kam. Es wurde mitgeteilt, daß die Staatsbahnen monatlich 50 Millionen Kronen dadurch Schaden erleiden, daß die Wagen dem Verkehr entzogen werden, und der Antrag gestellt, daß die Hauptstadt den Wagenbewohnern die überflüssigen Vergnügungslokale zur Verfügung stellen möchte. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Beschränkung der Ausfuhr.** Der Ackerbauminister hat die Ausfuhr von Zwiebeln, Knoblauch, frischem Kraut und sonstigem, frischem Gemüse, von allen zubereiteten Gemüsearten, ferner der vom Nagytétényer offenen und Ausfuhr-Schweinemarkt stammenden Fettschweine sowie des von inländischen Schweinen stammenden Fetts in das Zollausland an eine Ausfuhrbewilligung

geknüpft. Gleichzeitig wurde die Ausfuhr von Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Mais, Bohnen, Erbsen, Kartoffeln, frischem und zubereitetem Gemüse und Grünzeug, lebendem und geschlachtetem Geflügel, Eiern, inländischem Fett und inländischen Fettschweinen eingestellt.

— **Eröffnung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Ungarn und Südslawien.** Auf der Strecke Budapest-Pragerhof der Südbahngesellschaft wurde der Personen- und Güterverkehr zwischen Ungarn und Südslawien über die Linie Murakeresztur-Kotor mit dem 31. August eröffnet.

— **Die Pécser (Fünfkirchener) Kohlenwerke,** die seit 6. Mai 1919 unter der Oberaufsicht eines Kommissars der südslawischen Regierung standen, der die Kohlenverteilung und Kassengebarung überwachte, sind nunmehr anläßlich der Räumung des Baranyaer Komitats in das freie Eigentum der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zurückgelangt.

— **Wohnungsbau für Eisenbahnangestellte.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen wird demnächst in Miskolcz, Gyöngyös, Barczika, Bánréve und Putnok insgesamt 15 Wohnhäuser und Nebenwohnungen für Eisenbahnangestellte bauen lassen. Mit dem Bau wird in kürzester Zeit begonnen werden. Ferner beabsichtigt sie, in Salgótarján für Eisenbahnangestellte 12 Wohngebäude zu errichten. Das Preisausschreiben wurde bereits veröffentlicht.

— **Ausbildungskurs für Eisenbahnbeamte.** Auf Verfügung des Handelsministers wird der Ausbildungskurs für Eisenbahnbeamte, der während des Krieges eingestellt war, im Laufe des Monats September wieder beginnen.

— **Die Lage der Angestellten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest.** Infolge des am 25. Januar d. J. zwischen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der tschechoslowakischen Regierung zustande gekommenen Betriebsvertrages, wonach die tschechoslowakischen Staatsbahnen am 1. Januar 1921 den Betrieb der Kaschau-Oderberger Eisenbahn übernommen haben, sind über den Abbau der Generaldirektion in Budapest und die Sicherstellung der Pensionsansprüche des Personals der Generaldirektion zwischen der Verwaltung dieser Bahn und der Prager Regierung seit geraumer Zeit Verhandlungen im Gange, die in kürzester Zeit einer günstigen Erledigung zugeführt werden. Die tschechoslowakische Regierung hat sich nämlich bereit erklärt, jene Eisenbahnangestellten, die einen Anspruch auf die tschechoslowakische Staatsbürgerschaft besitzen und die dortige Dienstsprache binnen einer festzusetzenden Frist lernen, in den Streckendienst zu übernehmen, ferner der Gesellschaft die mit der Auflösung der Generaldirektion verbundenen Kosten und die zur Auszahlung der erworbenen Pensionsansprüche des Personals nötige Deckung zur Verfügung zu stellen. Die Lösung sämtlicher schwebenden Fragen ist in kürzester Zeit zu erwarten.

— **Die Eisenbahn-Ausrüstungs-Aktien-Gesellschaft** hielt am 29. August in Budapest ihre konstituierende Versammlung ab, in der der Vorsitzende mitteilte, daß diese Gesellschaft mit einem Stammkapital von 20 Millionen Kronen zur Übernahme der Budapester Eisenbahnausrüstungs-Firma Biedermann & Co. gegründet wurde und unter Einbeziehung der deutschen Firma Otto Wolf und deutscher Finanzgruppen das Ziel verfolgt, die Ausfuhr von Eisenbahnausrüstungen nach dem Orient zu ermöglichen. Zum Präsidenten wurde Dr. Gustav Gratz, zu Direktionsstellvertretern Baron Adolf Kohner, Baron Banhans und Adolf Urban gewählt. Mit der Geschäftsleitung dieser Unternehmung wurde Eugen Biedermann betraut.

— **Fernsprechverkehr Budapest-Berlin.** Die direkte Fernsprechlinie Budapest-Berlin wurde am 1. September d. J. wieder eröffnet, so daß jetzt die Vermittlung Wiens nicht mehr in Anspruch genommen werden muß. Seit 1. September sind die Gebühren von 60 auf 80 Kr., bei dringenden Gesprächen von 180 auf 240 K. erhöht worden. Die bisherige Beschränkung, daß von 9 Uhr morgens bis 7 Uhr abends nur dringende Staats- oder Privatgespräche zulässig sind, fällt weg. Für festgesetzte Nachtstunden werden ebenso wie vor dem Kriege Abonnements entgegengenommen. Das Abonnement gilt ungeteilt für einen Monat. Die Mindestmietgespräche sind sechs, die Höchstmietgespräche 12 Minuten. Auf längere Ferngespräche kann nur mit Bewilligung beider Fernsprechverwaltungen abonniert werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Von der Wirksamkeit der geotechnischen Kommission der schwedischen Staatsbahnen.** Mehrfach schon wurde in dieser Zeitung der geotechnischen Kommission der schwedischen Staatsbahnen gedacht als einer unseres Wissens ziemlich einzig dastehenden Einrichtung. Die Ausführungen dieser Kommission kehren innerhalb der jährlichen Berichterstattungen der Bahnabteilung der Staatsbahnen ständig wieder. Sie beschränkt ihre Tätigkeit nicht auf das wissenschaftliche Gebiet, sondern betätigt dauernde Überwachung der schwedischen Bahnen, greift in einzelnen Fällen ein und übt auf den Gang der Züge und selbst auf den Fahrplan, naheliegenderweise leicht auch einem gewissen Widerstande der Betriebsfachleute begegnend, Einfluß aus. (Vgl. „Der Eisenbahnbau“ 1921, zweites Aprilheft.) Ein neuerliches Eingreifen dieser Kommission in Form der Anordnung großer Sprengungen an der Strecke Lerum-Jonsered am Aspensee hat in schwedischen Fachkreisen größtes Interesse erregt und ist auch in der Tagespresse gebührendem Aufsehen begegnet. Die Tragfähigkeit der Eisenbahndammschüttung im Aspensee am sog. Jungfruhügel, ungefähr 1 km östlich der Station Jonsered, war seit Anbeginn des Bestehens der Kommission ein Gegenstand ihrer besonderen Sorge. Um die Tragfähigkeit des Dammes zu prüfen und gegebenenfalls eine künstliche Setzung herbeizuführen, hat die Kommission Sprengungen angeordnet, wobei die gesprengte Kiesschüttung den unterlagerten blauen Ton vor sich herschieben und sodann festen Boden finden sollte, um künftig für neue Ausfüllungen einen zuverlässigen Untergrund zu bilden. Die Sprengungsarbeiten dauerten ungefähr einen Monat, während dessen man die Außenkante des Bahnwalles auf Seeseite mit einer 2 m hohen Kiesschüttung belastete und außerhalb des Dammes im See zehn starke Eisenröhren eintrieb, die mit zusammen 240 kg Dynamit geladen wurden. Das Doppelgleis war an der gegebenen Stelle für den Verkehr gesperrt und durch ein einstweiliges Einzelgleis ersetzt. Die erste Sprengung fand nachts statt. Als man sich längere Zeit nach der Sprengung dem Damm wieder zu nahen getraute, zeigte es sich, daß der Damm im großen ganzen gut gehalten hatte. Nur auf eine 30 m lange Strecke war er in die Tiefe gerutscht. Da hier die Doppelspur gelegen hatte, so hatten sich die Bedenken der geotechnischen Kommission als wohlbegründet erwiesen, wenn auch nicht anzunehmen war, daß der gewöhnliche Zugverkehr zu den gleichen Beanspruchungen des Dammes hätte führen können wie die Sprengung. Kurz nach dieser ersten Rutschung folgte eine zweite, die den ganzen stehengebliebenen Teil des Bahnwalles mit sich nahm. Es zeigte sich bei näherer Besichtigung, daß zwei Ladungen von je 10 kg Dynamit bei der nächtlichen Sprengung nicht explodiert waren. Die beiden Ladungen wurden noch zur Explosion gebracht, ohne aber weitere Rutschungswirkung zu erzielen. Man füllte sodann die Rutschung mit neuem Kies nach, um die neue Schüttung nochmals durch eine Sprengung zu erproben. Es handelte sich diesmal nur um 50 bis 60 kg Dynamit. Die Setzungen waren diesmal nicht entfernt so umfassend wie das erstemal, wiewohl auch dieses Mal große Kiesmengen in den Aspensee rutschten. Es folgte auch keine weitere Rutschung mehr. Neue Auffüllungen und Sprengungen folgten, bis der Bahndamm für die Wirkungen des Dynamits sich nicht mehr empfindlich zeigte. Die geotechnische Kommission ließ sodann nach nochmaliger Prüfung die Doppelbahn in ihre frühere Lage zurückbringen und erklärte die Dammschüttung nunmehr für vollkommen zuverlässig.

Kurz darauf (am 15. Juli d. J.) wurde auch am Eisenbahndamm am See Hällungen in der Nähe der Station Svenshögen eine ähnliche Sprengung vorgenommen. Es handelte sich diesmal um etwa 100 kg Dynamit auf sieben Laderöhren verteilt. Der Bahndamm rutschte auf ungefähr 30 m Länge, so daß das ganze eine Doppelgleis in der Luft hing. Das Gerutschte war spurlos im Wasser verschwunden. Die Untersuchungen erwiesen, daß der Bahndamm auf der hier stark abfallenden Bergwand abgerutscht und erst etwa 120 m draußen im See zum Halten gekommen war. Dr. S.

— **Großer Erdrutsch an der nördlichen Stammbahn in Schweden.** Am letzten Augusttage trat morgens im Eisenbahndamm südlich Ramsjö in Hälsingland eine große Dammrutschung auf 300 m Länge ein, unmittelbar nachdem der von Stockholm nordwärts gehende Schnellzug die Stelle passiert hatte. Wäre die Rutschung nachts eingetreten, so hätte ein unübersehbares Unglück hereinbrechen können, da eine Nachtkontrolle auf dieser Strecke nicht mehr stattfindet. Die Rutschung war durch einen Dammbruch hervorgerufen, da der Damm durch anhaltenden Regen unterhöhlt war. Ungefähr 2000 cbm des glücklicherweise nicht sehr hohen Dammes wurden fortgespült. Der Verkehr wurde einige Tage durch Umleitung aufrechterhalten. Dr. S.

— **Schwedischer Winterfahrplan.** Der neue, mit dem 1. Oktober in Kraft tretende Winterfahrplan ist nunmehr von der Eisenbahndirektion festgesetzt worden. Er bedeutet im großen ganzen einen Rückgriff auf den vorigen Winterfahrplan, wobei also manche Veränderungen und Verbesserungen, die im Frühjahr und Vorsommer eintraten, wieder verschwinden, jedoch nicht alle. Der Tagschnellzug zwischen Stockholm und Göteborg, dessen Einziehung im Herbst vorigen Jahres so großes Mißvergnügen hervorrief, soll auch in diesem Winter bleiben. Die

Linie Stockholm-Malmö bekommt dagegen nahezu den gleichen Fahrplan wie im vorigen Jahre, d. h. der Tagesschnellzug und der Tagespersonenzug werden zu einem Zug zusammengezogen, der nördlich von Mjölby Personenzug, südlich davon aber Schnellzug ist. Die Verbesserungen im Orts- und Nahverkehr, die seit dem vorigen Winter eingeführt wurden, wurden in dem neuen Fahrplane im allgemeinen beibehalten. Der Vorortverkehr erfährt eigentlich keine Veränderungen. Die Ursache dafür, daß die Eisenbahndirektion so viele Zugeinschränkungen vom vorigen Winter wieder einführen zu müssen glaubte, ist natürlich in der bedenklichen Wirtschaftslage der Staatsbahnen zu suchen. Man nimmt an, daß die allgemeine Depression auch einen weiteren Niedergang im Reiseverkehr bringen wird.

Dr. S

— **Das Projekt eines Zentralbahnhofes in Brüssel** wurde, wie wir der Schweiz. Bauzeitung entnehmen, fallen gelassen. Vor dem Kriege verfolgte das belgische Verkehrsministerium den Plan einer Verbindung des Nord- und des Südbahnhofes derart, daß etwa in der Mitte dieser Verbindung, im Herzen der Stadt, ein Zentralbahnhof angelegt werden sollte. Im Einverständnis mit der Stadtverwaltung wird nun dieser große Plan aufgegeben. Die bereits vor dem Kriege begonnenen Arbeiten wurden eingestellt, und es werden die für den Zentralbahnhof freigelassenen Flächen nunmehr mit Wohnungen und Geschäftshäusern bebaut.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Bundesbahnen haben sich in diesem Sommer mit dem schwierigen Problem befassen müssen, ob jetzt die Wiedereinführung von Tarifermäßigungen geboten sei. Der Verwaltungsrat hat die Generaldirektion im Einvernehmen mit dem Eisenbahndepartement ermächtigt, solche Ermäßigungen einzuführen, von denen keine Mindereinnahme, wohl aber eine Belebung des Verkehrs zu erwarten sei. Zu solchen Ermäßigungen gehören die zur Hebung des Sonntags- und Ausflugverkehrs nunmehr mit Gültigkeit vom 20. Juli 1921 für Gesellschaften und Schulen gewährten Fahrpreisnachlässe, die schon bei einer Beteiligung von 16 Personen in Wirksamkeit treten. Bei Gesellschaften schwankt der Nachlaß je nach der Beteiligung zwischen 20 und 50 %; die Ermäßigung für Schulfahrten beläuft sich auf 70 % für Schüler bis zu 12 Jahren und auf 50 % für ältere Schüler. — Seit dem 1. August sind ferner feste Rundreisehefte in beschränkter Anzahl für besonders häufige Reisestrecken ausgelegt worden, für die eine Ermäßigung von 20 bis 30 % gewährt wird. Die meisten Privatbahnen und Dampfschiffahrtsgesellschaften haben sich diesen Neuerungen angeschlossen. Von der Ausgabe der von vielen Seiten geforderten 15tägigen Generalabonnements ist aus finanziellen Gründen abgesehen worden. — Um ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den ausländischen, durch die jetzigen Valutaverhältnisse begünstigten Bahnlinien zu stärken, gewähren die Bundesbahnen und die Lötschbergbahn seit 15. Juli 1921 Frachtrückerstattungen in gewissen Grenzen und mit gewissen Ausnahmen. Es wird die Mehrfracht über die auf dem Wettbewerbswege entstehende Gesamtfracht hinaus gegen Vorlage der Frachturkunden zurückbezahlt, wobei aber immer eine bestimmte Mindestfracht für jedes Tarifkilometer verbleiben muß. Gewisse Verkehre, bei denen die für die Maßnahme ausschlaggebenden Wettbewerbsverhältnisse nicht vorhanden sind, bleiben von der Vergünstigung ausgeschlossen.

Über den Stand der Elektrisierung der Gotthardbahn ist folgendes mitzuteilen: Auf der Strecke Luzern-Erstfeld sind die baulichen Änderungen, Brückenverstärkungen und Gleisabsenkungen fast vollendet. Auch die Anlage der Fahrleitungen schreitet vorwärts. Einstweilen wird das Kraftwerk Ritom (Südseite) für die Stromlieferung auf der ganzen Nordstrecke bis Luzern genügen, da bis Ende des Jahres das Unterwerk in Goeschenen in Betrieb gesetzt werden kann und an der Fertigstellung des Unterwerks in Steinen und der Transformatorenanlage in Amsteg gearbeitet wird. Es wird angenommen, daß der elektrische Betrieb Ende dieses Jahres bis Goldau aufgenommen werden kann, während die Elektrisierung bis Luzern erst im Frühjahr 1922 nach Fertigstellung des Unterwerks Steinen durchgeführt wird. Auf der Südstrecke werden zunächst der doppelspurige Ausbau zwischen Giubiasco und Al Sasso und die Errichtung neuer steinerner Brücken zwischen Al Sasso und Rivera zur Aufnahme des zweiten Gleises beendigt werden müssen, bevor die endgültige Vorbereitung zur Aufnahme des Probebetriebs getroffen werden kann. Man hofft, schon Ende dieses Jahres diesen Probebetrieb aufnehmen und kurz darauf endgültig den elektrischen Betrieb bis Chiasso, also für die ganze südliche Strecke, durchführen zu können. — Die Lötschbergbahngesellschaft hat jetzt folgende Linien in elektrischen Betrieb genommen: Spiez-Erlenbach-Zweisimmen, Spiez-Interlaken-Bönigen, Thun-Bern, linksufrig (Gürbetalbahn) und Bern-Schwarzenburg. Die Kosten belaufen sich auf rd. 18 Millionen Franken; davon entfallen rd. 10 Millionen auf Rollmaterial. Außerdem wird bekanntlich die Hauptstrecke Scherzligen-Spiez-Brig längst elektrisch betrieben. — Die Rhätische Bahn hat im Juli ihre Teilstrecke Reichenau-Trins, auf der eine einfachere Fahrdrahtaufhängung erprobt wird, durch eine neue, von den Maschinenfabriken Baden, Oerlikon und Winterthur gelieferte 100pferdige Lokomotive mit gutem Erfolg befahren lassen. Mit diesem Teilstück sind jetzt fast 200 km für den elektrischen Betrieb eingerichtet.

Die durch die Elektrisierung der Eisenbahnen freigewordenen Lokomotiven sind zum Teil an das Ausland verkauft worden. So hat die Berner Alpenbahngesellschaft 18 vier- bis fünfachsige, leichtere Personenzug- und fünfachsige Güterzugdampflokomotiven an die österreichischen Bundesbahnen verkauft; die Bundesbahnen haben wiederum 100 Dampflokomotiven neuerdings den österreichischen Bundesbahnen angeboten. — Vor kurzem meldeten die Zeitungen, der zweite Simplonstollen sei durchstoßen worden. Das trifft insofern nicht zu, als bekanntlich beide Stollen zu gleicher Zeit durchstochen wurden, und es sich also nur um eine vollständige Ausbohrung handelt. Diese ist allerdings beendet, so daß jetzt die Ausmauerung stattfindet. Die Fertigstellung des zweiten Simplontunnels ist demnach in Kürze zu erwarten. — Die Kraftwagenbeförderung hat in diesem Sommer einen großen Umfang angenommen und den Eisenbahnverwaltungen starken Wettbewerb gemacht. Schon Anfang Juli setzte der Kraftwagenverkehr so stark ein, daß die Postverwaltung ihre Kurse verstärken mußte. Es hat sich die Zuteilung neuer Wagen an die Grimsel-, Furka-, Oberalp- und Bernhardinkurse als notwendig erwiesen. Am 1. August sind wieder neue Wagen zur Ablieferung gelangt, die die Ansprüche der verwöhntesten Reisenden befriedigen. Die von manchen Seiten geforderte Besetzung der Kraftwagen mit zwei Führern hat die Oberpostdirektion als nicht notwendig abgelehnt; bei Kursen mit starkem Verkehr wird ein Postschaffner dem Wagen beigegeben. — Die Bundesbahnen haben ihren Vertrag mit der Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-A.-G. in Bern erneuert, die, wie dies auch in anderen Eisenbahnländern eingeführt ist, den Reisenden Gelegenheit gibt, ihr Reisegepäck an den Gepäckschaltern zu versichern. Auf kleineren Stationen ist nur die Versicherung des abgefertigten Gepäcks im Markenverfahren möglich; auf größeren Bahnhöfen werden auch Versicherungspolicen für das Handgepäck für die ganze Reisedauer ausgegeben.

— **Die Verwirklichung der Rhoneprojekte.** Der Generalrat des Rhonedepartements hat sich in seiner letzten Sitzung mit der Frage der finanziellen Beteiligung an der zu gründenden „Compagnie Nationale du Rhône“ befaßt. Diese Gesellschaft wird bekanntlich die Durchführung des von der Kammer und vom Senat angenommenen Gesetzes, betreffend den Ausbau der Rhone für Schiffahrt, Kraftausnutzung und Bewässerung in die Hand nehmen. Nach dem Voranschlage wird die Verwirklichung der Rhoneprojekte eine Summe von 3600 Millionen Franken benötigen. Für die Durchführung der Arbeiten wird die Gesellschaft sich ein vorläufiges Aktienkapital von 600 Millionen Franken beschaffen durch Ausgabe von 600 000 Aktien zu je 1000 Fr. Nach dem vorliegenden Plane übernimmt der französische Staat davon 240 Millionen, die Stadt Paris 90 Millionen, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 90 Millionen, die interessierten Departements 90 Millionen. Auf das Rhonedepartement entfällt ein Anteil von 25 Millionen. Der Generalrat hat nun die Abstimmung über die Beteiligung des Departements auf den Monat Oktober verschoben und hat eine aus Vertretern des Generalrats und der privaten Unternehmungen und wirtschaftlichen Verbänden bestehende Kommission ernannt, die einen Bericht mit neuen Vorschlägen für die Revision einiger Artikel in den Statuten der Gesellschaft ausarbeiten soll.

Am 17. September hat in Genf das Französisch-schweizerische Komitee für die obere Rhone getagt und nach einer eingehenden Aussprache folgende Entschließung angenommen: „Nach Anhörung verschiedener Referate stellt das Komitee fest, daß die in der Schweiz vorgenommenen Untersuchungen den Bundesrat in die Lage versetzen, sich über die Möglichkeit und die Tragweite der Erhöhung des Wasserspiegels des Genfer Sees Rechenschaft zu geben, daß andererseits das französische Gesetz über den Ausbau der Rhone den Beginn der Arbeiten für die Schiffbarmachung des Stromes zwischen Seyssel und der Schweizer Grenze abhängig macht von dem Zustandekommen eines Übereinkommens der beiden Regierungen. Es gibt dem Wunsche Ausdruck, daß die französische und die schweizerische Regierung in Bälde die schwebenden Verhandlungen in dieser Angelegenheit wieder aufnehmen und zu einer Annahme des im Entwurfe liegenden Übereinkommens gelangen mögen.“

— **Privatgüterwagen in England.** Von den rund 1,4 Millionen Güterwagen, über die die englischen Eisenbahnen verfügen, ist etwa die Hälfte nicht Eigentum der Eisenbahngesellschaften, sondern der Verfrachter. Die Privatwagen dienen meist den

ohlen-, teilweise auch dem Erzverkehr und pendeln zum Teil geschlossenen Zügen zwischen dem Ort, wo ihre Ladung gewonnen wird, und der Verwendungsstelle oder dem Ausfuhrhafen. Obgleich sie für den Verkehr schwerer Massengüter bestimmt sind, der das Arbeitsgebiet des großräumigen Güterwagens ist, hat doch die Mehrzahl von ihnen nur eine Ladefähigkeit von 10 t. Die große Zahl von Privatwagen bedeutet manche Erschwernis für den Betrieb; sie laufen in der Regel nur in einer Richtung beladen, der leere Rücklauf verursacht Kosten und bringt nichts ein; auch ihre Aussonderung und besondere Behandlung auf den Verschiebebahnhöfen gibt Anlaß zu mancher Mehrarbeit, für die keine besondere Bezahlung geleistet wird. Die Eisenbahngesellschaften haben schon erwogen, die Privatgüterwagen anzukaufen und sie mit ihrem eigenen Wagenpark zu verschmelzen; gegen diesen Vorschlag ist aber geltend gemacht worden, daß dadurch die verworrene Lage des englischen Güterwagenparks nicht verbessert, sondern eher noch verschlimmert werden würde. Die englischen Eisenbahngesellschaften haben zwar schon seit 30 Jahren Vorschriften für den Bau von Privatgüterwagen erlassen, und Dreiviertel der im Verkehr befindlichen Privatwagen entspricht diesen Vorschriften. Trotzdem herrscht aber unter ihnen großer Mangel an Einheitlichkeit; da jede Eisenbahngesellschaft ihren Güterwagenpark nach anderen Gesichtspunkten eingerichtet hat, ist auch die Mannigfaltigkeit der bahneigenen Wagen groß. Bei der Verschmelzung beider Wagengruppen würde also geradezu Verwirrung entstehen. Überdies gilt es für leichter, bei den Privatgüterwagen Einheitlichkeit der Bauart zu erzwingen als bei den bahneigenen, und da das Bestreben des heutigen Tages auf weitgehende Einheitlichkeit des Güterwagenparks gerichtet sein müßte, wäre von diesem Gesichtspunkt aus sogar die Beschaffung von eigenen Wagen durch die Verfrachter zu fördern.

Neben der Vereinheitlichung in der Bauart der Einzelteile und in Zusammenhang mit ihr fordern die Eisenbahngesellschaften, daß die Privatwagen mit größerer Ladefähigkeit gebaut werden. Dem steht allerdings ein erhebliches Hindernis darin entgegen, daß die Verladeanlagen in den Häfen, Wagenkipper u. dgl. meist nur für 10 oder 12 t-Wagen eingerichtet sind. Es würden etwa 00 derartige Anlagen umzubauen sein, und dazu ist gerade die jetzige Zeit wenig geeignet. Der Umbau der Verladeanlagen müßte aber der Umgestaltung des Wagenparks vorausgehen.

— **Ein Kampf zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen in England.** Um die Konkurrenz der Wasserstraßen auf das allernotwendigste herabzudrücken, haben sich die mächtigen englischen Eisenbahngesellschaften darum bemüht, die Kontrolle über die Wasserstraßen in ihre Hände zu bekommen, und es ist ihnen dies auch gelungen. Die Folge war, daß die „Shropshire Union Railways and Canal Company" sowie die „Hochdale Canal Company" den Verkehr auf ihren Kanälen eingestellt haben, was neuerdings die Aufmerksamkeit der englischen Bevölkerung auf die Schiffahrtsfragen gelenkt hat. Das Transportministerium hat nun eine Prüfungskommission eingesetzt, und man nimmt an, daß deren demnächst erscheinender Bericht zum Schlusse kommen wird, daß das Wasserstraßennetz dem Einfluß der Eisenbahngesellschaften zu entziehen sei. Auch in England ist in letzter Zeit der Ruf nach dem Ausbau der Wasserstraßen vom Meere bis ins Innere und der Schaffung neuer Wasserstraßen laut erschallt, und es wäre daher auch gar kein Wunder, wenn infolgedessen die Prüfungskommission zu dem erwähnten Resultat kommen würd. Es ist ein verkehrswirtschaftlicher Grundsatz, daß Wasserstraßen nur dann wirtschaftlicher sind als andere Verkehrsmittel, wenn die Güter auf weite Strecken zu Wasser befördert werden können; da aber die englischen Flüsse höchstens auf 00 km vom Meere ins Landinnere für die Binnenschiffahrt in Frage kommen und die Bahnen sich doch der unliebsamen Konkurrenz entledigen wollen, so ergibt sich hier, daß doch auch Wasserstraßen unter 200 km Länge unter gewissen Bedingungen sehr wirtschaftliche Objekte sein können.

Allgemeines.

— **Verteuerung des Reisens durch Paßschwierigkeiten.** Wenn über die Schwierigkeiten geklagt wird, die einer Reise aus Deutschland nach dem feindlichen Auslande heute noch im Wege stehen — man muß dabei einen Paß haben, der an sich nicht billig ist und durch die in ausländischer Währung festgesetzten Kosten für die geforderten Sichtvermerke noch erheblich verteuert wird — so hat man den Eindruck, daß es sich dabei um Maßnahmen handelt, mit denen unsere Feinde Deutschland zu kränken und zu belästigen suchen. Das trifft aber nicht, wenigstens nicht in vollem Umfange, zu. Das Mißtrauen der Völker untereinander ist zurzeit so groß, sie haben solche Sorge, es könnten unerwünschte Personen aus den Nachbarländern zureisen, daß auch die ehemaligen Kriegsverbündeten sich gegenseitige Paßschwierigkeiten bereiten. Wenn man z. B. von Paris nach Konstantinopel reist, so muß man dabei sechs Staaten berühren und infolgedessen auf seinem Paß sechs Sichtvermerke besitzen; diese kosten in Frankreich 2,40 fr., in der Schweiz 2,50 fr., in Italien 135 fr., in der Tschecho-Slowakei 136 fr., in Griechenland 130 fr. und in Serbien 125 fr., zusammen also rd. 531 fr., während die Fahrkarte 2. Klasse nur rd. 500 fr. kostet. Auch bei einer Fahrkarte 1. Klasse, die 1075 fr. kostet, wird die Reise durch die Paßförmlichkeiten noch ungefähr auf das Anderthalbfache verteuert. Eine Fahrkarte von Paris bis an die spanische Grenze kostet 1. Klasse etwa 200 fr., der spanische Sichtvermerk auf dem Paß aber auch 150 fr., ist also auch teurer als die Fahrkarte 2. Klasse.

Rechtspflege.

— **Versendung von Silbersachen ohne bestimmte Wertangabe.** Genügt die Angabe „Wert über 150 ℳ für 1 kg"? Einrede der Arglist. Ein Herr Dr. K. aus Hamburg übergab im April 1919 dem Preußischen Eisenbahnfiskus eine Sendung Silbersachen zur Beförderung als Eilgut von Hamburg nach Berlin. Im Frachtbriefe bezeichnete er die Sendung als: „Silbersachen, Kostbarkeiten, Wert über 150 ℳ für 1 kg." Die Sendung wurde auf dem Transport beraubt. K. erhielt den Schaden in Höhe von 20 000 ℳ, zu welchem Betrage er bei der Deutschen Transport-Versicherungsgesellschaft versichert war, von dieser ersetzt. Die Versicherungsgesellschaft erhebt Ansprüche gegen den Eisenbahnfiskus, der sich auf seine Tarifbestimmungen vom März 1919 beruft und unter anderem geltend macht, daß bei Versendung von Kostbarkeiten der volle Wert der Sendung angegeben werden müsse. — Landgericht und Oberlandesgericht Hamburg haben den Preußischen Eisenbahnfiskus zur Leistung von Schadensersatz in Höhe der Versicherungssumme verurteilt. Das Reichsgericht hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts im Ergebnis bestätigt mit folgenden Entscheidungsgründen: Zu der Frage, ob die Angabe „Wert über 150 ℳ für 1 kg" in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefes genügt, erscheint die Begründung des Oberlandesgerichts nicht ganz bedenkenfrei. Ist in den Ausführungsbestimmungen für die Beförderung von Kostbarkeiten ausdrücklich vorgeschrieben, daß „der Wert, der den Höchstbetrag einer Entschädigung bilden soll, in der Spalte „Inhalt" angegeben werden muß", so kann diese Angabe nicht durch eine anders lautende Wertbezeichnung, die über den Höchstbetrag der Entschädigung völlig schweigt, ersetzt werden. Die Eisenbahn hat Anspruch darauf, daß die maßgeblichen Vorschriften über Ausfüllung des Frachtbriefes vom Absender genau befolgt werden. Es kann aber wegen der Besonderheit des vorliegenden Falles dahingestellt bleiben, ob das Fehlen der bezeichneten Wertangabe geeignet ist, die Verwirkung der Ersatzansprüche des Absenders und die Haftpflichtbefreiung der Eisenbahn gemäß § 457 HGB., § 96 EVO. herbeizuführen. Denn jedenfalls steht der Berufung der Eisenbahn auf jene Schutzvorschriften die Einrede der Arglist entgegen, wie auch bereits im Berufungsurteil zutreffend angenommen worden ist. Schon vor Veröffentlichung des erst im August 1919 erschienenen Tarifnachtrages V und auch schon vor Abschluß des fraglichen Frachtvertrages hatten die deutschen Eisenbahnverwaltungen, allerdings in einer den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht entsprechenden Form, öffentlich bekannt gemacht, daß vom 1. März 1919 ab neue Tarifbestimmungen für die Beförderung der nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände (Gold- und Silberwaren, Platina, Geld und andere Kostbarkeiten sowie Kunstgegenstände) eingeführt würden. Eine solche Bekanntmachung brachte vor allem der Deutsche Reichsanzeiger vom 17. Februar 1919. Darin wurde ein Auszug der neuen Vorschriften mitgeteilt und im übrigen auf die Veröffentlichung des Wortlauts derselben im preußisch-hessischen Tarif- und Verkehrsanzeiger hingewiesen. In den neuen Bestimmungen, durch die die bisherigen Ausführungsbestimmungen II und III zu § 54 Abs. 2 B 1 ersetzt werden sollten, war auch die Vorschrift über die Ausfüllung der Frachtbriefspalte „Inhalt" geändert. Danach kam für Kostbarkeiten, wie Waren aus Gold oder Silber, die Hinzufügung des Höchstwertes für die etwaige Entschädigung in Spalte „Inhalt" in Wegfall, und es wurde neu bestimmt, daß Kostbarkeiten, soweit sie — wie die Waren aus Gold oder Silber — in der neuen Fassung der Vorschrift namentlich aufgeführt seien, unter diesen Namen, soweit sie nicht genannt seien, unter ihrer tarifarischen oder handelsüblichen Benennung mit dem Zusatze „Wert über 150 ℳ für 1 kg" zu bezeichnen seien. Dieser Vorschrift genügte die vom Absender des fraglichen Gutes in den Frachtbrief aufgenommene Inhaltsangabe, in der es heißt: „Silbersachen, Kostbarkeiten, Wert über 150 ℳ für 1 kg". Wenn trotzdem der Beklagte diese Inhalts-

angabe nicht als genügend gelten lassen will, weil sie der älteren Ausführungsbestimmung III nicht entspreche und die neue Ausführungsbestimmung zur Zeit der Versendung des Frachtguts mangels gehöriger Bekanntmachung noch nicht in Kraft gewesen sei, so verstößt er in gröblicher Weise gegen Treu und Glauben und gegen die Anschauungen des redlichen Geschäftsverkehrs (§ 242 BGB.). Hatten die deutschen Eisenbahnverwaltungen öffentlich bekanntgegeben, daß bereits vom 1. März 1919 neue Ausführungsbestimmungen in Geltung wären, und hatten sie auch deren Inhalt veröffentlicht, so hatte dies natürlich zur Folge, daß alle Absender von Frachtgütern sich danach richteten, da sie bei Nichtbefolgung der neuen Vorschriften Gefahr liefen, daß ihre Güter eisenbahnseitig von der Beförderung zurückgewiesen wurden. Die Grundsätze von Treu und Glauben und der redliche Geschäftsverkehr erfordern es daher, daß die Eisenbahn die Aufgabe von Frachtgütern, die gemäß der neuen Ausführungsvorschrift richtig erfolgt ist, als ordnungsmäßig gegen sich gelten lassen muß, ungeachtet des Umstandes, daß, wie sich nachträglich herausgestellt hat, die erste Veröffentlichung der neuen Bestimmungen nicht gesetzmäßig erfolgt und deshalb zur Inkraftsetzung derselben unzureichend war. Diesen Mißstand haben allein die Eisenbahnverwaltungen, insonderheit die zur Vertretung des Beklagten berufenen Behörden, verschuldet, indem sie die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Veröffentlichung der Ausführungsbestimmungen nicht beachteten. Aus seinem eigenen Verschulden kann aber der Beklagte keinen Vorteil ziehen, vielmehr handelt er arglistig, wenn er sich im Rechtsstreit auf die durch sein Verschulden geschaffene Rechtslage beruft, um sich seiner Haftpflicht zu entziehen und seinem Vertragsgegner oder dessen Rechtsnachfolger Nachteile zuzufügen. Dies Verhalten berechtigt die Klägerin zur Erhebung der Einrede der allgemeinen Arglist. Zur Begründung dieser Einrede ist es nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts genügend, daß eine Partei im Rechtsstreite eine Haltung einnimmt, die mit einem von ihr früher betätigten Verhalten nach dem Grundsatze von Treu und Glauben unvereinbar ist. Die Revision irrt daher, wenn sie auszuführen sucht, daß der Absender den Ersatzanspruch gegen die Eisenbahn gemäß § 467 HGB., § 96 EVO. verwirkt habe, weil die Angaben im Frachtbriefe nicht den damals noch in Geltung gewesenen Ausführungsbestimmungen entsprochen hätten. Vielmehr erweist sich diese Verteidigung als hinfällig, da ihr von der Klägerin mit Recht die Einrede der Arglist entgegengesetzt worden ist. (Aktenzeichen: I. 98/21. — 18. 6. 21.) K. M.-L.

— **Gefärbte Felle als Kostbarkeiten.** Die Vorschrift der ausdrücklichen Bezeichnung einer Sendung als „Kostbarkeit" wird durch die Angabe des tatsächlichen Inhalts und des Nachnahmebetrages nicht beseitigt. Der Rauchwarenhändler Abraham K. in Leipzig übergab der Eisenbahn am 7. September 1918 eine Kiste mit Rauchwaren zur Beförderung als Eilgut von Leipzig nach Wien. Die Kiste hatte einen Umfang von 100×75×60 cm und wog mit Inhalt 82 kg. Der Inhalt war im Frachtbriefe auf 290 gefärbte Kaninfelle, 50 zubereitete Schirasfelle, 362 zubereitete Iltisfelle, 64 gefärbte Fuchsfelle und 6 gefärbte Fuchsschweife angegeben. Belastet war das Gut im Frachtbriefe mit einer Nachnahme von 22 245 Mark. Die Kiste lagerte nach ihrem Eintreffen in Wien dort kurze Zeit und wurde dann im Auftrage des K. nach Leipzig zurückgesandt. Hier wurde festgestellt, daß sie erbrochen und eines Teils ihres Inhaltes beraubt war. Die verlorengegangenen Waren hat K. auf 24 blaugefärbte Fuchsfelle im Werte von 5760 ℳ, 20 alaskagefärbte nordische Fuchsfelle, Wert 9200 ℳ, 10 silbergefärbte Fuchsfelle, Wert 2375 ℳ, 153 zugerichtete Iltisschwarten, Wert 826,20 ℳ, 23 Schirasfelle, Wert 115 ℳ, 53 gefärbte Kaninfelle, Wert 106 ℳ, und 5 gefärbte Fuchsschweife, Wert 50 ℳ angegeben. In Höhe des Gesamtwertes von (einschließlich der Frachtkosten) 18 665 ℳ hat er den Sächsischen Staat als Unternehmer der Eisenbahn in Anspruch genommen. Der Beklagte hat dem Kläger den Wert der Iltisschwarten, der Schirasfelle und der Kaninfelle mit 1047 ℳ ersetzt, im übrigen aber Klageabweisung beantragt, weil die in Frage stehenden Waren Kostbarkeiten im frachtrechtlichen Sinne seien und für ihren Verlust nicht gehaftet werde, da bei ihrer Absendung die für Kostbarkeiten geltenden Tarifvorschriften nicht beachtet worden seien. Landgericht und Oberlandesgericht Dresden sind der Auffassung des Beklagten gefolgt und haben die Klage abgewiesen. In gleichem Sinne hat jetzt das Reichsgericht entschieden. Die Entscheidungsgründe führen im einzelnen folgendes aus: „Die Angriffe der Revision sind nicht begründet. Bei der Bestimmung des Kostbarkeitsbegriffes ist das Berufungsgericht der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts gefolgt, die den Begriff ganz allgemein auch für den zwischenstaatlichen Frachtverkehr auf solche Frachtgüter anwendet, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Gewicht und Umfang ungewöhnlich hoch ist. In tatsächlicher Beziehung hat es festgestellt, daß der Wert der verlorengegangenen Felle 614 ℳ für 1 kg bei Einrechnung der bereits ersetzten weniger wertvollen Stücke und 1114 ℳ auf das Kilogramm bei Ausschluß der letzteren ausmacht, auch der Umfang der Kiste im Vergleich mit dem Werte des Inhalts gering war und die Preissteigerung bei Fellen während des Krieges in höherem Maße hervorgetreten ist, als sie sonst infolge der Geldentwertung bei anderen Waren Platz gegriffen hat. Diese Feststellungen reichen aus, um die Anwendung des Kostbarkeitsbegriffs auf das streitige Frachtgut zu rechtfertigen.

Andererseits wurde die im Tarif angeordnete besondere Bezeichnung der Kostbarkeiten als solche nicht dadurch entbehrlich, daß der Frachtbrief den Inhalt der Sendung genau angab und auch den Nachnahmebetrag nannte. Die oben mitgeteilte Tarifbestimmung schreibt unzweideutig vor, daß Kostbarkeiten als solche im Frachtbrief ausdrücklich zu bezeichnen sind. Der Grund für diese strenge Bestimmung ist darin zu finden, daß bei der Güterabfertigung meist untergeordnete Beamte beschäftigt werden, denen schwierigere Überlegungen nicht zuzumuten sind, sondern die nach festen, klaren Richtlinien zu verfahren haben. Für sie bedeutet daher erst die klare Bezeichnung einer Sache als „Kostbarkeit" einen genügenden Hinweis darauf, wie sie das Gut bei der Beförderung zu behandeln haben. Hierbei kann es dahingestellt bleiben, ob in jedem Falle gerade der Ausdruck „Kostbarkeit" gebraucht werden muß, oder ob es unter Umständen auch genügen könnte, wenn die Kostbarkeitseigenschaft auf andere Weise im Frachtbrief für jedermann außer Zweifel gestellt würde. An einer solchen klaren Bezeichnung fehlt es aber unbedenklich im vorliegenden Falle. Der Eisenbahn kann deshalb der Vorwurf einer Verletzung von Treu und Glauben nicht gemacht werden, wenn sie sich auf das Fehlen der Bezeichnung des Guts als Kostbarkeit beruft, mag auch bereits bei genauer Durchsicht des Frachtbriefes aus dessen übrigen Angaben, insbesondere nach Aufstellung einer rechnerischen Ermittelung, der hohe Wert des Guts feststellbar gewesen sein. Es kommt noch hinzu, daß es der im Art. 30 der Eisenbahn aufgebürdeten strengen Haftpflicht durchaus entspricht, wenn auch dem Absender eine genaue Befolgung der zugunsten der Eisenbahn getroffenen, zur Schadensverhütung bestimmten Vorschriften zugemutet wird." (Aktenzeichen: I. 409/20. — 8. 6. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.** Herausgegeben von der Deutschen weltwirtschaftlichen Gesellschaft. Verlag von Julius Springer, Berlin 1921. Preis 28 ℳ.

Unter Mitwirkung namhafter Sachverständiger (Prof. Bonn, Prof. Eulenburg-Kiel, Prof. de Thierry, Guggenheimer u. a. m.) ist hier ein Werk entstanden, das weiten Kreisen die Bedeutung des Friedensvertrages von Versailles für unsere Wirtschaft zeigen soll. Denn leider kennen auch heute noch recht wenige den Umfang der im Vertrage uns auferlegten Verpflichtungen. Den meisten ist das Studium der Paragraphen des Friedensvertrags infolge des Fehlens eingehender Kenntnisse auf den verschiedenen Wirtschaftsgebieten zu langwierig. Das vorliegende Werk hilft diesem Mangel ab, indem darin in der Form von 17 in sich abgeschlossenen Abhandlungen aus berufenen Federn die wichtigsten Abschnitte des Friedensvertrages im Zusammenhang mit unserem Wirtschaftsleben besprochen werden. Zahlreiche statistische Angaben über unsere Produktion, das Verkehrswesen, die Rohstoffversorgung usw. ersparen dem Leser das Nachschlagen in anderen Werken und vervollständigen die Darstellung der voraussichtlichen Wirkungen der schweren Bedingungen für unser Vaterland. Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft wird künftig wesentlich schwerer als früher behauptet werden können, nachdem uns der Feind geschickt aller äußeren Stützpunkte beraubt und unsere auswärtigen Handelsbeziehungen zum großen Teil zerstört hat. Um so mehr gilt es aber, nicht Vogel-Strauß-Politik zu treiben, sondern sich mit der ganzen Schwere unserer Zukunft bekannt zu machen, damit wir durch vermehrte Arbeit rascher wieder nach oben gelangen.

Diesem Zwecke dient das Werk, und seine Durchsicht kann jedermann nur empfohlen werden. Dr.-Ing. Busse.

— **Norddeutscher Lloyd, Bremen, Jahrbuch 1920/21.** Die deutsche Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd und die Folgen des Krieges. Bremen 1921. Kommissionsverlag Franz Leuwer, Bremen. Preis 60 ℳ.

Dieses von uns schon wiederholt besprochene Jahrbuch ist wieder im alten Umfang und in seiner wohlbekannten, gediegenen Ausstattung erschienen. Gerade in diesen Zeiten, die für die deutsche Wirtschaft und namentlich für unsere Schiffahrt so bedeutsam sind, ist es doppelt wertvoll, aus erster Quelle ein

ild von dem Ringen der großen Unternehmungen um ihre
chwer bedrohte Existenz zu bekommen. Wir konnten vor kur-
em (vgl. Nr. 33, S. 615 d. Ztg.) einen interessanten Aufsatz
eröffentlichen, der die erfolgreichen Bemühungen der führenden
chiffahrtsgesellschaften um die allmähliche Wiedergewinnung
rer früheren Bedeutung schilderte. Der Norddeutsche Lloyd
teht mit der Hapag in erster Linie im Vordergrund des
ampfes. Das Jahrbuch 1920/21 vervollständigt dieses Bild, und
otz der schweren Widerstände, die sich entgegenstellen, kön-
en wir aus den Berichten dieses Werkes die Hoffnung schöp-
en, daß es unter der Führung der bedeutenden Männer, deren
ch diese Gesellschaften zu ihrem und des Deutschen Reiches
lück erfreuen, langsam aber sicher bergauf geht. Der vor
urzem in den Aufsichtsrat des Lloyd übergetretene General-
irektor Philipp Heineken gibt uns in seinem einleiten-
en Aufsatz ein knappes, aber klares Bild von der Wirtschafts-
ge. Es ist eine herbe Anklage gegen die Unterzeichner des
ersailler Friedens, gegen die Steuer- und Arbeiterpolitik, die verschleierte Sozialisierung, die Finanzpolitik. Diese Kritik aus dem Munde eines Mannes des praktischen Wirtschaftslebens, dessen weit vorausschauender Blick auch von seinen Gegnern anerkannt werden muß, gibt zu denken. Ihn verläßt aber selbst bei dieser trüben Rückschau ein schöner Optimismus, das Vertrauen zur inneren Kraft unseres Volkes, nicht. Sein Aufsatz klingt in einer Mahnung zur Einigkeit und zum nationalen Selbstbewußtsein aus.

Auch die übrigen Aufsätze liefern wertvolle Beiträge für die Beurteilung der großen, im Schiffahrtswesen schwebenden Fragen. Wir beschränken uns hier auf die Aufzählung der Titel: Runge, Seeschiffahrt und Schiffahrtspolitik der Vereinigten Staaten; Bremens Schiffsverkehr in den Kriegs- und Nachkriegsjahren; Flügel, die Projekte einer Kanalverbindung zwischen Rheinland-Westfalen und den Weser- und Elbehäfen; Voß, Bremen und sein Flughafen; Zur Entwicklung des staatlichen Nordseebades Norderney. Ein spezieller Teil bringt Mitteilungen über die Entwicklung und die Personalien des Norddeutschen Lloyd.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Bahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. Oktober 1921 wird die vollspurige Teilstrecke Uslar-Uslar Stadt der Neubaulinie Uslar-Schönhagen als Nebenbahn in Betrieb genommen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 267 vom 20. September 1921 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder, betreffend die Abstimmung über die Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 23. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober 1921 wird die normalspurige Teilstrecke Uslar-Uslar Stadt der Neubaulinie Uslar-Schönhagen als Nebenbahn in Betrieb genommen. Der an dieser Strecke gelegene Bahnhof IV. Kl. Uslar Stadt erhält zunächst Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Eilgut, Frachtgut und Tieren in Wagenladungen. Die Abfertigung von Stückgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladungen ist vorgesehen. Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (850)

Cassel, den 15. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1921 wird die normalspurige eingleisige Verbindungsbahn zwischen den Strecken Osterfeld-Hamm (Westf.) und Dortmund-Gronau in Lünen (Verbindung des Bahnhofs Lünen Süd mit dem Bahnhof Lünen Nord) als Hauptbahn für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen.

Für die neue Verbindungsbahn haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. (855)

Essen, den 14. September 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Schließung von Stationen.

Die Güterabfertigung Bremerhaven Lollinland wird zum 1. November 1921 für den Wagenladungsverkehr geschlossen. (858)

Hannover, 19. September 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Namens der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn heben wir hiermit unsere amtliche Bekanntmachung in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 26. Mai 1921, Seite 417, soweit sie die Verhältnisse im Bezirk der Eisenbahndirektion in Kattowitz betrifft, mit Gültigkeit vom 20. September 1921 auf.

Im Hinblick auf die noch fortbestehende Behinderung des regelmäßigen Betriebes auf den Strecken der Eisenbahndirektionen Köln, Elberfeld und Essen behält unsere Bekanntmachung vom 26. Mai 1921 für diese Bezirke weitere Gültigkeit. (857)

Berlin, 21. September 1921.
Eisenbahn-Zentralamt.

4. Güterverkehr.

Tfv. 1101. Besonderes Tarifheft. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 1. 4. 21.

In den Geltungsbereich des Kohlenausnahmetarifs werden mit Wirkung vom 1. 9. 21 aufgenommen:

unter 1 a) (Gewinnungsstätten):
Bad Eilsen,
unter 3 (Übergangsstationen): die Station Saarbrücken Hbf. Grenze.

Essen, 10. September 1921. (854)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 1. Dezember 1921 an werden in Leipzig-Stünz Eilstückgüter nicht mehr angenommen und ausgeliefert. (849)

Dresden, am 20. September 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Reichseisenbahnen, sächsisches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 werden in die Tariftafel für die Linie Klingenberg-Colmnitz - Frauenstein infolge Eröffnung der Teilstrecke Klingenberg-Colmnitz-Naundorf b. Freiberg (Sa.) die Stationen Colmnitz und Naundorf b. Freiberg (Sa.) mit Entfernungen aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft. (851)

Dresden, am 21. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen- und Wechsel-Güterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Am 1. November 1921 treten, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, für gebrannten Kalk Frachterhöhungen und für rohe Kalksteine Frachtermäßigungen ein.

Nähere Auskunft wird durch uns erteilt.

Blankenburg (Harz), 19. September 1921.
Direktion (853)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.
(Deutschland einerseits und Dänemark, Schweden, Norwegen andererseits.)
Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung B, Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II, Deutsch-dänischer Kohlentarif, Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Die unterm 26. August d. J. für den 1. Oktober 1921 angekündigten Neuausgaben der obengenannten Tarife treten erst am 1. November 1921 in Kraft. Falls am 1. November auf den deutschen Bahnen eine Tariferhöhung in Kraft tritt, werden die deutschen Schnittsätze des deutsch-dänischen Güter- und Kohlentarifes sowie des deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarifes entsprechend erhöht werden.

Altona, 15. September 1921.
Eisenbahndirektion, (852)
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Am 1. Oktober 1921 tritt der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält Entfernungen

für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen der Lokalbahn Kempten-Sibratshofen sowie Änderungen und Ergänzungen. Verkaufspreis 4,50 M.
München, 15. September 1921. (856)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Badischer Binnengütertarif, Teil II, Heft C I b des deutschen Eisenbahngütertarifs, Teile II des deutsch-schwedisch-norwegischen und des deutsch-dänischen Gütertarifs.

Auf 24. September l. J. werden drei weitere Tafeln I a, I b und I c zur Berechnung der Auslandszuschläge im Verkehr mit badischen Stationen auf Schweizergebiet und Waldshut Übergang eingeführt.
Gleichzeitig werden Ermäßigungen der Zuschläge für den Nahverkehr bis 40 km und für den Verkehr mit Italien und Südfrankreich durchgeführt und die bisherigen Zuschlagstafeln für Beringen Bad. Bahnhof, Neunkirch und Wilchingen-Hallau aufgehoben. Für diese Stationen gelten künftig die Zuschläge für Neuhausen Bad. Bahnhof.
Näheres enthalten die Tarif- und Verkehrsanzeiger. (859)
Karlsruhe, 21. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge — Schweiz.

Am 27. September 1921 wird Giornico (alte Station) geschlossen. Die für diese Station bestehenden Frachtsätze werden daher gestrichen. Die Aufnahmefrachtsätze für Holz im Verkehr mit den Stationen der Montreux-Oberlind-Bahn sind durch Wiedereinführung des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 18 für Stamm- und Brennholz hinfällig geworden. Auf 6. Oktober 1921 werden Ausnahmefrachtsätze für Rohkupfer aus Messingabfällen ab Oey-Diemtigen und für Exportpapier ab Aarburg-Oftringen eingeführt. Näheres in unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger. [865]
Karlsruhe, den 24. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Oktober 1921 treten für Station Braunschweig Nordost der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn um je 2 km ermäßigte Gesamtentfernungen in Kraft. [861]
Erfurt, den 23. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft A — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 fällt im Verkehr mit der Weimar-Rastenberger Eisenbahn die Kürzung der Frachtsätze um 3 ₰ weg. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. [860]
Berlin, den 22. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. Js. erscheint ein Nachtrag 3, durch den der im Nachtrag 2 vom 1. Juli 1920 enthaltene Gebührentarif nebst den dazu veröffentlichten Änderungen aufgehoben wird. Die Gebührensätze sind durchweg erhöht. Stücke des Nachtrages können von den Stationskassen Cosel Hafen, Kattowitz, Beuthen (Oberschles.) und Breslau Hbf. bezogen werden. Preis 1 M. Das Inkrafttreten mit verkürzter Bekanntmachungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). (862)
Kattowitz, den 22. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard- und Lötschberg-Simplon.
(Übergänge: Chiasso, Pino, Iselle.)

I. Am 1. Oktober 1921 tritt ein direkter Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der italienischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der deutschen Reichsbahn sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn über die obenbezeichneten Übergänge in Kraft. Er ist nur eine vorläufige Maßnahme, durch die den augenblicklichen dringendsten Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen werden soll. Die Sätze des Tarifs sind auf den Wagenladungsverkehr der wichtigsten Stationen beschränkt und gelten nur für folgende Güter:

Frische Blumen als Schnellzugsgut aus Italien,
lebendes Geflügel als Eilgut aus Italien,
Lebensmittel als Frachtgut aus Italien,
Bier als Frachtgut nach Italien sowie
Güter aller Art im Durchgang durch Italien.

Der Tarif ist käuflich erhältlich.
II. Die Sendungen, die nicht zum direkten Tarif abgefertigt werden können, bleiben wie seither auf die Umbehandlung verwiesen. Für diesen Verkehr tritt ebenfalls am 1. Oktober 1921 eine Kundmachung in Kraft, durch die die seitherige Ausgabe vom 1. Januar 1920 ersetzt wird. (868)
Frankfurt (M.), den 26. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Oktober tritt je ein weiterer Nachtrag zu den Heften 1, 2 und 4 in Kraft. Sie enthalten bereits im Verfügungswege bekanntgegebene Änderungen und Ergänzungen sowie Neuaufnahmen und Erweiterungen besonders für die Stationen Meiningen, Probstzella, Eberbach und Mannheim. (869)
Erfurt, den 26. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Cechoslovakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Einführung eines Umschlagtarifes.

Mit 1. August 1921 tritt im obenbezeichneten Verkehr ein Gütertarif Teil II für den Verkehr zwischen Stationen der priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn, der priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der cechoslovakischen Staatsbahnen einerseits und Stationen des Bayerischen Lloyd Schifffahrts-Aktiengesellschaft, der cechoslovakischen staatlichen Donauschiffahrt, der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der Kgl. Ung. Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft, des Schifffahrts-Syndikates S. H. S. und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft andererseits in Kraft. Dieser Tarif enthält u. a. Anwendungsbedingungen. Besondere Bestimmungen, Frachtsätze für Klassengut, Ausnahmetarife für Güter der Klasse I, Mineralwasser, landwirtschaftliche Maschinen, Schamotteziegel, Kaolin, Schieferton, Graphit, Schiefer, Kupfervitriol, Lithopone, Steine usw., ferner Überfuhrgebühren, Bestimmungen und Gebühren für den Umschlag sowie den Kilometerzeiger und die Leitungsvorschrift für den Eisenbahndurchlauf. Abdrücke dieses Tarifes sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, zum Preise von österr. Kr. 100 für das Stück zu erhalten.
Der Bayerische Lloyd übernimmt vorerst nur komplette Schleppladungen in diesem Verkehre.
Wien, am 12. Juli 1921. (866)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Cechoslovakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno.
Gütertarif, Teil II, gültig vom 1. August 1921.
Änderung.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im obengenannten Tarife auf Seite 43 im Abschnitt IV B bei der Station Bratislava dunajské nábrezie in der 6. Zeile das Wort „Frachtgüter" abzuändern auf: „Eil- und Frachtgüter". Im folgenden Absatze sind demgemäß die Worte „Überführgebühren für Eilgüter und" zu streichen. (867)
Wien, am 19. September 1921.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Güterverkehr.

Binnen-Tarife der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden, dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend, die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr ab 1. November 1921, im Personenverkehr ab 1. Dezember 1921 erhöht. (870)
Sommerfeld, 27. September 1921.
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. Js. werden die diesseitigen Personenfahrpreise pp. erhöht.
Nähere Auskunft erteilt der unterzeichnete Betriebsvorstand. [863]
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. Dezember 1921 der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält Erhöhung der Fahrpreise — außer für Militär — Gepäck- und Expreßgutfrachten.
Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. [864]
Finsterwalde, den 23. September 1921.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 40. | Berlin, den 6. Oktober 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Familienförderung durch hauswirtschaftliche Ausbildung der Frauen und Töchter der Eisenbahnbeamten und -arbeiter.

Von Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin.

Eisenbahnbehörden und -vereine, die beruflichen Organisationen der Eisenbahnbeamten und -arbeiter, haben von jeher durch Schaffung von Wohlfahrtseinrichtungen eine Stärkung der wirtschaftlichen Lage der Angestellten und Mitglieder angestrebt und auch mit gutem Erfolge durchgeführt. Diese Fürsorge erstreckte sich auf alle Zweige der Hauswirtschaft sowie auf die Erhaltung und Förderung der Gesundheit der Mitglieder und ihrer Angehörigen. Große Verdienste um die Volksgesundheit haben sie sich erworben durch Beschaffung von gesunden Wohnungen in Eigenhäusern bei gleichzeitiger Förderung besonderer Ansiedlungen. Im Direktionsbezirk Berlin werden durch die Verwaltung zur Zeit auf dem Tempelhofer Felde für mehr als 400 Familien Doppelwohnhäuser erbaut; zu jeder Wohnung gehört ein annähernd 400—500 qm großer Garten. Mit der Bereitstellung von Wohnung und Garten allein ist es aber nicht getan, denn die richtige Verwaltung und Bewirtschaftung eines eigenen Heims mit Garten und die davon abhängige Lebensweise stellen an alle Familienangehörigen Anforderungen, die im allgemeinen die im Häusermeer der Großstadt Aufgewachsenen nicht besitzen. Die höchsten Ansprüche werden aber an die Hausfrau gestellt. Die Lebensbedingungen in einer Kolonie und die hier bedingte Wirtschaftsführung sind andere als in der Großstadt, wo jederzeit alle für den Haushalt und die sonstigen Lebensbedürfnisse notwendigen Waren sofort und auch in jeder, selbst der geringsten Menge ohne besondere Mühe und auch ohne Zurücklegung weiter Wege zu beschaffen sind. Das Leben in der Kolonie, also abseits von dem großen Verkehr, stellt an die Hausfrau große Forderungen an Überlegung, an Vorsorge und Vorbereitung. Ein solcher Haushalt muß organisiert sein, will die Hausfrau nicht in die größte Verlegenheit geraten und dann die Mithilfe der Nachbarn, die meist recht bald aufhört, oft in Anspruch nehmen. Auch die Bewirtschaftung des Gartens, der als etwas ganz Selbstverständliches zu jedem Eigenheim gehört, ebenso wie die Haltung von Haustieren usw. werden an die Fähigkeiten und Neigungen aller Familienmitglieder besondere Anforderungen stellen, wenn ein wirklicher Nutzen und nicht nur Ärger und Verdruß entstehen soll. Der gesellschaftliche Verkehr und die mit dem Großstadtleben verbundenen Zerstreuungen und Vergnügungen, die zu jeder Zeit und auch in jeder nur denkbaren Form geboten werden, werden hier eine andere Gestalt annehmen, wenn nicht vielleicht ganz darauf verzichtet werden muß. Erholung und Unterhaltung werden sich den neuen Verhältnissen anpassen müssen. Damit nun wirklicher Genuß und Freude an einem derartigen natürlichen Leben, in dem die Familie den Mittelpunkt bildet, gefunden wird, müssen erst alle Mitglieder erzogen werden. Die Lösung der für die Volksgesundheit so wichtigen Frage der Siedlung ist demnach auch eine Bildungs- und Erziehungsfrage.

Sie wird in besonderem Maße notwendig bei den Beamten und Arbeitern der Eisenbahn, weil bei ihnen zunächst den Bergarbeitern die Möglichkeit der Durchführung der Eigenhaussiedlung größer ist als bei allen anderen Beamten und Arbeitern.

So umfangreich und vielseitig auch alle auf die Hebung der wirtschaftlichen Lage und der Familiengesundheit heute bereits vorhandenen Maßnahmen sind, sie reichen doch nicht aus, wenn nicht noch das Wichtigste dazu kommt, das ist eine gut vorgebildete und hauswirtschaftlich denkende, also recht sparsame Hausfrau, die für eine natürliche Lebensweise, wie sie die Siedlung mit sich bringt, vorgebildet ist, und die selbst unter großen Schwierigkeiten zu wirtschaften versteht. Nicht umsonst heißt es im Volksmund: „Eine schlechte Frau kann scheffelweise das aus dem Hause tragen, was der fleißige Mann pfennigweise hineinbringt.“ Der Erziehung und Ausbildung der zukünftigen Hausfrau und Mutter werden wir demnach die größte Sorgfalt zuwenden müssen.

Daß z. B. die Ernährung während des Krieges vielfach unter das Maß des Zulässigen gesunken, ist nicht allein auf den Mangel an Nahrungsmitteln, sondern vielfach auch auf Unkenntnis in der richtigen Verwertung und zweckmäßigen Ausnutzung derselben zurückzuführen. Hier zeigte sich die bis dahin nicht ausreichende Ausbildung unserer Frauen und Mädchen für Hauswirtschaft und Hausfrauenpflichten. Diese Mängel so schnell wie möglich und auch recht gründlich zu beseitigen, ist Aufgabe der zukünftigen hauswirtschaftlichen Schulen für Frauen und Mädchen; in ihnen wird die Erziehung zur praktischen Hausfrau die Grundlage bilden.

Die Frauenorganisationen fordern schon seit vielen Jahren die Einführung eines hauswirtschaftlichen Pflichtjahres für alle Mädchen. Die Erfüllung dieser Forderung, die bis jetzt nicht durchgesetzt werden konnte, soll nunmehr nach einer Mitteilung in den Tageszeitungen nahe bevorstehen, indem durch Reichsgesetz alle Mädchen bis zum 18. Lebensjahre zum Besuche einer Fortbildungs- oder Hausfrauenschule herangezogen werden sollen, damit sie in ihnen durch entsprechenden Unterricht zur richtigen Führung einer Hauswirtschaft befähigt werden. Diese Hilfe, zu der erst die Not des Krieges die Einsicht schuf, ist aber so schnell nicht möglich, und Jahre können vergehen, ehe wir die Wirkung dieser beabsichtigten staatlichen Maßnahme auf gesetzlicher Grundlage zu spüren bekommen. Heute ist aber möglichst schnelle Selbsthilfe notwendig. Diese setzt ein, sobald neben den Ausbildungseinrichtungen für die männlichen Familienmitglieder, die aus gleichen Gründen nach der hauswirtschaftlichen Seite hin zu ergänzen sind, auch solche für Frauen und Töchter der Beamten und Arbeiter geschaffen werden. Die Zukunft stellt an unser ganzes Privatwirtschaftsleben neue Forderungen. Wir werden zur Erfüllung aller uns durch unsere bisherigen Feinde auferlegten Forderungen gezwungen sein, auch unseren Familienhaushalt umzustellen: größte Sparsamkeit und dabei volle Ausnutzung aller Werte wird oberster Grundsatz werden müssen.

Die Not des Krieges hat uns gezeigt, daß dies möglich ist; denn alte gewendete Kleider, zusammengeflickte und auch Papierwäsche geben uns den besten Beweis hierfür, und niemand empfindet dies und nimmt Anstoß daran, höchstens Wucherer und Schieber, die ihr Geld mühelos verdienen und es ebenso verschleudern. Diese Änderung in unseren Lebensgewohnheiten durch Schonung von Kleidung und Wohnung, wie es bei unseren Vorfahren üblich war, wird uns zu einer Vereinfachung führen, die von vielen zunächst als Verschlechterung ihrer gesamten Lebenslage unter dem Begriff „Entbehrung“ aufgefaßt werden wird, aber dieser Wandel in der gesamten Hauswirtschaft und damit in der Lebensanschauung jedes einzelnen wird notwendig sein, um uns wieder einem späteren Erfolge näher zu bringen.

Diese hohen Ziele werden wir aber nur durchführen können mit Hilfe der Frauen. Ihre Ausbildung werden wir daher in erster Reihe diesen Anforderungen anpassen müssen. Wir werden für ihre hauswirtschaftliche Ausbildung — dies ist bei ihnen die berufliche Seite — die gleichen Einrichtungen schaffen müssen, wie sie für die gelernten Facharbeiter und die Beamtenschaft mit ihrer Fachausbildung bereits getroffen sind, deren Förderung sich jetzt auch Vereine und berufliche Organisationen zum Ziel genommen haben. Die Träger dieser Bildungsbestrebungen werden ihre Aufgabe demnach auch nach dieser Seite hin als der noch wichtigeren erweitern müssen. Musterbeispiele für diese hauswirtschaftlichen Ausbildungseinrichtungen gibt es bereits, da ja der Gedanke nicht neu ist. Trotzdem kann er nicht oft genug hervorgehoben und allen Kreisen immer wieder recht ernst ins Bewußtsein zurückgerufen werden.

Für Frauen und Mädchen werden in der Hauptsache folgende Einrichtungen in Betracht kommen:

a) Vortragsreihen mit Lichtbildern über verschiedene Gebiete der Hauswirtschaftskunde (z. B. Ernährung, Gesundheitslehre, Wohnungshygiene, Säuglingspflege, Kindererziehung usw.);

b) Fachkurse praktischer Art im Anschluß an die berufliche bzw. Hausarbeit in allen hauswirtschaftlichen Fächern je nach Wahl: Kochen, Waschen, Plätten, Ausbessern, Maschinennähen, Wäschenähen, Schneidern, Umändern, feine Handarbeiten, Putz, Schuhanfertigung, Haushaltung mit hauswirtschaftlicher Buchführung, Säuglings- und häusliche Krankenpflege;

c) Ausbildung im Erziehungsheim (Frauenschule). Neben diesen abgekürzten Ausbildungseinrichtungen für Frauen und Töchter, die tagsüber im Berufe oder im eigenen Haushalt tätig sind, werden auch noch solche zu schaffen sein für die, die nicht beruflich in Anspruch genommen sind und ihre ganze Zeit, oder wenigstens einen wesentlichen Teil derselben, ihrer hauswirtschaftlichen Ausbildung zuwenden wollen. Um eine gründliche Schulung in allen Zweigen der Hauswirtschaft zu ermöglichen, werden an bestehende Anstalten mit Wirtschaftsbetrieb zweckmäßig besondere Erziehungsheime für junge Mädchen angeschlossen. Die Ausbildung hat zu umfassen je nach Wahl: volle und Halbjahrskurse von 6—12 Monaten im Anschluß an Erholungsheime, Küchen, Kinderpflegeanstalten, Ferienkolonien;

d) Wanderkurse für Frauen und Töchter von Beamten und Arbeitern abgelegener Orte mit praktischen Vorführungen am Spätnachmittag bzw. des Abends über einzelne Zweige der Hauswirtschaft;

e) Kurse in Feld- und Gartenbau für solche, die im elterlichen Hause zur praktischen Betätigung Gelegenheit haben oder sich derselben demnächst zuwenden wollen im Anschluß an geeignete, reine Betriebe oder an Erziehungsheime. Der Unterricht erstreckt sich auf Kleintier- (Geflügel und Kaninchen) und Schweinezucht, Molkerei, Ziegen- und Kuhstallhaltung, Gärtnerei, Obst-, Beeren-, Kartoffel- und Gemüsebau usw.

Da es heute gänzlich ausgeschlossen ist, besondere Schulen mit allen für Unterrichtszwecke notwendigen Einrichtungen neu zu schaffen, so bleibt nur die Möglichkeit, bestehende mustergültige Betriebe hauswirtschaftlicher Art auch für Bildungs- und Erziehungszwecke nutzbar zu machen.

Zur Lösung dieser so wichtigen haus- und volkswirtschaftlichen Frage scheinen in erster Reihe die Eisenbahnvereine berufen zu sein. Sie haben von jeher Familienwohlfahrt im engeren und damit Volkswohlfahrt im weiteren Sinne betrieben; hiervon geben ihre gesamten Einrichtungen das beste Zeugnis. Wenn diese Bestrebungen, deren Anfänge weit in die Friedensjahre zurückreichen, bereits vor dem Kriege bei den Mitgliedern großen Anklang gefunden haben, so daß wertvolle Einrichtungen geschaffen werden konnten, so werden sie jetzt, nachdem unser Volks- und damit auch das Familienleben in große Bedrängnis geraten, zur Notwendigkeit. In Zukunft handelt es sich nicht nur um ein bloßes Weiterbestehen, sondern um eine Erweiterung aller Wohlfahrtseinrichtungen, besonders nach der Seite der Förderung einer Volksgesundheit auf dem Wege einer Stärkung

des häuslichen wirtschaftlichen Lebens der Mitglieder, angepaßt der Notwendigkeit der heutigen Zeit.

Zu den wichtigsten Wohlfahrtseinrichtungen, die die Eisenbahnvereine sich gestellt haben, sind besonders zu erwähnen Kinderheime und Erholungsheime für Erwachsene. Eine Erweiterung derselben durch Ausnutzung zu Erziehungs- und Bildungszwecken für die jungen weiblichen Familienmitglieder ist dringend geboten. Hiernach müßten diese Einrichtungen folgende Aufgaben erfüllen:

Neben den Zwecken der Unterbringung von Mitgliedern und ihrer Angehörigen während der Zeit eines Urlaubs müßte das Heim auch gleichzeitig eine praktische hauswirtschaftliche Ausbildungsstätte für die Töchter der Eisenbahnbeamten und Arbeiter werden. Daß die praktische Anleitung im elterlichen Hause nicht ausreichend ist, um eine vollwertige hauswirtschaftliche Ausbildung der zukünftigen Hausfrau und Mutter sicherzustellen, dafür geben die Forderungen der Frauen über die Einrichtung von hauswirtschaftlichen Schulen mit Pflichtbesuch für alle Mädchen ausreichend Zeugnis. Die Durchführung einer derartigen umfangreichen Maßnahme, wie sehr auch ihre Dringlichkeit anerkannt wird, wird aber zurzeit auf Schwierigkeiten stoßen, da die Einrichtung so zahlreicher Schulen infolge der damit verbundenen gewaltigen Kosten heute nicht mehr möglich ist. Ein großer Teil der Eltern hat bereits jetzt schon in Anerkennung der Notwendigkeit der Unterbringung jüngerer Mädchen in einem fremden Haushalt dieselben in Mädchen-Gewerbeschulen, in sogenannte Pensionate oder in Familien ohne gegenseitige Vergütung gegeben. In Zukunft werden aber auch diese Wege nicht mehr in dem Maße wie in früheren Jahren beschritten werden können, besonders nicht von den Beamten, da die damit verbundenen Kosten, selbst bei den bescheidensten Ansprüchen, für jeden Hausvater unerschwinglich sein werden. Diese Hindernisse und Schwierigkeiten können zum großen Teile beseitigt werden, wenn die von den Eisenbahnvereinen geschaffenen Erholungsheime für derartige Zwecke nutzbar gemacht werden. Auch in gesundheitlicher Beziehung dürfte ein längerer Aufenthalt der im Wachstum stehenden jungen Mädchen von großem Vorteil sein, zumal alle diese Heime in besonders günstigen und landschaftlich schönen Gegenden liegen. Der Ausbildungsplan kann so eingerichtet werden, daß die Mädchen an einzelnen Tagen der Woche als Gäste behandelt werden, um auch nach dieser Richtung hin Vorteile zu genießen. Gutachten von maßgebenden Stellen haben nicht nur die Möglichkeit einer derartigen schulmäßigen Ausnutzung ausgesprochen, sondern ganz besonders auch auf die Notwendigkeit derselben hingewiesen, da heute weder der Staat noch die Gemeinden derartige neue Unterrichtsanstalten werden schaffen können.

Neben der hauswirtschaftlichen Ausbildung, die für die jungen Mädchen mindestens 6 Monate im Sommerhalbjahr dauern könnte, ist aber außerdem auch noch eine praktische Ausbildung in handwerklich-praktischer Betätigung, wie Schneidern, Wäschenähen, Flicken usw., wie sie für den eigenen Hausbedarf notwendig, einzurichten. Hierfür kann, um die gesamte Anlage auch in den Wintermonaten auszunutzen, diese Zeit verwendet werden. Da während der Wintermonate ein praktischer Betrieb mit Gästen nicht besteht, so kann der Ausbildungsplan für Mädchen in dieser Zeit systematisch, lediglich auf die Bedürfnisse des Unterrichts zugeschnitten, durchgeführt werden. Die gesamte hauswirtschaftliche Ausbildung der jungen Mädchen würde damit eine vollkommene sein, und die Räumlichkeiten, die jetzt einen großen Teil des Jahres über leer sind, erhielten damit eine im Sinne der Familienfürsorge entsprechende Ausnutzung.

Von großer Wichtigkeit für die Erziehung der jungen Mädchen sind auch die Erholungsheime für Kinder (z. B. in Lubmin an der Ostsee). Hier bietet sich Gelegenheit, die Mädchen für ihre natürliche Aufgabe als zukünftige Mütter in der Erziehung der Kinder durch Beschäftigung mit solchen anzuleiten und sie mit Erfahrungen für das zukünftige Leben auszurüsten, zumal viele der jungen Mädchen eine derartige Anleitung im elterlichen Hause niemals erhalten können.

In der für die Eisenbahnbeamten und Arbeiter bestehenden Kolonie Leinhausen bei Hannover befindet sich z. B. ein eigener Kinderhort, in dem junge Mädchen, Bräute und angehende Mütter in bester Weise in der Beschäftigung und Erziehung der Kinder ausgebildet werden könnten. Eine solche Ausbildung in engster Verbindung mit der Praxis ist besser als eine solche in eigens hierfür geschaffenen Erziehungsheimen. Durch eine umfangreiche Ausnutzung der Erholungsheime zu Erziehungs- und Bildungszwecken für die Töchter der Mitglieder, der Eisenbahnbeamten und Arbeiter, bei gleichzeitigem Aufenthalt in schöner und gesunder Gegend werden sicherlich Erfolge erzielt, die dem Familienleben jetzt und auch in Zukunft zugute kommen. Wenn vielleicht auch die Zahl der jährlich Ausgebildeten zunächst noch bescheiden wäre, so könnten damit doch auch heute schon für zahlreiche Eltern die Sorgen um die Zukunft ihrer Töchter erleichtert werden. Auch die Träger (Vereine) derartiger Wohlfahrtseinrichtungen würden durch die Aufnahme ihrer eigenen Angehörigen in ihre Heime bzw. landwirtschaftlichen Betriebe bei Ausbau derselben zu Erziehungs- und Bildungsanstalten große Vorteile erzielen, indem sie aus eigenen Kreisen eine große Zahl von Hilfskräften erhielten, die ihnen die Durchführung ihrer Wohlfahrtseinrichtungen erleichtern würden. Es liegt daher im beiderseitigen Interesse, daß die eigenen Verbandseinrichtungen, wie sie von den Eisenbahnvereinen für ihre Mitglieder und ihre Angehörigen recht zahlreich geschaffen, auch nach jeder möglichen Richtung hin ausgenutzt werden. Die Befürchtung, daß die Ausbildung der jungen Mädchen unter dem Gesichtspunkte billiger Arbeitskräfte erfolgen und daher leiden könnte, liegt hier nicht vor; die etwaigen Vorteile kommen stets den eigenen Mitgliedern wieder zugute.

Auch die Frage, wer Träger aller dieser Bildungs- und Erziehungseinrichtungen sein soll, muß gestreift werden. In erster Reihe sind hierzu die Frauenorganisationen selbst berufen; sie werden sich mehr als bisher auch diesen praktischen Aufgaben der Erziehung und des Unterrichts ihrer Mitglieder, besonders des jugendlichen Nachwuchses, zuwenden müssen. Durch die politische Gleichberechtigung der Frau mit den Männern haben ihre Ziele eine schnelle und vollkommene Erfüllung gefunden, die noch vor wenigen Jahren selbst die kühnsten Verfechterinnen der Frauenbewegung nicht erhofft hatten. Hiermit haben sie aber auch gleichzeitig Pflichten übernommen, die sie durch ihren Einfluß auf die großen gewerkschaftlichen Organisationen erfüllen müssen. Ihr Ziel muß sein: Hauswirtschaftliche Ausbildung der Frau als Gleichberechtigung mit der beruflich-fachlichen des Mannes. Auch die Eisenbahnvereine und die sonstigen Verbände der Beamten und Arbeiter werden an diesen Erziehungs- und Bildungsfragen ihrer weiblichen Familienmitglieder nicht achtlos vorübergehen können, hängt doch das Glück ihres Familienlebens in der Hauptsache hiervon ab.

Die Hauswirtschaft als Grundlage der Volkswirtschaft ist eine Erziehungsfrage sowohl der männlichen als auch der weiblichen Jugend, im weitesten Sinne also eine Volkserziehungsfrage, an deren Lösung die Frau in der Hauptsache mitzuarbeiten hat. Alle Einrichtungen werden, wie die vorausgegangenen Vorschläge zeigen, teilweise die gleichen für die männliche wie für die weibliche Jugend sein müssen. Dies trifft zu für zahlreiche Vorträge, besonders aber für alle praktischen Arbeiten im Feld, Garten und in der Kleintierzucht. Diese Arbeiten in freier Luft werden sicherlich auch auf den Körper fördernd wirken, so daß damit auch unsere Volksgesundheit eine wesentliche Stärkung erfahren dürfte. Mädchen und Frauen, derartig erzogen und für Familie und Hauswirtschaft herangebildet, werden zur Gesundung des zum Teil gesunkenen Familienlebens beitragen. Die Erkenntnis, daß die richtige Erziehung der Frau die wichtigste Grundlage der menschlichen Kultur bildet, ist recht alt; sagte doch einst ein heute längst vergessener Kirchenvater: „Gebt mir bessere Mütter, und ich will Euch eine bessere Welt schaffen."

Die Schwierigkeiten der rumänischen Staatsbahnen.

Die andauernde Verkehrskrise, welche die rasche wirtschaftliche Entwicklung Großrumäniens dauernd abbremst, kann als bekannt vorausgesetzt werden. Kaum ein Land in Europa ist in so reichem Maße mit Naturschätzen gesegnet, wie Rumänien, und doch ist der Neuaufbau der Volkswirtschaft nach dem Kriege nirgends mühevoller und langsamer vorwärtsgekommen, als eben in Rumänien. Neben anderen, sehr wichtigen Ursachen ist zweifellos auch die Art und Weise, wie die Neuorganisierung der Eisenbahn vorgenommen, oder besser gesagt unsicher tastend versucht wurde, dafür verantwortlich zu machen.

Die rumänischen Eisenbahnen haben zu ihrem alten 3000-km-Netze mit einem Schlage 9000 km neue Linien hinzubekommen, und dies von drei verschiedenen Verwaltungen, von der österreichischen, ungarischen und russischen Staatsbahn. Das von der letzteren übernommene Netz ist zu alledem noch breitspurig. Die Aufgabe der Angliederung dieser Netze war erschwert durch das fast durchwegs fremde, teilweise dem neuen Staat direkt feindlich gesinnte Personal dieser Bahnen. Das Personal der beßarabischen Linien war fast ganz nach Rußland zurückgekehrt und mußte aus dem alten rumänischen Reich ersetzt werden. Die Natur der Aufgabe schrieb eine zwiespältige Lösung vor.

Die bukowinischen und beßarabischen Bahnen wurden sofort direkt der neugeschaffenen Generaldirektion der C. F. R.[1]) in Bukarest unterstellt und von hier aus verwaltet.

Die ehemals ungarischen Linien dagegen, die mit etwa 5000 km fast die Hälfte des Gesamtnetzes ausmachten, und fast rein magyarisches Personal hatten, behielten eine zeitlang eine halbe Selbständigkeit unter einer eigenen, anfangs in Hermannstadt, später in Klausenburg wirkenden sog. Zentraldirektion, die mehr von dem, Siebenbürgen provisorisch verwaltenden revolutionären dirigierenden Rat (Consiliul dirigent), als von der Bukarester Zentralbehörde abhing. Erst im Herbst 1920 konnte dieses Provisorium beseitigt, die Zentraldirektion aufgelöst und die Einheitlichkeit der Verwaltung, wenigstens äußerlich, hergestellt werden.

Es wirken derzeit unter der Generaldirektion in Bukarest neun Regionaldirektionen, und zwar in Bukarest, Jassy, Kischinew, Tschernowitz, Klausenburg, Kronstadt, Temesvar und Kraiowa. Die Organisation weiter abwärts ist noch nicht einheitlich.

In Alt-Rumänien, Beßarabien und in der Bukowina wird nach dem C. F. R.-System mit Betriebs-, Verkehrs- und Bauinspektionen, also mit größeren Einheiten gearbeitet, während auf den ehemals ungarischen Linien noch das System der M. A. V. mit Heizhäusern, Stationsämtern und Bahnunterhaltungssektionen, also das System der kleinen Einheiten, besteht. Über die endgültige Organisation wird noch verhandelt. Sie wird sicher eine kleinere Anzahl von Regionaldirektionen erhalten. (Tschernowitz und Arad dürften aufgelöst werden.) Bei dem allgemeinen Mangel an Fachkräften ist auch die endgültige Annahme des Inspektionssystems wahrscheinlich.

Die Aufgabe der Neuorganisierung ist, wie ersichtlich, keine leichte, sie wäre es auch nicht für bessere Organisatoren, als Rumänien sie heute in leitenden Stellen hat. Sie ist aber unmöglich zu lösen durch eine Ausschließung der Eisenbahnfachmänner aus allen wichtigen Entscheidungen, durch eine „Laïsierung" des Eisenbahndienstes, wie sie wohl noch nie in dem Maße versucht wurde, wie heute bei den rumänischen Staatsbahnen.

Der infolge eines Konfliktes mit dem derzeitigen militärischen Generaldirektor der C. F. R. General Michael Jonescu aus dem Dienst geschiedene Regionaldirektor N. Miclescu hat letzthin[2]) eine Studie über das Problem der Wiederherstellung der rumänischen Staatsbahnen veröffentlicht, in der er mit den begangenen Fehlern scharf ins Gericht geht. Wir geben im folgenden zwei Kapitel dieser Studie auszugsweise wieder, die von allgemeinem Interesse sind:

I. Lokomotivmangel.

Der Mangel an Lokomotiven war eine der hauptsächlichsten Ursachen der Verkehrskrise. Die öffentliche Meinung beschwerte sich zwar fortwährend über Wagenmangel, dieser war aber nur eine Folge dessen, daß die Lokomotiven fehlten, um die Wagen dorthin zu befördern, wo sie gebraucht wurden. In der Tat waren im Verhältnis zum betriebsbereiten Lokomotivpark überreichlich viel Wagen vorhanden. Das alte Reich hatte im Frieden für sein 3000-km-Netz rd. 1000 Lokomotiven. Das großrumänische Netz von 12 000 km benötigte also, dieselbe Verkehrsdichtigkeit vorausgesetzt, etwa 4000 Lokomotiven. In der Tat hatten aber die C. F. R. für das ganze 12 000-km-Netz im Jahre 1919 nur rd. 1000 Maschinen zur Verfügung, deren größter Teil überanstrengt, schlecht gewartet, sich in einem Zustand der Verwahrlosung befand.

Die Lage wurde verschärft durch den Umstand, daß die Werkstätten in eine Disziplinlosigkeit und Desorganisation verfallen waren, die es oft unmöglich machte, die kleinsten Reparaturen zeitgerecht durchzuführen, so daß die Anzahl der unbrauchbaren Lokomotiven in beängstigender Weise wuchs. Ein kleiner Defekt machte oft die ganze Lokomotive auf lange Zeit unbrauchbar, besonders, da bei der allgemeinen Unehrlichkeit von den auf Aufbesserung wartenden Lokomotiven sofort alle wertvolleren Metallbestände gestohlen wurden, so daß sie in kurzer Zeit zu Ruinen wurden.

Die Lage war eine zeitlang bereits so kritisch, daß sogar die Lokomotiven zur Beförderung der Kohlen fehlten und der Verkehr tagelang aussetzen mußte, bis Brennmaterial herbeigeschafft war. Und trotzdem wurden bis zum April 1920 aus falsch angewendeter Sparsamkeit und in trügerischer Hoffnung auf Besserung der Valuta keinerlei ernstliche Maßnahmen getroffen, keine einzige neue Lokomotive bestellt. Es wurden dadurch Gelegenheiten verpaßt, wo — unmittelbar nach Kriegsschluß —, die Lokomotive mit 800 000 Lei zu bekommen gewesen wäre, während man später bis 4,9 Millionen für eine (amerikanische) Maschine bezahlte. Als erste Bestellung wurden im April 1920 50 Lokomotiven bei Baldwin in Amerika bestellt. Von diesen sind 15 bereits im Verkehr, der Rest befindet sich im Hafen von Konstanza und wird jetzt zusammengesetzt. Es wurden ferner in rascher Folge bestellt 350 Stück Lokomotiven bei Brutinel[3]), 75 bei Henschel, 50 bei Orenstein & Koppel, 10 bei den Hohenzollernwerken, 10 bei Linke-Hoffmann, 80 bei Skoda und 10 bei Steeg, also insgesamt 635 Stück, von denen 460 im laufenden Jahre, 175 im Jahre 1922 abzuliefern waren.

Um ferner die Tausende der in den sogenannten Lokomotivfriedhöfen der Abstellgleise liegenden Lokomotivruinen nutzbar zu machen, wurden für ihre Instandsetzung mit in- und ausländischen Firmen Verträge abgeschlossen, und zwar zur Reparatur der in nachstehender Tabelle angegebenen Stückzahl:

Bei der Fabrik	Zu reparieren im Jahre						Zusammen
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	
Skoda	120	166	166	46	—	—	498
Warchalowski	80	100	100	100	100	20	500
Maffei.	20	—	—	—	—	—	20
Smoschewer . .	50	75	25	—	—	—	150
Mühlberg . . .	50	100	100	50	—	—	300
Reschitza . . .	180	180	180	180	90	—	810
zusammen	500	621	571	376	190	20	2278

Für die Hauptausbesserungen der in Betrieb befindlichen Lokomotiven wurden mit einer Serie von inländischen Firmen Verträge abgeschlossen, und zwar zur Reparatur der in nachfolgender Tabelle angegebenen Stückzahl:

Bei der Firma	Zu reparieren im Jahre										Zusammen
	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	
Weitzer. . . .	80	80	80	80	—	—	—	—	—	—	320
Wolf, Vulcan .	32	32	32	32	32	—	—	—	—	—	160
Eisengießerei Großwardein	60	60	60	60	60	—	—	—	—	—	300
Lemaitre . . .	—	120	120	120	120	120	120	120	120	120	1080
Fernicwerke .	20	20	20	20	20	—	—	—	—	—	100
Kleinere Werke	264	264	264	264	264	—	—	—	—	—	1320
Griwitza . . .	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3000
zusammen	756	876	876	876	796	420	420	420	420	420	6280

[1]) C. F. R. = Caile ferate române (Rumänische Staatsbahnen).

[2]) Im volkswirtschaftlichen Tageblatt „Argus" und in der Mai/Juni-Nummer des Bulletins des rumänischen Ingenieurvereines A. G. I. R.

[3]) Der Kontrakt mit dem kanadischen „General" Brutinel ist inzwischen aufgehoben worden, da die öffentliche Meinung heftig gegen die äußerst ungünstigen Bedingungen des Kontraktes (4,9 Millionen Lei für je eine Lokomotive) Stellung nahm, und weil Brutinel ein Konjunkturgeschäftsmann ohne ernstlichen industriellen Hintergrund war und daher nicht zur Zeit liefern konnte. Er bot zum Schluß die Lieferung von „europäischen" Lokomotiven an, die er wohl in Deutschland bestellt hätte, von wo um diese Zeit Angebote von 2,5 Millionen Lei pro Lokomotive vorlagen.

In Berücksichtigung dieser Verträge, eines gewissen Sicherheitskoeffizienten für Nichtlieferung sowie der heute arbeitenden Maschinen und des natürlichen Reparaturstandes ergibt sich, daß die C. F. R. in den nächsten Jahren etwa folgende Anzahl von dienstfertigen Lokomotiven haben wird:

Im Jahre	1921	1922	1923	1924	1925
Lokomotiven . .	1960	2266	2761	3012	3140

Die notwendige Anzahl von Lokomotiven würde also erst im Jahre 1924 zur Verfügung stehen. (4000 — 1000 in Reparatur = 3000 Stück.)

Da jedoch der Kontrakt mit Brutinel aufgehoben wurde, und von den Lokomotivruinen wohl viele als gänzlich unbrauchbar und veraltet ausgeschieden werden müssen, so kommt der Verfasser zum Ergebnis, daß die C. F. R. noch etwa 500 neue Lokomotiven zu bestellen haben werden, um im Jahre 1925 wirklich 3000 dienstbereite Maschinen zu haben.

Die angeführten Ankaufs- und Reparaturverträge belasten das Budget der Eisenbahn mit folgenden Summen:

Im Jahre	1921	1922	1923	1924	1925	1926—30 jährlich
Millionen Lei . .	2198	1606	723	626	493	210

Der Verfasser stellt fest, daß alle diese Verträge, die dem Staat Milliardenverpflichtungen auflegen, ohne Anhörung der technischen Fachkräfte der Eisenbahnverwaltung, ohne eingehende Studien, ohne jede vernünftige Typisierung direkt durch das Verkehrsministerium abgeschlossen wurden, oft ohne die Eisenbahnbehörde auch nur zu verständigen[1]).

Nachdem jedoch vollendete Tatsachen vorliegen, ist es nutzlos, sich mit der Frage zu beschäftigen, warum die Bestellungen nicht früher gemacht wurden, und ebenso nutzlos, die bestellten Typen, die Preise usw. zu kritisieren. Der Verfasser weist jedoch darauf hin, daß ohne Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit der Werkstätten das Lokomotivproblem nicht endgültig lösbar ist.

Die Kontrakte für Lokomotivreparaturen laufen über 1925 hinaus nur noch auf jährlich 420 Lokomotiven, während voraussichtlich jährlich rd. 1000 Lokomotiven auszubessern sein werden. Es müssen also zu diesem Zeitpunkte die eigenen Werkstätten der Bahn bereits einen sehr erheblichen Teil der Ausbesserungsarbeiten übernehmen, und es ist wünschenswert, daß schließlich alle Reparaturen von Lokomotiven und Wagen nur noch in den eigenen Werkstätten ausgeführt werden.

Der Verfasser protestiert gegen den Gedanken, den das Verkehrsministerium noch immer nicht aufgegeben hat, nämlich die gesamten Eisenbahnwerkstätten an ein englisch-französisches Konsortium zu verpachten. Der Druck der öffentlichen Meinung hat auch hier, wie im Fall Brutinel, gegen die überaus ungünstigen Bedingungen Front gemacht, die das ausländische Kapital dem rumänischen Staat stellte. Die Regierung mußte infolgedessen diese Sache vorläufig zurückstellen. Der Verfasser spricht sich grundsätzlich gegen jede Verfremdung der Eisenbahnwerkstätten aus, die einen gefährlichen Vorgang für weitere Verfremdungen bilden würde. Die Werkstätten müssen aus eigener Kraft weitergeführt und ausgebaut werden. Da die heutigen Werkstätten der C. F. R. insgesamt nur über 264 Lokomotivreparaturstände verfügen, müssen über 700 neue Stände geschaffen werden. Diese und die für die Ausbesserung der entsprechenden Anzahl von Wagen notwendigen Einrichtungen erfordern zusammen ein Anlagekapital von 1,2 Milliarden Lei, verteilt auf die Jahre 1922 bis 1926.

Die Zustände in den Werkstätten haben sich infolge Hebung der Arbeitsdisziplin, Einführung des Akkord- und Prämiensystems inzwischen aus eigener Kraft erheblich gebessert, so daß jeder Vorwand für ihre Verpachtung hinfällig geworden ist.

II. Organisationsschwierigkeiten.

Der Krieg hat die alte, gut arbeitende Verwaltung der C. F. R. zerstört. Ein Wiederaufbau auf der alten Grundlage war schon infolge des Umstandes unmöglich, daß man ja 1200 statt 3000 km zu verwalten hatte. Es wurde daher eine Generaldirektion, und es wurden Bezirksdirektionen geschaffen für die Arbeiten, die früher die Direktion allein besorgen konnte. Es wurde aber dabei sehr unorganisch und oberflächlich verfahren, die Wirkungskreise nicht genau abgegrenzt, auch lebte noch die alte Direktionspraxis in vielen leitenden Köpfen — der Erfolg war, daß die Bezirksdirektionen bald zu einfachen Registrierbüros herabsanken und fast alle Entscheidungen, auch die minder wichtigen, von der Generaldirektion getroffen wurden.

Dieser strömte infolgedessen eine Arbeitslast zu, die im schreienden Mißverhältnisse zu den vorhandenen wenigen Arbeitskräften stand. Die Folge war und ist natürlich, daß die kleinen Sorgen des Tages, die Papiermenge, die sich täglich an den Schreibtischen häufte, der riesige Verkehr mit dem Publikum die wichtigsten Organisationsfragen weit in den Hintergrund gedrängt haben. Es fehlt den leitenden Eisenbahnorganen einfach die Zeit, sich mit etwas anderem als Tagesfragen zu beschäftigen. Die Folge ist, daß heute noch nicht einmal die Anzahl der Bezirksdirektionen feststeht, und daß durch Versuche mit häufiger Errichtung und Auflösung von Bezirksdirektionen eine heillose Verwirrung bei der Verwaltung einriß. Hierzu kam, daß mit der alten Organisation auch der alte Pflichteifer und die alte Disziplin verschwunden waren, eine Folge der überstürzten Neuaufnahmen, die notwendig geworden waren, um das Personal für die Bezirksdirektionen zu gewinnen und das zahlreiche Personal zu ersetzen, das in seine russische, österreichische und ungarische Heimat zurückkehrte.

Bei diesem Schwächezustand der Eisenbahnverwaltung ist es dann nicht weiter verwunderlich, daß auch die Wechselfälle des politischen Parteikampfes Einfluß auf die Verwaltung gewannen, hauptsächlich im Wege des Verkehrsministeriums, das sich seinerseits in alle Einzelheiten der Eisenbahnverwaltung einzumischen begann und, wie oben erwähnt, über die einschneidendsten Verfügungen, Verträge, Anschaffungen usw. über die Köpfe der zuständigen Eisenbahnorgane hinweg selbständig zu befinden gelernt hatte. Dadurch verwischten sich die Grenzen der Wirkungskreise zwischen Generaldirektion und Ministerium ebenso, wie sie sich von der Generaldirektion weiter abwärts verwischt hatten. Auch hier verschob sich der Schwerpunkt, auch der unwichtigeren Entscheidungen, immer mehr nach aufwärts, was bei der Vielseitigkeit des Gegenstandes natürlich noch mehr Oberflächlichkeit zur Folge hatte.

Charakteristisch für die erzwungene Unselbständigkeit der untergeordneten Dienststellen ist die Tatsache, daß noch immer die friedensgemäßen Grenzen des Ausgabenbewilligungsrechtes maßgebend sind, also die Bezirksdirektionen selbst von Krediten, die im ordentlichen Budget vorgesehen sind, nur die Auszahlung von Beträgen bis 10 000 Lei gutheißen dürfen; bis 50 000 Lei ist die Generaldirektion, bis 100 000 Lei das Ministerium zuständig, alle höheren Ausgaben müssen von dem Ministerrat gutgeheißen werden!

Bei der Entwertung des rumänischen Geldes, das bekanntlich nur unwesentlich besser steht als die deutsche Mark, ist es also wohl zu verstehen, wenn die höheren Dienststellen im Wust der Kleinigkeiten ersticken.

Dieser Stand der Dinge und die allgemeine Unzufriedenheit mit der Eisenbahnverwaltung haben zu der unglückseligen Einrichtung der Verkehrskommission geführt, in der alle möglichen hohen und nicht hohen Würdenträger, Minister, Staatssekretäre, Generäle, Obersten usw. — nur keine Eisenbahnfachleute sitzen. Der einzige Vertreter der Bahn nämlich — ihr Generaldirektor — war und ist ebenfalls ein General.

Diese Kommission von Laien hat die Generaldirektion der C. F. R. förmlich unter Kuratel gestellt. Von ihr und durch ihre Vermittlung ergehen Entscheidungen, erfolgen Ernennungen, Beförderungen, Versetzungen usw., ohne daß die Dienstleiter der Eisenbahn auch nur gefragt werden. Diese Kommission hat natürlich kein Gefühl dafür, daß die Eisenbahn dem Wesen nach ein Geschäftsunternehmen ist, das in erster Linie dem Handel und der Industrie zu dienen hat. Sie hat durch ihre von keinerlei Sachkenntnis getrübten Verfügungen, die tief in das Getriebe eingriffen, der Eisenbahn und der rumänischen Volkswirtschaft unberechenbaren Schaden zugefügt. So gab es z. B. Linien, auf denen zwei Monate lang die viel zu wenigen Lokomotiven der Bahn mit ganz geringer Belastung verkehrten, da die allmächtige Kommission jede Güterannahme von Privaten verweigerte, aber für die betreffenden Linien eben keine amtlichen Transporte da waren. Die Züge verkehrten so fast ganz nutzlos, dafür gingen Riesenmengen von Waren in den Häfen zugrunde, die nicht ins Land befördert werden konnten, wogegen wieder im Innern des Landes die Teuerung erschreckenden Umfang annahm. Da alle diese Versuche zu nichts als zu neuen Klagen des Publikums und zu neuen Mißständen führten, griff man endlich im November 1920 zum letzten Mittel, man militarisierte die Eisenbahnverwaltung.

Durch diese Maßregel wurde die Entmündigung der Eisenbahn erst vollkommen. Es wurde den Fachleuten der Bahn auch die letzte Möglichkeit von selbständigen Entscheidungen genommen und ihnen nur die Verantwortung für die Ausführung der Entscheidungen der militärischen Führer überlassen. Das Büro des Generaldirektors wurde rein militärisch organisiert, und die drei zivilen Stellvertreter des Generaldirektors zu bloßen Referenten

[1]) Die Eisenbahn wurde nicht einmal gefragt, ob die schweren amerikanischen Lokomotiven mit 18 t Achslasten auf dem schwachen Unter- und Oberbau der rumänischen Strecken auch verkehren können.

gemacht. Es war geradezu so, wie es ein fremder Eroberer mit der Eisenbahn gemacht hätte.

Der passive Widerstand, den die höhere Beamtenschaft dieser Art von Verwaltung entgegensetzte, hatte zur Folge, daß eine unabsehbare Reihe von militärischen Kontrollorganen geschaffen wurde. Diese, sowohl im inneren als auch im Außendienst verteilt, haben die Gewohnheit angenommen, unmittelbar in das Getriebe des Dienstes einzugreifen, Ausweise, Tabellen usw. zu verlangen, mit dem Kriegsgericht zu drohen und dadurch das Personal, besonders des ausübenden Dienstes, in ein Meer von Büroarbeit zu ertränken und es dadurch von seinen dringendsten Obliegenheiten abzuhalten.

Es wäre ungerecht, nicht anzuerkennen, daß die Militarisierung und die mit ihr verbundene Einschüchterung nicht auch gute Auswirkungen auf die bereits ganz verfallene Arbeitsdisziplin gehabt hat. Sie hatte, als kurzes Übergangsstadium gedacht, zweifellos ihre Berechtigung. Da sich die Militarisierung aber nach neunmonatiger Dauer endgültig einzurichten scheint, muß es doch festgestellt werden, daß sie keine Dauerlösung der Frage bringen kann. Die lange Dauer der Militarisierung hat auch den letzten Rest der alten gesunden Eisenbahnertraditionen zerstört, die Autorität der zivilen Amtschefs untergraben und zu Massenentlassungen der wertvollsten Kräfte geführt, deren Arbeitslust nicht erzwungen werden konnte durch die Nichtannahme ihrer Entlassungsgesuche. Die Eisenbahn ist auf diese Weise für das Personal zu einer Art Zuchthaus geworden, so daß sich mit deren Interessen niemand mehr verbunden fühlt. An Stelle der aus Unlust in den Hintergrund getretenen alten Eisenbahner traten junge, unerfahrene Kräfte, die zusammen mit den militärischen Führern und Kontrollorganen eine für die Bahn und für das Land gleich gefährliche Dilettantenwirtschaft einführten.

Der Verfasser bespricht sodann in mehreren Kapiteln die Ursachen und Auswirkungen der Unzufriedenheit des Personals, die Unregelmäßigkeiten, die bei der Beschaffung und Bezahlung der Materialien eingerissen sind, und macht schließlich eingehende Vorschläge zur Abstellung der dargestellten Mißstände und zur wirklichen Neuordnung der Eisenbahn, ohne die keine Erholung der rumänischen Volkswirtschaft denkbar ist.

Vereinfachungen im Fahrkartenausgabedienst.

Die außerordentlich hohen Kosten, welche jede Tarifänderung im Personenverkehr der Eisenbahnverwaltung in den Fahrkartenausgaben verursacht, lassen Erwägungen darüber angebracht erscheinen, ob diese mit Zunahme der Teuerung neuerdings fast in regelmäßigen Zeitabschnitten immer wiederkehrenden Ausgaben nicht eingeschränkt oder ganz gespart werden können. Der Fahrkartenverkauf an den Eisenbahnschaltern geht jetzt, wenn wir von Blanko-, Buch- und Zettelfahrkarten absehen wollen, deren Ausgabe ja nur als Ausnahmeerscheinung anzusprechen ist, entweder in der Weise vor sich, daß fertiggedruckte Fahrkarten der Nummernfolge nach aus den Verkaufsschränken entnommen oder Karten auf besonderen Druckmaschinen durch den Schalterbeamten selbst hergestellt und ausgegeben werden. Eine Druckmaschine enthält bis zu 2000 Druckplatten für die auf der betreffenden Station gangbarsten Verbindungen und Wagenklassen. Die Klischees zu allen diesen Platten müssen bei jeder Fahrpreisänderung neu hergestellt und ausgewechselt werden. Die Kosten belaufen sich — die Kosten der Einlegung der Platten in die Maschine nicht eingerechnet — für die Maschine mit 2000 Verbindungen auf rd. 30 000 *M*, für die im Direktionsbezirk Essen im Gebrauch befindlichen Maschinen allein also auf jedesmal mehr als 1 Million Mark.

Im Nachstehenden möchte ich nun darlegen, auf welche Weise die jedesmalige Auswechselung der Platten bei Tarifänderungen umgangen und dadurch die obenerwähnten Kosten gespart werden könnten. Verbinden möchte ich damit gleichzeitig einen Vorschlag zur wesentlichen Herabsetzung der jetzt durch den Verkauf aus den Fahrkartenschränken entstehenden sehr erheblichen Abrechnungs- und Kontrollkosten. Der Vorschlag besteht in einer Vereinigung der beiden jetzt üblichen Verkaufssysteme unter Ausschaltung der die außergewöhnlichen Kosten verursachenden Umstände.

Bei dem Verkaufsschrank verursacht die meisten Kosten hauptsächlich der bisherige Geldwert der Karten, insofern nämlich, als er laufende persönliche Ausgaben für regelmäßige und umfangreiche Abrechnungs- und Kontrollarbeiten zur Folge hat. Bei der Maschine ist es die bei jeder Tarifänderung notwendige Auswechslung der Druckplatten. Ich möchte deshalb den fertiggedruckten Fahrkarten und zwar sowohl den im Verkaufsschrank ausliegenden als auch den durch die Druckmaschine herzustellenden jeden Geldwert nehmen und letzteren zwar ebenfalls durch die Druckmaschine, aber vermittels besonderer, nur den Fahrpreis aufweisender Druckplatten in Verbindung mit der auch jetzt schon erfolgenden Abstempelung mit dem Ausgabedatum, der Schalterbezeichnung, der laufenden Nummer sowie einem nicht leicht nachzuahmenden Kontrollzeichen geben.

Ich denke mir also den Hergang des Fahrkartenverkaufs derart, daß zunächst die fertiggedruckte Fahrkarte, die aber künftighin nur im Verkehr mit fremden Bahnen noch eine Kontrollnummer und das Schalterzeichen führen soll, dem Verkaufsschrank entnommen wird und dann auf der Rückseite einen neuen Aufdruck mit Ausgabedatum, Schalterbezeichnung, Kontrollzeichen, Fahrpreis und laufender Nummer erhält. Der Schalterbeamte hat zu diesem Zweck die Maschine auf den der Fahrkarte aufgedruckten Fahrpreis einzustellen. Da die Fahrpreise auf der Maschine der Höhe nach hintereinanderstehen werden, so ist das betreffende Feld auch von einem Neuling, mit dem als Ablöser gerade an den verkehrsreichen Sonntagen immer gerechnet werden muß, viel schneller zu finden, als die bisherigen Stationsverbindungen. Bei Kinderfahrkarten hat der Schalterbeamte die Maschine einfach auf den halben vorgedruckten Fahrpreis einzustellen und den Kinderabschnitt abzutrennen. Der letztere ist jetzt wertlos und nicht mehr, wie bisher, zur Entlastung mit dem Rechnungsmaterial an die Verkehrskontrolle einzusenden. Die Aufbewahrung und Einsendung hat aber nach wie vor bei verstempelten Fahrkarten zu geschehen.

Wo Druckmaschinen schon jetzt im Gebrauch sind, bestehen m. E. keine Bedenken, die zahlreichen freibleibenden Felder auch zum Neudruck von Fahrkarten durch die Schalterbeamten selbst auszunutzen, wenn es ermöglicht werden kann, den Buchungsapparat beim Drucken der Vorderseite der Fahrkarten derart auszuschalten, daß Aufnahme- und Kontrollstreifen in diesem Falle nicht laufen. Nötigenfalls könnte zum Drucken der Fahrkarten vielleicht auch ein besonderer Schlitten eingesetzt werden. Die Arbeit kann, wo mehrere Maschinen vorhanden sind, auf alle Maschinen verteilt werden. Wenn die Fahrkartendruckplatten keine Fahrpreise mehr enthalten und letztere auf der gleichen Maschine auf der Vorderseite der Fahrkarten mittels besonderer Platten aufgedruckt werden, dann wird auch beim Druck der Fahrkarten auf der Maschine bei Tarifänderungen keine Plattenauswechslung mehr notwendig sein.

Die neuen Druckmaschinen werden schon der Raumfrage wegen nicht mehr die bisherige Größe beizubehalten brauchen. Für sie werden höchstens 300 Preisplatten genügen. Vielleicht würden hierfür auch die in Warenhäusern an den Kassen benutzten Registriermaschinen verwendbar sein.

Der Druck der Fahrkarten wird — soweit nicht die alten Maschinen ausgenutzt werden können — am zweckmäßigsten den Fahrkartendruckereien vorbehalten bleiben. Er wird sich aber wesentlich vereinfachen, weil die Karten nicht mehr für jeden Schalter besonders gedruckt zu werden brauchen. Bei Fahrpreisermäßigungen wäre etwaigen Restbeständen wie bisher der neue Fahrpreis mit Gummistempel auf der Vorderseite besonders aufzudrucken.

Die Ausnutzung der bisher im Gebrauch befindlichen Maschinen denke ich mir so, daß etwa 300 Platten für die das Soll bildenden, der Rückseite der Fahrkarten möglichst in Buntdruck aufzudruckenden Fahrpreise, weitere 300 Platten für die den Fahrkarten auf der Vorderseite in Schwarzdruck aufzudruckenden, nur nachrichtlich als Anhalt bei der Ausgabe und Kontrolle dienenden Fahrpreise und die verbleibenden Platten zum Neudruck der Fahrkarten ohne Fahrpreisangabe verwendet werden.

Die Kontrolle, ob der Schalterbeamte den richtigen Fahrpreis erhebt, soll durch Vergleichen des auf der Vorderseite der Fahrkarte in schwarzer Farbe aufgedruckten Fahrpreises mit dem auf der Rückseite in Buntdruck vermerkten Fahrpreise erfolgen und zwar durch den Reisenden, die Bahnsteigschaffner, das Zugpersonal, die Zugrevisoren, die Beamten der Zielstation und die Revisionsbeamten des zuständigen Verkehrsamts. Für die Ermittelung von Unregelmäßigkeiten wären prozentuale Prämien anzusetzen. Im Reichsbahnbinnenverkehr wäre dann bei den durch die Druckerei gelieferten Karten m. E. jede weitere Kontrolle überflüssig.

Ich will zugeben, daß bei denjenigen Schaltern, die bisher nur mit Maschine gearbeitet haben, die Durchführung meines Vorschlags insofern eine kleine Erschwernis bringen würde, als künftighin auch mit einem Verkaufsschrank gearbeitet werden müßte. Da aber der Verkaufsschrank keinerlei Schalteraufnahme mehr wie früher bedingt, so dürfte die geringe Mehrbelastung gegenüber den erheblichen finanziellen Vorteilen des

neuen Verfahrens nicht so sehr ins Gewicht fallen. Der Aufdruck des Fahrpreises und der sonstigen Kassenzeichen unter Benutzung der Maschine kann bei einiger Übung auch nicht länger aufhalten als das Aufdrücken des Datumtrockenstempels bei der früheren Ausgabe der Fahrkarten aus dem Verkaufsschrank. Es darf auch nicht übersehen werden, daß der Schalterbeamte für den eigenen Gebrauch nur einen kleinen Verkaufsschrank mit den gangbarsten Verbindungen braucht, während die Fahrkarten in den weniger gangbaren Verbindungen ganz gut in einem mit den Nachbarschaltern gemeinschaftlich zu benutzenden Verkaufsschrank untergebracht werden können, falls die Raumfrage bei Aufstellung der Schränke irgendwelche Schwierigkeiten bereiten sollte.

Die umständliche und zeitraubende und deshalb bei größeren Fahrkartenausgaben mit Verkaufsschränken kostspielige Schalteraufnahme nebst Sollermittlung ist jedenfalls bei Einführung der Fahrpreisdruckmaschine gespart. Der Schalterabschluß dauert nur kurze Zeit, und der ablösende Schalterbeamte kann nötigenfalls schon nach wenigen Minuten am gleichen Schalter die Ausgabe der Fahrkarten fortsetzen. Ein Verkauf von Fahrkarten außer der Reihe ist bei dem geschilderten Verfahren zwecklos, weil die Fahrkarten erst durch den Aufdruck des Fahrpreises mit der Maschine ihren Geldwert und ihre Nummer bekommen. Auch die Gefahr des unbefugten Druckens von Fahrkarten mittels alter ausgewechselter Platten dürfte bei Einführung des geschilderten Verfahrens als beseitigt anzusehen sein, weil eine Auswechslung nur noch bei etwaigem Schadhaftwerden von Platten ausnahmsweise notwendig werden kann.

Für kleinere Stationen mit schwachem Reiseverkehr halte ich die Einführung von Fahrpreisdruckmaschinen allerdings nicht für wirtschaftlich. Für diese würde es wohl bei dem bisherigen Verfahren bleiben müssen.

Auf weitere Einzelheiten, wie Nachweisung und Kontrolle der Bestände, Ausstellung von Bescheinigungen durch die Aufsichtsbeamten usw. will ich an dieser Stelle nicht näher eingehen. Sie werden m. E. auch gar keine Schwierigkeiten bereiten. Ich möchte hiermit auch nur die Anregung zu einer Nachprüfung des jetzigen Fahrkartenausgabesystems und zu Reformen gegeben haben, die eine Einschränkung der uns überall erwachsenden ungeheuren Ausgaben herbeizuführen geeignet sind. Wünschen möchte ich aber, daß eine Prüfung meiner Vorschläge sobald als möglich erfolgt, weil die Bestellung der neuen Druckplatten für die auf den Dienststellen schon vorhandenen Maschinen bereits jetzt vor sich geht. K.-Bf.

Neuzeitliche Schulung des Lokomotivführers.

In Nr. 24 d. Ztg. will Dr. Hans Martens den Beweis dafür führen, daß die handwerksmäßige Vorbildung als Vorbedingung für die Lokomotivführerlaufbahn längst überholt und nur noch aus der geschichtlichen Entwicklung zu verstehen sei. Da Dr. Martens selbst zur Kritik auffordert, und diese Frage eine der wichtigsten Standesfragen der Lokomotivführer ist, will ich nicht zögern, die Ausführungen einer Kritik zu unterziehen.

Nach Dr. Martens verlangt der englische Ingenieur Isambart Brunnel vom Lokomotivführer, daß er einsichtsvoll, rechtschaffen, nüchtern, solid, von guter Körperbeschaffenheit und gegen alle Witterungsverhältnisse abgehärtet sein soll, er darf nicht sorglos oder nachlässig sein. Brunnel legt weniger Wert auf allgemeines Wissen als auf große Arbeitslust und Arbeitskraft. Obermaschinenmeister Kretschmar sieht dagegen in der handwerksmäßigen Vorbildung das beste Erziehungsmittel für einen sorgsamen Maschinisten. Er verlangt eine gute, allgemeine Bildung, „damit der Führer die Naturkräfte begreift, die ihn umgeben". Bei ihm tritt der feine Beobachter hervor, der die große Verantwortung und Schwere des Berufes eines Lokomotivführers voll versteht. Denn er verlangt, daß der Lokomotivführer seinen Dienst aus Überzeugung ausüben soll. Diese Überzeugung wird aber nicht angeboren, sondern sie ist bedingt, neben einer guten Allgemeinbildung, durch ein großes Maß idealer Pflichttreue, Erkenntnis der Wichtigkeit des Berufes und volle Beherrschung der ihm anvertrauten Kraftquelle. Oberinspektor Kilp geht noch weiter und will mit den Betriebsbeamten und dem Maschinisten auch noch den Betriebsleiter der fahrenden Kraftanlage in der Person des Lokomotivführers vereinigen, und verlangt deshalb die im besten Mannesalter stehenden, intelligentesten Maschinenmonteure der größten Werkstätten für die Laufbahn.

Was die alten Praktiker vor mehr als 50 Jahren verlangt haben, ist heute im erhöhten Maße erforderlich geworden, denn die immer komplizierter werdende Lokomotive mit allen Neuerungen verlangt von dem Führer mehr als die mechanischen Handgriffe zum Ingangsetzen einer Maschine.

Zum Betriebsbeamten gehören vor allen Dingen die schon von Ing. Brunnel genannten Eigenschaften, denn nur diese garantieren ein betriebssicheres Verschieben, ein gefahrloses, planmäßiges und unfallfreies Befördern der Züge. Hierzu gehört aber auch die Mitüberwachung der gesamten Bahnanlagen. Wenn Dr. Martens diese Mitüberwachung als überlebt und nur aus der Kindheit der Eisenbahn mit übernommen und nicht mehr zu den Dienstpflichten des Lokomotivführers gehörend, betrachtet, so ist das kaum ernst zu nehmen. Wenn auch der Lokomotivführer infolge seiner Tätigkeit nur bis zu einem gewissen Grade hierfür verantwortlich gemacht werden kann, so muß heute bei der gewaltigen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes mit seinen riesigen Bahnhöfen, den sehr komplizierten Signalanlagen und der dichten Zugfolge diese Pflicht aus innerer Überzeugung heraus ausgeübt werden. Es wäre unverantwortlich, dieses bestehende Verantwortlichkeitsgefühl beschneiden zu wollen, denn es ist notwendiger als je.

Als Maschinist darf der Lokomotivführer keine Maschine auf der Lokomotive sein, er muß vielmehr nach Kretschmar „die ihm umgebenden Naturkräfte verstehen und beherrschen", nur dann wird er es auch verstehen, die Leistungsfähigkeit der Maschine den immer wechselnden Betriebsverhältnissen anzupassen. Jeder Gleisabschnitt, jeder Wechsel in der Geschwindigkeit, der Belastung und Zusammensetzung der Züge bedingt ein besonderes Anpassungsvermögen. Die Lokomotive mit allen ihren wichtigen Apparaten erfordert zur Pflege und sachgemäßen Handhabung bedeutende praktische und theoretische Kenntnisse über deren Bau und Arbeitsweise. Diese Kenntnisse erwirbt er sich aber nicht mit der handwerksmäßigen Handhabung der Werkzeuge, sondern nur in der vollen handwerksmäßigen Bearbeitung und Zusammensetzung der einzelnen Bestandteile.

Innig an die Funktion des Maschinisten schließt sich die des Betriebsleiters an. Der Lokomotivführer ist der Betriebsleiter der fahrenden Kraftanlage. Als solcher hat er die Verantwortung für die Kessel- und Maschinenanlage, er überwacht die Tätigkeit des Heizers, sorgt für die sachgemäße Verwendung der heute so teuren Betriebsstoffe, für die jeweils erforderliche Dampfspannung und ihre Ausnutzung. Dabei muß er wie Kilp sagt „praktische Gebrechen der Lokomotive sofort beim Auftreten erkennen, schwieriger zu unterscheidende Mängel wahrnehmen und bestimmbar unterscheiden".

Heute hängt die Betriebssicherheit zum großen Teil von der geschulten geistigen und fachmännischen Fähigkeit und Umsicht des Lokomotivführers ab. Beim Schnellzug-, Güterzug- und Rangierdienst ist er in Gefahrfällen immer nur auf sich selbst angewiesen. Blitzschnell tritt die Frage an ihn heran: Fahren oder Halten? Wo liegt die größte Gefahr? Kaum bleiben Sekunden zur Entscheidung, und doch hängt oft Schweres davon ab. Ist es ein Kessel- oder Maschinendefekt, er muß die Lauf- oder Betriebsfähigkeit verantwortlich bestimmen und die erforderlichen Maßnahmen treffen, von denen oft auf Stunden die glatte Durchführung des Betriebes abhängt. Nur als Handwerker und Erbauer wird der Lokomotivführer in der Lage sein, auch in den schwierigsten Fällen die richtigen Anordnungen zu treffen. Aus diesem Grunde verlangt Kilp „die im besten Mannesalter stehenden intelligentesten Monteure aus den großen Werkstätten". Er erblickt in der genauen Kenntnis der Bearbeitung und der Zusammensetzung aller Bestandteile der Lokomotive die beste Gewähr für einen tüchtigen, allen Anforderungen gerecht werdenden Betriebsleiter.

Aus dem vorhergehenden geht klar hervor, daß zu einem Lokomotivführer ganz andere Bedingungen und Eigenschaften gehören als zu einem Schlosser. Aber im Gegensatz zu Dr. Martens schließt das nicht aus, daß die Eigenschaften eines Schlossers unbedingt zu denen des Lokomotivführers gehören. Es ist wohl richtig, daß der Lokomotivführer infolge der bis an die Höchstgrenze gesteigerten Ausnutzung der Maschinen nicht mehr in dem Maße wie früher die Ausbesserung an seiner Lokomotive selbst ausführen kann und auszuführen braucht. Es wäre aber schlimm um die Betriebssicherheit bestellt, wenn das Interesse an der ordnungsmäßigen Ausführung der Ausbesserungen dadurch geringer geworden wäre. Auch dieser Punkt spricht gerade für das Handwerk, denn der fremden Arbeit muß der Lokomotivführer ebensoviel Aufmerksamkeit und handwerksmäßige Urteilsfähigkeit entgegenbringen wie seiner eigenen. Auch in Zukunft wird man dem Lokomotivführer die Verantwortung für die Betriebssicherheit und Tüchtigkeit seiner Lokomotive überlassen müssen. Vor allem aber soll man sich hüten, das noch vorhandene Verantwortlichkeitsgefühl zu zerstören. Es gibt wohl keinen Lokomotivführer, der trotz des stark ausgeprägten Standesbewußtseins seine handwerksmäßige

Vorbildung als nicht standesgemäß betrachtet. Das behaupten, heißt die Lokomotivführer nicht kennen. Ich gebe zu, daß es auch Lokomotivführer gibt, die ihren Beruf verfehlt haben. Aber hier trifft die Verwaltung allein die Schuld, indem die Auswahl und Ausbildung nicht mit der Sorgfalt überwacht wird, wie es die Wichtigkeit des Berufes erfordert.

Nach Dr. Martens sind die Lokomotiv-Anwärter ein großes Hindernis in den Hauptwerkstätten. „Sie bringen Unruhe in die Belegschaft, halten die Arbeitskollegen durch unnützes Fragen von der Arbeit ab, machen es unmöglich, ein Stammpersonal zu schaffen." Alles dieses sind Dinge, die es verständlich erscheinen lassen, daß die Werkstätten nur wenig oder kein Interesse daran haben, für andere Dienstzweige die Anwärter auszubilden. Sollte dieses wirklich Tatsache sein, so ist damit noch lange nicht der Beweis erbracht, daß die handwerksmäßige Vorbildung für den Lokomotivführer nicht mehr notwendig ist. Was soll dem Lokomotivführer die handwerksmäßige Handhabung der Werkzeuge nützen, wenn ihm das Verständnis für die Bearbeitung der verschiedenen Metalle und die Herstellung der einzelnen Teile fehlt. Das Handwerk gibt ihm die beste Grundlage zum urteilsfähigen Betriebsleiter der Lokomotive, der es verstehen wird, den Betrieb derselben möglichst ohne Störung und mit dem geringsten Maß von Reparaturen durchzuführen. Welche Unzahl von Arbeitsstunden werden auf die Ausbesserungen an Zylinder, Kolben, Schieber, Achsen und Lager, Stehbolzen, Siederohren usw. verwendet? Hierzu kommen die heutigen Preise für Kohlen, Oel, Metall und Dichtungsmaterial und die durch schadhafte Lokomotiven gesteigerte Unfallgefahr. Daraus ergeben sich ganz beachtenswerte Summen. Ein von der Wichtigkeit seines Berufes durchdrungener Lokomotivführer wird viel dazu beitragen können, diese Verlustzahlen erheblich zu verringern. Nach Dr. Martens ist ein großes Maß von Allgemeinbildung und Urteilsvermögen für einen mittleren Beamten in so wichtiger Dienststellung erforderlich. Er verlangt daher 2 weitere Schuljahre, um ein besseres Denkvermögen und größeres Verständnis für den späteren Fachunterricht zu erzielen, ohne den eine sorgfältige Schulung der Lokomotivführer heute undenkbar ist. Es dürfte wohl nicht viel Berufe geben, bei denen an die körperlichen, geistigen, praktischen und theoretischen Fähigkeiten im gleichen Maße Ansprüche gestellt werden wie beim Lokomotivführer. Auf diesen vier Grundflächen muß auch gleichmäßig die Ausbildung aufgebaut werden. Es ist mir unerklärlich, daß man hierbei auf die vollhandwerksmäßige Ausbildung an und für sich sowohl als auch auf ihre erzieherische Wirkung ohne Schaden soll verzichten können. Beides ist vielmehr von grundsätzlicher Bedeutung, um die erforderlichen Eigenschaften für unseren Beruf zu erzielen. Daraus folgernd dürfte sich auch empfehlen, die Ausbildung auf die Hauptwerkstätte, Betriebswerkstätte und die Fachschule gleichmäßig zu verteilen. Eine Entscheidung für die Lokomotivführerlaufbahn schon mit 16 Jahren zu treffen, halte ich für ausgeschlossen. Sie kann höchstens auf das vollendete 19. Lebensjahr gelegt werden, nachdem der Geselle eine gewisse Selbständigkeit und Reife erlangt hat. Die Schwere des Berufes, die Unregelmäßigkeit des Dienstes mit seinen Härten und Entbehrungen verlangen ein großes Maß von idealer Begeisterung und Willensstärke. Auf die zwei weiteren verlangten Schuljahre kann man verzichten. Hierfür sind aber 2 Werkstättenjahre erforderlich. Diese müßten in geschlossene halbjährige Semester eingeteilt werden. Hiervon die ersten beiden in der Hauptwerkstätte, das dritte Halbjahr in der Betriebswerkstätte und auf der Lokomotive und das vierte wieder in der Hauptwerkstätte. Auf diese ganze Zeit muß dann die Verteilung der entsprechenden Fachschulstunden erfolgen.

Ein so geschultes Personal wäre in der Lage, die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen erheblich zu unterstützen. Die nicht zum Fahrdienst kommenden Bewerber würden einen guten Stamm von Vorschlossern und Werkführern für Haupt- und Nebenwerkstätten abgeben. Die frühzeitig als fahrdienstuntauglich ausscheidenden Kollegen würden auch in anderen Dienstzweigen dem Eisenbahnbetriebe gute Dienste leisten. Denn alle die so anerzogenen guten Eigenschaften: Entschlossenheit, kluge Umsicht und ideale Pflichttreue, Verantwortlichkeitsgefühl, Erkenntnis der Wichtigkeit des einzelnen Mannes im Berufe, verbunden mit den nötigen körperlichen Fähigkeiten sind die Gewähr für gute Leistungen immer und überall.

Aug. Goedicke, Lokomotivführer, Saarbrücken.

* * *

Auf Wunsch des Herrn Dr. Martens wird die nachstehende Ergänzung seiner von dem Verfasser bekämpften Ausführungen abgedruckt, womit wir die Erörterung der Frage abschließen.

Dr. Martens schreibt:

„Der vorstehende Beitrag zur neuzeitlichen Schulung des Lokomotivführers veranlaßt mich zu folgenden ergänzenden Ausführungen:

Mein Aufsatz in Nr. 24 dieser Zeitschrift hat den Zweck, die Aufmerksamkeit auf eine wichtige Frage zu lenken, die den Maschinenbetriebs- und Werkstättendienst in gleicher Weise berührt und mit Sorgfalt studiert werden muß. Als einflußreichen Faktor habe ich die Kosten der Ausbildung, ihren Zweck und die Eignung des heranwachsenden Menschen in gleiche Reihe mit den Störungen des Werkbetriebs, die die herkömmliche vollhandwerksmäßige Schlosservorbildung verursacht, gestellt. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, den Nachweis zu erbringen, daß der Werkbetrieb in der angestrebten und zum Teil schon erfolgten neuzeitlichen Umstellung — deren Wesen und Ziele den Fernstehenden in der Regel unbekannt sein werden — die Aufgaben einer Vorbildung für den Lokomotivführerberuf gar nicht erfüllen kann, indem der Anwärter nach bisheriger Anschauung als Schlosser in der Hauptwerkstätte arbeitet: Der in den Werkarbeitsgang als produktive Arbeitskraft eingestellte Schlosser hat seine Zeit mit nutzbringender Arbeit auszufüllen, für die er entsprechend gelöhnt wird, denn es ist seine Lebensstellung. Zum „Kenntnisnehmen", um sich für einen anderen Beruf vorzubereiten, kann ein Teil der vollgelöhnten Arbeitszeit nicht freigegeben werden. Und wenn man die Erfahrungen in den Prüfungen, die mit den angehenden Lokomotivführern abgehalten werden, sprechen läßt, die, soweit ich auf Grund meiner Prüfungstätigkeit in fast einem Jahrzehnt urteilen darf, allen Grund zu einer Neuordnung der Vorbildung geben, so wird man schnell erkennen, wo der Hebel zur Besserung anzusetzen ist.

Die Mitüberwachung der gesamten Bahnanlagen durch den Lokomotivführer während seines Dienstes ist schon vom Standpunkt des Berufsspezialisten und der Ueberlastung im Dienst zu verwerfen. Steigt auch nicht mehr wie in den ersten Anfängen des Dampfbetriebes auf Eisenbahnen der Heizer vor der Bahnhofseingangsweiche ab, um sich von ihrer richtigen Stellung zu überzeugen, so ragen doch Forderungen, wie die Meldung schlechter Gleislage, mangelhaft bedienter Schranken noch allzusehr aus jener Zeit zu uns hinein. Denn hier auf Ordnung zu halten, ist Aufgabe der Beamten des Betriebes und Bahnunterhaltungsdienstes, die bei ihren Dienstreisen auf den Kommandoturm des Zuges, auf den Führerstand der Lokomotive gehören, um sich hier der Beobachtung ihres Bezirks zu widmen. Einzig und allein im Signalwesen wird die sofortige Meldung von Störungen als Pflicht des Lokomotivführers anzuerkennen sein. Daß betriebsgefährliche Vorkommnisse während der Fahrt vom Lokomotivführer sofort gemeldet werden, ist selbstverständlich, hat aber mit der pflichtmäßigen „Mitüberwachung der Bahnanlagen" nichts zu tun.

Daß die Entscheidung für den Lokomotivführerberuf erst in das 19. Lebensjahr zu legen sei, vereint sich wenig mit den tatsächlichen Verhältnissen: Ein recht großer Teil schon der jüngsten Lehrlinge in den Hauptwerkstätten beantwortet die Frage: „Was willst Du werden, wenn Du Geselle bist?" recht sicher, kurz und bündig: „Lokomotivführer". Ein an sich erwünschter Zustand, schon von klein auf den Lebensberuf zielsicher ins Auge zu fassen. Daß die Väter ihre 14jährigen Söhne mit dem gleichen Ziel in die Lehre geben, ist bekannt.

Es ist nur zu begrüßen, wenn nun die Vorbildung des Lokomotivführers Männer der Praxis zur Prüfung der Gedanken, die zunächst ungewöhnlich scheinen, anregt. Vielleicht haben deutsche Lokomotivführer und andere Beamte des Maschinenbetriebsdienstes im Weltkriege in fremden Ländern Gelegenheit gehabt, sich über die dortige Vorbildung der Lokomotivführer zu unterrichten. Wenn nicht, wäre dies nachzuholen in Anbetracht der vielen Interessen, von denen die der Werkstätten-Betriebe als lebenswichtige Vorbedingungen für einen wirtschaftlichen Erfolg wohl beachtet werden müssen neben denen des Maschinenbetriebsdienstes. Denn nicht durch die Brille der Ueberlieferung und Gewöhnung, die beide Feinde eines gesunden Fortschritts sind, dürfen neue Vorschläge angesehen werden, auch nicht durch jene des Standesbewußtseins, die oft nur den Blick zu trüben geeignet ist, sondern nur das Urteil, das herb und streng in Sachlichkeit ohne Vorbeeinflussung sich zu formen vermag, wird den richtigen Weg weisen."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die bevorstehenden Tariferhöhungen.** Der vorläufige Verkehrsbeirat des Reichsverkehrsministeriums beschäftigte sich am 28 September mit der Frage der Tariferhöhungen, die im Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen zur Einführung am 1. November in Aussicht genommen sind. Bei der Besprechung des Gutachtens der Ständigen Tarifkommission über die Notwendigkeit, die Höhe der Güterzuschläge und die Form ihrer Einführung wurde die Notwendigkeit einer Erhöhung der Eisenbahntarife allseitig anerkannt, wenn man auch in allgemeinen Bedenken trug, diese Erhöhung auf dem Wege eines gleichmäßigen Zuschlages durchzuführen. Der Vertreter der Privatbahnen beantragte eine Erhöhung der Tarife um 50 %, da die Erhöhung von 30 % der jetzt geltenden Frachten nicht ausreichend sei. Dieser Antrag wurde abgelehnt und die Erhöhung der Frachtsätze durch einen rohen Zuschlag von 30 % zu den Frachtsätzen angenommen. — Zur Schonung des Güterverkehrs über weitere Entfernungen wurde weiterhin vorgeschlagen, eine stärkere Staffelung des Tarifes vorzunehmen. Zur Erleichterung des Ausfuhrverkehrs wurde die baldige Wiedereinführung von Seehafen-Ausnahmetarifen angeregt. Befürwortet wurde schließlich noch die eingehende Prüfung der Frage, ob die Tarife für Lebensmittel und Dünger eine Ausnahme von der allgemeinen 30prozentigen Tariferhöhung bilden sollten. Diese letzteren drei Punkte wurden der Ständigen Tarifkommission als Material zur eingehenden erneuten Prüfung überwiesen, die ebenso auch die etwa durch den Tarif auftretenden Härten ausgleichen soll. Damit werden also voraussichtlich zum 1. November sämtliche Frachtsätze der Eisenbahnen um 30 % erhöht werden.

— **Paßfreier Durchgangsverkehr durch dänisches Gebiet.** Zwischen den deutschen und den dänischen Eisenbahnverwaltungen haben in letzter Zeit mehrfach Verhandlungen über den Durchreiseverkehr nach und von Westerland stattgefunden. Die dänischen Behörden haben sich nach diesen Verhandlungen nunmehr bereit erklärt, daß der paßfreie Reiseverkehr zwischen dem deutschen Festland und der Insel Sylt über Tondern-Hoyerschleuse, der im Sommer durch den Verkehr der direkten Bäderschnellzüge ermöglicht wurde, auch nach Fortfall der Bäderschnellzüge Hamburg-Westerland in beschränktem Umfange versuchsweise bis vorläufig zum 1. Januar k. J. aufrechterhalten werden soll. Die Reisenden müssen unter dänischer Zoll- und Staatspolizeiaufsicht in Tondern umsteigen und werden in plombierten dänischen Wagen zwischen Tondern und Hoyerschleuse weiterbefördert. Die zur Weiterbeförderung nach Westerland zur Verfügung stehenden Züge verkehren nicht täglich, sondern im Oktober nur an folgenden Tagen: 1., 3., 8., 17. bis 22. und 24. bis 31. Oktober in der Richtung nach Hoyerschleuse. Die Reisenden nach Westerland fahren von Hamburg um 7.17 vorm. ab und treffen um 6.00 abends in Westerland ein. In der Gegenrichtung verkehren: der Dampfer ab Westerland gegen 10.30 vorm., der um 2.50 in Hoyerschleuse sein soll. In Tondern treffen die Reisenden um 3.26 nachm. und in Hamburg um 10.47 abends ein. Rückreisemöglichkeit besteht am 1., 3., 12. bis 15., 17. und 18. und am 27. bis 31. Oktober.

— **Auflösung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.** (Vgl. Nr. 26, S. 504 d. Ztg.) Nach dem Gesetz, betreffend anderweite Regelung der auf Gesetz beruhenden Zuständigkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten, vom 15. August 1921 (Gesetzsammlung S. 487) sind die gesetzlichen Befugnisse dieses Ministers, soweit sie nicht bei dem Übergange der Eisenbahnen und der Wasserstraßen auf das Reich Reichsbehörden übertragen worden sind, auf die Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und für Handel und Gewerbe übergegangen. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist aufgelöst.

Zur Zuständigkeit des Ministers für Handel und Gewerbe gehören nunmehr auch die bei Preußen verbliebenen Angelegenheiten des Eisenbahnwesens einschließlich des Privatbahnwesens (u. a. auch die Wahrnehmung der Rechte aus dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 29. April 1920 und der preußischen eisenbahnpolitischen und eisenbahnwirtschaftlichen Interessen), ferner die Angelegenheiten der Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen des Luft- und Kraftfahrwesens und der Elektrizitätswirtschaft sowie die Enteignungssachen. Es sind daher, soweit dies nicht schon bisher geschehen ist, künftig alle in diesen Angelegenheiten für die Zentralstelle bestimmten Berichte, Anzeigen, Anfragen usw. an den Minister für Handel und Gewerbe zu richten.

— **Studienkursus der Bildungsdezernenten.** Für die auf Grund des Erlasses des Reichsverkehrsministeriums vom 24. August 1921 — E. II. 27. 3990/21. II. Ang. — nunmehr ernannten Dezernenten für das Unterrichts- und Bildungswesen bei sämtlichen Direktionen und Generaldirektionen der Reichseisenbahnen findet in der Zeit vom 5. bis 8. Oktober d. J. in Berlin ein Studienkursus statt, damit sie mit ihren neuen Aufgaben vertraut gemacht werden und deren einheitliche Durchführung sichergestellt wird. Die Eröffnung erfolgt am 5. Oktober vormittags durch den Reichsverkehrsminister. Am Nachmittag desselben Tages findet außerdem die Eröffnung der Psychotechnischen Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung in Grunewald statt mit anschließendem Rundgang durch die Laboratorien. Das vielseitige und daher reichhaltige Programm enthält folgende Vorträge und Besichtigungen:

Privatdozent Dr. Moede (Psychologischer Berater der psychotechnischen Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung): Anwendung der Psychotechnik im deutschen und ausländischen Verkehrswesen. — Einführung in die Psychotechnik.

Regierungsbaurat Gotter (Bildungsdezernent der Eisenbahndirektion Berlin): Die Lehrlingswerkschule mit ihren erziehlichen und unterrichtlichen Aufgaben. — Die Unterrichtsräume, ihre Ausstattung und die schultechnischen und hygienischen Anforderungen.

Geheimer Baurat Kurth (Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium): Anforderungen der Abteilung für Oberbau an das Unterrichtswesen.

Oberregierungsrat Niemack (Reichsverkehrsministerium): Anforderungen der Verkehrsabteilung an das Unterrichtswesen.

Regierungsbaurat Gerstenberg (Reichsverkehrsministerium): Anforderung der Abteilung für Sicherungswesen an das Unterrichtswesen.

Regierungsbaurat Fröhlich (Leiter der psychotechnischen Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung): Die psychotechnischen Prüfapparate der Psytev und des Eisenbahn-Prüflaboratoriums Dresden (mit Lichtbildern). — Psychotechnisches Praktikum. Ausführung von Versuchen.

Professor Schindler (Direktor des staatlichen Gewerbelehrerseminars in Charlottenburg): Die Ausbildung von Gewerbelehrern im staatlichen Seminar in Charlottenburg. Ausstellung von Arbeiten aus dem Lehrerkursus. — Besichtigung der Werkschule Grunewald und Ausstellung von Lehrmitteln und Schuleinrichtungsgegenständen.

Dr.-Ing. Heiland (Abteilungschef der A. E. G., Mitglied des deutschen Ausschusses für technisches Schulwesen): Der Ausschuß für technisches Schulwesen unter besonderer Berücksichtigung der Werkschulen. Anschließend Besichtigung der Werkschule der A. E. G. und der Einrichtung für Lehrlingsausbildung.

Vortrag:

Psychotechnische Prüfung des Verkehrspersonals der Großen Berliner Straßenbahn. Anschließend Besichtigung des psychotechnischen Laboratoriums der Großen Berliner Straßenbahn.

Ministerialrat Dr. Jöhlinger (Studiendirektor der Verwaltungsakademie): Die Verwaltungsakademie in Berlin und ihre Aufgabe für die fachwissenschaftliche Fortbildung der Beamten.

Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Tecklenburg (Reichsverkehrsministerium): Auswertung der Fachliteratur für Bildungs-, Unterrichts- und Büchereizwecke.

Regierungs- und Gewerbeschulrat Prof. Lohmann (Bildungsdezernent der Eisenbahndirektion Osten): Die Fortbildungsschule (Berufsschule).

Oberregierungsbaurat Freiherr v. Eltz-Rübenach (Reichsverkehrsministerium): Anforderungen der betriebsmaschinentechnischen Abteilung an das Unterrichtswesen.

Der II. Teil des Studienkurses ist für die Zeit vom 18. bis 22. Oktober in Tutzing in Bayern in Aussicht genommen. Über den Verlauf soll demnächst kurz berichtet werden.

— **Eine Neuordnung der Umrechnungskurse** soll auf den Reichsbahnen vom 11. Oktober an eingeführt werden. Bisher wurden die Kursänderungen telegraphisch den einzelnen Eisenbahnverwaltungen mitgeteilt, wodurch eine außerordentliche Verzögerung eintrat, so daß die Güterabfertigungen und Fahrkartenausgaben oft nicht rechtzeitig im Besitze der neuen Umrechnungstafeln waren. Das neue Verfahren wird die Mitteilung neuer Kurse wesentlich vereinfachen. Alle 10 Tage werden gedruckte Kurstafeln erscheinen, die den beteiligten Dienststellen zugehen sollen, so daß die Beförderungssätze laufend dem Valutastande angepaßt werden können. Die Zusendung erfolgt so rechtzeitig, daß jede, auch die weitest gelegenen Stationen sie noch vor Inkrafttreten der neuen Kurse erhalten, die dann gleichmäßig in Kraft treten. Bei sprunghaftem Steigen und

Fallen der Kurse sind Sonderausgaben der Kurstafeln vorgesehen, so daß auch hier ein Nachteil für die Eisenbahnverwaltung nicht eintreten kann.

— Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien. Eine wichtige Dienstanweisung ist von der Generaldirektion München soeben erlassen worden und in Kraft getreten. Sie bringt wesentliche Erleichterungen gegen die bisher bestehenden Bestimmungen, z. B. die Aufhebung des Frankaturzwanges bis zur italienischen Grenze für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen, die Zulassung von Nachnahmen und Interessendeklaration. Die Kundmachung vom 15. März wird durch eine neue ersetzt, die die wichtigsten Bestimmungen des deutsch-italienischen Tarifs enthält.

— Einrichtung einer Unterausgleichstelle für fehlende und überzählige Stückgüter in Dresden. Um den Ausgleich fehlender und überzähliger Stückgüter soweit wie möglich zu beschleunigen, ist, wie dies auch in München geschehen ist (vgl. Nr. 39, S. 721 d. Ztg.), am 1. Oktober 1921 versuchsweise in Dresden eine Unterausgleichstelle für fehlende und überzählige Stückgüter für den Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden eingerichtet. Durch diese Einrichtung erledigt sich für die Abfertigungen in Dresden und Chemnitz und den benachbarten Orten das in den §§ 13 (2) und 16 (6) der Ermittlungsvorschriften vorgeschriebene Umfrageverfahren, soweit es sich auf Stückgut bezieht. Für die Leipziger Abfertigungen wird das Umfrageverfahren vorläufig beibehalten. Das sonstige, durch die Ermittlungsvorschriften vorgeschriebene Nachforschungs- und Meldeverfahren bei fehlenden und überzähligen Gütern (Fehl- und Überzähligmitteilungen, Fehl-, Überzählig- und Erledigungsmeldungen) wird durch diese Einrichtung nicht berührt. Die Unterausgleichstelle wird der Güterabfertigung Dresden-Neust. angegliedert. Die Anschrift lautet: An die Unterausgleichstelle in Dresden-Neust. Güterabf. Die gemeldeten Unregelmäßigkeiten werden bei der Unterausgleichstelle im Karteiverfahren bearbeitet. Zur Vereinfachung und Beschleunigung der Ausgleiche wird die Ausfertigung der Karteikarten den meldenden Abfertigungsstellen übertragen. Die Karten gelten gleichzeitig als Meldungen an die Unterausgleichstelle.

— Dahme-Uckroer Eisenbahn. In der Generalversammlung am Donnerstag, dem 22. September 1921, waren 6 Aktionäre mit 363 Stimmen anwesend. Unter Abänderung der vorgelegten Bilanz wurde beschlossen, eine Dividende von 5⅓ % auf die Aktien Lit. B und von 6⅔ % auf die Aktien Lit. A zu verteilen.

— Köln-Bonner Eisenbahnen A.-G., Köln. Am 20. September d. J. fand in Köln die diesjährige Generalversammlung der Gesellschaft statt. Das Ergebnis des Geschäftsjahres 1920 entspricht nach dem Bericht des Vorstandes nicht den anfangs gehegten Erwartungen. Die am 1. März 1920 eingeführte Erhöhung der Tarife, von der man einen Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben erhoffte, ergab zwar im ersten Halbjahr einen Überschuß, die Tariferhöhung genügte jedoch in den folgenden Monaten nicht, um die Folgen der bereits im Frühjahr 1920 einsetzenden Entwertung der Mark aufzuheben. Die Preise aller Materialien stiegen in einer Weise, die in keinem Verhältnis zu dem Sinken des Markwerts stand und hielten sich während des ganzen Jahres auf gleicher Höhe. Die Steigerung der Löhne und Gehälter erfolgte fast automatisch. Wenn auch im Herbst eine Verbilligung der Lebensmittel sich bemerkbar machte, so mußten im letzten Halbjahr wiederholt trotz abgeschlossener Tarifverträge weitere Erhöhungen bewilligt werden. Die Regelung der Beamtenbesoldung und die Einreihung der Beamten in die Ortsklassen brachten neue große Ausgaben. Die Betriebseinnahmen betragen 47 089 031 ℳ (20 331 226 ℳ), während die Betriebsausgaben 49 860 318 ℳ (20 614 010 ℳ) erforderten. Es sind ferner verwendet: zur Verzinsung der Anleihen 916 127 ℳ (361 572 ℳ), zur Tilgung der Anleihen 238 605 ℳ (143 373 ℳ), Rücklage in den Erneuerungsfonds I 411 249 ℳ (394 801 ℳ), in den Erneuerungsfonds II 142 180 ℳ (124 580 ℳ) und in den Spezialreservefonds 15 000 ℳ (wie i. V.), so daß sich der Verlust vom Vorjahre von 133 994 ℳ auf 4 628 443 ℳ erhöht, der wieder auf neue Rechnung vorgetragen wird.

— Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft. Die Generalversammlung genehmigte den Abschluß mit 483 490 ℳ Fehlbetrag, den voraussichtlich die beteiligten Kreisverwaltungen übernehmen werden. Der Aufsichtsrat wurde von acht auf zwölf Mitglieder erhöht. Der Vorstand erklärte, daß die ersten Monate des laufenden Jahres die Einnahmen um 150 000 ℳ gebessert hätten; ob die Besserung weiter anhalte, sei ungewiß.

— Polnisch-Danziger Eisenbahnvertrag. Aus Danzig wird unterm 29. September gemeldet: Der in Genf am 23. September abgeschlossene Eisenbahnvertrag zwischen der Republik Polen und der Freien Stadt Danzig anerkennt in der Hauptsache die Entscheidung des Oberkommissars des Völkerbundes, wonach Polen die gesamten Eisenbahnen im Freistaat übernimmt und auch die Verwaltung der sogenannten Hafenbahnen führt. Senatspräsident Sahm berichtete vor dem Hauptausschuß und vor Vertretern der Presse über den abgeschlossenen Vertrag, durch den Danzig gewisse Garantien erhält. Die Eisenbahnhauptwerkstätte in Danzig hört auf, ein Staatsbetrieb zu sein und wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, in der 45 % Danziger, 45 % polnisches und 10 % ausländisches Kapital vertreten sein sollen. Bezüglich der Eisenbahnschulden Preußens sollen die Ansichten der Wiedergutmachungskommission eingeholt werden.

Die den Hafen bedienenden Eisenbahnen gehören dem Hafenrat, der sich der polnischen Eisenbahnverwaltung für die Leitung, die Verwaltung und den Betrieb der Bahn bedient. Der Hafenrat und die Freie Stadt Danzig unterhalten Vertreter bei der polnischen Verwaltung. Das Eigentum und die Verwaltung der Straßenbahnen und der schmalspurigen Eisenbahnen wurde Danzig zugesprochen, das Eigentum und die Leitung der anderen Bahnen sowie das Gebäude der Haupteisenbahnverwaltung fallen Polen zu. Die polnische Verwaltung muß sich den polnischen und den Danziger Beamten gegenüber der deutschen Sprache bedienen. Die polnische Sprache kann, wenn es für den Betrieb unbedingt notwendig ist oder von dem Publikum gewünscht wird, angewendet werden. Die Bekanntmachungen auf dem Bahnhof müssen in deutscher Sprache, in gewissen Fällen in beiden Sprachen abgefaßt werden. Die offizielle Währung in der Eisenbahnverwaltung ist die deutsche Mark. Polnisches Geld ist nur bei Übereinstimmung beider Beteiligten zuzulassen. Die anderen Bestimmungen des Abkommens beziehen sich auf die Steuern und Gebühren, auf die Versetzung von Beamten und Arbeitern, auf das Versicherungswesen sowie auf die Neubesetzung freigewordener Stellen, bei denen den Danzigern grundsätzlich die Priorität zugesichert ist. Schließlich verpflichtet sich Polen, Danzig für die vorläufige Verwaltung des Bahnnetzes 50 Millionen Mark zu zahlen. Das Abkommen sieht für eine Reihe von Fragen, die noch offen sind, weitere Vereinbarungen vor.

— 50 Jahre Gasbeleuchtung im Eisenbahnwagen. Im „Deutschen" veröffentlicht Geheimrat Wechmann den nachstehenden, interessanten Rückblick: Im Jahre 1871 wurden auf der damaligen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die ersten mit Gasbeleuchtung versehenen Personenwagen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Bis dahin hatte man sich mit Rüböllampen beholfen. Die neue Beleuchtungseinrichtung wurde von der Firma Julius Pintsch ausgeführt, die auch heute noch auf diesem Sondergebiet eine führende Rolle spielt.

Das Gas wurde, wie auch heute noch im Bereich mancher Eisenbahnverwaltungen, aus Braunkohlenteeröl in bahneigenen Gasanstalten hergestellt und war beispielsweise bei der ehemals Preußisch-Hessischen Staatsbahnverwaltung bis zum Jahre 1916 in Verwendung. In den neunziger Jahren wurde es, zu dem Zweck, die Leuchtkraft der Gasflammen zu erhöhen, mit dem damals zur Verbreitung gelangten Acetylengas vermischt. In den Laternen wurden bis dahin gewöhnliche Zweilochbrenner aus Speckstein benützt. Inzwischen hatte für ortsfeste Beleuchtungsanlagen der 1891 von Auer von Welsbach erfundene Gasglühlichtbrenner die größte Verbreitung gefunden. Es war wiederum die Firma Pintsch, der es gelang, eine hierfür brauchbare Eisenbahnwagenlaterne durchzubilden, deren Brenner nun wieder mit reinem Fettgas betrieben wurden. Die Acetylengasanstalten konnten außer Betrieb gesetzt werden. Die neuen Brenner besaßen Hängeglühlichtkörper.

Im Jahre 1916, mitten im Weltkriege, trat eine abermalige Umwälzung in der Gasbeleuchtung der Wagen ein, die um so bemerkenswerter ist, als die neuen Anlagen im ganzen Bereich der Staatsbahn unter den damaligen schwierigen Verhältnissen zwischen zwei aufeinanderfolgenden Nächten in Betrieb genommen werden mußten. Es wurde damals das Ölgas durch Steinkohlengas ersetzt. Hiermit ist der große Vorteil verbunden, daß nunmehr das Leuchtgas für Eisenbahnwagen jeder beliebigen Steinkohlengasanstalt entnommen werden kann. Bevor das Steinkohlengas eingeführt werden konnte, mußte aber eine sehr schwierige Aufgabe gelöst werden, die darin bestand, die Reichweite des Steinkohlengases ganz beträchtlich zu erhöhen. Hiermit hat es folgende Bewandtnis: Jeder Wagen kann naturgemäß in den unter dem Fußboden angebrachten Behältern nur eine bestimmte Menge Gas mitführen. Das Ölgas hat nun einen so hohen Heizwert, daß diese Menge bequem für einen Wagenumlauf ausreicht; die Reichdauer beträgt etwa 39 Stunden. Das Steinkohlengas hat dagegen nur den halben Heizwert des Ölgases und die dadurch bedingte Reichdauer der Gasbehälterfüllung von nur 20 Stunden erwies sich als unzureichend. Da gelang es vor etwa fünf Jahren wiederum der Firma Pintsch, einen Preßgasbrenner zu bauen, dem das Gas mit einem Druck zugeführt wird, der zehnmal so hoch ist wie der bis dahin übliche Gasdruck. Die angenehme Folge hiervon ist, daß der

Gasverbrauch bei gleicher Lichtstärke nur halb so groß wie früher ist; die Reichdauer des Gasbehälters wird also die doppelte, d. h. etwa ebenso groß wie die des Ölgases.

Die Preßgasbeleuchtung ist jetzt überall eingeführt, die Laternen weisen die bekannten ganz kleinen Glühkörper auf und besitzen keine Zündflammen; die Hauptflamme kann vielmehr durch bloße Druckverringerung klein gestellt werden. So hat sich auch dieser Sonderzweig der Technik durch deutschen Forschungseifer zu einer erstaunlichen Höhe der Vollkommenheit entwickelt.

— **Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft.** Am 30. September hat die Gesellschaft ihre Generalversammlung für das vierte Geschäftsjahr abgehalten. Sie beschloß die Ausschüttung einer Dividende von 8 % und wählte die bisherigen Aufsichtsratsmitglieder, darunter drei Vertreter der deutschen Reichseisenbahnverwaltung, wieder. Zugewählt wurden: Sir Henry Worth Thornton, Generaldirektor der Great Eastern Railway Company in London, Sir George Mc Laren Brown, europäischer Generaldirektor der Canadian Pacific Railway in London, Herr Monro Cuthbertson, zurzeit in Wien. Durch diese Zuwahl kommt zum Ausdruck, daß eine große englische Gruppe an der Mitropa ein erhebliches Minoritätsinteresse genommen hat. Die von dieser Gruppe erworbenen Aktien werden in die Hand einer Schweizer Gesellschaft übergehen, an der wiederum die Mitropa beteiligt ist. Die Schweizer Gesellschaft hat den Zweck und die Absicht, auch anderwärts in Europa Anteile von Verkehrsunternehmungen zu erwerben, die bereits bestehen oder noch gegründet werden sollen, und durch ihren Aktienbesitz diese Verkehrsunternehmungen zu einem gemeinsamen, den internationalen Verkehr fördernden Zusammenarbeiten zu veranlassen.

Diese Verbindung mit den großen englisch-amerikanischen Unternehmungen wird für die Mitropa auch eine kräftigere Rückenstärkung gegenüber der französisch-belgischen Internationalen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft bedeuten, die sich einer großen Unterstützung der französischen Regierung erfreut und mit deren Hilfe sehr weitgehende Entschädigungsansprüche gegenüber der Mitropa und dem Deutschen Reich geltend macht. Angesichts der jetzigen politischen Machtverteilung hielt es schwer, diesen Ansprüchen, die sich auf dem Versailler Friedensvertrag stützen, einen wirksamen Widerstand auch dann entgegenzustellen, wenn sie einer genügenden Rechtsgrundlage zu entbehren schienen. Es ist zu hoffen, daß es jetzt, wo auch englische Interessen mitsprechen, leichter sein wird, in diesen schwierigen Fragen eine wirklich billige Lösung zu finden. Durch den Zusammenschluß wird es auch der Mitropa leichter gemacht werden, internationale Verbindungen zu schaffen, die befruchtend auf den Reiseverkehr von und nach Deutschland einwirken und damit den Verkehrsinteressen des Deutschen Reiches Nutzen bringen werden. Schließlich würde, wie bekannt, infolge der erheblichen finanziellen Beteiligung der Reichseisenbahnverwaltung eine Hebung der wirtschaftlichen Erfolge der Mitropa dem Reich unmittelbar zugute kommen.

— **Bahnamtliche Rollgebühren in Berlin.** Infolge Steigerung der Fuhrunterhaltungskosten ist nach einer der Handelskammer zu Berlin zugegangenen Mitteilung auch eine Erhöhung der bahnamtlichen Rollgebühren mit Gültigkeit vom 26. September d. J. ab in Kraft getreten. Es betragen künftig die Gebühren für die Abfuhr von der Bahn a) für Eilgut bis 20 kg 5.50 ℳ, von 21—50 kg 9 ℳ, von 51—100 kg 12 ℳ, für je weitere 50 kg 6 ℳ, b) für Frachtgut dementsprechend 4,50, 7, 20, 10 und 5 ℳ. Die Sätze für die Anfuhr zur Bahn betragen a) für Eilgut bis 20 kg 6,90 ℳ, von 21—50 kg 11.20 ℳ, von 51—100 kg 15 ℳ, für je weitere 50 kg 6,90 ℳ, b) für Frachtgut dementsprechend 5,50, 9, 12, 5,50 ℳ. Für sperrige Güter wird ein 50prozentiger Zuschlag berechnet. Die Lagergebühren betragen für 50 kg und 1 Monat 2 ℳ, bei sperrigen Gütern 3 ℳ.

— **Die deutschen Lokomotivlieferungen nach Rußland.** Wie die „Iswestija" melden, weilen seit einer Reihe von Tagen Vertreter deutscher Konzerne, die die Lokomotivaufträge von Rußland erhalten haben, in Petersburg, um mit den zuständigen russischen Stellen die notwendigen Vorarbeiten für den glatten Verlauf der Ablieferung der bestellten Lokomotiven zu machen. Es handelt sich um Vertreter der Krupp-Werke, der Vulkan-Werke, der Firma Hentschel & Sohn sowie um einen Delegierten der deutsch-russischen Transportgesellschaft. Die Probefahrten der Lokomotiven dürften in Deutschland vorgenommen werden, und zwar gedenkt man zu diesem Zwecke in Hamburg einen besonderen Schienenstrang in russischer Spurweite anzulegen.

— **Eisenbahn-Fachausstellung.** Der Verband deutscher Eisenbahnfachschulen, dessen Träger die vier Eisenbahngroßorganisationen (Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter, Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteten, Deutscher Eisenbahnerverband und Allgemeiner Eisenbahnerverband) sind, veranstaltete in der Aula der Technischen Hochschule zu Charlottenburg vom 25. September bis 2. Oktober eine Ausstellung der Lehrmittel für den Unterricht in den Eisenbahnfachschulen sowie von Arbeitsproben der Teilnehmer. — Die Eröffnung fand am Sonntag, dem 25. September, vormittags im Beisein vieler Vertreter der Behörden und Parlamentarier statt. Der Vorsitzende des Verbandes, Linow, begrüßte die Anwesenden und gab eine Übersicht über Umfang, Zweck und Ziele des Verbandes. Er betonte besonders, daß im Verbande die vier Gewerkschaften, die verschiedenen politischen Richtungen und Weltanschauungen angehören, sich auf gemeinsamem Boden zur Bildung des Eisenbahners zusammengeschlossen haben. Seine Ausführungen klangen dahin aus, daß die Eisenbahner aus eigener Kraft ohne Inanspruchnahme von Staatsmitteln durch Vertiefung und Erweiterung ihrer Fachkenntnisse an der Eisenbahnfachschule an dem Aufbau Deutschlands, der nur ein geistiger sein kann, mithelfen wollen. Es sprachen dann verschiedene Vertreter der Gewerkschaften und der Reichsbehörden. Nachdem der Verbandsschulleiter Rehe noch kurz die Ausstellung erläutert hatte, fand ein Rundgang durch die Ausstellungsräume statt. Alle Erschienenen sprachen sich anerkennend über das Gebotene auf dem Gebiete des Eisenbahnbildungswesens aus.

In diesen Tagen besuchte auch der Reichspräsident, begleitet von Staatssekretär Kumbier, Ministerialdirektor Hitzler, Ministerialdirektor Meißner und Geheimen Baurat Dr. Schwarze, die Ausstellung.

Österreich.

— **Bewilligung zu technischen Vorarbeiten.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat der Aktiengesellschaft Stubaitalbahn in Innsbruck die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Bahn niederer Ordnung von der Station Telfes der Stubaitalbahn nach Neustift auf die Dauer eines Jahres erteilt.

— **Studienreise.** Der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein hat am 2. Oktober eine Studienreise zu den Bauarbeiten am Spullersee angetreten, zu der bereits seinerzeit durch den früheren Bundesminister Dr. Pesta die Einladung ergangen war und deren Durchführung vom Verkehrsministerium in der entgegenkommendsten Weise gefördert wurde. Der Leiter des Elektrisierungsamtes Sektionschef Ing. Paul Dittes begleitet die Reiseteilnehmer und übernimmt auf den Baustellen selbst die Führung. Auf der Rückfahrt vom Spullersee ist im Reiseprogramm die Besichtigung der Bauarbeiten der Reschenscheideckbahn sowie des Ruetz-Werkes und der Mittenwaldbahn bei Innsbruck vorgesehen.

— **Ausbau des Telephon- und Telegraphennetzes.** In der letzten Pressekonferenz machte der Sektionschef Stachel vom Verkehrsministerium über den Ausbau des Telephon- und Telegraphennetzes Mitteilungen, die wir in folgendem wiedergeben: „Der Hauptzug des Telephonverkehrs geht nach dem Westen, und diese Verbindungen haben bisher nicht die erforderliche Beachtung gefunden. So haben wir mit der Schweiz wohl einen guten telegraphischen Verkehr, aber für den telephonischen Verkehr besteht nur eine einzige Linie. Nun ist eine zweite direkte Linie von Innsbruck nach Wien projektiert, und noch in diesem Jahre wird die Strecke von Innsbruck nach Salzburg und im nächsten Jahre von Salzburg nach Wien gebaut werden. Auch müssen wir dafür Sorge tragen, daß die Linie ausschließlich über österreichisches Gebiet nach Vorarlberg führt. Weiter ist eine neue Linie über Linz und Passau nach Berlin im Bau, wodurch die hohen Durchgangsgebühren durch die Tschechoslowakei erspart werden. Bezüglich des Baues einer neuen Linie nach Frankfurt stehen wir mit Deutschland in aussichtsreichen Verhandlungen, und man trachtet, die notwendigen Mittel vom Finanzministerium zu erlangen, damit die Linie noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden kann. Ferner ist eine Vermehrung der Telephonleitungen nach Graz in Arbeit, und diese wird über Obersteiermark geführt, um die Störungen, die sich im Semmeringgebiet oft ereignet, zu vermeiden. Die neue Linie Graz-Wien wird über den Wechsel nach Hartberg geführt. Außerdem ist eine Linie Wien-Aspang-Mönichkirchen-Hartberg in Aussicht genommen zur Entlastung des oststeirischen Verkehrs und zur Verbindung mit dem Burgenlande. Eine Leitung Villach-Wien soll Kärnten in einen innigeren telephonischen Kontakt mit der Bundeshauptstadt bringen. Das Stück Villach-Bruck soll noch dieses Jahr fertiggestellt werden; diese Linie käme auch für den Verkehr mit Italien in Betracht. Im nächsten Jahre soll eine Linie Klagenfurt-Graz gebaut werden. Für das Burgenland wird eine Leitung

Wien-Aspang hergestellt, und gegen Norden wird eine Reihe von neuen Telephonleitungen, so nach Gmünd, von Krems nach Horn und eine von Wien nach Mistelbach, eingerichtet werden. Alle technischen Fortschritte werden selbstverständlich zur Anwendung gelangen. Graz erhält eine Erweiterung der Automatik, während in den übrigen Städten Vielfachbetriebe eingerichtet werden. In Linz wird eine neue Zentrale errichtet.

Was den telegraphischen Verkehr anlangt, so ist die Lage eine bessere. In Arbeit befindet sich die Zuspannung einer Leitung gegen Deutschland. Von Wien bis Passau ist die Leitung bereits in Arbeit. Für das nächste Jahr sind zwei internationale Leitungen geplant, die eine nach Dresden, die andere nach Hamburg; beide werden unsererseits bis Passau geführt. Bezüglich des Radioverkehrs haben wir bereits Röhrensender erhalten und sind dieselben in Aufstellung begriffen. Wir werden damit einen kleinen Länderverkehr aufnehmen können.

Für die Telegraphenleitungen sind 118, für die Telephonleitungen 364 Millionen, für andere Investitionen 18 Millionen, für Hochbauten 26 Millionen, für die Einrichtung der neuen Zentralen 302 Millionen, für die Vergrößerung der Zentralen von Innsbruck und Graz 37 Millionen, für Fernsprechapparate usw. 167 Millionen, im ganzen rund 1030 Millionen Kronen präliminiert."

— **Tarife für den Wiener Eisenbahn-Gepäck- und Rollfuhrdienst.** Mit Gültigkeit vom 16. September 1921 wurden die Sätze der Tarife für den Wiener Eisenbahn-Gepäck- und Rollfuhrdienst um 40 % erhöht. In der Zeit vom 1. Dezember bis 28. Februar 1922 wird wegen der kürzeren Tageszeit und der schwierigen Fuhrverhältnisse auf die Rollfuhrsätze ein Winterzuschlag von 10 % eingehoben.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Lokomotivbau.** Wie viele andere Fabriken für Heeres- und Kriegsbedarf haben auch die bekannten Skoda-Werke in Pilsen nach dem Umsturz sich dem Lokomotivbau gewidmet. Sie haben kürzlich die 100. Lokomotive herausgebracht, für einen noch nicht die drei ersten Jahre umfassenden Zeitraum eine ganz ansehnliche Leistung. Die monatliche Erzeugung beträgt zurzeit 16 Lokomotiven und Tender, und ebensoviele können instand gesetzt werden. Einer der besten Abnehmer ist Rumänien, das 130 Lokomotiven bestellt und eine Anzahl davon bereits erhalten hat.

Ungarn.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Ungarn und Südslawien.** Der direkte Güterverkehr zwischen Ungarn und Südslawien ist über alle in Frage kommende Übergangsstationen aufgenommen worden. Die Beförderung erfolgt auf Grund des Internationalen Übereinkommens mit direkten internationalen Frachtbriefen. In den Frachtbriefen ist der Beförderungsweg mit Bezeichnung der Grenzstation anzugeben. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Lokalgütertarife der bezüglichen Bahnen. Die Sendungen unterliegen in beiden Richtungen bis zur Grenzstation dem Frankaturzwang.

— **Regelung der Ausfuhr von Wertgegenständen.** Auf Grund der Bestimmungen des Friedensvertrags von Trianon ist verboten die Ausfuhr von Gold, Silber, sowie deren Legierungen in Münzen, ferner von Körnchen, Plättchen, Stangen, Stäben, Blechen, Bändern und Streifen aus Gold und Silber, von Goldblättchen, Gold- und Silberarbeiten, sowie von aus Gold und Silber hergestellten Halbfabrikaten. Ferner ist verboten die Ausfuhr von wertvollen Kunst- und wissenschaftlichen Gegenständen, von Gemälden, graphischen Werken, Hand- und Druckschriften, kirchlichen und weltlichen Einrichtungsgegenständen, Schnitzereien, Möbeln als Denkmälern der ungarischen Kulturgeschichte, der Archäologie und der Ethnographie, von Werken der Volkskunst und solchen Sammlungen, von Bauplänen, Reproduktionen von Kunstwerken und ähnlichen Gegenständen.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei.** Gegenwärtig finden in Prag Verhandlungen hinsichtlich Einführung eines direkten Güterverkehrs zwischen Tschechien und Ungarn statt. Als Grundlage wurde das Berner Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr angenommen, während bisher das österreichisch-ungarische Betriebsreglement maßgebend war.

— **Neuaufgabe der Sendungen zwischen Ungarn und Österreich.** Mit Rücksicht auf die Verordnung des österreichischen Eisenbahnministeriums, wonach die Neuaufgabe von Ausfuhrsendungen ohne Umladung nach allen Staaten mit Ausnahme von Rumänien bewilligt wurde, ist die Bewilligung des Eisenbahnministers zur Neuaufgabe solcher Sendungen nach und von Ungarn künftig nicht notwendig.

— **Die Kohlenversorgung Ungarns aus der Tschechoslowakei.** Bereits im Sommer ist zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei ein Abkommen zustande gekommen, nach welchem sich die Tschechen gegen Kompensationslieferungen verpflichtet hatten, monatlich 1000 Wagen Gaskohle für Ungarn abzuliefern. Mit der Beförderung der Kohle hätte schon im Monat Juli begonnen werden müssen, jedoch erhielt Ungarn bis jetzt gar keine Kohle. Im Monat August d. J. hat der Kohlenregierungskommissar Szönyei in Prag zu diesem Zwecke wieder Verhandlungen gepflogen, und obwohl die Böhmen die Beförderung der Kohle für den Monat August festsetzten, ist solche bis heute noch nicht für Ungarn abgeliefert worden.

— **Die Wiedereröffnung des Eisenbahnbeamtenausbildungskursus.** Um dem Wunsche der beteiligten Eisenbahnunternehmungen entgegenzukommen, hat der Handelsminister angeordnet, daß die Vorträge des Eisenbahnbeamtenausbildungskursus, die seit dem Ausbruche des Krieges, d. h. also bereits sieben Jahre lang unterbrochen worden sind, in diesem Jahre wieder begonnen werden sollen.

Vor 34 Jahren, als der berühmte Minister der öffentlichen Arbeiten und des Verkehrs, Gabriel Baross, dieses Institut begründete, war dieser Lehrkurs bestimmt, den Eisenbahnbeamten die Möglichkeit einer höheren und auch theoretischen Fachausbildung zu gewähren. In der Tat hat sich dieses Institut als unentbehrlich erwiesen; bald hat die in Ungarn angeregte Frage der höheren Ausbildung des Eisenbahnbeamtenstandes auch im Auslande die besondere Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise auf sich gelenkt.

Obwohl die großen Grundgedanken Gabriel Baross' auch bei der gegenwärtigen Wiedereröffnung des Kursus wohl vor Augen schwebten, ist doch die Notwendigkeit in den Vordergrund getreten, den Studienplan in der Weise abzuändern, daß der nicht unbedingt notwendige theoretische Teil des Lehrstoffes beiseite gesetzt und das Hauptgewicht auf die Vertiefung der praktischen Ausbildung gelegt werde. Dementsprechend sind als vorzutragende Lehrgegenstände die folgenden festgesetzt worden: 1. Eisenbahngeographie, 2. Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnwesens, 3. Eisenbahnrecht, 4. Eisenbahnmaterial- und Warenkunde, 5. Kassenverwaltung und Rechnungsführung, 6. Sanitätsdienst, 7. Deutsche Sprache (unter Wegfall der bisher gelehrten französischer Sprache), 8. Eisenbahnbauten und -einrichtungen, 9. Telegraphendienst, 10. Verkehrsdienst, 11. Stations- und Wagendienst, 12. Eisenbahntarif, 13. Eisenbahnfrachtrecht und Güterabfertigung.

Bezüglich der Lehrmethode hat auch eine neuere Auffassung die Oberhand gewonnen, wonach unter gänzlicher Hintansetzung der allerdings bereits meistens veralteten Lehrbücher der Unterricht hauptsächlich auf Grund der praktischen Behelfe (Instruktionen, Tarife) vorzunehmen sei und die Vorträge sich nur noch auf die gründliche Auslegung dieser Behelfe zu beschränken haben.

Im Zusammenhange mit der Wiedereröffnung des Kursus sind auch wesentliche Personalveränderungen vor sich gegangen. Es sind mehrere ehrwürdige, alte Lehrkräfte vom Lehramte enthoben worden und ihre Stellen wurden durch neue Kräfte besetzt. Unter den Enthobenen ist der berühmte Tarifspezialist Paul Méhely, der mehr als 30 Jahre lang seine fruchtbare Tätigkeit bei diesem Ausbildungskursus ausgeübt hat. Aber auch die übrigen scheidenden Lehrer wie Ignatz Raichl, Franz Trozonyi, Szilárd Koszits, August Kádár, Josef Köberl und Emil Fontaine haben Anteil an der anerkennenswerten Arbeit der Heranbildung des ungarischen Eisenbahnbeamtenstandes. Aus dem alten Lehrerstande sind Andor Barthos, der gegenwärtige bewährte Direktor des Instituts, weiter Koloman Olgyay, Elemér Mátray, Zoltan Vörös, Elemér Gáspárdy, Franz Halász, Eduard Wolter, Alexander Pallay, Otto Frank und Géza Csapláros bei ihren Lehrämtern geblieben. Als neue Lehrer sind beauftragt worden: Karl Friedl, Edmund Robert, Emerich Oberhofer, Adalbert Bárány und Eugen Herde.

Die Lehrer dieses Kursus, die meistens höhere Ministerial- und Eisenbahnbeamte sind, betreiben ihre Lehrtätigkeit nur noch als Nebenbeschäftigung; sie erhalten hierfür ein Jahresgehalt von 3000 bis 6000 Kr., je nachdem sie wöchentlich nur zwei oder aber mehrere (höchstens sechs) Unterrichtsstunden geben.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen war die Frage der Unterbringung und Versorgung der Hörer des Kursus von besonderer Wichtigkeit. Bei der wohlbekannten Wohnungsnot und der Teuerung schien es nämlich kaum möglich, Hunderte von jungen Männern in Budapest unterzubringen, gehörig verpflegen und mit den nötigen Behelfen, Lehrmitteln und -büchern ausrüsten zu können. Es sind nämlich ungefähr 160 Hörer von den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen angemeldet wor-

len. Um diesen Studenten, die allerdings Eisenbahnangestellte mit sehr bescheidenem Gehalte sind, ihre Versorgung möglich zu machen, ohne dadurch den Staatshaushalt besonders zu belasten, ist es gelungen zu bewerkstelligen, daß diese Studenten in die Brachialgewalt zum Wachtdienst eingezogen werden. Sie werden auf diese Weise einer Kasernierung teilhaftig und erhalten außer ihrem ordentlichen Monatsgehalt einen Zuschlag von 800 Kr., womit sie bei der ihnen gebotenen, billigen Verköstigung auskommen und auch noch ihre anderweitigen Auslagen (Lehrmittel, Lehrbehelfe usw.) bestreiten können. Die Hörer leisten ihren Wachtdienst gruppenweise, und zwar so, daß ein jeder Hörer jeden 10. Tag zum Wachtdienst kommandiert wird und somit jeden 10. Tag vom Lehrkurse ausbleiben muß. Bei einer so seltenen Abwesentheit können noch die pädagogischen und Studienrücksichten wohl gewahrt werden. Wenn aber diese Verfügung auch irgend welche Nachteile hätte, was allerdings nicht vollkommen ausgeschlossen sein kann, dürfte sie auch dann angezeigt sein, denn eine anderweitige Lösung der Frage der Versorgung der Hörer scheint überhaupt nicht möglich zu sein.

— **Die Wohnungsfrage bei den Staatsbahnen.** Die in Ungarn herrschende große Wohnungsnot ist auch für die Eisenbahnverwaltung arg fühlbar. Die wichtigsten Personaldispositionen sind wegen mangelnder Wohnungen oft nicht vollziehbar. Die Besserung der Wohnungsfrage hat die ungarische Staatsbahnverwaltung schon seit Jahren zielbewußt angestrebt, und es sind im Laufe des vorigen Jahres mehrere größere Mietshäuser in der Umgebung der Hauptstadt erbaut worden. Im Laufe des nächsten Monats wird neuerdings ein großes Mietshaus fertig; es werden darin 114 Eisenbahnbeamten-Familien Unterkunft finden. Der Häuserblock ist in der Nähe der Zentralbahnämter erbaut; der Bau wurde vor zwei Jahren begonnen. Die Wohnungen sind modern eingerichtet, und es sind zumeist Wohnungen mit zwei und drei Zimmern, doch sind auch etliche Wohnungen mit vier Zimmern vorhanden. Nachdem der Staat durch die Bewohnung von Eisenbahnwagen einen ungeheuren Schaden erlitten hat, wird sich die Lage auch auf diesem Gebiet langsam bessern. Die Bestrebungen der ungarischen Staatsbahnverwaltung werden in weitem Kreise aufs wärmste gewürdigt. Außer den erwähnten festen Bauten wird auch der Bau von Notwohnungen für Eisenbahnbeamte tatkräftig gefördert.

— **Der Eisenbahnverkehr mit der Baranya.** Die Direktion der Königl. ung. Staatsbahnen hat die für das befreite Gebiet angeordnete Güterverkehrseinschränkung mit dem 14. September d. J. aufgehoben. Von diesem Tage an können von und nach dem Mutterlande Eil- und Frachtgüter sowohl als Stückgut wie auch in ganzen Wagenladungen, aufgegeben werden. Für Waren, die nur mit Zertifikaten aufgegeben werden dürfen, sind diese beizubringen. Die neuen Grenzstationen nach Südslawien sind: Gyékényes, Barcs, Drávasztára-Zaláta, Dráva-Szabolcs, Beremend, Magyarboly, Herczegszántó, Gara, Katymár, Csikénia, Kelebia, Röszke und Oszentiván.

— **Die Lage der Lokal- und Kleinbahnen.** Die Lage der Lokal- und Kleinbahnen gestaltet sich in jüngster Zeit infolge der unermeßlichen Personal- und sächlichen Ausgaben derart ungünstig, daß einige entweder vor einer Betriebseinstellung oder vor dem Konkurs stehen, so daß sie auf Unterstützung durch öffentliche Mittel angewiesen sind, um den Verkehr einigermaßen aufrecht erhalten zu können. Auf Anregung von Fachmännern wurde eine staatliche Beitragsleistung zur ehebaldigsten Elektrisierung der mit Dampfkraft betriebenen Lokalbahnen als bestes Mittel erkannt. Indem aber die Durchführung der Elektrisierung für die nächste Zukunft nicht zu gewärtigen ist, wurde der Vorschlag gemacht, vor allem einen Barvorschuß aus Staats- oder sonstigen öffentlichen Mitteln zu erwirken und die Aufhebung der drückenden Verkehrssteuern und sonstigen Abgaben zu versuchen.

— **Die Alfölder Erste Wirtschaftseisenbahn** beabsichtigt zwischen Doboz, Békés-Csaba, Gerendás, Kondoros, Csabacsüd, Szarvas, Szenjandrás, Öcsöd und Kúnszentmiklóstasz eine schmalspurige Eisenbahn mit motorischer Kraft demnächst auszubauen. In Kúnszentmiklóstasz wird diese Bahn an das ungarische Staatseisenbahnnetz Anschluß erhalten.

— **Einführung der Mehrfachtelegraphie.** Die ungarische Telephonfabrik-A.-G. führte das im Auslande vorzüglich bewährte System der Mehrfachtelegraphie auf der Budapest-Szombathelyer Linie ein. Die Unternehmung hat den Entschluß gefaßt, auch auf den übrigen Linien dieses System einzuführen, wodurch die sonst überfüllten Interurban-Linien entlastet werden könnten.

— **Aktiengesellschaft für elektrische und Verkehrsunternehmungen.** Die Direktion dieser Gesellschaft hat in ihrer Generalversammlung beschlossen, die Erhöhung des Aktienkapitals von 16 Millionen auf 40 Millionen Kronen durchzuführen. Das bisherige Ergebnis des laufenden Geschäftsjahres gestaltet sich noch günstiger, als das des Vorjahres.

— **Leistungsfähigkeit der Wagenbauindustrie.** In den ungarischen Wagenbauunternehmungen ist ein erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen. Ein Beweis hierfür zeigte sich vor kurzer Zeit bei der Vergebung einer bulgarischen Lieferung, bei der 200 gedeckte Güterwagen und 200 offene Kohlenwagen ausgeschrieben wurden. Um diese Lieferungen haben sich 12 deutsche, drei französische, zwei belgische, drei italienische, zwei tschechoslowakische und eine ungarische Firma beworben. Die ungarische Firma war in der Lage, für Güterwagen eine Offerte zum billigsten Preise einzureichen. Auch für Kohlenwagen war das ungarische Angebot das niedrigste.

Uebrige europäische Länder.

— **Reform der Schweizerischen Bundesbahnen.** Aus Lugano wird unterm 30. September d. J. gemeldet: Die nationalrätliche Kommission für die Reform der Schweizerischen Bundesbahnen nahm noch Anregungen von Gamma (Uri) entgegen, die sich auf die Zusammensetzung der Kreisdirektionen, auf den Ersatz der Kreisdirektionen durch Kreiskonferenzen, beziehen. Der Artikel 31, wonach Beamte, die das 65. Altersjahr erreicht haben, in den Ruhestand treten müssen, wurde mehrheitlich angenommen, doch sollen Ausnahmen zugelassen werden.

— **Alt-Bundesrat Dr. Ludwig Forrer †.** Am 28. September ist der Direktor des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, Dr. Ludwig Forrer, an den Folgen einer Lungenentzündung im 77. Lebensjahr gestorben. Mit ihm ist einer der besten Männer der Schweiz, der Jahrzehnte lang einen maßgebenden Einfluß auf die Politik der Eidgenossenschaft ausgeübt hat, aus dem Leben geschieden. Forrer hat sich aus kleinen Verhältnissen durch seine Tüchtigkeit und Tatkraft zu der höchsten Stellung emporgearbeitet, die sein Vaterland zu vergeben hat. Mit 23 Jahren sehen wir ihn als ersten Sekretär im Verfassungsrat seines Heimatsstaats Zürich, wo im Jahre 1868 die Wogen der demokratischen Bewegung hoch schlugen. Nach dem Inkrafttreten der neuen Verfassung bekleidete Forrer drei Jahre lang (1870—73) die Stelle des ersten Generalprokurators, dann widmete er sich dem Rechtsanwaltsstande und erwarb sich den Ruf des ersten Anwalts seines Kantons, dem die größten Prozesse übertragen wurden. Bald wandte er sich aber dem eigentlichen Feld für seine außergewöhnliche Begabung, der Politik, wieder zu. Er wurde der anerkannte Führer der demokratischen Partei Zürichs und später einer der Begründer der Freisinnig-demokratischen Partei, die bekanntlich sehr bald die unbestrittene Führung der schweizerischen Politik errang. Von 1875—1900 gehörte Forrer mit kurzer Unterbrechung dem Schweizerischen Nationalrat an. Die gebieterische Macht seiner starken Persönlichkeit machte sich bald nachhaltig in dieser Versammlung geltend, die seine Arbeitskraft in den wichtigsten Kommissionen ausnutzte. Seine kraftvolle, unnötigen rednerischen Beiwerks bare Sprache machte ihn zu einem der eindrucksvollsten Redner des Nationalrats. Ganz besonders hat er sich als Bearbeiter der Gotthardfrage, als Verfasser der gesetzlichen Bestimmungen über die Kranken- und Unfallversicherung hervorgetan.

Als im Jahre 1900 der erste Direktor des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport, Numa Droz, starb, wurde er an dessen Stelle berufen, vertauschte aber bald wieder diese ruhige Stellung mit der eines Mitgliedes des Bundesrats, die durch den Tod Hausers im Jahre 1902 freigeworden war. In dieser höchsten Amtsstellung der Schweiz hat Forrer bis zum Jahre 1917, also 15 Jahre lang, mit bedeutendem Erfolge gewirkt. Er hat verschiedene Ressorts verwaltet, zweimal die Stelle eines Bundespräsidenten bekleidet (1906 und 1912), vor allem aber jahrelang die Leitung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements gehabt und der schweizerischen Verkehrspolitik in dieser Zeit den Stempel seiner Persönlichkeit aufgedrückt. Als Mitglied der höchsten schweizerischen Behörde hat sich Forrer einer ungewöhnlichen Beliebtheit und Volkstümlichkeit erfreut. Er war einer der einflußreichsten und bedeutendsten Persönlichkeiten dieser an hervorragenden Männern so reichen Körperschaft. Bei aller Schlichtheit wußte er in schwierigsten Lagen auch im internationalen Verkehr die Würde der Eidgenossenschaft in vorbildlicher Weise zu wahren. Während des Weltkriegs war er ein unermüdlicher Verfechter der schweizerischen Neutralität. Trotz der Vorherrschaft der Entente hat er sein Verständnis für den deutschen Standpunkt, seine Anerkennung deutschen Wesens und deutscher Kultur niemals verleugnet.

Im Jahre 1917 schied Forrer auf seinen Wunsch aus dem Bundesrat aus, um wieder die Leitung des Zentralamts zu übernehmen, wo er von seinen früheren Mitarbeitern mit aufrichtiger Freude begrüßt worden ist. Auch die an dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten

Staaten haben diesen Wiedereintritt in das Zentralamt mit großer Befriedigung aufgenommen. Hoffte man doch, daß er bei den kommenden Verhandlungen über eine Revision des Internationalen Übereinkommens seine große Erfahrung und seine anerkannte internationale Vertrauensstellung zur Schaffung eines gerechten Ausgleichs zwischen den Interessen der Vertragsstaaten verwenden würde. Sein Tod hat dieser Hoffnung ein Ende gemacht und wird auch außerhalb der Schweiz eine schmerzliche Lücke hinterlassen. Das Andenken an diesen vortrefflichen Mann wird auch bei dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen lebendig bleiben. v. R.

— **Erweiterung des Londoner Untergrundbahnnetzes.** Auf der Suche nach Beschäftigung für Arbeitslose sind die Londoner Arbeiterbürgermeister dem Gedanken einer Erweiterung des Netzes der Untergrundbahnen nähergetreten. Zunächst will man die City- und Südlondoner Eisenbahn, die älteste der elektrischen Untergrundbahnen, umbauen, um sie auf den gleichen Stand mit den neueren Anlagen zu bringen, ein Plan, der übrigens schon seit längerer Zeit besteht, wegen der seiner Ausführung entgegenstehenden Schwierigkeiten aber zunächst aufgeschoben wurde, nunmehr aber zur Beschäftigung für Arbeitslose vielleicht doch durchgeführt werden wird. Bei der letzten Generalversammlung ist bereits ein Betrag von 1 750 000 £ angefordert worden, damit, sobald die Umstände es erlauben, mit dem Umbau begonnen werden kann. Die Entwürfe scheinen fertig zu sein, und es handelt sich nur noch um die Beschaffung der zu ihrer Ausführung erforderlichen Mittel; wann mit den Arbeiten begonnen werden soll, konnte bei einer Anfrage bei der Leitung der Untergrundbahnen nicht angegeben werden; anscheinend bereitet also die Beschaffung der Geldmittel einige Schwierigkeiten. An anderen Stellen sind Verlängerungen bestehender Strecken in Aussicht genommen, so von Golders Green nach Edgware und von Shepherds Bush nach Richmond; für die erstgenannte Verlängerung ist der Grund und Boden bereits erworben. Auch neue Betriebsmittel für die Londoner Untergrundbahnstrecken werden zur Zeit angeschafft. Die Ablieferung ist bereits im Gange. Die neuen Wagen sollen zur Vergrößerung der Zuglänge dienen, und man hofft, durch diese Verstärkung der Züge die jetzt bestehende Überfüllung beseitigen zu können.

— **Schwere Schnellzüge.** Der fast dreimonatige Ausstand der Kohlenbergleute in England hat die englischen Eisenbahnen gezwungen, zu manchen Sondermaßnahmen zu greifen, um der durch den Ausstand herbeigeführten Kohlennot zu begegnen. Manche Gesellschaften haben ihre Lokomotiven auf Ölfeuerung umgestellt, an anderen Stellen sind die Lokomotiven, die im allgemeinen nicht bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet wurden, stärker als sonst ausgenutzt worden. Während sonst für Personenzüge in England 400—450 t als Höchstgewicht gelten, hat man mehrere Züge zusammengefaßt und so Einheiten von über 600 t geschaffen, die von einer Lokomotive gezogen wurden. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebes litt dabei allerdings, obgleich die Lokomotiven die ihnen zugemutete Mehrlast sehr wohl befördern konnten, und es ist also nicht daran zu denken, so schwere Züge etwa auf die Dauer beizubehalten. Auch ergeben sich insofern gewisse Schwierigkeiten, als die Bahnsteiglänge nicht immer für die verstärkten Züge ausreicht. Wenn man, um dem abzuhelfen, den Zug nach einem Teil seines Aufenthalts vorzieht, um auch in der Hälfte, die erst außerhalb des Bahnsteigs gehalten hatte, den Verkehr abzuwickeln, so ist das einerseits nicht ohne Gefahr und verlängert andererseits die Dauer des Aufenthalts sehr erheblich, zumal auf Bahnhöfen, wo die Lokomotive, um Wasser zu nehmen, an einer bestimmten Stelle halten muß.

— **Die englische „Tripleallianz“.** Nach einer Mitteilung der „Daily News“ sollen die Führer der englischen Gewerkschaften beschlossen haben, die sogenannte Tripleallianz aufzuheben. Sie ist bekanntlich ein Verband der drei größten englischen Gewerkschaften, der Grubenarbeiter, Transportarbeiter und Eisenbahner und verfügt über eine überragende Machtstellung, die sie bei zahlreichen Streikbewegungen rücksichtslos ausgenutzt hat. Über die Gründe der Auflösung ist noch nichts bekannt geworden.

— **Frankreich und die griechischen Eisenbahnen.** Die Neuregelung des griechischen Eisenbahnwesens war bekanntlich einer Abordnung französischer Eisenbahnfachleute übertragen worden (s. Nr. 9 d. Ztg. v. 3. III. 21). Sie hat ihre Arbeiten nunmehr abgeschlossen und wird wohl mittlerweile wieder in die Heimat zurückgekehrt sein. Frankreich tut sich auf diese Mitwirkung beim Wiederaufbau der griechischen Eisenbahnen nicht wenig zugute, wenn auch anerkannt wird, daß die Durchführung der Arbeit der französischen Abordnung nur infolge der tätigen Mitwirkung der griechischen Regierung möglich war. Ein Franzose, der kürzlich Griechenland bereist hat, berichtet in einer Tageszeitung über die wunderbare Ordnung, die jetzt auf den griechischen Eisenbahnen herrscht. Andererseits glaubt aber Frankreich, durch die genannte Abordnung Beziehungen angeknüpft zu haben, die dauernd bestehen bleiben und dem französischen Außenhandel Nutzen bringen sollen. Allerdings kann die Besorgnis nicht unterdrückt werden, daß andere die Früchte der französischen Arbeit pflücken könnten. Gemeint ist damit wahrscheinlich England, vielleicht auch Amerika. Beide Länder haben in der letzten Zeit Eisenbahnbedarf nach Griechenland geliefert, und die ehemaligen Verbündeten scheuen sich nicht, einander durch sog. friedlichen Wettbewerb zu schädigen.

Griechenland muß über kurz oder lang seine Betriebsmittel vermehren und ergänzen. Sein jetzt vorläufig als Staatsbahn betriebenes Netz muß noch in eine endgültige Form gebracht werden; man wird wahrscheinlich wieder auf Privatbetrieb zurückkommen, aber in einer Form, bei der einerseits der Staat für den wirtschaftlichen Erfolg des Eisenbahnbetriebes haftet, die Eisenbahngesellschaften aber dadurch nicht etwa so weit von ihrer Verantwortung entlastet werden, daß es ihnen gleichgültig ist, ob der Betrieb Überschüsse oder Fehlbeträge ergibt. Zu dieser Umformung sind aber sehr erhebliche Geldmittel erforderlich, und diese können nicht in Griechenland allein aufgebracht werden; das Ausland muß dabei mitwirken, und Frankreich sieht sich schon als Geldgeber Griechenlands. Es hat dort schon großen Einfluß namentlich bei den Eisenbahnen, wo, wie das „Journal des Transports“ behauptet, alle Angestellten von französischem Geist erfüllt sind, nach französischen Verfahren arbeiten und die meisten französisch sprechen oder doch verstehen. Dieser Einfluß soll noch dadurch verstärkt werden, daß die jungen Griechen, nachdem sie ihre Ausbildung in der Heimat abgeschlossen haben, angelockt werden, zu ihrer weiteren Fortbildung nach Frankreich zu kommen. Freilich, aus rein bundesbrüderlichen Gefühlen will Frankreich Griechenland nicht unterstützen; es will sich vielmehr an den griechischen Naturschätzen schadlos halten. Es gibt dort abbauwürdige Kohlenlager, ebenso Erdöl; seine Wasserkräfte bedürfen nur des Ausbaues, und ihre Nutzbarmachung gibt dem französischen Baugewerbe und dem Maschinenbau Gelegenheit zu umfangreichen Lieferungen und Leistungen. Die Bodenschätze sind noch vollständig unausgebeutet, und zu ihrer Gewinnung bedarf Griechenland ausländischer Unterstützung, wozu sich Frankreich an erster Stelle berufen fühlt.

— **Von russischen Bahnen und russischem Verkehre.** Unter den kargen Nachrichten über russische Bahnen spielen nach wie vor die Bestellungen für Eisenbahnmaterial, insbesondere Lokomotiven, durch die russische Abordnung, an deren Spitze Professor Lomonosow steht, eine Rolle. Seine Reisen werden viel beobachtet und in den Zeitungen erörtert. Bald zeigt er sich in Schweden, bald in Deutschland, wo nach neuesten Nachrichten kürzlich durch die Sowjetregierung 700 Lokomotiven mit 6 bis 7 Monaten Lieferfrist, sowie für 1½ Milliarden Mark landwirtschaftliche Maschinen, Eisenbahnmaterial usw. bestellt worden sein sollen. Deutschland soll dagegen von Rußland bisher drei Schiffsladungen Holzwaren und große Mengen Hanf und Flachs erhalten haben. Die Versendung der fertigen Lokomotiven hat schon begonnen. Nydquist und Holm in Trollhättan haben die drei ersten fertigen Maschinen in zerlegtem Zustand, mit den Kesseln und gewissen anderen Teilen auf besonderen Wagen nach Haparanda-Torneå geschickt. Das Rahmenwerk ist mit Sonderachsen schwedischer Spur für die Verbringung bis Torneå ausgestattet. Drei weitere folgten. 40 Rahmenwerke sind in der schwedischen Fabrik schon zusammengesetzt, eine für schwedische Verhältnisse einzig dastehende Leistung. Nach Nachrichten aus Helsingfors hat eine deutsche Kommission Hangö in Finnland besucht, um die Möglichkeit, im dortigen Hafen Lokomotiven in großem Maßstabe auszuladen, zu untersuchen. Es soll die Absicht bestehen, mehrere Monate lang täglich sechs Lokomotiven auszuladen und durch Finnland nach Sowjetrußland zu befördern. Auch Reval wurde besucht, doch soll Hangö vorteilhafter sein. Nach der Petersburger „Prawda“ kam eine deutsch-schwedische Kommission, bestehend aus Abgeordneten von Krupp, Vulkan, Henschel, Nydqvist und Holm, sowie der russisch-schwedischen Transportgesellschaft nach Petersburg. Die Deutschen sollen vorgeschlagen haben, daß auf die Übernahme der Lokomotiven in Rußland verzichtet werden sollte und erklärten sich bereit, in Hamburg eine breitspurige Schleifenbahn zu erbauen. Amtlich wurde aber bestimmt, daß die Übergabe auf der Nikolaibahn zu erfolgen habe. Lomonosow sprach sich dahin aus, daß er mit den Arbeiten der schwedischen und deutschen Fabriken mit geringen Ausnahmen im allgemeinen zufrieden sei. Die ersten neun deutschen Lokomotiven sollten Anfang September auf dem Wasserwege nach Rußland gehen. In Schweden sollen 69 Fabriken an der Herstellung der Lokomotiventeile arbeiten. An Schienenlieferungen für Rußland soll Krupp wesentlich beteiligt sein. Auf Lübecker Dampfer wurden Eisenbahnschienen nach Petersburg geliefert.

Die Nachrichten, daß der Handelsverkehr mit Rußland auf den verschiedenen Einfallwegen nach Petersburg in Gang kommt, häufen sich. Nach amtlichen Petersburger Nachrichten liefen im Juli 44 Dampfer im Petersburger Hafen ein gegen 17 im Juni. Im ganzen sollen seit Eröffnung des Hafens (27. Mai) bis Juli 67 fremde Dampfer eingelaufen sein. Auch der Verkehr über das Schwarze und über das Weiße Meer scheint sich zu regen. Die Sowjetregierung scheint sich auch besonders für einen Verkehr nach Sibirien zum Jenissei einzusetzen. Sie hat für 32 000 Pfund Sterling einen norwegischen 3200-t-Dampfer „Brann" gekauft, der in Gothenburg vor allem landwirtschaftliche Maschinen aufnehmen sollte. Sie soll weitere 20 englische und deutsche Fahrzeuge gekauft haben. Die ganze Flotte, als deren Führer Kapitän Sverdrup gewonnen wurde, fuhr nach Archangelsk und dann zum Jenissei, wo sie nach neuesten Nachrichten schon angelangt ist und gelagerte Ausfuhrware aus den nordrussischen Bezirken (Wolle, Häute, Leder, Asbest und Pferdehaare) für den Markt in London aufnimmt. Es handelt sich also um ein großes Verkehrsunternehmen. Ein Kanal durch die Jalmalhalbinsel, der eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Karischen Meere und der Obbucht ermöglicht, wird geplant, sowie ein Kanal zwischen dem Turuchar, einem Nebenfluß des Jenissei, und dem Tasfluß, wodurch Ob und Jenissei verbunden werden und das unsichere Fahrwasser im nördlichen Karischen Meere vermieden wird.

Nach neuesten Nachrichten ist in der Frage einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen der russischen und finnischen Regierung ein Vertrag geschlossen worden, wonach sich Rußland verpflichtet, für jeden finnischen Eisenbahnwagen, der auf russischen Boden übergeht und nicht innerhalb 30 Tagen zurückkehrt, 70 000 ℳ zu zahlen. Finnland hat damit auf seine frühere Forderung, von russischer Seite eine besondere dingliche Bürgschaft dafür zu erhalten, daß das Wagenmaterial nach Finnland zurückkehrt, verzichtet, erhält dafür aber Ersatz für eingetretene Verluste.

Eine polnisch-russische Eisenbahnkonferenz zur Regelung des Grenzverkehrs sollte in dem polnischen Grenzort Stolberg stattfinden.

Die Heizmaterialnot in Rußland besteht ungeschwächt weiter. Nach „Ekonomiskaja Schisn" Nr. 133 kamen im Mai 39 % der planmäßig vorgesehenen Heizmaterialwagen in Moskau an. Im Donezkohlenbecken droht eine Katastrophe. Die letzten Schächte ersaufen. Die Kohlenausbeute, die im März noch 33 Millionen Pud erreicht hatte, fiel im Juni auf 18 und im Juli auf 9 Millionen, und die Sowjetzeitungen schreiben, daß das Hereinbringen ausländischer Kohlen noch wichtiger sei als die Einfuhr von Lebensmitteln. Nach „E. Sch." Nr. 171 sind innerhalb eines halben Monats nur 3000 Wagen im ganzen Becken beladen worden, eine geradezu vernichtende Zahl. Von einer Besserungsaussicht ist keine Rede. Eine Zeitlang kann man noch von alten Vorräten zehren, dann muß der Eisenbahnverkehr eingestellt werden. Die Ursache ist der Mangel an Lebensmitteln, der zu einer Zerstreuung der Arbeitskräfte führt. Die Hungersnot im Wolgagebiet besiegelt auch das Verderben des Donezbeckens.

Nach „Prawda" Nr. 164 hat sich die Lage des Eisenbahnverkehrs im Mai und Juni außerordentlich verschlechtert, und sie gibt für weiterhin zu den größten Befürchtungen Anlaß. Die Zahlen der aus der Reparatur kommenden Maschinen geben in den letzten Monaten ein beängstigendes Bild. Die Ursache liegt hauptsächlich in Lebensmittelschwierigkeiten, besonders auf den östlichen Bahnen, wo infolge der Hungersnot 60 % der Arbeiter fehlen. Wiewohl der Arbeitsplan auf 40 % heruntergesetzt wurde, besteht doch nicht einmal Aussicht, soviel durchzuführen. Nach „E. Sch." Nr. 155 erhöhte sich die Zahl der nicht mehr ausbesserungsfähigen, auszuschließenden Wagen von 8785 auf 9115. Die Anzahl der ausbesserungsbedürftigen Wagen wuchs von 115 932 auf 119 834.

Die Hungersnot im Wolgagebiet äußert sich auch in einem äußerst bedenklichen Verfall der Holzindustrie. Was das bedeutet, versteht man, wenn man weiß, daß ohne schleunigen Austausch einer großen Anzahl schlechter Eisenbahnschwellen die Bahn in einen Zustand völliger Unbrauchbarkeit kommt. Nach Berechnung des „Glawljeskom" (eine der beliebten Abkürzungen für Sowjetstellen) ist der Schwellenbedarf für das laufende Jahr auf 36 Millionen Stück berechnet; „Glawljeskom" behauptet, 15 Millionen liefern zu können. Wieviele werden es aber tatsächlich werden?

Dieser allgemeinen Behauptung von der völligen Zerrüttung des russischen Verkehrswesens wird von anderer Seite wieder die Feststellung entgegengehalten, daß die Bahnen regelmäßig arbeiten, wo es sich um Zwecke der roten Armee handle. Wenn diese Soldatentransporte aufhörten und der Wagenpark der Lebensmittelbeförderung zugeführt würde, dann könnte vieles besser werden. Alle Eisenbahner werden nach dieser Quelle von den Bolschewisten als Gegenrevolutionäre angesehen, denen sie überall ihre Kommissare vor die Nase setzen, die vom Eisenbahnverkehre nichts verstehen und nur alles durcheinander bringen.

Nach Mitteilungen aus Moskau erhöhte die Sowjetregierung die Post- und Eisenbahntarife ins Ungeheuerliche. Ein gewöhnlicher Brief kostet 250 Rubel, eine eingeschriebener 1000 Rubel. Telegramme 500 Rubel das Wort. Die Fahrt von Petersburg nach Moskau kostet 140 000, nach anderen Nachrichten 180 000 Rubel, wozu noch verschiedenes kommt, Platzkarten usw. Ein Fahrschein auf 600 km Entfernung kostet 250 000 bis 300 000 Rubel. Die Erhöhung der Tarife äußert sich natürlich wieder in einem Steigen der Lebensmittelpreise. Ausländer müssen den Fahrscheinpreis in der Valuta ihrer eigenen Länder entrichten.

Im Zusammenhange mit der Lebensmittelnot stehen auch Nachrichten von häufigen Beraubungen und vom Abfangen von Lebensmittelsendungen. 8446 Cholerafälle kamen vom 1. Januar bis 27. Juli auf den Eisenbahnen im ganzen vor, auf den Wasserstraßen 245. Wie der Eisenbahnverkehr, liegt auch der Wasserverkehr darnieder. Zur Zeit der Sozialisierung des Transportes im Jahre 1918 waren es auf dem Dnjepr noch 250 Dampfschiffe und 800 Barken. Jetzt sind es nach der Sowjetpresse nur noch einige wenige Dampfer und 75 Barken. „E. Sch." vom 17. Juli teilt mit, daß eine außerordentliche Sowjetkommission die Anzahl der Eisenbahnarbeiter und Bediensteten für zu hoch erklärte und 10 %, d. i. von 1 290 000 Mann 131 900 sofort zu entlassen beschloß. Diese Entlassung soll aber keine gelernten Arbeiter betreffen. Übrigens ist sich die Sowjetstatistik über die Zahl der Eisenbahner selbst nicht sicher. Als es sich um Abgabe der Lebensmittelrationen handelte, schwoll die Zahl auf 1 800 000 an. Als es sich aber um Mobilisierung der Eisenbahner handelte, waren es auf einmal nur noch 900 000, woraus die Sowjetstatistik den philosophischen Schluß zieht, daß der Lebensmittelempfang offenbar beliebter sei als die Mobilisierung.

Zum Schluß noch einen Beweis, daß es trotz allem in Rußland großartig zugeht, und daß Rußland in Geld schwimmt: das Budget des Eisenbahnkommissariats beträgt, angeblich für das laufende zweite Halbjahr, über 347 Milliarden Rubel („E. Sch." 132, 133). Dr. S.

— **Eisenbahnunglück bei Kiew.** Nach einer „Times"-Meldung aus Warschau ist ein Verpflegungszug, der Lebensmittel aus der Ukraine brachte, bei Fastow in der Nähe von Kiew entgleist. Es sollen 27 Personen getötet und 30 verletzt worden sein.

Fremde Erdteile.

— **Eine neue Bahn im Kongogebiet zum Anschluß an die Kap-Kairo-Linie.** Wie aus Brüssel gemeldet wird, zieht das Kolonialamt einen Vorschlag in Erwägung zur Verbindung von Basergo mit Bukama, der Station der Kapbahn. Basergo liegt in dem großen, nach Süden geöffneten Bogen des Kongo, wo der Nebenfluß des Kongo, Kassei, den Zufluß des Sarkuru erhält. Die Bahn würde 800 km lang werden und zwischen dem Kassei und Sarkuru ein reiches Ackerbaugebiet durchqueren und zur Versorgung von Katanga erschließen. Auf der anderen Seite ist Basergo auf dem Kongo und Kassei für Schiffe von 600 t erreichbar.

— **Eine neue Eisenbahnlinie im ehemaligen Deutsch-Ost-Afrika.** Die englische Regierung hat mit der Firma Norton Griffiths & Co. soeben einen Vertrag über den Bau einer neuen Eisenbahnlinie in der Kolonie Kenya, dem ehemaligen Deutsch-Ost-Afrika, abgeschlossen. Die neue Linie, die sofort in Angriff genommen werden soll, und deren Kosten auf 2 Millionen Pfund Sterling veranschlagt werden, geht von Nakuru an der Uganda-Eisenbahn aus und hat als Endstation Turbo auf dem Uasin Gishu-Plateau. Es ist geplant, diese neue Strecke später nach Uganda hinein fortzuführen und sie so zu einem Bindeglied zwischen Mombasa und der Kap-Kairo-Strecke zu gestalten.

— **Die kanadischen Staatsbahnen.** In einem Rundschreiben deuten die neugegründeten kanadischen Staatsbahnen einige Richtlinien an, die bei der Weiterentwickelung der Eisenbahnen Kanadas befolgt werden sollen. Darin wird behauptet, daß nach der Verstaatlichung der Grand Trunk-Eisenbahn die kanadischen Staatsbahnen mit einer Streckenlänge von 36 000 km das größte Staatsbahnnetz der Welt darstellen; von den deutschen Reichseisenbahnen weiß also die Verwaltung der kanadischen Staatsbahnen nichts, sehr bezeichnend für die Kenntnisse, die ihre Beamten über das ausländische Eisenbahnwesen besitzen. Der Betriebsumfang dieses Eisenbahnnetzes wird noch dadurch vergrößert, daß den Eisenbahnen auch Schiffsbetrieb, Paketverkehr, Telegraphendienst und Gasthofsbewirtschaftung angegliedert ist; in dieser Beziehung mag es wohl zutreffen, daß die kanadischen

Staatsbahnen der größte einheitliche Betrieb sind. Sie werden von einem Staatseisenbahnamt — National Railway Board — geleitet; an seiner Spitze steht ein Präsident, dem eine Anzahl Vizepräsidenten und Direktoren beigegeben sind. Sie tragen die volle Verantwortung für die Leitung der Staatseisenbahnen, die nach kaufmännischen Gesichtspunkten betrieben werden sollen. Die Regierung befaßt sich nur mit den Richtlinien der zu befolgenden Eisenbahnpolitik. Das Staatseisenbahnamt entspricht nach kanadischer Auffassung der bisherigen Generalversammlung der Aktionäre, nur daß an deren Stelle die Gesamtheit des Volkes getreten ist, was aber ein etwas schiefer Vergleich ist. Der Staat glaubt, daß er mit dem Erwerb der Grand Trunk-Eisenbahn ein gutes Geschäft gemacht hat; ihre Anlagen sind zwar umfangreicher, als es dem jetzigen Verkehrsbedürfnis entspricht, aber sie sind gut gebaut und in gutem Unterhaltungszustand, sowie gut mit Betriebsmitteln ausgestattet. Die Roheinnahmen sind höher als je zuvor, aber als Folgeerscheinung des Krieges sind auch hier die Überschüsse verschwunden und haben Fehlbeträgen Platz gemacht. Wenn aber die Folgen des Krieges wieder überwunden sein werden, erwartet man, daß auch wieder das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wird hergestellt werden. — Eine amerikanische Maklerfirma hat soeben einen Vertrag wegen der Übernahme von Schuldverschreibungen der Kanadischen Staatsbahnen im Betrage von 25 Millionen Dollar abgeschlossen. Sie sollen 15 Jahre laufen und mit 6 % unter Haftung durch die kanadische Regierung für Zinsen und Kapital verzinst werden. Schon im Oktober vorigen Jahres ist eine Anleihe in gleicher Höhe in Neuyork zu 7 %, rückzahlbar nach 20 Jahren, aufgenommen worden, wobei die Schuldverschreibungen zum Nennwert vergeben wurden.

Allgemeines.

— Rundreiseverkehr. Bekanntlich machen die Ententeverwaltungen den Versuch, Einrichtungen, die der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ins Leben gerufen und ausgebaut hat, an sich zu reißen und unter neuem Namen, unter mißbräuchlicher Ausnutzung der vom Verein geleisteten Arbeit und der von ihm gewonnenen Erfahrungen aufzunehmen. Ähnlich wie dies mit dem Vereinswagenübereinkommen bereits geschehen ist, soll jetzt der vom Verein geschaffene und Jahrzehnte hindurch mit großem Erfolg immer weiter ausgebaute Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (Vereinsreiseverkehr) unter belgischer Führung „kopiert“ und wiedereingerichtet werden. Welchen Eindruck diese Gründung auf Neutrale macht, ergibt sich aus einem Artikel, der in dem der schweizerischen Regierung nahestehenden „Berner Bund“ veröffentlicht ist, und den wir — ohne die Verantwortung für die Richtigkeit der Zahlen und des Stimmverhältnisses zu übernehmen — hier folgen lassen.

Rundreisebillette im internationalen Verkehr. Vom Jahre 1922 an werden im internationalen Verkehr wieder Rundreisebillette ausgegeben, welche für Reisen von 500 bis 1000 km eine Gültigkeitsdauer von 45 Tagen haben, von 1000 bis 3000 km von 60 Tagen und von 3000 und mehr Kilometern von 90 Tagen; der Rabatt gegenüber den gewöhnlichen Billetten ist von den Bundesbahnen, ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf 20 % festgesetzt worden; Kinder von drei bis acht Jahren werden zum halben Preise befördert. In einer auf den 5. Oktober nach Brüssel einberufenen Ausschußsitzung sollen die Tarife festgesetzt werden.

Der Vereinbarung gehören statutengemäß Mitglieder und sogenannte angeschlossene Verwaltungen (mit eigener Vertretung) und beigefügte Verwaltungen (ohne eigene Vertretung) an. Trotz schweizerischen und italienischen Bemühungen gelang es nicht, den Kreis der Vollmitglieder über den Rahmen der Teilnehmer der ersten Brüsseler Konferenz zu erweitern, womit die Deutsche Reichsbahn von der uneingeschränkten Mitgliedschaft ausgeschlossen ist. Angeschlossen sind fünf belgische Verwaltungen mit 17 Stimmen — die belgischen Staatsbahnen führen für eine erste zwölfjährige Amtsperiode den Vorsitz —, fünf englische Verwaltungen mit 22—23 Stimmen, die italienischen Staatsbahnen mit 41 Stimmen, die luxemburgische Prinz-Heinrich-Bahn mit zwei Stimmen, die Niederländischen Eisenbahnen mit 9 Stimmen und die Schweiz mit 10 Stimmen (Schweizerische Bundesbahnen 8, Lötschbergbahn 2). Die Gesamtstimmenzahl beträgt, da die sieben beteiligten französischen Verwaltungen über 108 Stimmen verfügen, 210; die französischen Verwaltungen verfügen also für sich allein über die absolute Mehrheit, und da die Statuten keine Stimmrechtsbeschränkung kennen, haben die Franzosen tatsächlich die Zulassung weiterer Mitglieder völlig in Händen. Auch im Verbandsvorstand, dem gewisse Kompetenzen delegiert sind, verfügen sie mit 18 von 34 Stimmen über die absolute Mehrheit. Eigentümlicherweise wurde ein Versuch der Bundesbahnen, auch für Schmalspurbahnen von erheblicher Bedeutung im internationalen Verkehr (konkret die Rhätische Bahn und die Montreux-Oberland-Bahn), die uneingeschränkte Mitgliedschaft zu erlangen, damit beantwortet, daß die Statuten nunmehr ausdrücklich diese Zulassung ablehnen. Dagegen sind die beteiligten Verwaltungen mit ihrem ganzen Netz, d. h. auch mit solchen vollspurigen Linien beteiligt, die an Bedeutung bei weitem nicht an gewisse Schmalspurbahnen heranreichen. Letzteres gilt auch für fast alle der beteiligten vier belgischen Privatbahnen, die bei insgesamt 337 km über 5 Stimmen verfügen, die Schweizerischen Bundesbahnen mit 2874 km dagegen nur über deren 8. Man wird dadurch im Eindruck der Stimmengeometrie bestärkt.

Zu weiteren Bedenken muß die statutarische Bestimmung Anlaß geben, daß die Verteilung der Verbandskosten im Verhältnis der Einnahmen aus den den einzelnen Verwaltungen zugeteilten Rundreisebilletten erfolgt. Aus dieser Abrechnungsart erhellt nämlich die Verkehrsstärke und -instradierung, und damit wird ein Material ausgeliefert, das bei den gegebenen Verhältnissen der fremden Konkurrenz die Ergreifung geeigneter Maßnahmen zur Umfahrung der Schweiz einseitig erleichtert.

Man wird mit Recht vermuten dürfen, daß angesichts dieser Bestimmungen die schweizerischen Verwaltungen sich mit gemischten Gefühlen und jedenfalls nur unter dem Zwang der Verhältnisse zum Beitritt entschlossen haben. Es bleibt abzuwarten, ob nicht die Verkehrskommission des Völkerbundes, in welcher die Schweiz durch Direktor Dr. Herold vertreten ist, die Beteiligten zu einer Lösung zu veranlassen wenigstens versuchen wird, die nicht von vornherein das Odium der Einseitigkeit trägt.

Rechtspflege

— Die Beraubung eines Güterzuges durch Leichtverwundete als „höhere Gewalt“. Am 14. Oktober 1918 mußte ein Militärzug mit Leichtverwundeten wegen Maschinenschadens in Neubrandenburg auf ein Güterzuggleis geleitet werden. Während des dreistündigen Aufenthalts erwachten die schlafenden Soldaten, entdeckten die Waren des Güterzuges und gingen ans Plündern. Hierbei ist eine von der Firma Fränkel in Hamburg an den Kaufmann D. in Neubrandenburg gesandte Kiste mit Waren beraubt worden. Kläger verlangt demgemäß Zahlung von 4730 ℳ von der General-Eisenbahndirektion in Schwerin. Das Landgericht Neustrelitz hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt, das Oberlandesgericht Rostock hat sich jedoch der Auffassung der Beklagten angeschlossen und wegen des Vorliegens von höherer Gewalt die Klage abgewiesen. Im selben Sinne hat nunmehr das Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen erkannt: „Das Berufungsgericht nimmt als erwiesen an, daß der Schaden durch höhere Gewalt verursacht worden ist und deshalb die Eisenbahn gemäß § 456 HGB. für den Schaden nicht haftet. Der Berufungsrichter stellt fest, daß bei der Plünderung etwa 50 bis 60 Personen mitgewirkt haben. Der Transportführer und die ihm unterstellten Wachen haben die Plünderung nicht verhindern können. Nun war allerdings der Generaldirektion bekannt, daß wiederholt Güterzüge durch die Insassen von Militärzügen beraubt worden sind; deshalb nimmt der Berufungsrichter mit Recht an, daß die Generaldirektion verpflichtet war, die Bahnhofsvorstände hiervon in Kenntnis zu setzen und sie zu Vorsichtsmaßregeln anzuweisen. Allein er nimmt zugleich in zutreffender Würdigung der gesamten Umstände an, daß, wenn eine solche Anweisung erfolgt wäre, der Schaden gleichwohl nicht hätte vermieden werden können. Die Heranziehung einer militärischen Bewachung war nicht möglich, weil der Aufenthalt des Militärzuges in Neubrandenburg ein unerwarteter, durch Maschinenschaden hervorgerufener war. Allerdings war zu der hier fraglichen Zeit der Zustand der Lokomotiven ein derartiger, daß man stets mit Maschinenschäden zu rechnen hatte; trotzdem wird man vernünftigerweise nicht an die Eisenbahnverwaltung das Verlangen stellen können, daß ihr allerorten für alle plötzlich irgend nur eintretenden Maschinenschäden zur Sicherung der Güterwagen gegen Beraubung ein genügendes militärisches Aufgebot zur Verfügung steht. Auch würde die hierzu erforderliche große Anzahl von Soldaten zu damaliger Zeit im Inlande überhaupt nicht zur Verfügung gestanden haben. Zumal in Neubrandenburg, wo nach Aussage der Zeugen noch niemals eine derartige Plünderung vorgekommen war, konnte der Bahnhofsvorstand auch bei Anwendung der gesteigertsten, den besonderen Verhältnissen angepaßten Sorgfalt davon ausgehen, daß der militärische Transportführer nicht vollständig versagen würde, und daß von einem Militärtransport von Leichtverwundeten überhaupt keine derartige Gefahr zu erwarten sei. Daß der Bahnhofsvorstand in der Folgezeit bei Militärtransporten militärischen Schutz aus Neustrelitz herangezogen hat, ändert an der Beurteilung nichts, da es sich im vorliegenden Falle um einen ganz unvoraussehbaren Aufenthalt des Militärtransportzuges

gehandelt hat. Der Kläger weist zwar in seinem Schriftsatze hin, daß es der Beklagten ein Leichtes gewesen wäre, von der Neubrandenburger Polizei einige Schutzleute zu erhalten, und der Berufungsrichter ist im einzelnen hierauf nicht eingegangen. Allein es kann ohne weiteres angenommen werden, daß auch eine Anzahl von Polizeibeamten der Plünderung durch eine aus 50—60 Personen bestehende, disziplinlose Horde machtlos gegenübergestanden haben würde. Da zu der Zeit, wo der Militärzug vom Gleis 2 auf Gleis 30 umgesetzt wurde, die Mannschaften schliefen, genügte der Bahnhofsvorstand seiner Sorgfaltspflicht, wenn er dafür sorgte, daß ein Wächter zur Stelle war, da Plünderungen unter diesen Umständen nicht vorauszusehen waren. Der Berufungsrichter prüfte weiter, welche Maßnahmen zur Verhinderung der Plünderung hätten getroffen werden können, und gelangte hierbei zu einem ganz negativen Ergebnis. Ein vom Bahnhofsvorstand erwirktes Verbot, den Zug zu verlassen, würde bei der damals herrschenden Stimmung der Truppen und der eingerissenen Disziplinlosigkeit die Gefahr voraussichtlich verschärft haben. Auch ein Umrangieren hätte nichts genützt. Ein Wegsetzen der in geschlossenen Wagengruppen stehenden Stückgutwagen war nach dem Bericht der Güterabfertigung Neubrandenburg ausgeschlossen, da dazu umfangreiche Verschiebearbeiten erforderlich gewesen wären, wofür es an Zugkraft und Mannschaften fehlte. Auch war es nach der Aussage des Zeugen G. nicht angängig, die Güterwagen aus dem Bereich des Transports zu entfernen, da sie am nächsten Morgen für den Abgang des Güterzuges bereitstehen mußten. Den Transportzug aber auf ein totes Gleis zu führen, war in der Nacht gefährlich. Die Umstellung des Militärzuges von Gleis 2 auf Güterzuggleis 30 war notwendig, da das Gleis 2 für andere Zugfahrten gebraucht wurde. Auf freier Strecke, wie der Kläger in der Revisionsbegründung sagt, den Militärzug halten zu lassen, war bei einem dreistündigen Aufenthalt mit Rücksicht auf die dadurch herbeigeführte vollständige Verkehrsstörung sicherlich ausgeschlossen. Die übrigen Revisionsangriffe gehen ebenfalls fehl. Wenn auch der Maschinenschaden zweifellos keine höhere Gewalt darstellt, so war er doch allein die Veranlassung für den dreistündigen Aufenthalt des Zuges; er steht aber mit dem Schaden des Klägers nur in sehr entferntem Zusammenhang. Hiernach ist der Kläger mit Recht abgewiesen worden, da im vorliegenden Falle höhere Gewalt vorliegt." (Aktenzeichen: I. 417/20. — 7. 5. 21.)

K. M.-L.

— **Haftpflicht der Eisenbahn für Tötung von Vieh. Begriff der höheren Gewalt.** Am 26. November 1917 überfuhr der von Mecklenburg nach Lübeck fahrende Frühzug der Beklagten (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn) auf Lübeckischem Staatsgebiete sechs Rinder des Klägers. Gegenüber dem dafür in der Klage geforderten Schadensersatz hat sich die Beklagte auf höhere Gewalt und eigenes Verschulden des Klägers berufen. Das Landgericht Lübeck hat durch — rechtskräftig gewordenes — Urteil vom 19. Februar 1920 die Klage unter folgender Begründung abgewiesen:

„Nach § 60, 62 des Lübecker Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche vom 30. Oktober 1899, die auf den vorliegenden Streitfall anzuwenden sind, haftet die Beklagte für den beim Betriebe der Eisenbahn angerichteten Sachschaden, es sei denn, daß dieser durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Geschädigten verursacht ist, oder daß letzterer nach § 831 BGB. für den Schaden einzustehen hat.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme ist der streitige Unfall auf höhere Gewalt zurückzuführen. Die überfahrenen Kühe waren nachts in einem früheren Ziegeleischuppen, der zu einem Laufstall umgebaut war, untergebracht. Dieser wurde durch ein Hecktor verschlossen, das von innen gegen die Mauern lehnt, so daß das Vieh es nicht aufdrücken konnte. In welcher Weise das Hecktor, das abends durch das Überlegen einer Drahtschlinge verschlossen wurde, in der Nacht vor dem Unfall geöffnet und das Vieh ausgebrochen ist, läßt sich nicht mit Sicherheit aufklären. Die Kühe sind dann an den Bahnkörper der nach Schlutup führenden Strecke der Nebenintervenientin (der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft) gelangt und zwischen dem Endpunkte des am Bahnkörper entlang führenden Drahtzaunes und der Wakenitz hindurchgegangen, wo es an einer Einfriedigung fehlt. Die Böschung hinaufkletternd, sind sie dann, wie sich an den Fußspuren im Schnee hat verfolgen lassen, auf dem Bahnkörper der Nebenintervenientin entlanggegangen bis zu dem Treffpunkt mit dem Bahnkörper der Beklagten. Auf diesem sind sie darauf in rückwärtiger Richtung bis zur Unfallstelle gelaufen, wo sie von dem aus Mecklenburg kommenden Frühzuge der Beklagten überfahren wurden.

Bei dieser Sachlage ist der Zusammenstoß des Zuges mit dem Vieh als ein Ereignis anzusehen, das ungeachtet aller irgendmöglichen, durch die Umstände gebotenen Vorsicht von der Beklagten nicht abgewendet werden konnte. Wenn der Drahtzaun, der den Bahnkörper der Nebenintervenientin sicherte, nahe der Wakenitz nicht weit genug fortgeführt war, um das Übertreten des Viehs zu hindern, so kann dies der Beklagten nicht zur Last gelegt werden, die gar nicht in der Lage war, an der gefährdeten Stelle Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Sie konnte sich auch nicht dagegen schützen, daß über die Gleise der Nebenintervenientin Vieh auf den von ihr mit dieser gemeinsam benutzten Bahnkörper gelangte und von hier aus, sich zurückwendend, ihren eigenen Bahnkörper der nach Mecklenburg führenden Strecke betrat. Mit dieser Möglichkeit brauchte sie auch keineswegs zu rechnen. Hiergegen hätte es auch nichts genützt, wenn sie ihren Bahnkörper seitlich gegen die angrenzenden Felder mit einer Einfriedigung versehen hätte, so daß deren Fehlen im vorliegenden Falle gar nicht in Betracht gezogen werden darf. Daß die Kühe sich über den Bahnkörper der Nebenintervenientin auf ihre Gleise verlaufen hatten und von dem Zuge überfahren wurden, war daher für sie ein unvorhersehbarer und unabwendbarer Zufall, der als höhere Gewalt zu bezeichnen ist.

Hiernach ist die Beklagte für den eingetretenen Schaden nicht verantwortlich und die Klage abzuweisen."

Bücherschau.

— **Die Beseitigung der Kohlennot.** Unter besonderer Berücksichtigung der Elektrotechnik. Von Dr.-Ing. e. h. G. Dettmar, Generalsekretär des Verbandes Deutscher Elektrotechniker. Mit 45 Abbildungen. Berlin W. 9. Verlag von Julius Springer 1920. Preis 10 ℳ.

Das Buch gibt wertvolle Aufschlüsse über die voraussichtliche Gestaltung der Kohlenlage Deutschlands für die nächste Zeit und darüber, wie die derzeitige Kohlennot in möglichst kurzer Zeit wesentlich gebessert und schließlich ganz beseitigt werden kann. Für die Beurteilung dieser für das gesamte Wirtschaftsleben außerordentlich wichtigen Frage darf der Verfasser durch seine langjährige Tätigkeit als Leiter der Abteilung „Elektrizität" des Reichskommissars für die Kohlenverteilung und Elektrizitäts-Wirtschaftsstelle als durchaus zuständig gelten. Das Buch lehrt, wie durch vermehrte Gewinnung der Brennstoffe, Verringerung des Verbrauchs z. B. durch Umstellung auf Braunkohle, Ausnutzung der Wasserkräfte, bessere Wärmewirtschaft und durch weitgehendste Verwendung geringwertiger Brennstoffe z. B. Steinkohlengrus, Kohlenstaub, Kohlenschlamm, Koksasche, Lokomotivlösche, Sägemehl, Gerberlohe, Waldstreu, Schilf, Ölschiefer usw. der Kohlennot entgegenzuwirken ist; auch der Müllverbrennung ist Beachtung geschenkt.

Nachdem auch noch in diesem Zusammenhange auf die Bedeutung der Beförderungsverhältnisse, Entlastung der Beförderungsmittel und auf deren Verbesserung aufmerksam gemacht worden ist, bringt die insbesondere für alle Ingenieure, Industrielle und Volkswirtschaftler hervorragend wichtige Abhandlung in dem Schlußkapitel u. a. eine in nachfolgendem wiedergegebene Liste der zur Beseitigung der Kohlennot zu ergreifenden Maßnahmen: Erhöhung der Belegschaft der Kohlengruben. Bau von Wohnungen für die Bergarbeiter. Steigerung der Arbeitsleistung der Bergarbeiter. Verbesserung der Betriebseinrichtungen in den Gruben. Vermehrung der Zahl der Gruben (Schächte). Hebung der Güte der Kohle. Verbesserung der Wäschen und der maschinellen Einrichtungen. Verminderung der Verluste im Bergbau und des Selbstverbrauches der Zechen. Verbesserung der Arbeitsverhältnisse in den Gruben. Vermehrung der Torfgewinnung, des Holzeinschlages (vorübergehend) und der Petroleumgewinnung. Sparsamkeit an allen Stoffen, für deren Herstellung Brennstoffe aufgewendet werden. Ausnutzung der Wasserkräfte zu allen Stunden des Tages und der Nacht. Ausnutzung von Ebbe und Flut und der Bewegung der Wellen. Ausnutzung des Windes, der Sonnenstrahlen und der Erdwärme. Gewinnung elektrischer Arbeit aus der Luft. Direkte Arbeitserzeugung aus der Kohle. Vergasung der Kohle und geringwertiger Brennstoffe. Verbesserung der Heizeinrichtungen. Verbindung der Heiz- und Kraftanlagen. Weitgehendste Verwertung der Abwärme. Vorbenutzung von Dampf für Heizzwecke. Verbesserung der industriellen Feuerungen. Bessere Ausbildung der Heizer. Sparsamkeit beim Kohlentransport. Sachgemäße Betriebskontrolle. Verwendung von Kohlenstaubfeuerungen. Speisewasser-Vorwärmung. Ausnutzung des Abdampfes von Speisepumpen und des Kondensats von Wasserabscheidern, Ausnutzung des Abblasewassers von Kesseln und der Abwärme von Dynamos und Motoren. Steigerung des Dampfdruckes in Kraftwerken. Verbesserung der Kesselanlagen in Kraftwerken. Weitgehendste Beseitigung von „Spitzen" und Einsenkungen bei den Kraftwerken. Erhöhung der Nachtbelastung bei den Kraftwerken. Ausführung von Kuppelungsleitungen zwischen benachbarten Kraftwerken. Anschluß von Einzelanlagen, soweit sie wärmewirtschaftlich schlecht arbeiten, an elektrische Kraftwerke. An-

schluß kleiner Elektrizitätswerke, soweit sie wärmewirtschaftlich schlecht arbeiten, an große Kraftwerke. Erziehung der Kraft- und Lichtverbraucher zur Sparsamkeit. Durchführung des elektrischen Betriebes der Vollbahnen. Wirtschaftliches Fahren bei den elektrischen Straßenbahnen und Verringerung von Haltestellen. Einführung von Kugel- und Rollenlagern. Verbesserung der Antriebe in den Fabriken und beim Handwerk. Zweckmäßige Ausnutzung der Beleuchtung. Erziehung der Werkmeister und Arbeiter zur Sparsamkeit mit Kraft und Licht. Weitgehendste Ausnutzung geringwertiger Brennstoffe. Ausnutzung des Mülls zur Kraft- und Lichterzeugung. Verbesserung der Beförderungsverhältnisse der Kohle. Vermehrung der Lokomotiven und Wagen und Zustandsverbesserung derselben. Weitgehendste Ausnutzung des Wassertransportes. Weitgehendste Verwendung der Arbeitsübertragung auf elektrischem Wege. Einschränkung der Brikettverwendung zur Krafterzeugung. Großzügige und einheitliche Behandlung aller Möglichkeiten für die Arbeitsübertragung. Weitgehendste Aufklärung des Volkes über die Notwendigkeit und Durchführbarkeit von Sparmaßnahmen. Durchführung von Ausbildungskursen und schließlich Benutzung des Films zur Aufklärung.

Der Verfasser ist sich völlig im klaren darüber, daß es naturgemäß nicht möglich ist, alle diese Forderungen in kurzer Zeit zu erfüllen; er ist sich der Schwierigkeiten bewußt, die der Verwirklichung vieler seiner Vorschläge entgegenstehen. Geben wir uns der Hoffnung hin, daß es den deutschen Ingenieuren gelingen wird, die von Dettmar angeregten Arbeiten mit Erfolg aufzunehmen. Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg!

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten in Berlin. Der an der Strecke Schneidemühl-Königsblick gelegene Personenhaltepunkt „Friedrichstein" (Netzekreis) ist am 2 September 1921 für den Personenverkehr eröffnet worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Am 1. Oktober sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden:

1. Die 3,28 km lange Neubaustrecke Uslar-Uslar Stadt der vollspurigen Nebenbahn Uslar-Schönhagen den Vereinbahnstrecken der Eisenbahndirekton Cassel,
2. die 0,631 km lange vollspurige Verbindungsbahn Lünen Süd-Lünen Nord den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Essen und
3. die 7,84 km lange Teilstrecke Klingenberg-Colmnitz-Naundorf b. Freiberg (Sa.) der schmalspurigen Nebenbahn Klingenberg-Colmnitz-Oberdittmannsdorf den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 1. Oktober 1921 hat der an der Bahnstrecke Leese-Stolzenau-Stadthagen belegene Bahnhof IV. Klasse Loccum die Bezeichnung Loccum Reichsb. erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Schneidemühl-Usch (Czarnikau) gelegene Personenhaltepunkt Uschhauland wird mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1921 eröffnet. (893)

Charlottenburg, 26. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Der an der Strecke Schneidemühl-Königsblick gelegene Personenhaltepunkt „Friedrichstein" (Netzekreis) ist am 2. September 1921 für den Personenverkehr eröffnet worden. (876)

Charlottenburg, 22. September 1921.
Eisenbahndirektion Osten.

2. Fahrpläne.

Die für die Arbeiterbeförderung vorgesehenen Züge der Strecken Gotha-Fröttstädt-Waltershausen, Gotha-Ohrdruf-Crawinkel, Gotha-Mühlhausen, Gotha-Bufleben-Großenbehringen, Gotha-Ballstedt-Tennstedt, Tambach-Georgenthal (Th.), Erfurt-Kühnhausen-Langensalza, Erfurt-Artern, Erfurt-Greußen, Meiningen-Themar-Schleusingen, Straußfurt-Sömmerda, Weißenfels-Zeitz, Jena-Saalfeld (S.), Zeitz-Camburg (S.), Coburg-Rossach, Coburg-Rodach, Coburg-Sonneberg-Ernstthal a. R., Ebersdorf b. Coburg-Neustadt b. Coburg, Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall, Sonneberg-Stockheim, Zella-Mehlis-Schmalkalden-Kleinschmalkalden verkehren, soweit für sie im Winter eine vom Sommer abweichende Lage bisher vorgesehen war, ab 1. Oktober bereits in dem Winter-Fahrplan. Die Fahrzeiten können aus den Aushangfahrplänen auf den Bahnhöfen ersehen werden. (871)

Erfurt, den 27. September 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahn Rhein-Ettenheimmünster zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 6. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (900)

Berlin, den 3. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichseisenbahnen — Sächsisches Netz — Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in Abschnitt F III das Wägegeld für Einzelverwägung von Wagenladungsgut in Dresden für Umschlagsgut auf 27 ₰ und für Ortsgut auf 30 ₰ festgesetzt worden. (898)

Dresden, den 29. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel Tfv. 2 — Gemeinsames Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 treten dem Ausnahmetarif für Düngemittel bei: die Köln-Bonner Eisenbahnen, die Lausitzer Eisenbahn, die Neustadt-Gogoliner Eisenbahn, die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn, die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn und die Ruppiner Eisenbahn.

Gleichzeitig erhöhen ihren Frachtzuschlag für die im Ausnahmetarif genannten Düngemittel: die Lausitzer Eisenbahn, die Meppen-Haselünner Eisenbahn, die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und die Ruppiner Eisenbahn.

Schließlich tritt mit Gültigkeit vom gleichen Tage bei der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn eine Ermäßigung einzelner Frachtzuschläge ein. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (873)

Berlin, den 26. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland. Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 werden die Stationen Eger Bes. und Hof Hbf., letztere soweit sie nicht bereits in den deutschen Seehafenverkehr mit Süddeutschland einbezogen war, im Verkehr mit sämtlichen Nordseehäfen und den Ostseehäfen Flensburg, Hassee, Kiel, Lübeck und Schlutup in den Tarif aufgenommen. Ferner werden besondere Entfernungen für Eger Bes. eingeführt, die nur bei Leitung über Marktredwitz gelten.

Zum gleichen Zeitpunkt treten die bisherigen Entfernungen im westdeutsch-sächsischen Gütertarif zwischen Eger und Hof Hbf., soweit für letztere Station noch Entfernungen bestanden, im Verkehr mit sämtlichen Nordseehafenstationen sowie den Ostseehäfen Flensburg, Hassee, Kiel, Lübeck und Schlutup außer Kraft. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (872)

Hannover, den 27. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichseisenbahnen — Sächsisches Netz — Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1921 wird die Bestimmung unter A. 3, betreffend die Aufgabe mehrerer Wagenladungen mit einem Frachtbriefe, aufgehoben. (899)

Dresden, am 29. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.
Mit Gültigkeit vom 25. September 1921 wird die Station Stralsund Vorstadt in den Tarif einbezogen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (877)
Berlin, den 19. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen, Sächsisches Netz.
Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 wird der Abschnitt D, Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Görlitz-Weißenberg (Sa.) und der elektrischen Straßenbahn Hohenstein-Ernstthal-Ölsnitz (Erzgeb.) gestrichen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).
Dresden, 28. September 1921. (875)
Eisenb.-Generaldirektion.

Deutsch-Dänischer Tiertarif.
Am 1. November 1921 tritt Nachtrag VIII in Kraft. Sofern im deutschen Verkehr die Frachtsätze erhöht werden, werden die deutschen Schnittsätze ebenfalls entsprechend erhöht werden. (880)
Altona, den 28. September 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.
Vom 1. November 1921 ab werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr um 30 v. H. erhöht. Gleichzeitig treten auch bei den in den Güter- und Tiertarifen enthaltenen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen sowie bei den Nebengebühren Erhöhungen ein.
Aus diesem Anlaß werden zum 1. November 1921 neu ausgegeben:
1. Der Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B mit Erläuterungen und Entscheidungen vom 1. Dezember 1920;
2. der Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Dezember 1920;
3. Nachträge zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A vom 15. August 1919 nebst Anhängen;
4. der Frachtsatzzeiger (Heft C I a, Tfv. 200) unter Aufhebung des vom 1. April 1921 ab gültigen Frachtsatzzeigers;
5. der Nachtrag VII zum Heft C I b: Frachtsätze, gültig vom 15. Mai 1920;
6. der deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C II (Tfv. 5 und 200): Ausnahmetarife, unter Aufhebung der vom 1. Dezember 1920 ab gültigen Hefte C II nebst Nachträgen;
7. der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Tfv. 2a) vom 1. Juli 1921;
8. der Nachtrag I zum Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (Tfv. 1101) vom 1. April 1921.

Im Tierverkehr werden die Frachtsätze des vom 1. Dezember 1920 ab gültigen Tierfrachtzeigers (Tfv. 1504a) vom 1. November 1921 ab verdoppelt. Die vom 1. April 1921 ab gültige Umrechnungstafel zum Tierfrachtzeiger wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.
Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.
Die neuen Drucksachen können etwa vom 20. Oktober d. J. ab bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin bei dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.
Berlin, den 29. September 1921.
Eisenbahndirektion. (874)

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Brühl, Eschweiler (Eifel) und Stolberg des Bezirks Köln in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (879)
Erfurt, den 27. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).
Am 1. November 1921 tritt der Nachtrag 3 (neue Folge) in Kraft, der hauptsächlich die durch die allgemeine Tariferhöhung bedingten Änderungen enthält.
Stuttgart, den 30. September 1921. (892)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badischer Binnengütertarif Teil II und Heft C I b des deutschen Eisenbahngütertarifs.
Mit sofortiger Gültigkeit erhält die*) Anmerkung zu den Zuschlagstafeln zur Berechnung des Auslandszuschlags im Verkehr mit Italien und Südfrankreich folgende Fassung: „Soweit die Zuschläge bei Entfernungen von 1—40 km im Verkehr mit der Schweiz geringer sind, werden nur diese berechnet.“ (887)
Karlsruhe, den 30. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Pfälzischer Gütertarif.
Auf 1. November 1921 wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 d für rohe Gipssteine von Neckarzimmern nach Ludwigshafen (Rhein) um 30 % erhöht. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (883)
Karlsruhe, den 29. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, Tarvis, Piedicolle und Postumia.
Kundmachung vom 1. Oktober 1921.
Mit Wirkung vom 1. Oktober 1921 tritt eine neue Kundmachung in Kraft. Hierdurch wird die Kundmachung vom 15. März 1921 samt den hierzu erlassenen Ausschreiben aufgehoben.
Die neue Kundmachung enthält wesentliche Änderungen über die Frachtzahlung, die Zulassung von Nachnahmen und Interessedeklaration für jenen Verkehr, für welchen in dem mit Wirkung vom 1. Oktober 1921 zur Einführung gelangenden direkten deutsch-italienischen Tarif über Brenner und Tarvis Schnittsätze nicht enthalten sind. Preis 50 Pf. (884)
München, den 26. September 1921.
Tarifamt
beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Bad.-Württ.-Bad.-Pfälz.- und Württb.-Pfälz. Güterverkehr.
Auf 1. November 1921 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 b für Steinsalz um 30 % erhöht. Näheres in den Tarifanzeigern. (882)
Karlsruhe, den 29. September 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 werden die Teilhefte B II 18, 22, 34 und 35 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—16 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 16 ℳ.
Die Hefte sind zu beziehen durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (881)
Berlin, den 24. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und über Tarvis.
Am 1. Oktober 1921 tritt ein direkter Tarif für die Beförderung von bestimmten Gütern zwischen Stationen der italienischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der deutschen Reichsbahn, der Lübeck-Büchener Bahn und der Grenzstation Lindau-Reutin andererseits über die oben bezeichneten Übergänge in Kraft.
Der Tarif ist eine vorläufige Maßnahme, durch welche dem dringendsten Verkehrsbedürfnis Rechnung getragen werden soll. Er enthält daher zunächst nur Sätze für die wichtigsten Stationen und nur für folgende Güter in Wagenladungen:
1. Frische Blumen als beschleunigtes Eilgut aus Italien;
2. Lebendes Geflügel als Eilgut aus Italien;
3. Lebensmittel als Frachtgut aus Italien;
4. Bier als Frachtgut nach Italien;
5. Güter aller Art im Durchgang durch Italien.

Die Frachtberechnung für den außeritalienischen Schnitt II erfolgt nach den Sätzen der Reihe C.
Änderungen in der Anwendung der für den außeritalienischen Schnitt I in drei Reihen im Tarif enthaltenen Sätze werden durch Schalteranschlag bekanntgegeben. — Preis 25 ℳ. (885)
München, den 26. September 1921.
Tarifamt
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. November 1921 treten die besonderen Tarifhefte 1, 2 und 3 in Kraft. Sie enthalten den Entfernungszeiger für den Verkehr zwischen den zu den ehemaligen preuß.-hess. Tarifgruppen III und IV gehörenden Reichsbahnstationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt (M.), Hannover, Köln, Magdeburg, Mainz, Münster, Oldenburg und Trier, nebst den Stationen der anschließenden Privateisenbahnen, ferner der niederländischen Staatseisenbahnen (Stationen auf deutschem Gebiet) einerseits und den Stationen des
badischen Netzes (Heft 1);
bayrischen (pfälzischen) Netzes (Heft 2);
württembergischen Netzes (Heft 3);
der Reichsbahnen nebst anschließenden Privatbahnen andererseits.
Gleichzeitig werden aufgehoben:
1. die besonderen Hefte 1, 2, 4 des westdeutsch-südwestdeutschen Verkehrs vom 1. Februar 1908 nebst allen Nachträgen;
2. die besonderen Hefte 5, 6 und 8 desselben Verkehrs vom 1. März 1907 nebst allen Nachträgen. Es bleiben jedoch bis auf weiteres in Geltung:
   a) die Hefte 2 und 6 für den Verkehr zwischen den saarpfälzischen Stationen einerseits und den Stationen der nördlichen Endbahnen anderseits.
   b) der gemeinsame Nachtrag zu den Heften 5, 6 und 8 vom 1. September 1920, enthaltend die Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen des Saargebiets

einerseits und den Stationen des badischen, bayerischen (pfälzischen) und württembergischen Netzes der Reichsbahnen anderseits.

3. Die Vorschriften über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr zwischen badischen und württembergischen Stationen einerseits und linksrheinischen sowie verschiedenen rechtsrheinischen preußisch-hessischen Stationen anderseits, während der Besetzung der linksrheinischen Gebiete, Tarifhefte 5 und 8 vom 20. November 1919, hinsichtlich der Tarifbildung. Die in diesen Vorschriften vorgesehenen Bestimmungen über die Verkehrsleitung bleiben aber in Geltung.
4. Die Entfernungen der Stationen Eberbach, Mannheim und Weinheim im Staats- und Privatbahngütertarif, soweit in dem neuen Tarifheft 1 für die genannten drei Stationen im Verkehr mit preußisch-hessischen Stationen Entfernungen vorgesehen sind.
5. Die Entfernungen der Stationen Dedenhausen, Dollbergen und Immensen-Arpke im Tarif für den mitteldeutsch-südwestdeutschen Verkehr, Hefte 1, 2 und 4.
6. Die Entfernungen zwischen den Stationen Bad Münster am Stein und Staudernheim einerseits und den pfälzischen Stationen anderseits im pfälzischen Binnengütertarif. Die Entfernungen der Stationen Bad Münster am Stein und Staudernheim mit den saarpfälzischen Stationen bleiben jedoch bis zur Ausgabe eines besonderen Tarifs für den Verkehr der Saarbahnen mit den Reichseisenbahnen weiter bestehen.

In den neuen Tarifheften sind Entfernungserhöhungen bis zu 3 km durchgeführt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbüro in Frankfurt (M.). (891)

Frankfurt (Main), 30. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Für den Zeitraum vom 6. bis zum 31. Oktober 1921 (einschl.) werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn Frachtzuschläge erhoben.

Näheres enthält die am 6. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (894)

Berlin, den 1. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Gebührentarifs für die Lagerhäuser in Wien II, Praterkai-Fruchtplatz.

Ab 4. Oktober 1921 wird ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien II, Praterkai-Fruchtplatz, eingeführt, welcher Gebührenansätze und Bestimmungen enthält. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 5. Juli 1921 aufgehoben.

Der Tarif ist durch die Direktion in Wien, durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen, sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 10 Kr. pro Stück zu beziehen. (896)

Wien, am 1. Oktober 1921.
Z. 100 644/Ia.

Tschechoslowakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II.

Ergänzung.

Zufolge der Eröffnung der Station Bezdán in dem von der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und dem Schiffahrts-Syndikate S. H. S. bedienten Expreßschiffsverkehre ist mit Gültigkeit vom 25. September a. c. auf Seite 48 des obenbezeichneten Tarifes in der Tabelle unter 2a (Frachtsätze für Expreßgut) zwischen Mohács und Aljmas die Station Bezdán mit einem Frachtsatze von 12 570 Para für 100 kg nachzutragen.

Wien, am 18. September 1921. (890)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Güterverkehr.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Es findet eine Erhöhung der Tarifsätze für Güter ab 1. November und für Personen, Gepäck und Expreßgut ab 1. Dezember d. J. statt. (888)

Rinteln, den 29. September 1921.
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Württembergische Nebenbahnen, Aktiengesellschaft zu Stuttgart.

Auf der Härtsfeldbahn, Reutlingen-Gönninger Bahn und Strohgäubahn werden am 1. November d. J. die Güter- und Tiertarife, am 1. Dezember d. J. die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion. (878)

Stuttgart, den 29. September 1921.
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde gelangt am 1. Dezember d. J. ein Nachtrag zum diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäcktarif zur Einführung, durch welchen die Fahrpreise, Frachtsätze und Gebühren erhöht werden. (889)

Berlin, den 30. September 1921.
Die Direktion.

---

7. Verdingungen.

Die Erd-, Maurer-, Asphalt-, Schmiede-, Zimmer- und Stakerarbeiten zum Bau eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Tegel sollen in zwei Losen und zwar:

Los I: Erd-, Maurer-, Asphalt- und Schmiedearbeiten,
Los II: Zimmer- und Stakerarbeiten

öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 20. Oktober 1921, vormittags 10 Uhr, portofrei versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 258, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet
für Los I um 10½ Uhr und
für Los II um 11½ Uhr
im Dienstgebäude der Eisenbahndirektion Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 21, statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Personalbüro Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 258, einzusehen bzw. von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) für jedes Los zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen sind im technischen Büro, Königgrätzer Str. 105, Zimmer 24a, einzusehen. (886)

Zuschlagsfrist: 10. November 1921.

Berlin, den 28. September 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn.

In der Werkstatt Schwerin (Meckl.) stehen eine 3/3 gek. und eine 2/2 gek. Tenderlokomotive, beide lauffähig, die letztgenannte auch betriebsfähig und noch für Kleinbahnen usw. verwendbar, zum Verkauf. Verdingungsunterlagen bei unserer Kanzlei gegen postfreie Einsendung von 8 ℳ (in bar) erhältlich. Angebote verschlossen mit Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" postfrei an die Unterzeichnete bis zum 25. Oktober 1921, vormittags 10 Uhr, einsenden; Eröffnung der Angebote um 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, 1 Treppe.

Schwerin, im September 1921. (897)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Verdingung von Bremsgestängeteilen nebst Zubehör für 6000 bedeckte Güterwagen, und zwar: 246 000 Stück mittlere und kleine Schmiedeteile, 108 000 Stück gedrehte Bolzen, 66 000 Stück schwarze Muttern mit ¾" und 1" Gasgewinde, 12 000 Stück kleine Eisenkonstruktionsteile, 12 000 Rohrkrümmer und 60 000 m nahtloses Rohr für Bremsluftleitungen.

Lieferbar möglichst sofort, spätestens bis zum 1. März 1922. Die Bedingungen nebst Angebotbogen und Zeichnungen sind im Zimmer 59 des Eisenbahnzentralamts zur Einsichtnahme ausgelegt und können von dort gegen portofreie Einsendung von 20 ℳ an die Bürokasse (nicht Hauptkasse) des Eisenbahnzentralamts bezogen werden. Im Interesse einer schnellen Zustellung der Unterlagen wird empfohlen, sich in diesem Falle nicht des bargeldlosen Verkehrs zu bedienen, sondern den Betrag bar einzusenden.

Die Angebote müssen verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bremsgestängeteilen nebst Zubehör für bedeckte Güterwagen" postfrei bis zum Eröffnungszeitpunkt, dem 24. Oktober 1921, vorm. 10 Uhr, an das Eisenbahnzentralamt, Dez. 37a, eingesandt werden. (895)

Berlin SW 11, den 3. Oktober 1921.
Hallesches Ufer 35/36.
Eisenbahnzentralamt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 41. Berlin, den 13. Oktober 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Wagenmangel und Ueberwachung des Wagenumlaufs.

Von Regierungsrat **Schröter**, Berlin.

I.

Zur geordneten Bedienung des Güterverkehrs ist die Vorhaltung eines Wagenparks in solcher Höhe erforderlich, daß er bei normalem Verkehr zur rechtzeitigen Deckung des Wagenbedarfs ausreicht. Vor dem Kriege wurde auf Grund eingehender Beratungen mit berufenen Vertretern aus den Kreisen der Verkehrtreibenden alljährlich die voraussichtliche Verkehrsentwicklung schätzungsweise ermittelt. (Diese Schätzungen werden demnächst wieder aufgenommen werden.) Auf Grund dieser und anderer Unterlagen wurde der Umfang der Neubeschaffungen an Güterwagen bestimmt. Es ist bekannt, daß trotzdem in der Regel mit Eintritt des Herbstes und auch zu bestimmten anderen Jahreszeiten die Wagenanforderungen in mehr oder minder erheblichem Umfange nicht befriedigt werden können, weil die Versendung einer Reihe von Massengütern in bestimmten Jahreszeiten sich stark steigert oder überhaupt an sie gebunden ist. Die Vorhaltung eines Wagenparks, der derartig gesteigerten, nur zeitweise auftretenden Anforderungen angepaßt wäre, würde unwirtschaftlich sein, weil das darin angelegte Kapital während des größeren Teils des Jahres sich nicht verzinsen, und weil die Abstellung der nicht benötigten Wagenmengen unnütze Betriebs- und Bauaufwendungen erfordern würde. Es muß deshalb versucht werden, die Deckung des gesteigerten Wagenbedarfs durch Beschleunigung des Wagenumlaufs zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke muß in der Regel in jenen Jahreszeiten „Wagenmangel" angesagt werden. Eine große Zahl besonderer Abwehrmaßnahmen, namentlich auf dem Gebiete des Verkehrs-, Betriebs- und Werkstättendienstes, tritt damit selbsttätig in Kraft.

Zurzeit steht die Höhe des Wagenparkes der Reichsbahn nicht fest, da zwar die buchmäßigen Bestände aus früherer Zeit bekannt sind, nicht aber die durch die Kriegsfolgen eingetretenen Verluste. Die Höhe der für die Bedarfsdeckung verwendbaren Bestände dieses Parkes ist zunächst abhängig von der Höhe des Ausbesserungsstandes und von dem Umfange des Wagenübergangs nach und von dem Auslande. Für den durch diese beiden Umstände verursachten Abgang sind zahlenmäßige Unterlagen vorhanden. Nach ihren Veränderungen kann, sobald der Gesamtbestand — was später wieder der Fall sein wird — feststeht, die Zahl der verfügbar bleibenden Bestände errechnet werden. Wenn diese durch Zunahme der schadhaften Wagen oder durch stärkeren Wagenabfluß nach dem Auslande geschmälert werden, sind die Ursachen eines etwa eintretenden „Wagenmangels" insoweit alsbald erkennbar. Es zielen daher u. a. auch alle Bemühungen, ihn hintanzuhalten, dauernd darauf ab, den Ausbesserungsstand so niedrig wie möglich zu halten.

Verschlechterungen der Wagengestellung, die sich nicht aus diesen beiden Ursachen erklären lassen, entstehen durch eine längere Dauer des Umlaufs der übrigen Wagen. Die Gründe dieser längeren Umlaufsdauer können verschiedenster Art sein. Wenn sie durch längere Beförderungswege infolge größerer Verkehrsverschiebungen bedingt sind, müssen sich diese in einer Er-

höhung der Einnahmen sowie der geleisteten Lokomotiv-, Zug- und Wagenachskilometer widerspiegeln. Ferner entgehen derartige Verschiebungen, wie sie z. B. beim Versagen großer Binnenwasserstraßen eintreten, ohnehin nicht der Aufmerksamkeit der leitenden Stellen. Dagegen ist der Grad ihrer Rückwirkungen auf die Umlaufszeit nicht genauer erkennbar und kann allenfalls nur geschätzt werden.

Soweit Verlängerungen der Umlaufsdauer nicht durch solche Verkehrsverschiebungen verursacht sind, müssen sie ihren Grund in Verzögerungen haben, die auf den Ent- oder Beladebahnhöfen oder während der Beförderung eingetreten sind. Diese Verzögerungen können sich aus einer außerordentlich großen Zahl von Einzelfällen zusammensetzen und in ihrer Gesamtwirkung den Wagenumlauf und die Wagengestellung entscheidend beeinflussen.

In diesem Jahre sind nun bereits im Juli an der Ruhr und in Oberschlesien Ausfälle in der Wagengestellung eingetreten, die sich im Laufe des Monats August noch erheblich vergrößert haben. Auch der Bedarf an bedeckten Wagen, der namentlich für Getreide, Kartoffeln und Düngemittel zugenommen hat, kann zurzeit — zweite Augusthälfte — bei weitem nicht mehr voll gedeckt werden. Für Kohlen- und Koks-, wie für bedeckte Wagen mußte daher bereits „Mangel“ angesagt werden. Dabei bleiben die täglichen Gestellungsleistungen im gesamten Reichsbahngebiet mehr und mehr hinter denen vom August des Vorjahres zurück. Der Ausbesserungsstand war Anfang August um einige Tausend, die Zahl der im Auslande befindlichen deutschen Güterwagen Anfang Juli um rund 14 000 höher als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Ein gewisser Ausgleich dieses Abgangs ist durch verstärkte Beschaffung eingetreten. Die Gestellungsausfälle müssen daher noch auf sonstige Ursachen zurückgeführt werden, und es liegt nahe, ihnen nachzugehen. Als solche sind erkennbar:

1. Übernahme eines erheblichen Verkehrsanteils vom Wasser- auf den Bahnweg infolge des niedrigen Wasserstandes der Flüsse, besonders auch des Rheins, und der Nachwirkungen des Streiks der Rheinschiffer, sowie dadurch bedingte längere Wagenläufe,
2. Nachwirkungen des Polenaufstandes in Oberschlesien,
3. Behinderungen durch die Zollgrenze im Westen,
4. Zurückziehung von etwa 35 000 zur Übergabe an die Entente bestimmten Beutewagen aus dem Verkehr. (Diese Maßnahme ist inzwischen dadurch eingeschränkt worden, daß ein Teil der Wagen bis auf weiteres im inneren Verkehr der Abstellbezirke benutzt werden darf.)

Umlaufsbehinderungen sind außerdem noch dadurch entstanden, daß einige Tausend Wagen täglich nicht laderecht gestellt werden konnten. Doch handelt es sich hierbei hauptsächlich um Rückstände im Stückgutverkehr, die zum Teil vermutlich auf einen gewissen Leistungsrückgang infolge der mit der Urlaubszeit zusammenfallenden außergewöhnlichen Hitze zurückzuführen sind. Ferner ist noch eine vorübergehende Abstellung von Italiakohlenzügen zu erwähnen.

Ob außer diesen Umständen nicht noch andere Gründe für den Rückgang der Gestellungsleistungen vorliegen, inwieweit durch sie und die vorher erwähnten Ursachen der gesamte Wagenumlauf behindert worden ist, und welcher Anteil der Verzögerungen auf den Aufenthalt auf den Ent- und Beladestationen und auf die Beförderung entfällt, ist nicht bekannt, weil dafür zurzeit bestimmte Unterlagen fehlen. Darüber, daß es nur erwünscht sein könnte, Sitz und Ursachen der Umlaufsverzögerungen schärfer zu erkennen als bisher, wird kein Zweifel bestehen. Denn je gründlicher dabei verfahren wird, um so wirksamer werden die Abhilfsmaßnahmen sein können.

II.

Mehrfach ist dem Gedanken Ausdruck gegeben worden, ob es nicht möglich sei, systematischer als bisher die Frage des Wagenumlaufs zu erforschen, Sitz und Ursachen der Umlaufsverzögerungen zu ermitteln und das Ergebnis solcher Bemühungen für die Besserung der Wagengestellung und damit letzten Endes auch für die Hebung der Volkswirtschaft nutzbar zu machen. Will man diesen Gedanken weiterverfolgen, so wird man sich zunächst die Frage vorzulegen haben, welche Hilfsmittel heute den leitenden Stellen für die Überwachung des Wagenumlaufs und die Beurteilung der Gestellungsverhältnisse und der Schwankungen in der Umlaufszeit zur Verfügung stehen. Es dürften im wesentlichen die folgenden sein:

1. die Meldungen des Wagenbedarfs und -bestandes, der Gestellungs- und Ausfallzahlen sowie die in regelmäßigen Zeitabständen stattfindenden Wagenzählungen;
2. die Meldungen über die Leistungen der Fahrzeuge, insbesondere über die geleisteten Zug- und Wagenachskilometer und über die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven;
3. die Meldungen über den Ausbesserungsstand und den Wagenübergang nach und von dem Auslande;
4. die täglichen Meldungen über die Betriebslage;
5. die Meldungen über die Zahl der länger als einen Tag abgestellten Wagen;
6. Örtliche Prüfungen und Erhebungen.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sowie die aufgekommenen Wagenstandgelder, die zu nachträglichen Betrachtungen über die Wagengestellungsverhältnisse gern mit herangezogen werden, haben als praktische Hilfsmittel geringere Bedeutung, weil diese Zahlen zu spät ermittelt werden, als daß sie noch für betriebliche oder verkehrliche Abhilfsmaßnahmen rechtzeitig verwertet werden könnten. Reichen die erwähnten Hilfsmittel nun aus, um die Ursachen und den Sitz der Umlaufsverzögerungen sicher erkennen zu lassen, oder werden sie sich noch in wertvoller Weise ausbauen oder ergänzen lassen?

Will man diese Frage beantworten, so wird man zunächst festzustellen haben, welche Erkenntnismöglichkeiten die erwähnten Hilfen bieten. Die Meldungen zu 1 lassen nur den Wagenbedarf und den zu seiner Deckung zur Verfügung stehenden Bestand sowie die Gestellungsleistungen erkennen. Auch die Wagenzählungen bieten keinen geeigneten Anhalt für die Ermittlung der Ursachen der Umlaufsschwankungen. Die unter 2 erwähnten Meldungen über die Leistungen der Fahrzeuge lassen sich zwar mit den Gestellungszahlen und mit den Einnahmen in Vergleich stellen, bilden aber keine ausreichende Unterlage für den in Rede stehenden Zweck. Eher ist dies der Fall bezüglich der Meldungen über die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven. Doch weisen diese Meldungen seit längerer Zeit eine zwar langsame, im allgemeinen aber stetige Aufwärtsbewegung nach. Rückschlüsse auf eine Verschlechterung des Wagenumlaufs lassen sich also daraus wohl nicht ziehen. Die Leistungen an Wagenachskilometern können übrigens jetzt erst so spät zusammengestellt werden, daß eine rechtzeitige Verwertung ausgeschlossen ist. Die Schwankungen in der Höhe des Ausbesserungsstandes und im Wagenverkehr mit dem Auslande lassen nur die Zu- oder Abnahme der verfügbaren Wagenbestände erkennen. Auch diese Meldungen geben keine Unterlage für die Prüfung, ob der Rückgang der Gestellungsleistungen etwa auf Wagenumlaufsverzögerungen zurückzuführen ist, und wo diese ihren Sitz haben. Die unter 6 erwähnten örtlichen Prüfungen und Erhebungen, die hier vorweggenommen werden sollen, sind zwar wertvolle und unentbehrliche Hilfen, können aber auch nur Rückschlüsse aus Einzelfeststellungen auf die Gesamtlage gestatten.

Wichtige Anhaltspunkte für die Beurteilung des Wagenumlaufs bieten die unter 4 genannten Meldungen über die Betriebslage, die in diesem Zusammenhange etwas eingehender besprochen werden sollen. Auch sie geben freilich kein zuverlässiges Bild des Wagenumlaufs und seiner Schwankungen. Das ist jedoch auch von vornherein nicht der Zweck dieser Meldungen, die in der Zeit der allergrößten Betriebsnot eingeführt worden sind, gewesen. Sie dienen betrieblichen Zwecken. Damals kam es darauf an, die für die Betriebführung wesentlichen Umstände zu erfassen und sie durch tägliche Meldungen

zur Kenntnis der leitenden Stellen zu bringen. Die nach Buchstaben geordnete Reihenfolge der Angaben in diesen Meldungen ist einheitlich festgelegt. In gewissem Sinne berühren die meisten Punkte mehr oder weniger auch den Wagenumlauf. Im wesentlichen sind es jedoch die Punkte e (Abstellung wegen stockender Vorflut), f (Abstellung wegen Lokomotiv- oder Personalmangels) und g (nicht laderecht gestellte Wagen), die für die Beurteilung des Wagenumlaufs mehr ins Gewicht fallen. Von ihnen erscheinen, nachdem im Laufe des letzten Jahres die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven erheblich zugenommen und ihr Zustand und ihre Leistungsfähigkeit sich wesentlich gebessert haben, hier am wichtigsten die Angaben unter Punkt e. Als bei Einführung der Betriebsmeldungen ungeheure Wagenmengen abgestellt waren, konnte es nur darauf ankommen, die Angaben über den Umfang dieser Abstellungen in einer Form zu verlangen, die den Dienststellen bei der Ermittlung keine zu große Arbeit aufbürdete. Es wurde deshalb bestimmt, daß als abgestellt nur die Wagen zu melden sind, die wegen stockender Vorflut, z. B. wegen Annahmeverweigerung der vorliegenden Zugleitungen und Bahnhöfe, wegen Unfalls und Sperren zur Zeit der Meldung — 4 Uhr nachmittags — in den Bahnhöfen stehen und voraussichtlich in 6 Stunden nicht abrollen können. Hieraus erhellt, daß nur ein Teil der Abstellungen von der Meldung erfaßt wird. Es wurden als abgestellt im wesentlichen ganze Züge gemeldet, die entweder auf Unterwegsstationen oder auf den Meldebahnhöfen selbst beiseitegesetzt werden mußten und seinerzeit zum Teil wochenlang abgestellt blieben. Nicht zu berücksichtigen sind also auch jetzt noch alle Fälle, in denen Wagen innerhalb des abgelaufenen Meldeabschnitts (von 4 Uhr bis 4 Uhr) am Weiterlauf behindert waren, soweit sie entweder bereits vor Erstattung der Meldung wieder in Gang gesetzt wurden, oder soweit anzunehmen ist, daß sie noch am Meldetage bis 10 Uhr nachm. werden abrollen können. Wagen, die z. B. von 5 Uhr nachm. bis zum folgenden Tage 10 Uhr nachm. — 29 Stunden — abgestellt waren, sind hiernach n i c h t zu melden. Es kommt hinzu, daß die Meldungen vielfach nicht alle Bahnhöfe eines Direktionsbezirks umfassen, sondern nur die den Meldestellen (Zugleitungen) zugeteilten. Ob nicht etwa zum Teil auch Wagen, die tatsächlich länger als bis 10 Uhr nachm. stehen, bei der Meldung nicht berücksichtigt werden, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls läßt sich häufiger bei Abgabe der Meldung noch nicht mit Sicherheit übersehen, ob die Wagen länger als bis 10 Uhr stehen werden.

Da sich später das Bedürfnis herausstellte, neben den Betriebslagemeldungen noch weitere Anhaltspunkte für die Beurteilung des Umfangs und der Ursachen der Umlaufsverzögerungen zu gewinnen, wurden im Dezember 1917 wöchentliche Meldungen der über einen Tag abgestellten Wagen eingeführt. Im vorigen Jahre wurde das Verfahren dann so geregelt, daß die Meldungen nur noch am zweiten und vierten Mittwoch eines jeden Monats zu erstatten sind, daß gleichzeitig aber eine schärfere Trennung der Verzögerungsursachen nach solchen betrieblicher und nicht betrieblicher Art gefordert wurde. Die Meldungen sind von den wichtigsten Bahnhöfen I. Kl. mit bedeutendem Rangier- oder Güterwagenverkehr zu erstatten. Es sollen alle Wagen, die länger als einen Tag abgestellt waren, unter Angabe der Zahl der Tage und der Verzögerungsursachen gemeldet werden. Die unter Punkt e der Betriebslagemeldung als überzählig zu meldenden Wagen sollen unberücksichtigt bleiben. Hinsichtlich der A r t der Ermittlung ist nur bestimmt, daß die Zählung nicht ausschließlich nach den Begleitpapieren erfolgen, sondern alle Wagen — leere und beladene — umfassen soll.

Hiernach setzt sich das Gesamtergebnis auch dieser Meldungen aus den Angaben nur einer beschränkten Anzahl von Dienststellen zusammen. Ferner ist — abgesehen von der Benutzung der Begleitpapiere für die Zwecke der Ermittlung — über deren Art nichts bestimmt. Je nach dem zur Verwendung kommenden Ermittlungsverfahren kann aber das Ergebnis ein recht verschiedenes sein. Tatsächlich ergibt ein Vergleich der Endzahlen für vier große Meldegruppen, nach denen die Meldungen der Direktionen zusammengestellt werden, öfters so auffallende Unterschiede, daß sie sich nur aus dem Fehlen eingehenderer Ermittlungsvorschriften erklären lassen. Bei Einführung des jetzigen Verfahrens ist auch schon hervorgehoben worden, daß es weniger darauf ankomme, daß die Zahlen in allen Teilen genau stimmten, als daß ein übersichtliches, e i n i g e r m a ß e n zuverlässiges Bild über die Zusammenhänge und die Wirkungen der den Wagenumlauf jeweilig ungünstig gestaltenden Ursachen und deren Sitz gewonnen würde.

Ein großer Teil der Umlaufsverzögerungen, die vor einigen Jahren bei der damaligen Betriebslage im Verhältnis zu den massenhaften Abstellungen ganzer Züge nicht ins Gewicht fallen konnten, heute aber doch ganz anders bewertet werden müssen, weil sie in ihrer Gesamtheit die Gestellungsverhältnisse außerordentlich ungünstig beeinflussen können, kommt nach dem vorstehend zu 4 und 5 Ausgeführten n i c h t z u r K e n n t n i s d e r l e i t e n d e n S t e l l e n. Vergegenwärtigt man sich nun, daß schon eine durchschnittliche Verlangsamung des Umlaufs um wenige Stunden bei der großen Zahl der täglich insgesamt gestellten und zu befördernden Wagen einen außerordentlichen Verlust an Wagentagen bedeutet und eine stark fühlbare Verschlechterung der Wagengestellung zur Folge haben muß, so wird man zu dem Schlusse kommen, daß eine schärfere Erfassung der Umlaufsverzögerungen dringend erwünscht erscheint. Denn eine durchschnittliche Verlangsamung des Umlaufs um beispielsweise nur sechs Stunden würde bei Annahme einer täglichen Gestellungszahl von 100 000 Wagen schon einen Verlust von 25 000 Wagentagen bedeuten, mit anderen Worten, es wären im ganzen 25 000 Wagen mehr erforderlich, wenn die tägliche Gestellungsleistung von 100 000 Wagen noch innegehalten werden sollte. Schon diese Erwägungen zeigen, daß es in verkehrs- wie in betriebsdienstlicher Hinsicht von gleich großem Belange sein muß, den Schwankungen im Wagenumlauf schärfer als bisher nachzugehen.

Im folgenden soll untersucht werden, ob und inwieweit eine solche schärfere Erfassung der Umlaufsverzögerungen möglich erscheint.

III.

Die Umlaufszeit eines Güterwagens setzt sich im Regelfalle zusammen aus der Aufenthaltsdauer auf dem Beladebahnhof und der Beladestelle, aus der Aufenthaltsdauer auf den Haltestationen der Züge und auf den Zugwechselstationen, aus der reinen Beförderungszeit von Haltestation zu Haltestation und aus der Aufenthaltsdauer auf dem Entladebahnhof und der Entladestelle. Im Falle des Leerrücklaufs nach dem Verladebezirk wie es z. B. im Verkehr mit den Kohlenbezirken die Regel ist, treten für den Rückweg die Aufenthalte auf den Unterwegsstationen und die reinen Beförderungszeiten von Haltestation zu Haltestation hinzu. Für den vorliegenden Zweck wollen wir aber die Umlaufszeit in drei besondere Abschnitte zerlegen, auf die die Umlaufsverzögerungen entfallen können, und unterscheiden nach

1. Aufenthaltsdauer auf den Ent- und Beladebahnhöfen und -stellen,
2. Aufenthaltsdauer auf den Zugwechselstationen,
3. Beförderungsdauer im Zuge (einschl. der Halte auf den Unterwegsstationen).

Diese Gliederung paßt sich den Unterlagen an, die für die Kontrolle des Wagenumlaufs zurzeit vorhanden oder verwendbar sind. Es sind dies die Wagen- und Bezirkskontrollbücher und Güterwagenzettel, die Begleitpapiere und die Fahrberichte.

Der — allerdings unerreichbare — Idealzustand wäre es, wenn die leitenden Stellen für diese drei Punkte das Gesamtergebnis aller Wagenläufe täglich in wenigen Zahlen gemeldet bekommen könnten. Das wird aber ein Ding der Unmöglichkeit bleiben. Wir wollen deshalb jeden der drei Punkte einzeln

untersuchen, um festzustellen, ob und welche Möglichkeiten etwa gegeben sind, dem Ziel näher zu kommen, als es bis jetzt der Fall ist.

Zu 1. Da für den Wagen, abgesehen vom Anschlußverkehr, für die Be- und Entladung im allgemeinen je ein standgeldfreier Tag gewährt wird, könnte es scheinen, daß es genügen würde, die Zahl der standgeldpflichtigen Wagen und der aufgekommenen Standgeldtage zu erfahren, um ein Bild über die Verlängerung der normalen Aufenthaltsdauer auf den Ent- oder Beladebahnhöfen zu bekommen. Dies würde jedoch ein schiefes Bild geben. Denn es treten sowohl vor Beginn als nach Beendigung der Ent- oder Beladung bis zum Abgang häufig Verzögerungen ein, die bei Beschränkung der Ermittlungen auf die standgeldpflichtigen Wagen unberücksichtigt bleiben würden. Ein zutreffendes Bild kann daher nur die Gesamtaufenthaltsdauer und die davon auf die Ent- oder Beladung bzw. Wiederbeladung entfallende Zeit geben. Vor Jahrzehnten wurden auf den Bahnhöfen sogenannte Wagenaufenthaltslisten geführt, die die Aufenthaltsdauer eines jeden Wagens nachwiesen. Von Zeit zu Zeit wären den überwachenden Stellen Auszüge aus diesen Listen vorzulegen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sind die Listen seinerzeit durch die von den Zugführern auszufüllenden Wagenzettel und die auf den Bahnhöfen (meist von Bediensteten der Güterabfertigung) zu führenden Wagen- oder Bezirkskontrollbücher ersetzt worden. Wenn die Wagenaufenthaltslisten heute noch beständen, würden sie eine sehr brauchbare Unterlage für die Prüfung des Wagenumlaufs bilden, die gegenüber dem jetzigen Verfahren auf den größeren Bahnhöfen den großen Vorteil der Möglichkeit schnellster Unterrichtung böte. Durch einfaches Aufaddieren der Wagenzahlen und Aufenthaltszeiten und durch Zusammenstellung der Endsummen für die einzelnen Bahnhöfe und Strecken ließe sich ferner jederzeit ein zuverlässiger Überblick über die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Wagen erzielen. Heute wären für den gedachten Zweck lediglich die den Wagenein- und -ausgang nachweisenden Wagenkontrollbücher verwertbar. Sie werden nur auf kleinen Bahnhöfen geführt, auf denen im allgemeinen keine Güterwagenzettel abzugeben sind. Da dort nur wenige Verwendungsstellen in Frage kommen, verursacht der Nachweis des Wagenausgangs im Kontrollbuch keine Schwierigkeiten. Diese Bahnhöfe stellen zwar bei weitem die Mehrzahl aller Bahnhöfe dar, jedoch wird wohl die Mehrzahl der Wagen auf den größeren Bahnhöfen behandelt. Dort können aber die Wagenkontrollbücher nicht geführt werden, weil der Nachweis des Wagenausgangs in diesen Büchern eine zu große Arbeit verursachen würde. Auf diesen Bahnhöfen kann die Aufenthaltsdauer daher nur ermittelt werden entweder durch Vergleichen der Eingangs- mit den Ausgangs-Güterwagenzetteln oder durch Eintragung des Wagenausgangs in den Bezirkskontrollbüchern nach den Ausgangsgüterwagenzetteln. Das Suchen und Vergleichen zahlreicher Wagennummern in diesen Unterlagen erfordert auf einem großen Bahnhofe einen nicht unbeträchtlichen Arbeitsaufwand. Tägliche oder regelmäßige wöchentliche Aufschreibungen würden daher kaum in Frage kommen können. Wohl aber wären bei drohendem oder bestehendem Wagenmangel gelegentliche Feststellungen für einen bestimmten, etwa von der Zentralstelle festzusetzenden Stichtag denkbar. Sie könnten auch für einzelne Tage im voraus ein für allemal angeordnet werden, z. B. etwa für jeden zweiten Mittwoch der Monate September bis Dezember, Februar und März. Die an diesen wenigen Tagen entstehende Mehrarbeit ließe sich in Anbetracht des großen Nutzens einer solchen umfassenden Ermittlung wohl vertreten. Für die Ermittlungen könnte das folgende Muster*) verwendet werden:

*) Auf großen Bahnhöfen werden an einer Verwendungsstelle entladene Wagen öfters einer anderen zur Wiederbeladung zugeführt, so daß dabei eintretende Aufenthaltsverzögerungen nicht dem Ladegeschäft zur Last fallen. Im Verhältnis zur Gesamtzahl der Ent- und Beladungen sind das Ausnahmefälle. Für ihre Berücksichtigung sind in dem Muster deshalb keine Spalten vorgesehen.

Nummer des Wagens	Dauer des Aufenthalts							
	a vom Eingang bis zur Laderechtstellung		b von der Laderechtstellung bis zur Beendigung der Ent-, Be- oder Wiederbeladung		c von der Beendigung der Ent-, Be- oder Wiederbeladung bis zum Abgang		d insgesamt (Spalten a bis c)	
	Tage	Std.	Tage	Std.	Tage	Std.	Tage	Std.

Für die Führung der Nachweisung könnte die nachstehende Anweisung gegeben werden:

„Für jeden nach dem Wagenkontrollbuche oder den Bezirkskontrollbüchern am . . . . . (Stichtag) zur Ent-, Be- oder Wiederbeladung gestellten Wagen ist die Dauer des Aufenthalts

a) vom Eingang bis zur Laderechtstellung,
b) von der Laderechtstellung bis zur Beendigung der Ent-, Be- oder Wiederbeladung,
c) von der Beendigung der Ent-, Be- oder Wiederbeladung bis zum Abgang,
d) insgesamt (Spalten a bis c)

nach Tagen und Stunden festzustellen.

In den Bezirkskontrollbüchern ist zu diesem Zwecke Zug, Tag und Stunde des Abgangs*) vorher nach den Güterwagenzetteln zu vermerken. Gesamtwagenzahl und -aufenthalte sind am Schlusse durch Aufaddieren der einzelnen Spalten zu ermitteln. Die Stundenzahlen sind dabei in Tage umzurechnen."

Die Nachweisungen wären der Direktion vorzulegen, die die Zahlen für ihren Bezirk streckenweise zusammenzustellen und die Endsummen zu errechnen hätte. Am Schlusse dieser der Zentralstelle einzureichenden Zusammenstellung wäre die durchschnittliche Aufenthaltsdauer eines Wagens zu a bis d anzugeben. Soweit die Verzögerungen in der Laderechtstellung durch Überfüllung der Ladestellen verursacht sind, könnte dies erforderlichenfalls unter Angabe der Wagenzahlen angegeben werden.

Der Zeit- und Arbeitsaufwand, den die durch die Güterabfertigungen vorzunehmenden Ermittlungen erfordern würden, wäre auf der Mehrzahl der Dienststellen — nämlich auf allen, die Wagenkontrollbücher führen — nur geringfügig, weil alle Angaben ohne weiteres aus diesen Büchern entnommen werden könnten, und weil es sich (abgesehen von Ausnahmefällen, wie z. B. auf Rübenverladestationen) nur um geringere Wagenzahlen handeln würde. Auch für die Mehrzahl der übrigen Bahnhöfe würden die Aufschreibungen, die ja nur für bestimmte Stichtage zu fertigen wären, bei Gewährung einer angemessenen Frist keine übermäßige Belastung bedeuten. Viele Bahnhöfe II. und auch I. Klasse werden kaum einen Ladeverkehr von 100 Wagen täglich erreichen. Die Bahnhöfe mit einem Ladeverkehr von mehreren Hundert Wagen und darüber bilden die Minderzahl. Bei Gewährung einer achttägigen Frist für die Anfertigung der Nachweise würden z. B. bei 300 Wagen auf den Tag noch nicht 40 Wagen entfallen, die ermittelt werden müßten. Zu bedenken ist auch, daß großen Dienststellen mit starkem Ladeverkehr und zahlreichen Ladestellen auch ein entsprechend zahlreicheres Personal zur Verfügung steht. Unter Berücksichtigung dieser Umstände wären die Fristen für die Einsendung der Nachweise zweckmäßig so festzusetzen, daß den kleineren Dienststellen etwa 2, den mittleren 4 und den großen 8 Tage gewährt würden. Dies hätte auch den Vorteil, daß die Behandlung der Nachweise bei den Direktionen erleichtert und beschleunigt würde. Dort

*) Soweit die Zugrundelegung der fahrplanmäßigen Ankunft- und Abfahrtzeiten nicht für ausreichend gehalten würde, müßten die wirklichen vermerkt werden.

würden im voraus im Umdruckverfahren — lose oder in Heftform — Listen anzulegen sein, in denen sämtliche Ladebahnhöfe streckenweise geordnet untereinander aufzuführen wären. Im Kopfe wären die Spalten der obenstehenden Nachweisung vorzusehen, so daß beim Eingang der Nachweise deren Endsummen sofort in die Listen übertragen werden könnten. Es würden demnach zuerst die Endzahlen der kleineren, dann die der mittleren und zuletzt die der größeren Dienststellen einzutragen sein. Auf diese Weise könnte die Zusammenstellung spätestens etwa 12—14 Tage nach dem Zähltage abgeschlossen und der Zentralstelle eingesandt werden.

Zu 2. Für Verschiebebahnhöfe wird man bei regelmäßigem Betriebe im allgemeinen einen achtstündigen Aufenthalt für den Wagen als Durchschnitt annehmen können. Auf sonstigen Zugwechsel- (Übergangs- und Abzweigungs-) Stationen wird die Dauer des Aufenthalts je nach der Fahrplangestaltung und den Beförderungsmöglichkeiten mehr schwanken. Wollte man einen Überblick über den Umfang der Überschreitungen der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer auf den Zugwechselstationen erhalten, so müßte die Aufenthaltsdauer eines jeden auf einen anderen Zug übergehenden Wagens, der länger als 8 Stunden gestanden hätte, ermittelt und aufgeschrieben werden. Es würde aber wohl als ausreichend anzusehen sein, wenn die Aufenthalte von etwa 12 und mehr Stunden festgestellt würden. Die Ermittlungen wären auf zweierlei Art möglich, und zwar entweder nach den Güterwagenzetteln oder nach den Begleitpapieren. Im ersteren Falle würden sowohl die beladenen als die leeren Wagen ohne weiteres erfaßt werden. Es müßten entweder die an einem bestimmten Tage eingegangenen Wagen im Ausgang ermittelt werden, oder umgekehrt die an einem bestimmten Tage ausgegangenen im Eingang. Die Ermittlungen würden, wie bereits unter 1 ausgeführt, auf großen Bahnhöfen zeitraubend sein. Im zweiten Falle müßten die Zugabfertiger die Aufenthalte nach den Begleitpapieren (Güterwagenvorschriften § 56) ermitteln. Ob das auf großen Bahnhöfen ohne vorübergehende Verstärkung der Arbeitskräfte an den Zähltagen ausführbar wäre, würde am besten zunächst auf einigen Bahnhöfen durch Versuche festzustellen sein, die überwacht werden müßten. Die Meldungen würden allerdings zunächst nur die beladenen Wagen umfassen. Doch könnte vielleicht auch die Ermittlung der Aufenthaltsdauer der leeren Wagen — wenigstens für geschlossene Züge — durch die Mitgabe von Begleitscheinen erreicht werden, die mit Übergangsstempeln oder -vermerken zu versehen wären. Sonstige leere Wagen würden u. U., soweit möglich, durch Zählung im Bahnhof oder nach den Güterwagenzetteln zu ermitteln sein.

Die Aufschreibung durch die Zugabfertiger könnte unter Benutzung etwa des folgenden Musters erfolgen:

Nummer des Abgangszuges	Von den mit nebenstehenden Zügen am . . . . (Stichtag) abgegangenen Wagen haben im Bahnhof gestanden länger als										
	12 Stunden	Tage									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	usw.
	Zahl der Wagen										

Nach Aufaddierung der Wagenzahlen wäre die Nachweisung der Direktion einzusenden, die die Endsummen für ihren Bezirk streckenweise zusammenzustellen und die Zusammenstellung an die Zentralstelle einzusenden hätte. Für die Behandlung auch dieser Nachweise bei den Direktionen müßten im Umdruckverfahren Listen hergestellt werden, in denen links seitlich die Namen der Zugwechselstationen, im Kopfe der Vordruck des vorstehenden Musters (ohne die Nummern der Abgangszüge) anzugeben wären. Man könnte natürlich die ersten Spalten durch Unterteilung in kürzere Zeiträume zerlegen und die folgenden Spalten durch Zusammenlegung für längere Zeiträume vorsehen und die Spaltenzahl so beliebig verringern oder vermehren. Mit dem vorstehenden Muster sollte nur ein Anhalt gegeben werden. Wenn die Angabe der Gründe der Aufenthaltsverzögerung (die ja heute in der unter II 5 erwähnten Nachweisung auch sehr eingehend gefordert wird) für zweckmäßig gehalten werden sollte, so müßten dafür noch besondere Spalten hinter den für die Wagenzahlen vorgesehenen angeordnet werden. Einzurichten wären dann wohl solche für a) Ausbesserungen, b) stockende Vorflut, Lokomotiv- und Personalmangel, Belastung der vorher abgefahrenen Züge, Verzögerungen im Rangierdienst, c) Sperren, d) Unregelmäßigkeiten in den Begleitpapieren und im Zugabfertigungsdienst. Die Ausfüllung dieser Spalten, die durch einen Strich oder ein anderes Zeichen an der zutreffenden Stelle erfolgen könnte, würde keine nennenswerte Arbeit machen, weil meistens die gleichen Ursachen für größere Wagengruppen in Frage kommen würden. Die Meldungen könnten an die Stelle der unter II 5 erwähnten treten und ebenfalls für den zweiten und vierten Mittwoch jedes Monats erstattet werden. Der Hauptunterschied gegenüber dem jetzigen Verfahren läge — abgesehen von der Erfassung auch der Wagen, die nur länger als 12 Stunden gestanden haben — darin, daß die Zählung auf allen Zugwechselstationen stattzufinden hätte und daß eine formularmäßige Aufschreibung vorgeschrieben wäre. Deren Nutzen läge darin, daß ein einheitliches Ermittlungsverfahren bestände, und daß die Benutzung eines allgemein vorgeschriebenen Musters zu genauer Ermittlung nötigen und auch eine nachträgliche Prüfung der Eintragungen gestatten würde.

Für einen Direktionsbezirk von mittlerer Größe werden schätzungsweise etwa 50 Meldebahnhöfe, und zwar zum größeren Teil kleinere und mittlere, in Frage kommen. Dazu kämen in Zeiten größerer Betriebsschwierigkeiten u. U. kleinere Bahnhöfe, die nicht zu den Zugwechselstationen gehören, auf denen aber aus betrieblichen Gründen vorübergehend Züge abgestellt werden müssen. Werden Züge auf solchen Bahnhöfen abgespannt, so laufen sie in der Regel später entweder unter anderer Nummer unverändert weiter, oder die Wagen gehen in größeren Gruppen auf andere Züge über. In beiden Fällen liegt ein Zugwechsel vor. Die Bahnhöfe, auf denen solche Abstellungen vorkommen können, sind den Direktionen im allgemeinen bekannt, sie können daher für den Bedarfsfall mit dem Formular für die Aufschreibung im voraus ausgerüstet werden. Nennenswerte Arbeit würde ihnen aus der Ausfüllung des Formulars nicht erwachsen, weil die Aufschreibung nur die an einem bestimmten Stichtage abgegangenen Wagen zu enthalten hätte und weil die abgestellten Wagen meistens in geschlossenen Zügen oder Zugteilen weiterlaufen, so daß es sich nur um die Ausfüllung weniger Spalten handeln würde.

Ich halte das vorgeschlagene Verfahren auf den kleineren und mittleren Zugwechselstationen im allgemeinen für durchführbar. Für die Verschiebebahnhöfe würde es, wie bereits erwähnt, wohl noch einer Erprobung auf seine Durchführbarkeit bedürfen. Auch dort müßte mit Rücksicht auf den großen Nutzen solcher Meldungen versucht werden, die Schwierigkeiten, die jede Neuerung mehr oder weniger mit sich zu bringen pflegt, möglichst zu überwinden.

Zu 3. Jede Überschreitung der fahrplanmäßigen Beförderungsdauer eines Zuges verzögert den Wagenumlauf. Einen Anhalt für die Beurteilung dieser Verzögerungen geben zurzeit die Angaben unter Punkt d der täglichen Betriebslagemeldungen. Sie enthalten aber nur die allgemeinen Verspätungen der Güterzüge auf den wichtigen Hauptstrecken. Wollte man einen genauen Überblick gewinnen, um die Einwirkungen der Überschreitungen der fahrplanmäßigen Beförderungsdauer auf den gesamten Wagenumlauf festzustellen, so müßten sie für alle Züge ermittelt werden. Eine solche Ermittlung wäre am besten auf Grund der Fahrberichte vorzunehmen. Sie stößt aber auf

gewisse Schwierigkeiten. Ein erheblicher Teil der Züge verkehrt auf Strecken mehrerer Direktionsbezirke. Bei diesen Zügen wird für jeden Direktionsbezirk ein Teilfahrbericht aufgestellt, aus dem nur die auf der Teilstrecke, nicht aber die während des ganzen Zuglaufs entstandenen Verspätungen ersehen werden können.

Man würde sich daher, um die durch die Führung von Teilfahrberichten für die Ermittlung entstehenden Schwierigkeiten zu vermeiden, wohl darauf beschränken können, auf Grund der Fahr- und Teilfahrberichte die Verspätungen bei Ankunft auf der Zugendstation zu ermitteln. Denn die Überschreitung der fahrplanmäßigen Beförderungsdauer zwischen Abgangs- und Endstation ließe sich, soweit Teilfahrberichte geführt werden, nur durch Vergleichen derjenigen für ein und denselben Zug aufgestellten Teilfahrberichte ermitteln, die bei den für die Abfahrt- und Endstation zuständigen Direktionen behandelt werden. Wegen der damit verbundenen Umstände könnte eine solche Ermittlung wohl nicht in Frage kommen. Die Zugverspätungen sind auf der Abgangsstation und auf den Unterwegsstationen natürlich in den seltensten Fällen die gleichen wie auf der Endstation. Sie können geringer oder größer sein, je nachdem die Verspätung unterwegs zu- oder abnimmt. Eine Einzelermittlung für alle unterwegs aus- oder einzusetzenden Wagen würde zu weit führen. Man wird auch annehmen müssen, daß die auf den Anfangs- und Unterwegsstationen einzustellenden Wagen im allgemeinen um die fahrplanmäßige Abfahrtzeit zur Abfahrt oder Einstellung bereitstehen. Man könnte daher für die Ermittlung der Verzögerungen, die durch die Überschreitung der fahrplanmäßigen Beförderungsdauer in den Zügen entstanden sind, die Verspätungen bei ihrem Eintreffen auf den Endstationen als Mittel wohl zugrunde legen.

Die Direktionen führen nun zum Teil jetzt schon nach den Fahrberichten tägliche Aufschreibungen, in denen für jeden Zug ein besonderes Konto eingerichtet ist. Aus diesen Aufschreibungen dürfte sich die Zahl der mit Verspätung angekommenen Züge und die Höhe der Verspätung eines jeden Zuges für jede Zugendstation leicht ermitteln lassen. Die Verspätungen könnten dabei in der Weise abgerundet werden, daß angefangene halbe Stunden unberücksichtigt blieben, Überschreitungen halber Stunden aber als volle Stunden gerechnet würden. Durch Teilung der Stunden- durch die Zugzahl ergäben sich die durchschnittlichen Verspätungen. Unter Annahme einer entsprechenden Durchschnittsbelastung (etwa 30—40 Wagen) für die endenden Züge ließe sich die Summe der verlorenen Wagentage errechnen. Solche Ermittlungen, an denen die Dienststellen nicht beteiligt wären, könnten bei drohendem oder bestehendem Wagenmangel ebenfalls etwa am zweiten oder vierten Mittwoch jedes Monats bei den Direktionen vorgenommen werden. Das Ergebnis wäre der Zentralstelle mitzuteilen. Umlaufsverzögerungen, die durch Einstellung der Wagen in ungeeignete Züge (z. B. von Fernfrachten in Nahgüterzüge) oder durch Mängel in der Fahrplanbildung entstehen, können natürlich auch durch das vorstehend erläuterte Verfahren nicht erfaßt werden. Solche Fälle dürften aber im allgemeinen zu den Ausnahmen gehören. Sie können nur durch örtliche Erhebungen oder durch Überprüfung des Fahrplans festgestellt werden.

Nebenbei sei hier noch ein Hilfsmittel erwähnt, das eine Feststellung der Einwirkungen gestattet, die die Verlängerung der Beförderungswege bei Verkehrsverschiebungen, z. B. infolge Versagens der Wasserwege, auf die Wagenumlaufszeit hat. Durch Aufschreibungen der Empfangsgüterabfertigungen oder gewisser Knotenpunkte läßt sich für bestimmte Verkehrsbeziehungen und Strecken die Beförderungsdauer der Wagen an Hand der Begleitpapiere ermitteln. Solche Ermittlungen sind z. B. für bestimmte Sendungen aus dem Ruhr- und aus dem oberschlesischen Kohlenbezirk schon verschiedentlich angeordnet worden. Sie lassen sich auch durch Anbringung von Beklebezetteln durchführen, die bis zur Rückkunft der Wagen im Leerlauf an letzteren verbleiben. Sie werden natürlich nur von Fall zu Fall und stichweise vorgenommen werden können.

IV.

Die Vorteile der vorstehend zu 1 bis 3 vorgeschlagenen Ermittlungen erblicke ich in folgendem:

1. Systematische Zerlegung der Umlaufsverzögerungen in solche, die auf den Be- und Entladebahnhöfen, auf den Zugwechselstationen und im Zuglauf entstanden sind.
2. Umfassende Ermittlung für sämtliche Be- und Endladebahnhöfe, Zugwechselstationen und Zugläufe.
3. Möglichste Gewähr für zutreffende Ermittlung durch genaue Vorschrift des anzuwendenden Verfahrens bei Benutzung möglichst sicherer Unterlagen (Kontrollbücher und Güterwagenzettel, Begleitpapiere, Fahrberichte).
4. An Hand der Endzahlen ließe sich ein genauer Überblick über die Gesamtlage gewinnen. Der auf die einzelnen Phasen der Umlaufszeit entfallende Anteil an den Verzögerungen ließe sich in Wagentage umrechnen, so daß hiernach ihre Rückwirkung auf die Gestellungsverhältnisse festgestellt und wirksame Abhilfsmaßnahmen getroffen werden könnten.

Wie bereits oben erwähnt, erscheinen tägliche Ermittlungen der angeregten Art, die noch wertvoller sein würden, nicht durchführbar. Sobald praktische Erfahrungen vorlägen, würde gegebenenfalls zu prüfen sein, ob die Ermittlungen etwa zum Teil doch in kürzeren Zeitabständen vorgenommen werden könnten. Am ehesten erschiene das noch für die Vorschläge zu 2 und 3 möglich. Eine Trennung nach Wagengattungen würde zu weit führen und die Ermittlungen zu sehr erschweren. Sie erscheint auch deshalb nicht nötig, weil die wichtigsten Gattungen, nämlich die Kohlen- und Kokswagen sowie die bedeckten Wagen, den größten Teil des Wagenparks ausmachen, und weil der Mangel an diesen beiden Hauptgattungen meistens gleichzeitig besteht. Wenn letzteres nicht zutrifft, dann werden die Wagen der einen Hauptgattung als Ersatz für die fehlenden Wagen der anderen gestellt, so daß auch in diesen Fällen für beide Gattungen eine Beschleunigung des Umlaufs geboten ist.

Ich glaube auf Lücken hingewiesen zu haben, die noch ausgefüllt werden könnten. Sie werden auch noch jedesmal beim Einsetzen der mit dem Begriff „Wagenmangel" verbundenen Erscheinungen als solche empfunden. Immer wieder wird in solchen Fällen die Frage nach den Ursachen der verschlechterten Wagengestellung erörtert, ohne daß es jetzt möglich wäre, sie erschöpfend zu beantworten, weil eben die dazu nötigen Unterlagen fehlen. Ich verhehle mir nicht, daß die Durchführung der Vorschläge Mehrarbeit verursachen würde. Ohne Mehrarbeit ist aber eine schärfere Überwachung eben nicht möglich. Man wird auch hier die Vorteile und Nachteile gegeneinander abzuwägen haben und wird sich fragen müssen, ob der Nutzen der Mehrarbeit den Nachteil, den diese an sich bedeutet, überwiegt. Und diese Frage wird zu bejahen sein. Wenn die im gesamten Reichsbahngebiet gerade in Zeiten gesteigerter Verkehrsanforderungen zweifellos außerordentlich zahlreichen, wenn auch an sich vielleicht häufig geringeren Verzögerungen des Wagenumlaufes, die diesen in ihrer Gesamtheit aber stark beeinträchtigen können, und die jetzt zu einem großen Teile nicht zur Kenntnis der leitenden Stellen kommen, durch ein schärferes Ermittlungs- und Meldeverfahren erfaßt werden könnten, würde es möglich sein, den Hebel zur Besserung wirksamer als bisher da anzusetzen, wo es jeweils nottut. Ich denke hier sowohl an Maßnahmen betrieblicher als auch verkehrlicher Art.

Wenn im Verlaufe der vorstehenden Untersuchungen mehrfach auch Unterlagen erörtert worden sind, die an sich in erster Linie für die Zwecke der Überwachung der Betriebsführung in Betracht kommen, so ergab sich das bei der engen Verflechtung der Frage des Wagenumlaufs mit diesem Arbeitsgebiete von selbst. Es ist m. E. auch nicht von Bedeutung, ob etwa einzelne Meldungen, die in erster Linie Betriebszwecken dienen, nebenbei mehr als bisher dem Zwecke einer besseren Überwachung des Wagenumlaufs und einer schärferen Erfassung der Ursachen seiner Verzögerungen nutzbar gemacht werden, oder ob Ermittlungen und Meldungen der angeregten Art völlig getrennt

von jenen betrieblichen Meldungen durchgeführt werden. Denn Verkehr und Betrieb ziehen am gleichen Strange. Vielleicht ließen sich auch bei etwaigem Ausbau des Ermittlungs- und Meldeverfahrens im Sinne der vorstehenden Anregungen sonstige Meldungen oder Nachweisungen sparen. Die örtlichen Nachprüfungen des Wagenumlaufs und aller damit zusammenhängenden Erscheinungen würden durch einen solchen Ausbau selbstverständlich nicht entbehrlich werden. Gerade durch eingehendere Meldungen würde eine noch wirksamere Betätigung auf diesem Gebiete ermöglicht werden, weil sie dann an den Stellen einsetzen könnte, die die größten Mängel erkennen lassen.

Im übrigen wollen diese Zeilen vor allem zu weiterer Beschäftigung mit den hier berührten Fragen anregen. Wenn sie den Anstoß dazu geben sollten, auf einfacherem als dem von mir angedeuteten Wege dem Ziele näher zu kommen, dann um so besser!

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Personenschäden*).

Dem Vernehmen nach ist beabsichtigt, die Gesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn für Güter abzuändern, um die übermäßig große Belastung der Eisenbahnverwaltungen mit Schadensersatzleistungen auf ein erträgliches Maß herabzumindern. Als Ausgleich soll den Verkehrstreibenden die Versicherung des durch die Eisenbahnhaftung nicht gedeckten Teils des gemeinen Werts zu mäßigen Gebühren geboten werden. Es fragt sich, ob nicht auch die Haftpflicht für Tötung und Verletzung von Personen beim Eisenbahnbetrieb der Begrenzung bedarf. Schon vor dem Kriege lag dem Reichstag ein Gesetzentwurf mit diesem Ziele vor, der jedoch nur eine Begünstigung der unter Benutzung öffentlicher Straßen als Fahrbahn betriebenen Eisenbahnen ins Auge faßte und die Haftung für die Reisenden unbeschränkt bestehen ließ. Die Notlage, in der sich heute sämtliche Eisenbahnen, an der Spitze die Reichsbahnen, befinden, erfordert im wohlverstandenen Interesse der Allgemeinheit dringend eine allgemeine Herabsetzung oder vielmehr Begrenzung der Haftpflicht der Eisenbahnen auch für diese Schäden. Es besteht kein Grund mehr, in dem verarmten Deutschland die dem öffentlichen Verkehr dienenden, schwer um ihr Dasein ringenden Unternehmen mit einer strengeren Haftung zu belasten, als sie in reichen Ländern, z. B. in den Vereinigten Staaten und in England besteht. Zu der sehr scharfen Gesetzgebung ist eine im Laufe der Jahre immer schärfer werdende Rechtsprechung getreten. Zu welcher Überspannung der Haftpflicht diese gelangt ist, zeigt das bekannte Urteil des Reichsgerichts, wonach die Eisenbahn einer Dame eine sehr erhebliche Rente zahlen muß, die sich eine schwere Erkältung zugezogen hatte, weil sie trotz Warnung des Schaffners des Nachts in dem letzten, nicht genügend geheizten Wagen des Zuges geblieben war.

Wenn die deutschen Eisenbahnen in den letzten Jahren kaum einen Unfall mit finanziell sehr schweren Folgen im Personenverkehr zu beklagen hatten, so ist dies gewiß hocherfreulich, darf aber nicht hindern, die Möglichkeit solcher Unfälle in Rechnung zu stellen. Trifft ein schwerer Unfall einen der internationalen D-Züge oder Luxuszüge, so muß bei dem überaus großen Ausländerverkehr, den diese Züge aufweisen, damit gerechnet werden, daß die Entschädigungen in die Hunderte von Millionen und dabei in der Hauptsache ins Ausland gehen, denn der für die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn maßgebende Vermögensnachteil ist für den Ausländer selbstverständlich in der Währung seiner Heimat festzustellen und dann in Papiermark umzurechnen. Ein besonderer Stachel für bei dem gleichen Unfall zu Schaden gekommene Deutsche wird darin liegen, daß sie unter den heutigen Währungsverhältnissen bei gleicher Beschädigung nur einen ganz kleinen Bruchteil der Entschädigung erhalten, die einem in der nämlichen sozialen Lage befindlichen Ausländer gezahlt werden muß.

Soziale Bedenken stehen der Festsetzung der Eisenbahn-Haftpflicht auf eine Höchstgrenze nicht im Wege, denn die Haftpflicht gegenüber dem Eisenbahnpersonal ist allgemein durch die Reichsversicherungsordnung und die Fürsorgegesetze geregelt, und die in Papiermark auszudrückende Grenze für sonstige Personen kann unbedenklich so hoch gegriffen werden, daß die Interessen der großen Masse der Bevölkerung gewahrt bleiben. Der übrigbleibende, besser gestellte Teil der Reisenden kann keine Härte darin sehen, wenn er sich gegen den von der Eisenbahn nicht gedeckten Teil seines Schadens durch eine Versicherung schützen muß, die bei der großen Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zweifellos gegen verhältnismäßig geringe Prämien — vielleicht auch hier von der Eisenbahn selbst — zu beschaffen sein wird. Die rechtliche Begründung eines solchen Gesetzes kann unseres Erachtens keine Schwierigkeiten machen. Gesetzgebung und Rechtswissenschaft haben auf diesem Gebiete ohnehin schon reiche Wandlungen durchgemacht. Von der „Verschuldungspräsumtion“ ist man zur „Haftung ex lege“ und von da zum sogenannten „Gefährdungsprinzip“ übergegangen. Als der Kraftwagenverkehr gesetzlich geregelt werden sollte, geriet man plötzlich mit diesem Grundsatz ins Gedränge, weil man bei seiner Anwendung nicht zu der beabsichtigten Milderung, sondern zur Verschärfung der Kraftwagen-Haftpflicht über diejenige der Eisenbahn hinaus hätte kommen müssen. Man ließ deshalb den Grundsatz in der Versenkung verschwinden und an seine Stelle wirtschaftliche Erwägungen treten, mit deren Hilfe man das Gesetz so machen konnte, wie man es machen wollte. Diese Erwägungen waren sehr vernünftig, müssen aber jetzt auch den Eisenbahnen gegenüber angestellt werden, deren Notlage schwer auf allen Kreisen der Bevölkerung lastet. O.

* Vgl. auch die Aufsätze in Nr. 2, S. 32 und Nr. 27, S. 516 dieser Zeitung.

Der Rangierdienst.

Von Oberbahnhofsvorsteher **Alstädter**, Warburg.

Meine Abhandlung in Nr. 22 der vorliegenden Zeitschrift über die „Leitung von Rangierbewegungen“ hat das „Zentralorgan der Rangierbediensteten“ mit offenbar großem Interesse abgedruckt. Dabei hat es neben der Bemerkung, daß über den Rangierdienst noch viele Unklarheiten bestehen, drei Fragen aufgeworfen, die den Dienst des Rangiermeisters, des Rangieraufsehers und das Verhältnis des Rangierbeamten zum Aufsichtsbeamten betreffen.

Diese Fragen will ich im nachstehenden behandeln.

Zunächst muß gesagt werden, daß der Rangierdienst allgemein in der Ausübung oder Verrichtung der „Rangierarbeiten“, der „Rangierleitung“ und der „Rangieraufsicht“ besteht. Zu den Rangierarbeiten, die von Arbeitern (Rangierarbeitern, Bahnhofsarbeitern) verrichtet werden, gehört das Hemmschuhlegen, das Bedienen der Bremsen beim Rangieren, das An-, Ab- und Langkuppeln usw.

Was unter den Begriff „Rangierleitung“ fällt, habe ich in meinem Artikel „Leitung von Rangierbewegungen“ eingehend dargelegt. Diese Tätigkeit wird in der Regel von den hierzu befähigten Rangierern (jetzt Beamte) und den Rangieraufsehern ausgeübt. Die Rangieraufsicht besteht in der allgemeinen Beaufsichtigung der Rangierarbeiten und Rangierbewegungen in einem Rangierbezirke. Der Rangieraufsichtsbeamte teilt den Rangierarbeitern und Rangierleitern die Arbeiten zu und verteilt sie auf die einzelnen Gleise und Lokomotiven des Rangierbezirks. Er gibt den Rangierleitern allgemeine Weisungen über die Zusammenstellung, das Ausrangieren und die Bedienung der Züge und die Erledigung der sonstigen Rangiergeschäfte, wie die Bedienung der Wagenverwendungsstellen, Anschlüsse usw. Die richtige und sichere Ausführung der einzelnen Rangiergeschäfte ist dann Sache der Rangierleiter und Rangierarbeiter, die hierfür auch die alleinige Verantwortung tragen müssen.

Diese Rangieraufsicht übt der Rangiermeister in seinem Rangierbezirke aus.

Damit wäre die erste Frage betreffend des Dienstes des Rangiermeisters hinreichend geklärt. Was den Rangieraufseher betrifft, so kann ich nur sagen, daß dieser Rangierbeamte im praktischen Dienst eine unglückliche Person ist. Wie schon vorher gesagt, versieht er in der Regel Rangierleiterdienst wie jeder andere Rangierer. Zum Rangieraufsichtsdienst, den man ihm nach seiner Amtsbezeichnung eigentlich zumuten sollte, kommt er nur in Vertretung des Rangiermeisters, also wenn oder wo der Rangiermeister fehlt. Nun zur dritten Frage. Hier muß zunächst betont werden, daß der Rangieraufsichtsdienst mit dem Bahnhofsaufsichtsdienst nicht verwechselt werden darf. Ersterer erstreckt sich auf einen Rangierbezirk, letzterer auf alle Rangierbezirke

zugleich, also den ganzen Bahnhofsbereich, wenn dieser nicht in mehrere Bahnhofsaufsichtsbezirke eingeteilt ist, in denen dann je ein besonderer Beamter Aufsichtsdienst verrichtet. (F. V. § 2 (6).) Die Aufgaben dieser Aufsichtsbeamten sind im § 9 der F. V. angeführt. Bezüglich des Rangierdienstes muß der Bahnhofsaufsichtsbeamte mit dem Rangieraufsichtsbeamten (Rangiermeister) stets in enger Fühlung sein und ihm Weisungen über Wagendispositionen, Ausfall von Zügen, Bildung von Bedarfszügen usw. erteilen. Ferner muß er im Einvernehmen mit den Rangieraufsichtsbeamten Dispositionen treffen beim Verteilen von Rangierarbeiten bei Arbeitshäufungen und Hemmungen in den einzelnen Rangierbezirken. Der Rangieraufsichtsbeamte bildet dann ein Bindeglied zwischen dem Rangierpersonal und dem Bahnhofsaufsichtsbeamten.

So ist jedem Beamten seine bestimmte Tätigkeit zugemessen; doch müssen alle vom geringsten Rangierarbeiter als Abkuppler bis zum Bahnhofsaufsichtsbeamten mit Vertrauen und mit gegenseitigem Verständnis Hand in Hand arbeiten, damit der Rangierdienst als einer der eigenartigsten, schwierigsten und gefahrvollsten Dienstzweige sich in ordnungsmäßiger Weise abwickeln kann.

Weltwirtschaftlicher Stand und Aufgaben der Elektroindustrie*).

In dem im nachfolgenden zur Besprechung gelangenden Buche sind alle in den letzten Jahren aus dem Auslande hierher gelangten, die Weltwirtschaft und insbesondere den Stand der elektrotechnischen Industrie betreffenden Nachrichten verarbeitet, um ein nach Möglichkeit zutreffendes Bild vom Lauf und Ziel der weltwirtschaftlichen Entwicklung zu geben. Das Buch dürfte nicht nur die Aufmerksamkeit der an der Elektrotechnik interessierten Kreise erwecken, sondern auch von Volkswirten, Kaufleuten und Industriellen und nicht zuletzt von den Eisenbahnfachleuten gelesen werden. Mit seinem statistischen Material ist es eine Fundgrube von hervorragender Bedeutung; es wirft Schlaglichter auf die wirtschaftlichen Verhältnisse aller Staaten, die bei der jetzt im Zuge befindlichen Neuorientierung der Weltwirtschaft überhaupt in Frage kommen können.

Der Verfasser gliedert den Stoff in vier Hauptabschnitte. Vorangestellt sind die Verhältnisse des angelsächsischen Wirtschaftskörpers und der wichtigsten Südamerikamärkte einschließlich Mexiko; dann folgen das asiatische Wirtschaftsgebiet (Japan, China, Indien), der romanische Wirtschaftskörper (Frankreich, Spanien, Italien unter Zurechnung der Schweiz) und zuletzt der germanisch-slawische, bei dem in drei Unterabschnitten die skandinavischen Länder, Mitteleuropa und die slawischen Hauptstaaten behandelt sind. Man kann nicht sagen, daß die Einteilung des Stoffes in allen Teilen folgerichtig wäre; so hätte Holland beispielsweise nicht unter den skandinavischen Ländern mit aufgeführt werden dürfen. Die Ungleichartigkeiten in der Stoffeinteilung kommen auch im Texte in ungleichartiger typischer Behandlung der Überschriften störend zum Ausdruck. Für derartige Mängel muß die Fülle des Stoffes entschädigen.

Aus dem Inhalt auch d i e s e s Buches kommt dem deutschen Leser wieder die niederdrückende Erkenntnis, daß Deutschland im Weltwirtschaftsbetriebe noch auf lange Zeit zur Rolle des Zaungastes verurteilt bleiben wird. Mit Recht schreibt der Verfasser: „Englands und Frankreichs w i r t s c h a f t l i c h e s Ziel ist, die wirtschaftliche Diktatur gegen Deutschland und Rußland aufzurichten, Englands und Frankreichs p o l i t i s c h e s Ziel aber, die soziale Bewegung und die neuen Ideen zurückzudrängen." — Eine der übelsten Nachwirkungen des Krieges ist der Kohlenmangel. Wie ein roter Faden zieht sich durch das Buch der immer wiederkehrende Hinweis auf das in allen Ländern erkennbare Bestreben, zwecks Kohlenersparnis die Wasserkräfte besser auszunutzen und die Eisenbahnen elektrisch zu betreiben.

Nur einige Stichproben aus solchen Teilen des Werkes, die das E i s e n b a h n w e s e n und verwandte Gebiete streifen, die auf das Kohlenvorkommen und andere Kraftquellen Bezug haben oder die Arbeiterfrage behandeln und schließlich auch Vorschläge zur Hebung der darniederliegenden deutschen Industrie und Wirtschaft enthalten, seien hier ohne kritische Stellungnahme aufgeführt. Wenn es auch nur geringfügige Ausschnitte aus dem von Dr. Respondek gegebenen umfassenderen Gesamtbilde sind, so werden diese Beispiele doch den Leser zum weiteren Studium anregen.

In den V e r e i n i g t e n S t a a t e n v o n A m e r i k a wird der größte Teil des Kraftbedarfs aus der Kohle gewonnen. Die Steigerung der Kohlenkosten, vielleicht auch der Gedanke an eine schließliche Erschöpfung der Felder wird die Hauptlast allmählich den Wasserkräften zuschieben. Der gesteigerte Bedarf an elektrischer Kraft hat eine Reihe von Gesellschaften veranlaßt, ihre Wasserkraftanlagen weiter auszubauen und neue Großkraftwerke anzulegen. Die neueste Anwendung des elektrischen Stromes, die Stahlgewinnung auf elektrischem Wege, hat in den Ver. Staaten eine unerwartete Ausdehnung gewonnen. 1917 sind von den Elektrizitätswerken mehr als 25 Milliarden Kilowattstunden geliefert worden. Etwa 30 elektrotechnische Fabrikationsunternehmungen haben sich zu der Electrical Manufacturers Export Association zusammengeschlossen. In K a n a d a soll in Kürze eine ganze Reihe elektrischer Schmalspurbahnen in Angriff genommen werden.

In A r g e n t i n i e n ist mit einer großzügigen Entwicklung elektrischer Anlagen kaum zu rechnen, da Kraftquellen in größerem Maße nicht zur Verfügung stehen. Erwogen ist, die an der Grenze von Argentinien und Brasilien liegenden gewaltigen Wasserfälle des Yguassù auszunutzen, deren Fallhöhe 50 bis 60 m beträgt, bei einer mutmaßlichen Wassermenge von 3000 bis 4000 cbm in der Sekunde. Die Nutzleistung von 1 Million Kilowatt würde ausreichen, um Argentinien, Brasilien, Bolivien, Paraguay und Uruguay mit elektrischer Kraft zu versorgen. Der Bedarf der Industrie an elektrischer Kraft wird auf 130 bis 140 000 PS. veranschlagt. In Buenos Ayres bestehen sieben Straßenbahngesellschaften, von denen fünf zu der Anglo-Argentinischen Gesellschaft, deren Betriebsnetz annähernd 600 km Linien umfaßt, zusammengeschlossen sind; diese Bahnen haben deutsche und englische Triebmaschinen. Vor dem Kriege hatte sich dort englisches Kapital an elektrischen Unternehmungen im großen Umfange beteiligt; z. B. waren in Straßenbahnen 27,5 Millionen Dollars festgelegt. In Argentinien ist von einer deutsch-feindlichen Stimmung nichts zu bemerken; deutsche Ware wird auf dem Markte willkommen geheißen. Seit 1914 ist die Einfuhr japanischer Waren beträchtlich gestiegen.

In B r a s i l i e n macht England große Anstrengungen, um den Markt zu gewinnen und zu behaupten. Die Anlagen neuer Kraftwerke, die Elektrisierung von Eisenbahnstrecken usw. ist vorgesehen. Die deutsch-feindliche Stimmung in Brasilien wird von England gefördert. Das Wirtschaftsministerium hat bestimmt, daß alle Industrieerzeugnisse des Landes die Bezeichnung „brasilianisches Erzeugnis" zum Unterschiede vom „ausländischen Erzeugnis" tragen müssen.

B o l i v i e n besitzt keine aufgeschlossenen Öl- oder Kohlenfelder; Wasserkräfte sind in stärkerem Maße vorhanden. C h i l e verfügt über Kohle, Petroleum und die Wasserkräfte der Kordilleren. In Coquimbo und Valdivia sind Wasserkräfte reichlich vorhanden; die Regierung läßt zurzeit prüfen, ob die Errichtung eines weitverzweigten Kraftnetzes von hier aus wirtschaftlich wäre. Geplant sind umfangreiche Bewässerungsanlagen, Eisenbahnbauten und Telegraphenlinien; jedoch stehen der Entwicklung die große Längenausdehnung des Landes und ungünstige Verkehrsverhältnisse im Wege. Ein ausgesprochener Deutschenhaß ist in Chile nicht vorhanden; es bedürfte nur eines kräftigen Anstoßes seitens der deutschen Industrie, um dort wieder festen Fuß zu fassen. Südamerika ist durch die Blockade und das System der schwarzen Listen zum Vergleich der von der Entente gelieferten Waren mit den „Made in Germany"-Waren gezwungen worden, und dieser Vergleich ist nicht zu Ungunsten Deutschlands ausgefallen.

Auf die ausführliche Besprechung der elektrotechnischen Industrie E n g l a n d s übergehend, wollen wir erwähnen, daß die Kohlenvorräte dieses Landes bei weiter steigender Förderung in 200 Jahren voraussichtlich erschöpft sein können. Der Ausbau der Wasserkräfte, die Anlage von Großkraftwerken, die Elektrisierung der Eisenbahnen, der Ausbau der Wasserstraßen und der elektrometallurgischen und elektrotechnischen Industrien sind die Aufgaben der nächsten Jahre. Der elektrische Bahnbetrieb im vereinigten Königreich hat zurzeit einen Kraftbedarf von einer Milliarde Kilowattstunden im Jahre. Die in nächster Zukunft zu erwartende Elektrisierung der Eisenbahnen wird diesen Bedarf bedeutend steigern. Die hohen Preise für flüssige Brennstoffe und die Schwierigkeiten ihrer Beschaffung haben die Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge bedeutend gefördert. Wie gelegentlich an anderer Stelle in dieser Zeitung ausgeführt, ist eine Revision, Zusammenfassung und Ergänzung der englischen Normalien nach amerikanischem Vorbild vorgenommen worden; die Ergebnisse sollen mehrsprachig verbreitet werden; in Großbritannien ist das Engineering Standard Com-

*) Weltwirtschaftlicher Stand und Aufgaben der Elektroindustrie. Von Dr. G. R e s p o n d e k , Ingenieur bei Dr. Erich F. Huth, Gesellschaft für Funkentelegraphie m. b. H., Berlin. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. 1920. Preis geheftet 16 *M*, zuzüglich Teuerungszuschlag.

mittee der Mittelpunkt für die Normalisierungsbestrebungen. Über die Lösung der Arbeiterfrage vermerkt der Verfasser das Folgende: Man verlangt von den Arbeitern eine Erhöhung ihrer Leistung, denn die ganze britische Handelsstellung hängt von der Leistungsfähigkeit der Industrie ab. Gegensätze zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern müssen durch allgemeine Übereinkunft beseitigt werden. Man will die Arbeitgeber und die Führer der Trade Unions vereinigen und Vorschläge zur Lösung dieses größten Problems machen, um eine reibungslose Übereinstimmung zwischen Kapital und Arbeit für den Industrieaufschwung zu erzielen. Dies wird in England keine allzu großen Schwierigkeiten machen. Der englische Arbeiter steht zwischen dem Proletarier und Kapitalisten. Diese Stellung beruht auf der Arbeit der unterworfenen Proletariervölker; sie ist auch die Erklärung für die imperialistische Haltung der englischen Arbeiterschaft.

Die Entwicklung der japanischen Industrie hat nach dem russisch-japanischen Kriege schärfer eingesetzt und ist während des Weltkrieges derart ausgebaut worden, daß sie zum Mitbewerb auf dem Weltmarkte befähigt ist. Nach einem in der „Vossischen Zeitung" kürzlich veröffentlichten Stimmungsbilde aus Tokio geben sich jedoch die japanischen Industriellen und Kaufleute keinerlei Selbsttäuschung bezüglich der japanischen Wettbewerbsfähigkeit hin. Sie wissen genau, daß die jetzt verhältnismäßig geringe Einfuhr deutscher Maschinen und anderer deutscher Waren ihren Grund einzig und allein in der bei der allgemeinen Depression zurzeit sehr eingeschränkten Aufnahmelust des japanischen Marktes hat. Man wird daran auch dadurch nicht viel ändern, daß man eine größere Anzahl deutscher Ingenieure und Vorarbeiter angeworben hat, um japanische Betriebe und besonders die Arbeitsmethoden zu modernisieren. Die japanischen Kohlengruben können jährlich 23 bis 25 Millionen Tonnen Kohle liefern, die aber nicht besonders wertvoll sein soll. Das Hüttenwesen zieht große Vorteile aus den Wasserkräften. Auf der Insel Formosa wird ein Wasserkraftwerk von 130 000 PS gebaut, um die Insel mit elektrischem Strom zu versorgen. Die ausgenutzte Wasserkraft beträgt in Japan 463 437 Kilowatt, die Dampfkraft 162 364 Kilowatt.

Die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft ist zu einer Geschäftspolitik verpflichtet, welche die industrielle Entwicklung der Mandschurei und Mongolei zu fördern hat. Weiterer Ausbau der Eisenbahnen, der Schiffahrt und der Häfen, Gas- und Elektrizitätswerke, Bergbau- und Eisenwerke usw. ist vorgesehen.

Über China wird ausgeführt, daß England alle Vorbereitungen trifft, wirtschaftlich und politisch über Indien und Tibet nach dem Reich der Mitte vorzurücken, während Japan von Nordosten vordringt. Für die Verbindung mit Indien sind Eisenbahnpläne vom Mittelmeer zum Persischen Golf in Vorbereitung, die handelspolitische und große strategische Bedeutung haben. Als dringendstes Erfordernis wird der Ausbau des chinesischen Eisenbahnnetzes bezeichnet, das zurzeit eine Ausdehnung von etwa 6800 englischen Meilen Länge besitzt. Der Ausbau soll nach amerikanischem Muster und mit amerikanischem Material vorgenommen werden. Ausländer dürfen in China keine Geschäfte unter eigenem Namen machen; ihr Kapital kann nur in Form von Anleihen in chinesischen Gesellschaften arbeiten. Das Land besitzt etwa 87 Elektrizitätswerke; von diesen sind sechs im Regierungsbetriebe. Über elektrische Straßenbahnen verfügen nur Schanghai, Hongkong und Tientsin.

In Indien soll der Bedarf an elektrischer Kraft durch die dem Lande zur Verfügung stehenden Wasserkräfte möglichst gedeckt werden. Sowohl in Südindien als in den westlichen Ghats, dem Himalaya und anderen Gebirgen sind große Wasserkräfte vorhanden, so daß die Möglichkeit für die Errichtung von Industriebetrieben vorhanden ist. Da große Teile Indiens über drei Monate ununterbrochen Regenfall haben, innerhalb der übrigen Zeit die Flüsse aber austrocknen, sollen geeignete Täler zu Sammelbecken ausgebaut werden, durch die etwa 100 000 PS zu gewinnen wären. Das Tata-Kraftwerk ist bereits eine derartige Anlage; das Andhra-Werk ist seit 1916 im Bau.

Auch im romanischen Wirtschaftskörper hat der wichtigste Staat Frankreich bekanntlich Kohlenmangel, besitzt aber reichlich ausbaufähige Wasserkräfte. Hier wird sich unter den heutigen Verhältnissen für die amerikanische Industrie ein weites Arbeitsfeld ergeben. Von den etwa 10 Millionen Pferdestärken der Wasserkräfte sind nur 2 Millionen nutzbar gemacht worden. Der Plan für eine Ausnutzung der Wasserkräfte zum elektrischen Betriebe der Bahnen, deren völliger Ausbau innerhalb 20 Jahren möglich sein würde, ist veröffentlicht. Die Wasserkräfte im Departement Dordogne genügen, um das Netz der Paris-Orléans-Bahn elektrisch zu betreiben. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist in Aussicht genommen; auf dem Netz der Südbahn ist hiermit bereits begonnen worden. Ausgebaut werden folgende Strecken: in der Nordsüdrichtung die Linien Châteauroux-Montauban, Limoges-Agen, Brive-Toulouse über Capdenac, Montluçon-Aurillac-Neumarques; in westöstlicher Richtung die Linie Angoulême-Limoges-Argentat, für den Verkehr von Bordeaux nach Lyon über St. Etienne nebst verschiedenen Seitenstrecken. Wasserkräfte am Mont d'Or im Massif Central würden bei vollem Ausbau dauernd 73 500 Kilowatt hergeben, was einer Jahresleistung von etwa 500 Millionen Kilowatt entspräche.

Spaniens wichtigstes Kohlengebiet ist Asturien, das vor dem Kriege 65 % der spanischen Gesamterzeugung lieferte; wichtig ist auch der Quecksilberbergbau im Süden des Landes. Die reichen Wasserkräfte der Pyrenäen werden die Grundlage für die Industrialisierung des Landes bilden. Es sind eine ganze Reihe von Eisenbahnlinien geplant, die wohl insbesondere strategischen Zielen dienen. Vigo erhält einen neuen Hafen. Jede bedeutende Stadt und auch kleine Orte sind mit elektrischem Strom versorgt. Die Duerofälle, die bei 27 m Gefälle 350 000 PS liefern können, sollen Madrid und Bilbao mit Strom versorgen. Die „Sociedad Electrica Industrial" hat sich die Aufgabe gestellt, den Eisenbahnbetrieb zu elektrisieren. 1918 gab es 85 Wasserkraftanlagen mit Leistungen von mehr als 800 PS und 50 mit Leistungen von 300 bis 800 PS. Bezweifeln möchte man die Bemerkung des Verfassers, „daß die deutschen Firmen unter den Wirkungen des Krieges in Spanien nicht gelitten zu haben scheinen". Richtiger ist wohl der Hinweis, daß der spanische Handel seine Beziehungen nach Südamerika zu erweitern sucht, daß Spanien voraussichtlich eine größere wirtschaftliche Rolle spielen wird und zu einem wichtigen wirtschaftlichen Bundesgenossen Deutschlands werden kann. Die Entwicklung der spanischen Industrie hängt nach Ansicht des Verfassers von der Lösung der Arbeiterfrage ab, die bei der Radikalisierung der spanischen Arbeiter sich schwierig gestalten dürfte.

Für die Schweiz und ihre Industrie war der getätigte Ausbau von Wasserkraftanlagen mit elektrischen Großkraftwerken eine Lebensnotwendigkeit. Die gesamte in den schweizerischen Gewässern vorhandene nutzbare Leistung betrug für das Jahr 1914 etwa 4 Millionen Pferdekräfte unter Zugrundelegung einer mittleren täglichen Betriebszeit der Kraftanlagen von etwa 15 Stunden. Die bereits ausgebauten Wasserkraftwerke von 1,5 Millionen Pferdekräften genügen für den Betrieb der schweizerischen Bahnen und den Bedarf der Industrie an Licht und Kraft. Die zu Anfang des Krieges unterbrochene Elektrisierung der Eisenbahnen ist wieder aufgenommen worden. Neben der Gotthardbahn soll die Elektrisierung einiger weiterer Strecken, z. B. Brig-Sitten, schnellstens durchgeführt werden; demzufolge werden erhebliche Aufträge für Ausrüstungen von Bahnkraftwerken und Lokomotiven sowie für Oberleitungs- und Stationsausrüstungen usw. für die nächsten Jahre zu erwarten sein. Die Elektrisierung der französischen, italienischen und schweizerischen Eisenbahnen wird nach einem einheitlichen und privatwirtschaftlichen Plane durchgeführt. Durch den Sieg der Westmächte und die territorialen und wirtschaftlichen Verschiebungen am Oberrhein wird die Schweiz naturgemäß in den Bannkreis Frankreichs gezogen.

Auch in Italien ist die Ausnutzung der Wasserkräfte zur Elektrizitätserzeugung eine der ersten und dringendsten Aufgaben. Das Land verfügt über 5,5 Millionen Pferdestärken Wasserkräfte, wovon 1 Million für den Betrieb der Eisenbahnen und der Industrie verwertet sind. Die Kohleneinfuhr beträgt jährlich rd. 10 Millionen Tonnen; von diesen werden 2,5 Millionen für die Bahnen verbraucht. Der Ausbau und die Ausbeutung der Wasserkraftwerke stand bekanntlich stark unter deutschem Einfluß. Im Jahre 1914 betrug das in der italienischen Elektrizitätsindustrie angelegte Kapital mehr als 1 Milliarde Lire. Das deutsche Kapital stammt von den Banken und Gesellschaften des Siemens-Schuckert- und A. E. G.-Konzerns. Demnächst wird Italien ein elektrisches Vollbahnnetz von etwa 1500 km Streckenlänge haben, das zum größten Teil mit Drehstrom von 3000—3300 Volt Fahrdrahtspannung bei 15—16⅔ Perioden i. d. Sek. versorgt wird. Die Elektrisierung ließe sich gegebenenfalls auf etwa 12 000 km Hauptbahnen ausdehnen. Nur einige kürzere Strecken sind für Gleichstrombetrieb bei 650 Volt Betriebsspannung eingerichtet. Zur Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf den italienischen Staatsbahnen ist nunmehr ein amerikanisch-italienisches Syndikat gegründet worden, dessen Kapital von 300 Millionen Lire zur Hälfte von amerikanischen Banken aufgebracht ist. Die Vereinigten Staaten und England haben Deutschland auch aus seiner Stellung als Hauptlieferer von Maschinen verdrängt. 1918 stand Deutschland, das nach Italien mehr Maschinen ausgeführt hatte als alle anderen Staaten zusammen, an letzter Stelle.

In bezug auf Schweden ist zu bemerken, daß die von der schwedischen Eisenbahndirektion angestellten grundlegenden Ermittelungen für die Elektrisierung der Bahnen abgeschlossen sind. Der elektrische Betrieb soll zuerst auf der 453 km langen Linie Stockholm-Gotenburg eingerichtet werden, danach käme die für den Verkehr mit dem Festlande, besonders für Deutsch-

land wichtige Strecke Stockholm-Malmö mit einer Länge von 450 km an die Reihe. Ebenso soll eine von Stockholm nach Nordschweden führende Strecke elektrisiert werden. Für den Eisenbahnbetrieb ist der für 1925 erforderliche elektrische Kraftbedarf auf rd. 700 Mill. Kilowattstunden geschätzt, zu dessen Deckung die Bezirkskraftwerke Porjus, Umeälv, zwei Werke am Dalälv, Motala, Strön, Trollhättan und Lagan heranzuziehen wären. Zur Unterstützung der Wasserkraftanlagen sind die Torfmoore auszubeuten und erforderlichenfalls längere Kraftübertragungen nach den südlichen Landesteilen anzulegen.

Deutschland besitzt von den 550 000 qkm umfassenden Kohlenfeldern der Erde nur 15 000 qkm; 200 000 qkm entfallen auf die Vereinigten Staaten und China. Der Verlust von Lothringen hatte für Deutschland den Verlust von 21,5 Millionen Tonnen reichsdeutscher Erze zur Folge; es bleiben nur 7,5 Millionen Tonnen deutscheigene Erze übrig, während die deutsche Eisenindustrie auf einen Jahresbedarf von 47,2 Millionen Tonnen eingestellt war. Die Gefahr, daß Deutschland eine untergeordnete Stellung unter den Stahlerzeugern erhält, ist somit vorhanden. Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit wird die Durchführung einer weitgehenden Normalisierung, Typisierung und Spezialisierung in der elektrotechnischen Industrie im allgemeinen und auf den Gebieten der Maschinen-, Transformatorentechnik und der Schwachstromtechnik im besonderen empfohlen. Eine wesentliche Herabsetzung der Löhne ist vorderhand nicht möglich; die Verbilligung bei der Werteschaffung muß durch vollkommene Materialausnutzung, Betriebsorganisationen und durch Reihenherstellung erreicht werden. Der Verfasser gibt in dieser Beziehung einige beachtenswerte Ratschläge. Für den neuen industriellen Wettstreit seien alle Kräfte anzuspannen, um nicht auf dem Felde der Arbeit zu unterliegen; die Erziehung zu dieser Aufgabe sei von der Regierung zu leisten. Die alte Regierung hat sie mittels einer starken Landesverteidigung geleistet. Die neue Regierung wird einen zweckentsprechenden Ersatz schaffen müssen, auch wenn es die obligatorische Einführung der zweijährigen Arbeitsdienstzeit für unsere Jugend sein müßte.

Österreich besitzt Kraftquellen, die jedoch für die Erzeugung der Elektrizität ungenügend herangezogen sind. Von den Wasserkräften der Alpenländer sind nur 8 % verwertet. Die Arbeiten zur Elektrisierung der Strecke Landeck-Bludenz, der die Strecken Innsbruck-Landeck und Bludenz-Bregenz folgen werden, sind begonnen. Die Kohlenvorräte Ungarns sind bei der heutigen Wirtschaft für nur etwa 170 Jahre ausreichend, an Wasserkräften sind nur rd. 1,7 Millionen Pferdekräfte vorhanden.

In Rumänien sind Kraftquellen in Form von Kohle und Erdöl vorhanden; auf die Erdölgebiete sucht Amerika Einfluß zu erhalten. Die jährliche Kohleförderung beträgt etwa 230 000 t und hat danach dieselbe Höhe wie die Kohleneinfuhr. Griechenland ist durch den Weltkrieg reich geworden, jedoch fehlt es an Steinkohlen und Petroleum. Das Land besitzt bei Ausnutzung der zahlreichen Wasserfälle der mazedonischen Provinzen eine reiche Ersatzquelle für das fehlende Brennmaterial. Von den Wasserkräften sind bisher nur 6300 PS ausgebaut worden, obwohl nach einer in dem Buche gegebenen Zusammenstellung insgesamt 102 000 PS zur Verfügung stehen. Die Aussichten für den deutschen Ausfuhrhandel nach der Türkei sind nicht vielversprechend. In Polen sind umfangreiche und wichtige Arbeiten für den Bau elektrischer Straßenbahnen und Überlandbahnen im polnischen Gruben- und Hüttenbezirk zu erledigen. In Rußland sind die Grundlagen zur weitestgehenden Einführung der Elektrizität vorhanden, da dieses Land reichliche und billige Wasserkräfte, weit ausgedehnte Torfmoore, Braunkohlenlager und Petroleumfelder besitzt. Die Torflager übertreffen an Größe die aller übrigen europäischen Länder; sie bedecken allein im europäischen Rußland eine Fläche von 38 Millionen Hektar. Die Seen südlich Uleaborg-Kajana sind derart miteinander verbunden, daß sie riesige natürliche Staubecken bilden. Aus einer vom Verfasser gegebenen Zusammenstellung geht der völlige Verfall des Eisenbahnwesens mit erschreckender Deutlichkeit hervor. Rettung sei durch Anlage großer Wasserkraftwerke und den Bau von Großkraftwerken zu erhoffen. Da Deutschland allein Rußlands Bedarf an Maschinen nicht decken kann, wird sich das Land wirtschaftlich enger an Amerika und England anschließen. Sowjet-Rußland ist im Gegensatze zu den rosig gefärbten Berichten der deutschen radikalen Arbeiterpresse auch nach den Schilderungen dieses Buches kaum als „Paradies" der Arbeiter anzusprechen, denn die Betriebsräte und Arbeiterausschüsse sind abgeschafft; an der Spitze bedeutender industrieller Unternehmungen stehen Diktatoren mit ausgedehnter Machtbefugnis. Der achtstündige Arbeitstag ist abgeschafft; die Ausgabe von Arbeitsbüchern ist in Moskau und Petersburg bereits zur Ausführung gekommen. Wer nicht im Besitze eines solchen Arbeitsbuches ist, wird einem Sonderausschuß vorgeführt, der ihm körperliche Arbeit zuweist. Arbeitsarmeen werden mobilisiert, um die Industriewerke des Uralgebirges wieder in Ordnung zu bringen. Das ganze wirtschaftliche System der Sowjetregierung wird sich nach den Darlegungen des Verfassers zu nichts anderem als zu einer Diktatur der Ein- und Ausfuhr entwickeln können.

Der Gesamtinhalt des Werkes lehrt, daß mit einer außerordentlichen Steigerung des Weltbedarfs zu rechnen ist, und daß große Unternehmungen bei genügender wirtschaftlicher Sicherung zur Ausführung kommen werden. Die bestmögliche Ausnutzung der Wasserkräfte, Braunkohlenfelder und Torfmoore, sowie die Elektrisierung der Bahnen darf in den meisten Ländern nicht mehr aufgeschoben werden. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 24. September einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 99 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Reichseisenbahnen oder Privateisenbahnen?** In einem viel beachteten Artikel im „Tag" hat Staatsminister a. D. v. Breitenbach die Frage aufgeworfen, ob angesichts der Milliardendefizite der Reichseisenbahnen in der Gegenwart eine staatliche Verwaltung überhaupt in der Lage ist, die Wiederherstellung geordneter Eisenbahnfinanzen herbeizuführen, oder ob die Freiheit der Bewegung, welche privatem Unternehmungsgeist innewohnt, und die größere Anpassungsfähigkeit der freien Erwerbskreise eine zweckmäßige Lösung schneller herbeiführen kann. Er kommt zu folgendem Ergebnis:

„Eine Verwaltung der deutschen Eisenbahnen unter gleichen grundsätzlichen Gesichtspunkten wie in der Zeit vor dem Umsturz erscheint ausgeschlossen. Bei der Notlage des Reiches und im Angesicht der Riesendefizite wird im Gegensatz zu früher ihre Verwaltung in erster Linie unter finanziellen Erwägungen stehen müssen, bis der erstrebte Wechsel der Dinge es gestattet, diejenigen der Verkehrsförderung wieder in den Vordergrund zu stellen.

Es erscheint unerläßlich, mit äußerster Dringlichkeit in eine Prüfung darüber einzutreten:

1. ob die Reichseisenbahnen in die Privatwirtschaft mit dem Ziele der Abbürdung der Fehlbeträge und Erzielung von Erträgen zu überführen sind, und solchen Falles

2. in welcher Form — Verkauf mit Rückkaufsrecht, gemeinwirtschaftlicher Betrieb oder Verpachtung — dieses zu erfolgen hätte.

Die Beantwortung kann nur nach sorgfältiger Prüfung durch die zuständigen Zentralstellen geschehen. Die Ausschaltung parteipolitischer Gesichtspunkte ist hierbei unerläßlich.

Für einen überzeugten Anhänger des reinen Staatsbahnsystems ist es schwer, in den Kreis solcher Erwägungen zu treten. Aber vor allem anderen — und mag die Vergangenheit dem alten System ein noch so glänzendes Zeugnis ausgestellt haben — steht der Bestand des Reiches. Wird dieser durch die Finanzgebarung der Eisenbahnen gefährdet, muß ein anderes System an die Stelle treten, sofern es Aussicht auf Entlastung bringt.

Die Einheitlichkeit der Verwaltung und die Gemeinnützigkeit des Unternehmens würde bei der großen Transaktion zu wahren sein. Andererseits müßte eine Fesselung, die zu ungenügenden Erträgen führte, ausgeschlossen werden.

Es wird angenommen werden können, daß die zuständigen Stellen der Reichsregierung dieser entscheidungsschweren Frage bereits ihre Aufmerksamkeit zugewendet haben. Die Öffentlichkeit will aber über die zukünftige Entwicklung und diejenigen Maßnahmen, die zu einer günstigen Gestaltung führen können, aufgeklärt sein. Die jeder Vorstellung spottenden Fehlbeträge — trotz der ins Ungemessene gehenden Tariferhöhungen — rechtfertigen dieses Verlangen."

Der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Stieler hat in einer Entgegnung in der „D. Allg. Ztg." sich zu dieser Frage wie folgt geäußert:

„Wenn Staatsminister v. Breitenbach sagt, die Öffentlichkeit erwarte eine Stellungnahme der Verwaltung zu dieser Frage, so kann ich hier die auch Exzellenz v. Breitenbach bekannte Tatsache aufführen, daß der Gegenstand als einziger Punkt auf die Tagesordnung einer in dieser Woche stattfindenden Besprechung der Eisenbahndirektionspräsidenten gesetzt ist, zu der

die früheren Leiter der Staatsbahnverwaltungen eingeladen worden sind, und an der sich auch eine große Anzahl dieser Herren beteiligen wird. Weiter ist beabsichtigt, dieselbe Frage noch in diesem Monat in dem aus Parlamentariern und Vertretern der Wirtschaft (Arbeitgebern und Arbeitnehmern) zusammengesetzten Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums zu erörtern. Daß die Verwaltung an der Frage nicht vorbeigehen will, ist damit dargetan. Es geziemt mir heute nicht, dem Ergebnis der Beratungen vorzugreifen. Nur ein Punkt ist es, auf den ich jetzt schon kurz eingehen möchte.

An der eindrucksvollsten Stelle seiner Darlegungen spricht Exzellenz v. Breitenbach von den „ins Ungemessene gehenden Tariferhöhungen". Hierzu darf ich folgendes bemerken: Gewiß ist richtig, daß die Tariferhöhungen, zu denen sich die Reichsbahn entschlossen hat, ganz außerordentlich hoch sind. Wenn die jetzt in Aussicht stehende Tariferhöhung mit berücksichtigt wird, so beträgt die Steigerung gegenüber den Friedenssätzen im Personenverkehr in Prozenten in I. Klasse 986, in II. Klasse 839, in III. Klasse und in IV. Klasse je 745. Daneben sind die Zeitkarten, die früher außerordentlich billig berechnet waren, noch besonders verteuert worden.

Im Güterverkehr wird die Steigerung rund 1200 % betragen. Auch hier ist nicht zu verschweigen, daß durch Wegfall von Ausnahmetarifen und durch Neuklassifizierung der Güter eine große Anzahl von Transporten noch weiter verteuert worden ist. Doch wird namentlich der Wegfall von Ausnahmetarifen in der Regel überschätzt. Man vergißt, daß für sehr wichtige Güter heute noch Ausnahmetarife bestehen, so für Kohlen, Erze, Rohstoffe, Düngemittel, Steine. Die Lage ist heute so, daß noch rund 50 % aller Wagenladungen zu Ausnahmesätzen (einschließlich der Klasse E) befördert werden gegen rund 60 % in der Vorkriegszeit.

Der Steigerung der Gütertarifsätze gegenüber muß aber darauf hingewiesen werden, wie sich der Wert der Güter selbst gesteigert hat. Hier sei nur der wichtigste Artikel, die Kohle, herausgegriffen. Die Tonne bestmelierter Förderkohle kostete im Juli 1914 frei Zechenstation 12,30 ℳ, heute kommt sie ohne die Kohlensteuer auf 237 ℳ zu stehen. Die Preissteigerung beträgt also 1827 %, die Tariferhöhung aber bei einer Entfernung von 120 km nur 1097 %. Berücksichtigt man noch die Kohlensteuer, so ergibt sich folgendes Bild:

Der Kaufpreis und die Steuer für eine Tonne Ruhrkohlen war vor dem Kriege von der Eisenbahn verdient durch die Beförderung von 10 t Kohle von Herne nach Dortmund, vom 1. November an muß die Eisenbahn dieselbe Menge Kohle schon von Herne bis Soest fahren, um den Kaufpreis für eine Tonne aufzubringen. Ich glaube nicht, daß eine privatwirtschaftlich geleitete Eisenbahnverwaltung sich bei diesem Ergebnis beruhigen würde. Sie würde sicher ihre Tarife noch stärker erhöht haben, als die Reichsbahn dies bisher getan hat. Es ist mir nicht bekannt, daß die Kohlenproduzenten sich in dieser Richtung Schranken auferlegt hätten. Wenn die in der Presse wiedergegebenen Nachrichten zutreffen, so betragen die Leistungen eines Mannes der Belegschaft im Ruhrkohlenbezirk heute rund zwei Drittel der Vorkriegszeit. Niemand macht den Zechenbesitzern einen Vorwurf daraus, daß es ihnen nicht gelungen ist, die Leistungen ihrer Arbeiter zu erhöhen. Anders urteilt man in dieser Beziehung über die Eisenbahnverwaltung. Was man der Privatindustrie, nicht aber der Eisenbahnverwaltung, ohne weiteres zubilligt, ist die Erhöhung ihrer Preise nach Maßgabe der Erhöhung der Produktionskosten. Davon macht die Privatindustrie auch vollen Gebrauch. Sie hat sich deshalb mit der Steigerung der Löhne und der Verringerung der Arbeitsleistungen abfinden können und auch tatsächlich abgefunden."

Inzwischen hat die von Staatssekretär Stieler erwähnte Konferenz in München unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers G r ö n e r stattgefunden. Es haben an ihr außer sämtlichen deutschen Eisenbahndirektionspräsidenten auch eine große Zahl der Leiter und Präsidenten der früheren Ländereisenbahnen teilgenommen. Gegenstand der Besprechung war die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahnen sowie die von Exzellenz v. Breitenbach aufgeworfene Frage, ob etwa durch eine Änderung ihrer Organisationsform, insbesondere durch ihre Überführung in Privatbetrieb eine durchgreifende und schnelle Besserung erzielt werden könne. Die Beratungen hatten lediglich akademischen Charakter. Irgendwelche Beschlüsse wurden nicht gefaßt. Staatsminister a. D. v. Breitenbach hat sich an der Konferenz nicht beteiligt.

Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, daß diese Erörterung in einem Kreise von Männern von so anerkannter Erfahrung und Sachkenntnis dem Wunsche des Reichsverkehrsministers entsprungen ist, diese sowohl in der Fach- und Tagespresse als auch in wirtschaftlichen Körperschaften so vielfach angeschnittene und für unsere wirtschaftliche Zukunft so bedeutsame Frage mit aller Gründlichkeit zu untersuchen und keine Erkenntnisquelle, die zu ihrer Klärung dienen könnte, unbenutzt zu lassen, zumal ja anzunehmen ist, daß sie auch im Parlament ein Gegenstand lebhafter und eingehender Besprechungen sein wird.

— **Verbrecherische Anschläge auf Eisenbahnzüge usw.** Um in Fällen vorsätzlicher Gefährdung von Eisenbahnzügen und verbrecherischer Anschläge gegen die Bahnanlagen oder gegen Reisende und Beamte eine lebhaftere Beteiligung der Bevölkerung und der Beamten bei der Ermittlung und Anzeige der Täter herbeizuführen, hat der Reichsverkehrsminister die Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen ermächtigt, hierfür selbständig Belohnungen auszusetzen. Die Belohnungen sollen grundsätzlich sofort nach Bekanntwerden der verbrecherischen Handlung ausgeschrieben werden. Sie sollen nicht unter 3000 ℳ, in schwereren Fällen mindestens 5000 ℳ betragen. Wenn durch die Handlung ein Betriebsunfall (Entgleisung oder Zusammenstoß) herbeigeführt worden ist, so ist die Belohnung auf 10 000 ℳ zu bemessen. Erscheint es im Einzelfalle zweckmäßig, über 10 000 ℳ hinauszugehen, so ist hierzu die Genehmigung des Ministers, von den der Zweigstelle Bayern unterstellten Eisenbahndirektionen die Genehmigung der Zweigstelle telegraphisch einzuholen. Letztere ersucht der Minister, ihm in derartigen Fällen ihre Entschließung telegraphisch mitzuteilen. Der Minister hat gleichzeitig die Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen beauftragt, in allen derartigen Fällen die unmittelbare Untersuchung und die schleunigste Verfolgung mit allen verfügbaren Mitteln zu fördern und ihm im Anschluß an die von der Station zu erstattende telegraphische Meldung umgehend, spätestens tags darauf durch Telegramm anzuzeigen, welche Maßnahmen zur Ermittlung der Täter getroffen worden sind, z. B. Höhe der ausgesetzten Belohnung, Verwendung von Spür- und besonders abgerichteten Polizeihunden, Antrag auf Entsendung von Kriminalbeamten bei der zuständigen Behörde u. dergl. Die der Zweigstelle Bayern unterstehenden Direktionen haben gleichzeitig auch an diese telegraphisch zu berichten.

— **Neueinstellung polnischer Flüchtlinge.** Nach Verhandlung mit dem Hauptbetriebsrat hat der Reichsverkehrsminister, Zweigstelle Preußen-Hessen, folgenden Erlaß an die Eisenbahndirektionen gerichtet: „Nach den Bestimmungen für die Übernahme von deutschstämmigen Arbeitern aus den an Polen abgetretenen Gebieten können in der Regel nur diejenigen Arbeiter in den heimischen Eisenbahndienst übernommen werden, die sich bereits vor dem 1. August 1914 im Eisenbahndienst befunden und nicht über den 1. April 1920 hinaus für Polen Dienst getan haben.

Obwohl die Bediensteten hiervon seinerzeit in Kenntnis gesetzt worden sind, laufen bei mir im Ministerium, bei der Eisenbahndirektion Osten, welche für die Regelung der Abwicklungsgeschäfte mit Polen bestimmt ist, oder bei anderen Direktionen noch zahlreiche Gesuche von solchen Bediensteten ein, die diesen Voraussetzungen nicht entsprechen. Entweder sind die Gesuchsteller erst nach dem 1. August 1914 in den Eisenbahndienst eingetreten oder über den 1. April 1920 hinaus im Dienste der polnischen Verwaltung verblieben. Zur Entschuldigung des längeren Verbleibens in polnischen Diensten werden die mannigfaltigsten Gründe angeführt (zu späte Benachrichtigung, Erkrankung von Familienmitgliedern, Regelung von Grundstücksangelegenheiten, Wohnungsschwierigkeiten in Deutschland, Hochhaltung des Deutschtums in polnischen Gebieten usw.). Diese Begründungen mögen vereinzelt zutreffen, im allgemeinen aber können sie nicht als stichhaltig angesehen werden. In den meisten Fällen werden die Bediensteten lediglich unter dem Druck der Verhältnisse nachträglich nach Deutschland ausgewandert sein. Wenn es nun auch nicht Aufgabe der Verwaltung sein kann, diese Bediensteten durch nachträgliche Übernahme vor Schaden zu bewahren, den sie durch eigenes Verschulden erlitten haben, so mögen doch vielfach Umstände vorgelegen haben, die das längere Verbleiben der Bediensteten an ihrer bisherigen Dienststelle entschuldbar erscheinen lassen, so daß eine dauernde Ablehnung ihrer Wiedereinstellung in den Eisenbahndienst mit Rücksicht auf die von ihnen bereits zurückgelegte langjährige Eisenbahndienstzeit und ihr vorgeschrittenes Lebensalter sowie auf ihre Arbeitslosigkeit und ihre Notlage infolge der Vertreibung für sie eine große Härte bedeuten würde. Eine nachträgliche Ü b e r n a h m e dieser Leute in den heimischen Eisenbahndienst muß aus Erwägungen grundsätzlicher Art nach wie vor abgelehnt werden. Es erscheint aber angezeigt, diejenigen Bediensteten, die bereits vor dem 1. August 1914 im Eisenbahndienst gewesen sind und lediglich ihrer deutschen Gesinnung wegen ihren bisherigen Arbeitsplatz in Polen haben aufgeben müssen, sofern bei heimischen Eisenbahndienststellen ein Arbeiterbedarf eintreten und Neueinstellungen vorgenommen werden sollten, hierbei vorzugsweise zu berücksichtigen. Ob und inwieweit ihnen zu gegebener Zeit die frühere Eisenbahndienstzeit anzurechnen sein wird, würde späterer Entscheidung vorbehalten bleiben müssen."

Um eine ordnungsmäßige Durchführung hiernach ausnahmsweise in Frage kommender Neueinstellung polnischer Flüchtlinge zu gewährleisten, hat der Minister einheitliche Gesichtspunkte aufgestellt, die für das Verfahren maßgebend sein sollen. Mit der Regelung und dem Ausgleich der Gesuche und Bedarfsmeldungen ist die Eisenbahndirektion Osten (Hauptabwicklungsstelle), der ohnehin schon die Regelung der Abwicklungsgeschäfte der aus Polen ausgewanderten Bediensteten obliegt, beauftragt worden.

— **Stimmen zur Eisenbahntariferhöhung.** Zahlreiche Körperschaften haben zur bevorstehenden Tariferhöhung Stellung genommen. Wir geben hier einige der Entschließungen wieder: Der bayerische Landeseisenbahnrat hat einstimmig folgende Entschließung angenommen: „Der Landeseisenbahnrat erkennt an, daß die Reichseisenbahnverwaltung genötigt ist, ihre Einnahmen zu erhöhen. Er bedauert, daß dies zurzeit durch eine gleichmäßige Tariferhöhung geschehen soll. Er wünscht insbesondere, daß der Zuschlag für Lebens- und Düngemittel- und für Kohlentransporte nur in einem geringen Prozentsatze erfolgen soll. Der Landeseisenbahnrat ist sich dabei vollständig klar, daß gegen eine abermalige so scharfe Erhöhung die allerschwersten volkswirtschaftlichen Bedenken bestehen, die sich besonders für das bayerische Wirtschaftsleben aus der ungünstigen Lage Bayerns zu den Rohstoffquellen und den Hauptabsatzgebieten ergeben. Der Landeseisenbahnrat ist im Anschluß an die vom Ausschuß der Verkehrsinteressenten in seiner letzten Sitzung beschlossene Erklärung der Überzeugung, daß eine Gesundung unseres deutschen Verkehrswesens nicht durch fortwährende Tariferhöhungen herbeigeführt werden kann, sondern mit der energischen Anbahnung einer wirtschaftlichen und sparsamen Verwaltung und Betriebsführung verbunden sein muß.“ Auf Antrag des Handelsministeriums wurde der Entschließung noch folgender Zusatz beigefügt: „Der Landeseisenbahnrat befürwortet deshalb bei diesem Anlasse auch eine erneute Überprüfung der Staffelung der Gütertarife auf weiten Entfernungen.“

Am 24. September fand im Sitzungssaal der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart eine Sitzung des Beirats für den Bezirk Württemberg statt, in der die bevorstehende weitere Erhöhung der Eisenbahntarife eingehend besprochen wurde. Auf dem Gebiete der Personentarife wurden verschiedene Wünsche zur Prüfung durch die Eisenbahnverwaltung vorgetragen. Der Beirat hat sich unter den vorliegenden Verhältnissen mit dem von der Eisenbahnverwaltung beabsichtigten Vorgehen einverstanden erklärt.

Die 72. Sitzung des Badischen Eisenbahnrats hat sich mit der Erhöhung der Tarife befaßt. Im Verlauf der Beratung wurde von Mitgliedern des Eisenbahnrats geltend gemacht, daß eine eingehende Nachprüfung der Notwendigkeit der Erhöhungen mangels ausreichender Unterlage unmöglich sei. Eine Stellungnahme sei daher außerordentlich schwer. In den fortwährenden Tariferhöhungen könne nicht der richtige Weg zur Ordnung des Reichshaushalts erblickt werden, vielmehr sollten sich die Ausgaben nach den Einnahmen richten. In einer Entschließung kam dies auch zum Ausdruck. Es wurde dabei auch betont, daß die geographisch so ungünstig gelegene badische Wirtschaft bei weiterer tariflicher Belastung größtenteils zum Erliegen kommt. Der Eisenbahnrat sei deshalb außer Stande, der geforderten 30prozentigen Erhöhung zuzustimmen. Sollte gleichwohl diese Tariferhöhung durchgeführt werden, so beantragt der Eisenbahnrat Berücksichtigung folgender Wünsche: 1. Weitgehende Staffelung der Gütertarife unter besonderer Berücksichtigung der geographisch ungünstig gelegenen Länder; 2. Abstufung der Personentariferhöhungen nach der Leistungsfähigkeit der Fahrgäste; 3. Einführung beschleunigter Personenzüge und zuschlagfreier Eilzüge mit allen Wagenklassen: 4. Berücksichtigung der Entschließung vom 22. März hinsichtlich rechtzeitiger Bekanntgabe aller geplanten Veränderungen unter Mitteilung aller Einzelheiten und ausreichender Unterlagen. Im weiteren Verlauf wurde gewünscht, daß der Verkehr auf Wochenkarten von einer Erhöhung freigelassen werde.

— **Eine neue Konstruktion von Straßenbahnbremsen** wurde kürzlich in Berlin den Aufsichtsbehörden vorgeführt. Bei der Durchprüfung der Straßenbahnwagenkonstruktionen ergab es sich, daß ein großer Kraftverlust durch die jetzt übliche Bremsanlage der Straßenbahnwagen bei längerer Benutzungsdauer eintritt. Die auf die Spurkränze der Wagenräder wirkenden Bremsklötze schleifen dann auch bei nicht angezogener Bremse und verursachen dadurch große Kraft- und Stromverluste, verzögern den Straßenbahnverkehr und erhöhen, da die schleifenden Bremsklötze auch die Spurkränze der Räder verschleißen, die Kosten für die Wagenunterhaltung. Die neue Straßenbahnbremse, die sich in die bestehenden Wagenkonstruktionen gut einfügen läßt, wirkt nicht mehr auf die Wagenräder, sondern auf besondere Bremsscheiben, die auf den Radachsen sitzen. Da durch die Scheiben die Bremsfläche vergrößert wird, tritt eine erhöhte Bremswirkung ein. Die neuen Bremsen sollen nach und nach in die bisherigen Wagen der Berliner Straßenbahnen eingebaut werden. Auch diese Neuerung ist dazu bestimmt, die Ausgaben der Straßenbahn herabzumindern und die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu erhöhen.

— **Die Saarbahnen im Gutachten der Verkehrskommission des Völkerbundes.** Am 2. d. M. beschäftigte sich der Völkerbundsrat mit den Anträgen der Regierungskommission des Saargebietes, das Saargebiet der Berner Eisenbahn-Konvention vom Jahre 1890 anzuschließen. Dagegen hatte die deutsche Regierung seinerzeit protestiert (vgl. Nr. 36, S. 667 d. Ztg.), weil das Saargebiet als ein Teil des Deutschen Reiches ohnehin der Berner Konvention angehöre. In dem Gutachten der Verkehrs- und Transit-Kommission des Völkerbundes heißt es, daß die Einbeziehung des Saargebietes in die internationale Berner Konvention überflüssig sei; denn die Berner Konvention gelte für alle Unterzeichner dieser Konvention, auch für das Saargebiet. Die Regierungskommission des Saargebietes allein sei befähigt, das Eisenbahnnetz des Saargebietes in allen Fragen der Anwendung oder der Revision der genannten Konvention zu vertreten, ebenso wie die Regierung einer der Mächte, deren Gebiete der Berner Konvention unterstehen.

— **Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk wickelte sich in der Woche vom 25. September bis 1. Oktober d. J. ohne besondere Schwierigkeiten ab. Die Rückleitung der Güter, die zur Behebung von betrieblichen Schwierigkeiten aus Anlaß der inzwischen aufgehobenen Sanktionen umgeleitet werden mußten, auf den alten, ihnen organisch zugewiesenen Weg geschieht so schnell wie möglich. Die Wagengestellung war besonders für Brennstoffe sehr ungünstig. Der Zulauf an leeren Wagen war so gering, daß größere Ausfälle am Schluß der Woche nicht vermieden werden konnten. Der Mangel an gedeckten Wagen hat an Schärfe noch zugenommen. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt gestellt 20 212 Wagen (i. V. 20 061 Wagen). Die Lagerbestände auf den Zechen haben von 356 805 auf 359 104 t zugenommen. Die Schiffahrtslage auf dem Rhein hat sich leider immer noch nicht gebessert. Infolgedessen wird der Mangel an Laderaum fühlbarer. Auch die Schleppsätze ziehen neuerdings an.

— **Viehversandversicherung.** Die bayerische Versicherungskammer hat eine Versicherung gegen Unfall lebender Tiere während der Eisenbahnbeförderung eingerichtet. Die Versicherungsanträge an die Versicherungskammer München erfolgen durch Kartenbrief, den der Antragsteller nach dem Vordruck auszufüllen, und in den er die entsprechenden Beitragsmarken je nach Höhe der Versicherungssumme und nach Kilometerzahl einzukleben hat. Die Abgabe der Antragsformulare und Versicherungsmarken wird von der Versicherungskammer geregelt; die Eisenbahndienststellen haben damit keine Befassung. Um den Zeitpunkt der abgeschlossenen Versicherung feststellen zu können, ist es erforderlich, den Abgang der versicherten Viehsendung einwandfrei nachzuweisen. Die Abfertigungsstellen mit Viehverkehr sind daher angewiesen worden, die Versicherungsmarken in den Anträgen (Kartenbriefen), die bei Auflieferung der Viehsendung vom Versender vorgelegt werden, mit einem deutlichen Abdruck des Tagesstempels zu versehen. Eine weitere Mitwirkung der Eisenbahndienststellen, wie beispielsweise Nachprüfung hinsichtlich der richtigen und vollzähligen Ausfüllung der Anträge, deren Auflieferung zur Post usw., findet nicht statt. Die erforderliche Anzahl Muster von Viehversicherungsanträgen nebst eingeklebter Marke werden von der Versicherungskammer München den einzelnen Direktionen zur Verteilung an die unterstellten Stationen unmittelbar zugehen. Für die Abstempelung der Beitragsmarken wird voraussichtlich noch eine Pauschalgebühr festgesetzt werden.

— **Frachtvergünstigung für die durch die Explosion in Oppau Geschädigten.** Liebesgaben (Lebensmittel, Kleidungsstücke, Wäsche, Bedarfsgegenstände, Verbandzeug u. dgl.), die von staatlichen oder städtischen Behörden, gemeinnützigen Vereinen, Ausschüssen oder Komitees an behördliche oder gemeinnützige Stellen zur unentgeltlichen Verteilung unter die durch die Explosion in Oppau Geschädigten aufgegeben werden, werden bis zum 31. Dezember 1921 auf den Strecken der Reichsbahn bei Auflieferung als Frachtgut frachtfrei befördert. In den Frachtbriefen ist unter der tarifmäßigen Inhaltsangabe zu vermerken: „Freiwillig gespendete Gaben zur unentgeltlichen Verteilung unter die durch die Explosion in Oppau Geschädigten.“ Die Frachtbriefe sind mit Stempel und Unterschrift des Absenders zu versehen. Für Sendungen von Spediteuren oder an Spediteure wird Frachtfreiheit nicht gewährt. Ferner wird obdachlosen Einwohnern von Oppau beim Umzuge nach einem anderen Orte frachtfreie Beförderung ihres Hausrates bei Aufgabe als Frachtgut gewährt. Die Frachtbriefe müssen mit dem Vermerke: „Umzugsgut für Obdachlose aus Oppau“ und mit Stempel und Unterschrift des Bürgermeisteramtes Oppau versehen sein.

— **Frachtermäßigungen für Kartoffeln.** Nach einer Mitteilung der Eisenbahndirektion Berlin wird, noch rechtzeitig für den diesjährigen Kartoffelversand, von der Eisenbahnverwaltung eine Frachtermäßigung für Kartoffeln eingeführt, die nicht unbeträchtlich ist. Die Ermäßigung wird rund 35 % betragen. Bei den jetzt geltenden Frachtsätzen würden 100 kg auf 100 km Entfernung 13,70 ℳ kosten, nach der, übrigens sofort geltenden Ermäßigung für den Stückgutversand von Kartoffeln wird die Fracht für 100 kg über eine Entfernung von 100 km nur 8,90 ℳ betragen. Ist die Vergünstigung auch zunächst noch auf den Stückgutversand beschränkt, so wird sie doch gerade dem einzelnen, der seinen Bedarf durch Bezug vom Erzeuger direkt deckt, die Versorgung mit einem Wintervorrat an Kartoffeln erheblich erleichtern. Besonders sei noch darauf hingewiesen, daß die eingeführte Frachtermäßigung durch die zum 1. November d. J. in Aussicht genommene Erhöhung der Frachten um 30 % nicht berührt wird. Wenn auch aus tariftechnischen Gründen die Grundlage des Tarifs etwas verändert werden muß, so sollen doch die Frachtsätze im wesentlichen unverändert bleiben.

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft A.-G. in Berlin.** Der Abschluß für das am 31. März 1921 abgelaufene Geschäftsjahr ergibt nach Sonderzuweisung zum Erneuerungsfonds von 300 000 ℳ (im Vorjahr 150 000 ℳ) einen Reingewinn von rund 292 000 ℳ, aus dem eine Dividende von 8 % gegen 7 % im Vorjahr in Vorschlag gebracht wird. Der auf den 20. Oktober einberufenen Generalversammlung soll die Erhöhung des Aktienkapitals um 3 000 000 ℳ Stammaktien und 500 000 ℳ mehrstimmiger 6prozentiger Vorzugsaktien mit halber Dividende für 1921/22 vorgeschlagen werden. Die neuen Stammaktien sollen den alten Aktionären im Verhältnis 1 : 1 zum Kurs von 115 % zum Bezug angeboten werden. Die aus der Kapitalerhöhung fließenden Mittel sollen der Hauptsache nach zum Erwerb zweier Bahnen in Baden verwendet werden, an denen die Gesellschaft bereits konsortialiter beteiligt ist.

— **Berliner Untergrundbahn Nord-Süd.** Auf dem Belle-Allianceplatz in Berlin erhebt sich seit einiger Zeit ein etwa haushohes Gerüst, an dem ein riesiger Ausleger angebracht ist, und auf dem eine Maschine zum Mischen von Beton aufgestellt ist. Diese ganze Vorrichtung ist zur Durchführung einer neuartigen Betonbauweise (Betonguß) errichtet worden, die in Deutschland zum ersten Male bei einem Untergrundbahnbau Verwendung findet. Auf der Westhälfte des Belle-Allianceplatzes wird zurzeit die unterirdische Maschinenhalle für das zum Betriebe der Bahn notwendige Unterwerk hergestellt. Die Herstellung des Bauwerkes in Stampfbeton würde außerordentlich zeitraubend sein, wodurch die Fertigstellung des Rohbaues der Bahn zum 1. Januar k. J. verzögert würde. Daher werden die Maschinenfundamente, Seitenwände und die Decke des Tunnels nicht in Stampfbeton, sondern in Gußbeton hergestellt. Der üblichen Mischung von Kies und Zement wird soviel Wasser mehr zugesetzt, daß ein zähflüssiger Brei entsteht, der über eine Rinnenanlage, die an dem Ausleger des Gerüstes hängt, in die Form geleitet wird und so nicht nur das Stampfen, sondern auch den Transport der Betonmischung von der Maschine zur Form erspart und den Bau bedeutend schneller entstehen läßt als sonst. Das Unterwerk am Belle-Allianceplatz soll in etwa vier Wochen im Rohbau bereits fertiggestellt sein. Anschließend hieran wird die Decke des Tunnels auf dem Belle-Allianceplatz hergestellt, so daß der Platz selbst, der heute größtenteils eingezäunt ist, im nächsten Frühjahr wieder zur allgemeinen Benutzung freigegeben werden kann.

— **Studienkursus der Bildungsdezernenten** (vgl. Nr. 40, S. 739 d. Ztg.). Der seit längerer Zeit vorbereitete Studienkursus für die an den Eisenbahndirektionen ernannten Dezernenten der Bildungs-, Unterrichts- und psychotechnischen Angelegenheiten hat am 5. Oktober begonnen. Die Eröffnung fand in Berlin im Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofes durch den Reichsverkehrsminister statt. Als Gäste waren eine größere Zahl Herren des Reichsverkehrsministeriums und mehrerer Eisenbahndirektionen erschienen, außerdem Vertreter aus anderen Ministerien sowie aus Kreisen der Wissenschaft und Großindustrie. Näheren Bericht behalten wir uns vor.

— **Das Genesungsheim „Dreizehnlinden".** Am 1. September d. J. ist in Bad Driburg das bisherige Kur- und Badehotel „Dreizehnlinden" als Genesungsheim für die Mitglieder der Eisenbahnbetriebskrankenkasse Essen im Beisein Sr. Exzellenz, des Staatsministers a. D. Hoff, des Ministerialrats Dr. Telemann, Vertreters des Reichsverkehrsministers, der Präsidenten der Eisenbahndirektionen Essen und Cassel sowie sonstiger Vertreter der Eisenbahn und der kommunalen Verwaltungen eröffnet worden. Der Vorstand der Eisenbahnbetriebskrankenkasse Essen hat mit dieser Anstalt ein Werk geschaffen, das gerade innerhalb der Eisenbahnverwaltung die größte Beachtung und weiteste Nachahmung verdient. Der durch die schädlichen Einflüsse des Weltkrieges herabgedrückte Gesundheitszustand, dessen Hebung bei der geringen Kaufkraft der heutigen Löhne dem einzelnen meist nicht möglich ist, fordert gebieterisch nach solchen, von einer Gesamtheit unterhaltenen Heimen. Nur hierdurch wird es möglich sein, die der Fürsorge der Krankenkasse anvertrauten Menschen auf eine solche gesundheitliche Grundlage zu stellen, daß sie imstande sind, schädlichen Einwirkungen größeren Widerstand zu leisten. Abgesehen davon, muß dieses Prinzip der „Schadenverhütung", das auch in der zu erwartenden neuen Reichsversicherungsordnung bezüglich der Krankenversicherung mehr zum Ausdruck kommen soll, letzten Endes zu einer Ersparnis für die Versicherungsträger führen.

Bad Driburg ist für die Zwecke eines Eisenbahngenesungsheims wie geschaffen, da es alle wünschenswerten Vorzüge in sich vereinigt. Eingebettet in dem sagenumwobenen Nethegau, rings umschlossen von den bewaldeten Höhenzügen des Eggegebirges und des Teutoburgerwaldes, liegt es ruhig-anmutig in einem schützenden Talkessel, nach allen Seiten herrliche Aussichten bietend. Bei der reichen Fülle von Naturschönheiten ist Gelegenheit zu mannigfachen Spaziergängen und inniger Naturbetrachtung. In Bad Driburg haben die Pfleglinge des Genesungsheims einen besonderen Vorzug, die vorhandenen Stahl- und Schwefelheilquellen mit in Anspruch nehmen zu können. Das Grundstück des Genesungsheims birgt außerdem selbst noch eine Stahlwasserader, die demnächst erschlossen werden soll. Mancher Kranke, dem sonst die Mittel für den Besuch eines Badeortes fehlen würden, erhält dadurch die Möglichkeit, ohne weitere Kosten eine Badekur durchmachen zu können. Die äußere und innere Aufmachung des Heims ist zweckmäßig, gediegen und von vornehmer Einfachheit. Die Einheitlichkeit in der künstlerischen Gestaltung wirkt angenehm beruhigend und bedeutet zweifellos an sich schon einen gewissen Heilfaktor. Mit dem Genesungsheim verbunden ist eine großzügig und nach modernen Grundsätzen eingerichtete, auch der Öffentlichkeit zugängliche Badeanlage, in der alle Arten medizinischer Bäder sowie elektrische Licht-, Dampf- und Schwefelmoorbäder verabreicht werden können.

Die Eisenbahnbetriebskrankenkasse Essen kann sich zu der Erwerbung dieses einzig in seiner Art stehenden Genesungsheims nur beglückwünschen, denn gerade für die Arbeiter im Industriebezirk ist eine solche Fürsorge besonders vonnöten.

Sp.

— **Der Verkehr im Hamburger Hafen.** Im September hat der Seeschiffahrtsverkehr im Hamburger Hafen 1 Million t überschritten. Es sind 257 ankommende Schiffe mit zusammen 1 017 738 Netto-Registertonnen zu verzeichnen gegen 1 246 556 im Jahre 1913. Von den ankommenden Schiffen sind 486 deutscher, 209 britischer, 82 niederländischer, 43 schwedischer, 35 amerikanischer, 34 dänischer, 13 französischer und 11 norwegischer Nationalität. Unter den auslaufenden Schiffen, deren Gehalt im September 1 013 768 t gegen 1 223 305 t im Jahre 1913 betrug, befinden sich außer den Flaggen der oben angegebenen Nationen auch noch die der Tschechoslowakei, Rußlands und Cubas.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium — Eisenbahnabteilungen — sind die Oberregierungsräte Niemack und Dr. Kieschke sowie der Oberregierungsbaurat Brandes zu Ministerialräten ernannt worden.

Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten:

Versetzt sind: der Ober- und Geheime Regierungsrat Warsitz, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion nach Breslau, die Oberregierungsräte Haaßengier, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion nach Hannover, und Klewitz, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion nach Altona, der Regierungsrat Dr. jur. Johannes Wolff, bisher in Altona, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cassel, die Regierungsbauräte Emil Meier, bisher in Hameln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Braunschweig, Dr. phil. Schrader, bisher in Waldenburg (Schlesien), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Wilhelm Fröhlich, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Eberswalde, Karl Oppermann, bisher in Verden (Aller), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Waldenburg (Schlesien), Troitzsch, bisher in Leubus, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Liegnitz, Brühne, bisher in Hannover, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Verden (Aller), Düring, bisher in Frankfurt (Main), zum Eisenbahnwerk nach Nied, Leupold, bisher in Soldin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Glogau, Karl Frey, bisher in Schorndorf, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Coblenz, Meißel, bisher in Siegen, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Cassel, Linack, bisher in Liegnitz, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 1 nach Breslau, Wieszner, bisher in Oels, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Hintze, bisher in Nordhausen, als Vorstand des Eisenbahn-

Maschinenamts nach Sagan, Adalbert Wagner, bisher in Paderborn, zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Helff, bisher in Sagan, nach Frankfurt (Oder) als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Le Blanc, bisher in Königsberg (Pr.), nach Gotha, als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Angst, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Siegen, Ritter und Edler v. Keßler, bisher in Bremen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Altona, Grützner, bisher in Breslau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Liegnitz, Berghauer, bisher in Halle (Saale), nach Breslau als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Köppe, bisher in Göttingen, nach Oels als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Opificius, bisher in Glogau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Bremen, Bothe, bisher in Schneidemühl, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Nordhausen, Gräfe, bisher in Jena, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Schneidemühl, Sorger, bisher in Dresden, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Halle (Saale), und Pfisterer, bisher in Neuwied, als Vorstand eines Eisenbahnamts nach Schwerin (Meckl.), der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Friedrich Veil, bisher in Zuffenhausen (Württemb.), zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Cüstrin, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Pietsch, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Glogau, und Roeder, bisher in Düsseldorf, als Vorstand der Maschinenverwaltung nach Oldenburg, der Eisenbahnamtmann Hohberg, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Neustettin, die Regierungsassessoren Büttner, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Köln, und Dr. jur. Rund, bisher in Berlin, zur Eisenbahn-Generaldirektion nach Schwerin (Meckl.).

Überwiesen ist: der Regierungsbaurat Dr. Ing. Landsberg in Berlin dem Eisenbahn-Ausbesserungswerk in Berlin-Grunewald, der Regierungsbaurat Erich Schulze in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin als Mitglied und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Kurt Schulz in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Walter Guth ist bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Den Regierungsbauräten Wehling in Essen und Vock in Frankfurt (Main) ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Der Oberregierungsbaurat, Geheime Baurat Karl Schwarz, bei der Eisenbahndirektion in Berlin, der Regierungsbaurat, Geheime Baurat Selle, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Braunschweig sowie die Regierungsbauräte Genz, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Glogau, und Franzen, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Eberswalde, sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt worden.

Im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, ist dem Regierungsdirektor Otto Morhart die Stelle eines Ministerialrates verliehen worden. — Der Ministerialrat Geheime Rat von Völcker in München, ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in München ernannt worden.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden ist der Regierungsbaurat beim Brücken- und Oberbaubüro Dr. Ing. Bloß zur Eisenbahn-Generaldirektion versetzt worden.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart sind versetzt: der Regierungsrat Heiges, bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart nach Berlin und der Regierungsrat Holzherr bei der Betriebsinspektion Friedrichshafen zur Eisenbahn-Generaldirektion.

Österreich.

— **Wiederaufnahme des Verkehrs der Balaton-D-Züge.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit: Mit Donnerstag, dem 6. Oktober, wird der Verkehr der Balaton-D-Züge vorläufig auf dem Wege über Pottendorf-Ebenfurt-Ödenburg-Groß-Kanizsa wieder aufgenommen. Die Ankunft in Wien Südbahnhof erfolgt um 19 Uhr 25 Minuten jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, erstmals 6. Oktober; die Abfahrt von Wien Südbahnhof um 9 Uhr jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag, erstmals 7. Oktober.

— **Der Kohlenbezug aus der Tschechoslowakei für die Eisenbahnen.** In den letzten Tagen haben im tschechoslowakischen Arbeitsministerium Verhandlungen wegen Verbesserung der Kohlenbezüge der österreichischen Bahnen stattgefunden. Hierbei wurde bereits der geänderten Lage des Kohlenmarktes Rechnung getragen. Es wurde in Würdigung der österreichischen Verhältnisse eine Erhöhung der Steinkohlenzuweisung bei Verminderung des Braunkohlenbezuges erzielt und auch vereinbart, daß bei der Wiederaufnahme des Braunkohlenzuschubes am 10. Oktober d. J. nur mehr Grobsorten zur Lieferung gelangen. Hierdurch werden die bisherigen Schwierigkeiten bei Lagerung und Verwendung der Braunkohle verschwinden, wie auch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes gefördert wird.

— **Eisenbahnunfall in Linz.** Am 4. Oktober früh ereignete sich auf dem Linzer Personenbahnhof ein Zusammenstoß zweier Güterzüge, wobei ein Oberschaffner schwer verletzt wurde. Der Schaden ist sehr beträchtlich, da außer einer Lokomotive sechs Wagen schwer beschädigt und etwa zehn bis zwölf andere Wagen gebrauchsunfähig wurden.

— **Einführung eines neuen Tarifes.** Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 ist ein neuer österreichischer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (abgekürzt: P. G. T. I) eingeführt worden. Gleichzeitig wurde der vom 1. Januar 1910 ab gültige österreichische und bosnisch-herzegowinische Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, in Österreich außer Kraft gesetzt.

— **Begrüßungsdrahtung der österreichischen Ingenieure an die Nationalversammlung.** Die zur Besichtigung des Elektrizitätswerkes der Bundesbahnen am Spullersee eingetroffenen Ingenieure (vgl. Nr. 40, S. 741 d. Ztg.) sandten an den Präsidenten der österreichischen Nationalversammlung folgende Begrüßungsdrahtung:

„Die am Spullersee versammelten Ingenieure Österreichs gedenken des großzügigen Schrittes, den die Nationalversammlung durch Schaffung des Gesetzes für die Elektrisierung der Bahnen vollbracht hat, und sehen in der nachhaltigen Förderung dieses Baues durch die Volksvertretung den wirksamsten Schutz des Elektrisierungsgedankens in aller Zukunft. Sie entbieten der Nationalversammlung ihren Dank und Gruß. Ingenieurverein. Goldemund."

— **Kohlenförderung Österreichs.** Die Kohlenförderung Österreichs zeigte bis April 1921 eine günstige Entwicklung. Im Mai 1921 traten die Bergarbeiter Niederösterreichs und Steiermarks in den Ausstand, der erst Anfang Juni beigelegt werden konnte. Seitdem erholt sich die Förderung nur langsam, obwohl mittlerweile die Absatzmöglichkeit für heimische Kohle wegen der Verteuerung des ausländischen Brennstoffes wieder günstiger geworden ist. Nachstehende Zusammenstellung gibt Aufschluß über die Entwicklung der Förderung in den ersten acht Monaten 1920 und 1921.

	Förderung in Meterzentnern	
	1920	1921
Januar	1 968 832	2 289 216
Februar	1 902 180	2 260 862
März	2 225 347	2 354 581
April	1 907 939	2 451 301
Mai	1 920 958	1 117 995
Juni	1 931 601	1 998 443
Juli	2 218 157	2 141 630
August	2 132 132	2 197 636

In den ersten acht Monaten 1920 betrug sohin die Förderung an Braun- und Steinkohlen 16,2 Millionen Meterzentner, in der gleichen Zeit des laufenden Jahres 16,81 Millionen Meterzentner. Die deutschösterreichischen Grubenpreise dürften in der nächsten Zeit eine Erhöhung erfahren, da die Arbeiter neuerliche Lohnforderungen gestellt haben.

— **Richtigstellung.** Die in Nr. 39 S. 723 d. Ztg. unter dem Titel „Gebührenerhöhung auf den Bundesbahnen" enthaltene Nachricht über eine mit Wirksamkeit vom 1. Oktober d. J. in Kraft tretende Erhöhung der „Statistischen Gebühr" bei Wagenladungen entspricht nicht den Tatsachen.

Ungarn.

— **Wiederaufnahme des Verkehrs auf der Strecke Sopron (Ödenburg)-Lajtaujfalu (Neufeld).** Der Verkehr auf der Strecke Sopron-Lajtaujfalu wurde am 14. September wieder aufgenommen.

— **Einstellung des Eisenbahnverkehrs.** Auf den Strecken Szentgotthárd-Fehring-Köpesény-Sopron, Sércz-Szentmargitbánya-Ruszt, Felsölászló-Sopron, Nagyszentmihály-Pinkafö und Felsöör-Felsölövö ist der Gesamtverkehr eingestellt.

— **Kohlenbeförderungsvertrag zwischen Ungarn und Deutschland.** Ungarn hat in Deutschland für das Geschäftsjahr 1921/22 Kohlenverträge in Höhe von 250 Millionen Kronen abgeschlossen.

— **Eröffnung des Autobusverkehrs in Budapest.** Die Stadt udapest hat vor mehreren Monaten in Wien fünf elektrische utobusse gekauft, die jetzt in Betrieb gesetzt wurden. In edem Autobus sind 32 Sitzplätze. Die Hauptstadt hat auch) Benzinautobusse, doch können diese wegen der hohen enzinpreise zurzeit nicht in Betrieb gesetzt werden.

— **Die Erhöhung der Straßenbahntarife im Budapester Munizipalausschuß.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung des hauptstädtischen Munizipalausschusses wurde die Frage der Erhöhung der Straßenbahntarife verhandelt. Der Iagistrat beschloß, eine neue Vorlage der Generalversammlung u unterbreiten. Die Vorlage des Magistrats enthielt den Beschlußantrag, daß die Generalversammlung mit Genugtuung zur Kenntnis nimmt, daß der Beschluß, betreffend die Kündigung er Grundbenutzungsverträge der Budapester Straßenbahn und er elektrischen Stadtbahn, vom Minister des Innern genehmigt ei. Da nunmehr die Rechtslage der Straßenbahnen vom Gesichtspunkte der Ablösung den Interessen der Hauptstadt entsprechend gesichert ist, ist die Generalversammlung gewillt — nit Rücksicht auf die Lohnansprüche der Angestellten der Verinigten Stadtbahnen und auf die im Interesse der Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs und der Sicherheit der Reisenden unbedingt erforderlichen Ausbesserungsarbeiten —, lie Notwendigkeit einer Erhöhung der Tarife anzuerkennen. Da ihr jedoch nicht genügend Zeit zur Verfügung stand, um die Frage zu prüfen, in welchem Maße die Tarife erhöht werden nüßten, konnte sie in dieser Beziehung nicht Stellung nehmen. Wie sich auch die Lage gestalte, stellt sie die Forderung auf, laß den öffentlichen Angestellten und Pensionären sowie den Arbeitern und Schülern eine möglichst große Begünstigung gewährt, ferner daß der Anspruch der Hauptstadt auf eine Beteiligung befriedigt, und schließlich, daß die Instandsetzung der Eisenbahn bald in Angriff genommen werde.

— **Ungarisch-bulgarische Handels- und Landwirtschafts-Kammer.** Unter Teilnahme der bulgarischen Gesandtschaft, der ungarischen Regierung und der Interessenten fand die Errichtung der ungarisch-bulgarischen Handels- und Landwirtschaftskammer statt. Baron Moriz Herzog wies in seiner Eröffnungsrede auf den Umstand hin, daß dieser Tage ein Wirtschaftsabkommen mit Bulgarien abgeschlossen worden sei, das berufen sei, auf Grund der Meistbegünstigungen alte Beziehungen aufrechtzuerhalten und neue Märkte zu schaffen.

— **Rechtswidrigkeiten der Serben.** Nach der Räumung der Baranya durch die Serben wurde festgestellt, daß die Serben auf der Szekozárd-Uj Dombovarer Strecke in der Länge von drei Kilometern die Bahnstrecke zugrunde gerichtet und die Gleise ausgehoben hatten. Die Serben haben ferner nach Verlassen der Stadt Fünfkirchen den größten Teil der Eisenbahnmaterialien und alle Lokomotiven — mit Ausnahme von sieben — fortgeschleppt. Von den Einrichtungsgegenständen haben sie bloß die beweglichen Stücke und einige wertlose Möbel zurückgelassen, während alles übrige fortgeschleppt wurde.

Uebrige europäische Länder.

— **Untersuchung der verwaltungs- und betriebswirtschaftlichen Verhältnisse der schwedischen Staatsbahnen durch die schwedische Steuerzahlervereinigung.** Eine Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der schwedischen Staatsbahnen, die mit Erlaubnis des Verkehrsministeriums auf private Veranlassung und durch einen ausländischen Sachverständigen stattfinden sollte, hat vor einiger Zeit in der schwedischen Tages- und Fachpresse einiges Aufsehen erregt. Kaum hatte die Staatsbahnwirtschaftskommission die Ergebnisse ihrer Erhebungen vorgelegt, da erhielt eine private Vereinigung, der schwedische Steuerzahlerverein die Erlaubnis, unter Beiziehung eines ausländischen Sachverständigen eine Untersuchung der verwaltungs- und betriebswirtschaftlichen Verhältnisse der schwedischen Staatsbahnen vorzunehmen. Die schwedische Zeitung „Soc. Dem." druckte zuerst ein Schreiben des Generaldirektors Granholm an die Eisenbahnbefehlstellen ab, wonach der Verkehrsminister dem Wunsche des Steuerzahlervereins stattgegeben habe. Die Vereinigung habe als Sachverständigen den früheren Unterstaatssekretär Franke von Berlin berufen. Franke habe seine Arbeiten in Schweden bereits begonnen unter Beihilfe eines Direktionsmitgliedes des Steuerzahlervereins. Den Herren solle alle erforderliche Auskunft erteilt werden. Sie erhalten einen Inspektionswagen zur Verfügung gestellt, mit der Berechtigung, diesen in jeden Staatsbahnzug einzustellen. Der betreffende Distrikts- oder Bürochef soll persönlich begleiten, sofern er es für nötig hält, oder einen Begleiter in solcher Stellung beigeben, damit er alle für die Untersuchung erforderlichen Auskünfte zu geben imstande ist. Franke und sein Begleiter sollten Zutritt zu allen Räumen und Anlagen der Bahn bekommen.

Auf die hierauf zustande gekommene Presseerörterung hin hat der Verkehrsminister das Ganze mehr oder weniger auf ein Mißverständnis zurückgeführt. Es sei nur gemeint gewesen, daß der betreffende Sachverständige bei Bedarf mit dem Generaldirektor selbst oder mit Personen, welche dieser bezeichne, berate. Von weiterem Entgegenkommen, wie solches im Schreiben des Generaldirektors angedeutet sei, sei nicht die Rede gewesen, und es werde ein solches von seiten der Vereinigung auch gar nicht gewünscht. Das in der Öffentlichkeit irrtümlich aufgefaßte Schreiben sei nur durch einen Zufall ausgelaufen, da er, der Minister, die ihm zugestellte Abschrift zu spät gelesen habe.

Das Schreiben des Generaldirektors, in dem dieser, offenbar modernsten freiheitlichen Grundsätzen folgend, das ihm unterstellte staatliche Unternehmen sachverständiger Prüfung frei unterstellen und die Zielbewußtheit in der Herabsetzung der Verwaltungs- und Betriebskosten, die für privaten Unternehmungsgeist bezeichnend ist, in der gegenwärtigen schwierigen Wirtschaftslage auch dem Staatseisenbahnmechanismus zugänglich machen wollte, hat vorübergehend einige Beunruhigung in Schweden hervorgerufen. Im Reichstag hat Prof. Wohlin die Frage an den Verkehrsminister gerichtet, ob die in der Presse wiedergegebenen Behauptungen den Tatsachen entsprechen und bejahenden Falles, ob der Minister es mit den Interessen und der Würde des schwedischen Staates vereinbar erachte, daß Privatvereinigungen unter Beihilfe von Ausländern das Recht erhielten, Untersuchungen über die Geschäftsverwaltung und Einrichtung schwedischer Staatsämter anzustellen. Auch der Eisenbahnerverband erließ einen Protest gegen das Ansinnen des Steuerzahlervereins, der übrigens auch auf anderen Gebieten, z. B. dem des Forstwesens sich zu betätigen Gelegenheit gehabt zu haben scheint. Mit der Beantwortung der Interpellation im Reichstag durch den Verkehrsminister, in der die Sache auf ihre wirkliche Bedeutung zurückgeführt wurde, scheint nunmehr die Angelegenheit völlig zur Ruhe gekommen zu sein.

Recht glückliche Nachworte zu der etwas Aufsehen erregenden Angelegenheit hat auch hier wieder der bei uns ja genügend bekannte schwedische Volkswirtschaftler Gustav Cassel im „Sv. Dagbl." gefunden. Er findet den Widerstand, den die beabsichtigte Untersuchung der Staatsbahnwirtschaft durch den Steuerzahlerverein gefunden habe, psychologisch erklärlich und ohne Zweifel in hohem Maße von Stimmungen getragen, die an und für sich wertvoll sind. Doch sei im vorliegenden Falle zu befürchten, daß diese Beweggründe eine ganz fehlerhafte Richtung nähmen und mit anderen Beweggründen höchst bedenklicher Art sich mischten. Mit der wachsenden Macht der Demokratie über die Staatsgewalt und mit der zunehmenden Neigung, sie immer mehr zu erweitern, sei eine Empfindlichkeit gegenüber jeder Prüfung des Staatsbetriebes groß geworden, die nahezu so weit gehe, daß jede private Kritik als Beleidigung aufgefaßt werde. Darin liege eine große Gefahr, denn damit könne viel versteckt werden, was ans Tageslicht gehöre, und manche Untüchtigkeit und Geringwertigkeit finde damit Unterschlupf. Die Untersuchung sollte ja, soweit möglich, Wege zu einer Verbesserung der Staatsbahnwirtschaft finden und damit den Druck auf Staatsfinanzen und Steuerzahler erleichtern. Wenn Mängel an den Tag gebracht werden könnten, die dem Staate Millionen kosteten, so sei das doch schließlich Allgemeininteresse. Im vorliegenden Falle setze sich allerdings eine Privateinrichtung als Richter über die Staatsverwaltung. Allein die Staatseinrichtung habe sich so gewaltig ausgewachsen, daß ein wirklicher Einblick in ihre Verwaltung gar nicht mehr anders als auf dem Wege einer planmäßigen Arbeit, als deren Träger eine eigens dafür bestimmte Organisation auftreten müsse, möglich sei. Es sei das eine technische Notwendigkeit, die aus der allgemeinen Entwicklung folge, und über die man sich gar nicht zu wundern brauche. Es sei eher zu verwundern, daß der Organisationsgedanke auf diesem Gebiete so viel später als auf anderen aufgetreten sei. Es sei ganz sicher, daß vielleicht Hunderte von Millionen dem Lande hätten erspart werden können, wenn sich kraftvolle Zusammenschlüsse zur Ausübung des öffentlichen Prüfungsrechtes schon früher gefunden hätten. Das Reichstagsmandat gebe nicht das Alleinrecht auf Kritik. Dr. S.

— **Eine schwedische Privatschlafwagengesellschaft?** Von angesehener verkehrstechnischer Seite in Schweden ist vor allem im Hinblick auf die Schaffung einer bequemeren Eisenbahnverbindung mit Deutschland die Anregung in der Presse vertreten worden, besonders zur Wiederherstellung des Schlafwagenverkehrs über Saßnitz und Trälleborg eine private schwedische Schlafwagengesellschaft für internationalen Verkehr zu gründen. Die Ursache, daß der durchgehende Schlafwagenverkehr mit Deutschland trotz mehrerer Friedensjahre nicht wieder in Schwung gekommen ist und auch nicht wieder in Schwung kommen kann, wird von dieser Seite darin erblickt, daß das Monopol des ganzen Schlafwagenverkehrs in Deutschland

einer großen festländischen Schlafwagengesellschaft „Mitropa" übergeben worden sei, und daß daher die Schlafwagen der schwedischen Staatsbahnen auf die deutschen Bahnen ohne besonderes Übereinkommen mit dieser Gesellschaft nicht übergehen könnten. Der Gedanke, den Schlafwagenverkehr einer Privatgesellschaft zu überlassen, habe seine Berechtigung. Es sei viel leichter für eine private Schlafwagengesellschaft, Übereinkommen mit den verschiedenen staatlichen und privaten Eisenbahngesellschaften und mit den verschiedenen Staaten über Durchgangsverbindungen zu schließen, als für einen Staat, dessen Interessen an ein besonderes Eisenbahnsystem gebunden seien. Die Mitropa, in der auch englisches Kapital beteiligt sein dürfte, habe daher auch schon Vorteile errungen, die völlig außerhalb der Reichweite der preußischen Staatsbahnen liegen. Deutschland habe durch Übergabe des Schlafwagenverkehrs an eine private Unternehmung offenbar große Vorteile errungen, und es sei daher naheliegend, auch in Schweden zu diesem System überzugehen. Eine private Gesellschaft werde viel leichter Verbindungen mit ausländischen Interessen anknüpfen. Schweden müsse aus seiner jetzigen Vereinsamung heraustreten und am internationalen Reiseverkehr möglichst großen Anteil nehmen. Der schwedische Einsatz im internationalen Verkehr habe aber noch größere Zukunftsaufgaben. Wenn Rußland einmal dem Verkehr wieder eröffnet werde, gelte es für Schweden, am russischen Durchgangsverkehr Anteil zu gewinnen, und es werde da von großer Bedeutung sein, für durchgehenden Personenverkehr auch nach den russischen Hauptorten gerüstet zu sein. Durch eine Fährenverbindung über die Ostsee — eine Frage, die durch die Wiederanknüpfung der Verhandlungen mit Finnland neuerdings brennend geworden sei — würde es möglich werden, Schlafwagen russischer Spurweite bis an die schwedische Grenze heranzuführen. Derartigen Aufgaben sei aber nur eine Privatgesellschaft, gegebenenfalls im Zusammenarbeiten mit ausländischen Verkehrsgesellschaften, gewachsen. Es sei daher wünschenswert, sich rechtzeitig zu rüsten. Als Bedingung für die Mitwirkung des schwedischen Staates und der schwedischen Staatsbahnen bei der Gründung einer schwedischen Schlafwagengesellschaft für internationalen Verkehr müßten jedoch, um dem schwedischen Nationalgefühl Rechnung zu tragen, sichere Bürgschaften gegeben werden, daß das Unternehmen in schwedischen Händen bleibe. Soviel bekannt, arbeite die deutsch-englische Gesellschaft auch daran, ihre Schlafwagenverbindungen nach den skandinavischen Ländern auszudehnen. Mit Dänemark dürfte ein Abkommen schon getroffen sein. Sicherlich wären die schwedischen Interessen besser bedient, wenn die Frage durch schwedischen Unternehmungsgeist aufgegriffen würde.

Der Direktor der schwedischen Staatsbahnen, Granholm, stellte sich in einer Presseäußerung zu diesem Gedanken sehr skeptisch. Vor allem sei es ganz unsinnig, an eine Wiederherstellung der früheren bequemen Verbindungen mit Deutschland mittels direkter Wagen zu denken, so lange die jetzigen Paßbeschwerlichkeiten bestehen. Diese seien es ja, die in viel höherem Grade als das Fehlen direkter Wagen die Auslandsreisen verleiden. Ob jetzt Durchgangswagen vorhanden seien oder nicht, immer müßten die Reisenden mit all ihrem Gepäck hinaus in den Untersuchungsraum. Dazu komme der Sparsamkeitsgesichtspunkt. Die Überführung der Schlafwagen auf die Dampffähre bedeute die Inanspruchnahme von Fährenraum, der für den Güterverkehr bestimmt sei und daher eine Vermehrung der Fährentouren. Auf diese Weise den Dampffährenverkehr zu belasten, sei mit der jetzigen wirtschaftlichen Lage der Staatsbahnen und mit den verschiedenen Sparsamkeitsanregungen, die die Eisenbahndirektion teils selbst gegeben, teils von der Staatsregierung empfangen habe, nicht vereinbar. Es bleibe daher nichts anderes übrig, als sich in die geminderte Bequemlichkeit, die das Fehlen direkter Wagen mit sich bringe, hineinzufinden. Sobald sich aber die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Bequemlichkeiten ergeben, sollen direkte Wagen eingestellt werden. Die Befürchtung, daß die Mitropagesellschaft das Einstellen schwedischer Wagen auf deutschen Linien, wo solche früher verkehrten, hindern könnte oder wollte, hält der Generaldirektor für unbegründet, er glaubt vielmehr, daß auch bei der deutschen Staatsbahnverwaltung ein starkes Interesse dafür bestehe, so schnell wie möglich zu guten und wohlgeordneten Verbindungen zu kommen. Und da die schwedischen Staatsbahnen über eine völlig genügende Anzahl von Schlafwagen ausgezeichneter Beschaffenheit verfügen, so sehe er keinen Anlaß, warum der inländische Schlafwagenverkehr von einer Privatgesellschaft, sei sie jetzt ausländisch oder schwedisch, übernommen werden solle. Der Schlafwagenverkehr sei einer von den Verkehrszweigen, die gegenwärtig Gewinn abwerfen. Unter solchen Verhältnissen ohne zwingenden Grund sich mit Außenstehenden in diesen Verkehr zu teilen, dafür sehe er keinerlei triftigen Grund.

Dr. S.

— **Elektrischer Vollbahnbetrieb Brüssel-Antwerpen.** Die Elektrisierung der Bahnlinie Brüssel-Antwerpen soll, wie wir der „Weltwirtschaft" entnehmen, demnächst in Angriff genommen werden. Man beabsichtigt, zwei doppelgleisige Linien zu legen, die eine für Schnell- und Eil-, sowie die internationalen Züge, an die auf dieser Strecke eine elektrische Lokomotive angehängt wird, die andere für Personen- und Güterzüge. Die durchgehenden Züge werden die Strecke Brüssel-Nord-Antwerpen (Zentralbahnhof) in 32 Minuten zurücklegen, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83 km in der Stunde entspricht, die Eil- und Personenzüge abzüglich der Aufenthalte in 37 bzw. 56 Minuten. Die Zuführung des elektrischen Stromes geschieht durch drei Stationen in Schaerbeek, Mecheln und Berchem, der jährliche Verbrauch der ganzen Linie an Starkstrom wird auf 100 Millionen Kilowattstunden geschätzt.

— **Der Budget-Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1922.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen und die Ständige Kommission haben dem Verwaltungsrat das Budget für 1922 vorgelegt, das im Zeichen der wirtschaftlichen Krisis steht, unter der die Schweiz trotz, oder vielmehr wegen seiner hohen Valuta leidet. In dem jetzigen Betriebsjahr hat sich im Güterverkehr ein Rückgang geltend gemacht, der schon Ende Juli gegenüber dem Voranschlage einen Einnahmeausfall von rd. 26 Millionen Franken zur Folge hatte. Schätzungsweise wird er bis zum Jahresende auf 50 Millionen ansteigen. Der Personenverkehr war zwar infolge des guten Wetters in der Ferienzeit nicht schlecht. Der Zuzug von auswärts ließ aber doch zu wünschen übrig, so daß der Gesamtausfall der Betriebseinnahmen im Jahre 1921 auf 71 Millionen Franken geschätzt werden muß. Einige Minderausgaben konnten im Personaletat und für Brennstoff erzielt werden. Leider sind vorsorglich reichliche Kohlenvorräte zu dem hohen Preise angesammelt worden (etwa 700 000 t), so daß der Preisrückgang sich erst allmählich geltend macht.

Ein vom Bundesrat auf Ersuchen der Bundesbahnkommission des Nationalrats erstatteter Bericht über die Finanzlage der Bundesbahnen (veröffentlicht im Bundesblatt vom 15. Juni 1921) hatte die Aussichten für die fünf Jahre 1920—1924, wie folgt, geschätzt:

	Betriebs-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Überschuß
1920	394 000 000	346 000 000	48 000 000
1921	414 100 000	341 670 000	72 430 000
1922	419 400 000	329 310 000	90 090 000
1923	428 900 000	323 010 000	105 890 000
1924	442 800 000	320 990 000	121 810 000

Die Verminderung der Betriebsausgaben fußt auf der oben schon erwähnten Ermäßigung der Kohlenpreise. Auch der Voranschlag für 1922 geht davon aus, daß der Höhepunkt der jetzigen Krisis im Jahre 1922 überschritten sein wird. Es soll aber auch sonst gespart werden. Die Unterhaltungsarbeiten sollen auf das Notwendigste beschränkt werden. Auf diesem Titel ist eine Ersparnis von 7,8 Millionen vorgesehen. Die Personalausgaben werden gegenüber 1921 um 4,7 Millionen herabgesetzt. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ist im Voranschlag auf 77 693 Millionen Franken geschätzt, er weicht also etwas von der Annahme in dem Bericht des Bundesrats von Mitte Juni ab. Er ist um 60 Millionen höher als der Überschuß von 1921 nach der jetzt eingetretenen Entwicklung des Verkehrs.

Der Bauvoranschlag stellt sich, ungefähr wie in den beiden letzten Jahren, auf rd. 112,8 Millionen Franken. Manche der früher beschlossenen Ergänzungen des Eisenbahnnetzes sind zurückgestellt worden. Es ist die Erwägung durchgedrungen, daß die Anlagen, die vor dem Kriege ausreichten, auch jetzt noch bis auf weiteres genügen müssen. Die Aufwendungen für die Durchführung des elektrischen Betriebes stehen an der Spitze. Sie beziffern sich auf rd. 56 Millionen Franken, zu denen noch 28,8 Millionen für die Beschaffung von elektrischen Lokomotiven und Motorwagen treten. Die baulichen Anlagen der einzelnen Kreisdirektionen werden 26,5 Millionen beanspruchen, der Bau neuer Linien (Genfer Verbindungsbahn und zweiter Simplontunnel) nur 1,15 Millionen Franken.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird durch das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1920, betreffend Abänderung des Art. 7 des Eisenbahnrückkaufsgesetzes beeinflußt; danach wird die Frist für die völlige Tilgung der Eisenbahnschuld von 60 auf 100 Jahre verlängert; der Überschuß an getilgtem Schuldkapital der Jahre 1903 bis 1919 ist zur Deckung eines Teils des Passivsaldos im Jahre 1920 verwendet worden. Diese Schuld, die sich Ende 1919 auf rd 191 Millionen Franken beziffert hatte, wurde hiernach um 98,4 Millionen rechnungsmäßig herabgemindert. Sie wird Ende 1924 noch rd. 118,83 Millionen Franken betragen und soll dann nach und nach getilgt werden.

— **Eisenbahnunglück in Paris.** Am Mittwoch, dem 5. Oktober, abends um 6 Uhr 15 Minuten, stieß in Paris in der Nähe des Bahnhofs St. Lazare ein Personenzug, der nach Puteau fahren sollte, im Tunnel Batignolles mit einem anderen Zuge in voller Fahrt zusammen. Die Gasbehälter der ersten Wagen des Personenzuges gerieten in Brand und explodierten. Das Feuer breitete sich mit außerordentlicher Schnelligkeit aus und umzüngelte auch die Lokomotive, so daß diese infolge des ungeheuren Dampfdrucks ebenfalls explodierte. Binnen fünf Minuten stand die Hälfte des Zuges in Flammen. Von 21 Wagen sind 16 völlig verbrannt. Die Fahrgäste versuchten in ihrem Schrecken aus dem Zuge herauszuspringen. Eine große Zahl von ihnen wurde getötet oder mehr oder weniger schwer verletzt. Die Erkennung der Toten war mit Schwierigkeiten verknüpft, weil sie zum Teil vollständig verkohlt waren. Nach den letzten Feststellungen belief sich die Zahl der sofort Getöteten auf etwa 30, zu denen eine etwa gleich große Zahl von Schwerverletzten hinzukam, die später ihren Wunden erlagen. Die Zahl der Opfer ist dadurch auf etwa 60 gestiegen. Außerdem wird die Zahl der durch Brandwunden und Glassplitter verletzten Reisenden auf 150 geschätzt. Nach der Untersuchung ist das Unglück darauf zurückzuführen, daß eine Kupplung des Zuges 333 riß, kurz nachdem er den Bahnhof St. Lazare in der Richtung Versailles verlassen hatte. Der Heizer verließ die Lokomotive, um den Schaden auszubessern. Einige Minuten später stieß der Zug 253, der auf der gleichen Linie nach Moulineaux fuhr, von hinten auf den Zug 333.

— **Die Besteuerung der englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahngesellschaften fühlen sich durch ihre Heranziehung zur Bezahlung örtlicher Steuern schwer bedrückt, und das um so mehr, als die Steuerlast sehr gestiegen ist, bei der Großen Nordbahn z. B. im Durchschnitt um 134 %. Überdies empfinden sie es bitter, daß sie bei der Verwendung dieser Steuern nicht mitzureden haben, und weisen dabei auf die Kraftwagen hin, die in dieser Beziehung bevorzugt sind. Die 25 wichtigsten englischen Eisenbahnen haben im Jahre 1920 9 608 483 £ an Steuern bezahlt; die Besteuerung der Kraftwagen, die gewerblichen Zwecken dienen, wird nach den bisherigen Erträgen für 1921 zwar nur etwa die Hälfte dieses Betrags, nämlich 4,5 Millionen einbringen. Dieses Geld sowie die sonstigen von den Besitzern von Kraftwagen zu zahlenden Abgaben werden aber ausschließlich zur Verbesserung der Straßenunterhaltung verausgabt und kommen so den Kraftwagenhaltern wieder zugute, während die Eisenbahnen ihre Anlagen ausschließlich selbst unterhalten müssen. Die Eisenbahngesellschaften versuchen, die Steuerlast erträglicher zu machen, indem sie auf eine Neuveranlagung dringen. Andererseits verlangen sie eine Beteiligung an den Einnahmen des Staats und der sonstigen öffentlichen Körperschaften, die durch Steuern aufgebracht werden, und zwar in der Form, daß ihnen Darlehen in Höhe der an Arbeitslose gezahlten Unterstützungen gewährt werden. Sie wollen dafür die Verpflichtung übernehmen, gewisse Arbeiten, für die es ihnen jetzt an Mitteln fehlt, auszuführen und dabei eine gewisse Anzahl von Arbeitslosen zu beschäftigen. Einige Gesellschaften haben z. B. den Bau von Elektrizitätswerken in Aussicht genommen, von deren Baukosten 60 bis 70 % auf Arbeitslöhne entfallen; sie können aber den Bau nicht durchführen, weil sie kein Geld dazu haben. Wenn die Regierung ihnen dazu eine Beihilfe gewährte, würden sie einen Teil ihrer Steuern zurückerhalten; durch die Verwendung dieser Beträge würden sie aber der Regierung erhebliche Ausgaben für Arbeitslosenfürsorge ersparen.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbau in Alaska.** In Alaska ist die amerikanische Regierung bekanntlich von ihrem Grundsatz, den Eisenbahnbau vollständig privatem Unternehmungsgeist zu überlassen, abgewichen und hat Staatsbahnen gebaut, für die 50 Millionen Dollars bewilligt sind. Der Bau wird durch Geländeschwierigkeiten sehr behindert, und dazu kommen noch die Erschwernisse, die das rauhe Klima mit sich bringt. Eins der bedeutendsten Bauwerke an der Staatsbahn in Alaska ist eine Brücke über den Susitna-Fluß an einer 425 km landeinwärts von Seward entfernt gelegenen Stelle. Sie kreuzt den Fluß mit einer Hauptöffnung von 153,7 m Spannweite; der Bau eines Mittelpfeilers mußte wegen des schweren Eisgangs unterbleiben. Im ganzen wird die Brücke über 400 m lang. Um den Beton für die Brücke herzustellen, mußte der Klarschlag auf etwa 300 km Entfernung herangeschafft werden. Alle Bestandteile des Betons, einschließlich des Wassers, mußten vor der Verwendung angewärmt werden; sogar die Baugruben, die bis etwa 8 m unter Gelände reichen, mußten geheizt werden, sonst hätte der Frost das Betonieren unmöglich gemacht. Der Brückenbau begann im Mai 1920 und war im Februar 1921 beendet. Mittlerweile war der Oberbau jenseits der Brücken auf eine erhebliche Strecke fertiggestellt worden, wobei eine einstweilige Brücke über den Fluß zur Beförderung der Baustoffe gedient hatte. Infolgedessen konnte bei Fertigstellung der Brücke sofort der Betrieb über sie aufgenommen werden.

— **Argentinisch-bolivianische Bahnverbindung.** Die nordamerikanische „Ulen Contracting Corporation“ hat einen Vertrag mit der bolivianischen Regierung unterzeichnet, nach dem sie den Bau von 128 Meilen Bahnlinie zwischen Villazon und Atocha übernimmt. Diese Bahn soll eine Verbindung zwischen dem argentinischen und dem bolivianischen Bahnsystem herstellen. Mit Fertigstellung der Linie wird gleichzeitig eine neue Verbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean vorhanden sein. Die Reise zwischen Argentinien und Bolivien wird um zwei Tage abgekürzt. Der Bau soll in fünf Jahren beendet sein, doch erwartet man, daß er viel früher fertig ist. Mit den Arbeiten wird am 1. Januar 1922 begonnen werden.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Berechnung technischer und industrieller Betriebe. Von Ing. Siegfried Herzog, beratender Ingenieur in Zürich. Berlin und Wien 1921. Verlag von Urban & Schwarzenberg. Preis 70 *M.*

Kompendium der Statik der Baukonstruktionen. Von Dr.-Ing. J. Pirlet, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Aachen. Zweiter Band: Die statisch unbestimmten Systeme. Erster Teil: Die allgemeinen Grundlagen zur Berechnung statisch unbestimmter Systeme. Die Untersuchung elastischer Formänderungen. Die Elastizitätsausgleichungen und deren Auflösung. Mit 136 Textabbildungen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis 40 *M*, geb. 46 *M.*

Die Heizerschule. Vorträge über die Bedienung und Einrichtung von Dampfkesselanlagen, mit einem Anhang über Niederdruckkessel für Heizungsanlagen. Von F. O. Morgner, Regierungsgewerberat, Leiter der Heizer- und Maschinenkurse in Chemnitz. Dritte, umgearbeitete und vervollständigte Auflage. Mit 158 Textabbildungen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis 20 *M.*

Wellentelegraphie. Ein radiotechnisches Praktikum. Von Hanns Günther (W. de Haas). Mit 61 Textabbildungen. 1. bis 5. Auflage. Stuttgart 1921. Franckh'sche Verlagsbuchhandlung. Preis 6,60 *M*, geb. 9,80 *M.*

AEG-Hilfsbuch für elektrische Licht- und Kraftanlagen. Mit zahlreichen Textabbildungen. Berlin 1921. Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.

Die praktische Nutzanwendung der Prüfung des Eisens durch Ätzverfahren und mit Hilfe des Mikroskopes. Kurze Anleitung für Ingenieure, insbesondere Betriebsbeamte. Von Dr.-Ing. E. Preuß †. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Herausgegeben von Prof. Dr. G. Berndt, Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, und Ingenieur A. Cochius, Leiter der Materialprüfungsabteilung der Fritz Werner A.-G., Berlin-Marienfelde. Mit 153 Abbildungen im Text und auf einer Tafel. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis 14 *M*, geb. 18,40 *M.*

Energie und Entropie. Eine leicht verständliche Darstellung ihres Wesens und der Grundlagen der Energiewirtschaft. Von Dipl.-Ing. W. Lehmann. Mit acht Textabbildungen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis 5,40 *M.*

Brennstoff-Untersuchungen 1918—1920. Steinkohlen, Braunkohlen, Torf, Koks, Briketts, Ersatzbrennstoffe, Heizöle usw. Kohlentabelle Ausgabe 1921. Beitrag zum Jahresbericht 1921 des Vereins für Feuerungsbetrieb und Rauchbekämpfung in Hamburg. Thermochemische Prüfungs- und Versuchsanstalt Dr. Aufhäuser, Hamburg 8. Preis 10 M.

Die neue Lokomotivwerkstätte Nied. Von F. Soder, Regierungs- und Baurat in Neumünster (Holstein). Mit 12 Tafeln und 46 Abbildungen im Text. Berlin und Wiesbaden 1921. C. W. Kreidels Verlag. Preis 24 *M.*

Schwierigkeiten des Eisenbahnbetriebes auf den Frontstrecken während der Sommeschlacht 1916. Von Dr.-Ing. L. Jänecke, Regierungsbaumeister und Privatdozent in Hannover. Sonderabdruck aus dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Neue Folge. LVIII. Band, 9. u. 10. Heft.

Französische Studien zur Einführung der durchgehenden Saugluft-Güterzugbremse. Von P. Péchot, Oberst der Artillerie a. D., Mitglied des Komitees des technischen Eisenbahnbetriebes im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Mitglied der Bremsenkommission (1917—1918), Verfasser der „Nouvelle Etude“ (2 Bände, September 1918) und der „Notes complémentaires“, 15. März 1920. Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Die Lokomotive“, Jahrgang 1921, Heft 5—8. Berlin, Wien u. Zürich, Zeitschriftenverlag A. Berg, Wien IV, Favoritenstr. 21.

Die Aufgaben des Bauingenieurs beim Wiederaufbau unseres Eisenbahnwesens. Festrede bei der Feier der Übergabe des Rektorats der Badischen Technischen Hochschule Fridericiana, gehalten vom Rektor des Jahres 1920/21 Dr.-Ing. Otto Ammann, ord. Professor der Ingenieurwissenschaften. Karlsruhe 1921.

Zeitschrift für Metallkunde, Monatsschrift, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Metallkunde. Verlag des Vereins deutscher Ingenieure in Berlin.

Die Zeitschrift hat entsprechend der stetig wachsenden Bedeutung der Metalle und Legierungen in der Gegenwart außer den bisher von ihr vorwiegend gepflegten Gebieten der Aufbau- und Eigenschaftslehre der Metalle auch das ganze Feld der mechanisch - technologischen Verarbeitung in ihren Wirkungskreis aufgenommen. Sie will der Metalltechnik die Wege zu einer ausgiebigen Verwendung und Ausnutzung namentlich auch unserer inländischen Metalle ebnen und besonders die machtvoll aufstrebende Entwicklung unserer Leichtmetalle und Leichtlegierungen zusammenfassen. Damit soll auch dem Mangel abgeholfen werden, daß wir in Deutschland im Gegensatz zum Ausland bisher ein führendes Blatt der eigentlichen Metallverarbeitung nicht hatten.

Siemens Zeitschrift. Siemens & Halske und Siemens-Schuckert. Die früheren „Mitteilungen aus den Gesellschaften Siemens & Halske und Siemens-Schuckertwerke“ mußten mit Kriegsbeginn ihr Erscheinen einstellen. Es sind den beiden Gesellschaften aber aus dem Kreise ihrer Geschäftsfreunde so viele Anfragen nach einer derartigen regelmäßigen Veröffentlichung dieses Konzerns zugegangen, daß sie sich entschlossen haben, in der Siemens Zeitschrift die „Mitteilungen“ fortzusetzen.

Lohnsteuertabelle zur Berechnung des Steuerabzuges nach dem Gesetze vom 11. Juli 1921 über die Einkommensteuer vom Arbeitslohn. Für die Entlohnung von Stunden, Tagen, Wochen und Monaten mit Beispielen für die Steuerberechnung, bearbeitet von Bauamtssekretär F. Wimmer in Kochel. Bayer. Kommunalschriften - Verlag G. m. b. H., München, Arcisstraße 35. Preis 1,80 *M*.

Eisenbahnfahrzeuge. Von H. Hinnenthal, Regierungsbaumeister a. D. in Hannover. I. Die Dampflokomotiven. Mit 95 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. Zweite umgearbeitete und vermehrte Auflage. Sammlung Göschen Nr. 107. Berlin und Leipzig 1921. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger. Preis 6 *M*.

Die Drehbank, ihre Geschichte, ihr Aufbau und ihre Handhabung nebst zahlreichen Berechnungstabellen. Ein Buch für Eisendreher, Mechaniker und Maschinenschlosser, für Werkmeister und Betriebsleiter und namentlich solche, die es werden wollen. Von A. Hegele, Gewerbeschulrat an der staatlichen Gewerbeschule für maschinentechnische Berufe in Stuttgart-Cannstatt. Mit 274 Abbildungen, Skizzen und Zeichnungen im Text und 52 Tafeln. 1921. Franckh'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart. Preis geheftet 40 *M*, gebunden 50 *M*.

Wincklers Eisenbahnstrecken- und Lademaßkarte von Mitteleuropa nebst einem Verzeichnis der Eisenbahnverwaltungen und bildlicher Darstellung der anzuwendenden Lademaße. Bearbeitet von Joh. Engst, Eisenbahnobersekretär. Ausgabe 1921 Verlag von Adolf Urban, Dresden-A., Wilsdruffer Str. 21. Preis 60 *M*. Den Eisenbahnverwaltungen wird die Karte zum Vorzugspreise von 40 *M* geliefert.

Die Lademaßkarte enthält sämtliche Eisenbahnen von Paris bis Bukarest, von Aarhus bis Genua sowie die von Italien, Schweden, Norwegen und der Balkanhalbinsel, mit Angabe der zwei- und eingleisigen, der Haupt- und Klein-, der voll- und schmalspurigen Bahnen, der Verwaltungen in verschiedenen Farben, der Entfernungen von Knotenpunkt zu Knotenpunkt in Kilometern, der zulässigen Maximallademaße und der Zollabfertigungs- und Übergangsstationen. Die Strecken sind in geraden Linien dargestellt und geben der Karte infolgedessen ein klares, übersichtliches Bild. Die Karte ist bei fast sämtlichen dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden und ausländischen Verwaltungen zum Dienstgebrauch eingeführt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Am 1. Oktober 1921 ist die normalspurige Nebenbahnstrecke Sulingen (Han.) - Wehrbleck den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Münster (Westf.) zugerechnet worden.

Eröffnung von Bahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. Oktober d. J. ist die normalspurige Nebenbahnstrecke Sulingen (Han.) - Wehrbleck für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten in Berlin. Am 10. Oktober 1921 ist der an der Strecke Schneidemühl-Usch (Czarnikau) gelegene Personenhaltepunkt Uschhauland eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 289 vom 7. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und die am VWÜ. beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Auflage des neuen VWÜ. (abgesandt am 11. Oktober d. J.).

Nr. IV 200 vom 28. September 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die E. D. Altona, Königsberg, Osten, Stettin, die E. G. D. Schwerin, die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster E., die Lübeck-Büchener E. und die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer E., betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle.

Nr. V 280 vom 5. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der ehem. preuß.-hess. Eisenbahndirektionen, betreffend Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 10. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Crefelder Eisenbahn.

Vorbehaltlich Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten zum Binnengütertarif der Crefelder Eisenbahn (Nr. 69 des Tarifverzeichnisses) mit Wirkung vom 1. November 1921 folgende Änderungen ein:

1. An Stelle des Frachtsatzzeigers auf Seite 3 des Nachtrages 13 wird für den Ausnahmetarif 5 der jeweilige im Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif Teil II (Teilheft C II Ausnahmetarife) aufgeführte Frachtsatzzeiger eingeführt.

2. Für die Überführung der Güter zwischen der Güterladestelle Schmalbroich und der zugehörigen Tarifstation Kempen Cref E. wird an Stelle der im Nachtrag 7 Seite 3 vorgesehenen Überführungsgebühr eine solche wie folgt erhoben:

A. Für alle Güter, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art 11 ₰ für 100 kg;

B. Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art 10 ₰ für 100 kg. (918)

Crefeld, den 6. Oktober 1921.

Die Direktion.

2. Nachrufe.

Am 3. Oktober verschied in Stuttgart im 53. Lebensjahr nach kurzer Krankheit das Mitglied unserer Eisenbahn-Generaldirektion

Herr Oberregierungsrat **Binder.**

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen besonders tüchtigen, kenntnisreichen Beamten und liebenswürdigen Berufsgenossen, dessen Andenken bei uns in Ehren gehalten wird.

Stuttgart, den 4. Oktober 1921. (905)

**Der Präsident
und die Mitglieder der Eisenbahn-Generaldirektion.**

Am 4. Oktober d. J. verstarb plötzlich und unerwartet im rüstigsten Mannesalter von 41 Jahren der Regierungsbaurat

Herr **Paul Friedrich Miece**

Vorstand des Betriebsamts 1 in Trier.

Seit September 1920 mit der Verwaltung des Betriebsamts 1 in Trier betraut, war es ihm nicht lange vergönnt, sich dieses Postens zu erfreuen. Mit seinem Heimgang beklagt die Eisenbahndirektion den Verlust eines fleißigen und tüchtigen Beamten. Alle, die wir sein frisches Wesen kannten, werden ihm dauernd ein treues Andenken bewahren.

Trier, den 5. Oktober 1921. (915)

**Der Präsident
und die Beamten der oberen Stellen der Eisenbahndirektion.**

Am 23. September 1921 ist der

Geheime Baurat

Jean Adolf Klotzbach

kurz nach seiner am 1. Juli 1921 erfolgten Versetzung in den Ruhestand verschieden.

Der Verstorbene gehörte dem Eisenbahn-Zentralamt seit dem 1. April 1912 als Mitglied an und erfreute sich wegen seiner vorzüglichen Charaktereigenschaften besonderer Beliebtheit und Wertschätzung. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Berlin, den 10. Oktober 1921. (919)

**Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahn-Zentralamts.**

Güterverkehr (Fortsetzung).

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Bei nachfolgenden Stationen ist der größte zulässige Raddruck von 5000 auf 6250 kg zu ändern: Aidenbach, Aldersbach, Aunkirchen, Balbersdorf, Eisenärzt, Geigant, Mattenham, Ruhpolding, Siegsdorf, Taferl, Waffenbrunn, Waldmünchen, Zillendorf.

II. Der größte zulässige Raddruck ist zu ändern:

a) von Kreuzstein nach Kulmbach von 6250 auf 5000 kg;
b) von Altenplos, Drossenfeld, Heinersreuth, Herzoghöhe, Kasendorf, Katschenreuth, Krumme Fohre, Limmersdorf, Melkendorf, Neuenreuth b. Thurnau, Thurnau nach Bayreuth Hbf. von 7000 kg auf 5000 kg.

München, 7. Oktober 1921. (914)
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Zum 1. November d. J. erscheint zu unserm Binnengütertarif, zum Gütertarif Lübeck-Büchen-Eutin-Lübeck und zum Tarif für die Kleinbahn Lübeck-Segeberg je ein Nachtrag, der die anläßlich der Erhöhung der Beförderungspreise auf den deutschen Eisenbahnen zur Erhebung kommenden neuen Preise enthält. Das alsbaldige Inkraftsetzen der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Abdrücke der Nachträge können von uns gegen Kostenerstattung bezogen werden. (920)

Lübeck, den 10. Oktober 1921.
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Gemeinsames Heft C I b (Stationstariftafeln usw.).

Mit Gültigkeit vom 10. November 1921 an werden die auf Seite 4 des Nachtrags 4 unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht und zwar

für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.): von 10 Pf. auf 13 Pf.;
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.): von 40 Pf. auf 50 Pf.;
für Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen): von 30 Pf. auf 40 Pf.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichs-Gesetzblatt 1914, S. 455). (912)

Erfurt, den 5. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 500. Internationaler Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1921.

Am 1. Oktober 1921 gelangt der „Internationale Eisenbahngütertarif“ zur Ausgabe, der Allgemeine Bestimmungen für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im internationalen Güterverkehr enthält. Der Tarif gilt für diejenigen internationalen Güterverkehre, in welchen er nach den geltenden besonderen Tarifbestimmungen für anwendbar erklärt ist. (911)

Preis des Tarifs 5 ℳ.

München, den 30. September 1921.
Tarifamt
beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

a) Ausnahmetarif für Düngemittel. Tfv. 2.
b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.). Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1921 tritt die Teutoburger Waldeisenbahn dem Ausnahmetarif für Düngemittel bei. Gleichzeitig werden einzelne der im Verkehr mit den Bahnhöfen dieser Bahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 13. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (916)

Berlin, den 8. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird am 1. November 1921 der Nachtrag VIII eingeführt, durch den Tariferhöhungen eintreten.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenb.-Verk.-Ordn. (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (907)

Siegen, den 4. Oktober 1921.
Eisern-Siegener Eisenb.-Gesellsch.
Die Direktion.

Ausnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2). Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1921 tritt die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn dem Ausnahmetarif für Düngemittel bei. Gleichzeitig erhöht sie für Düngemittel ihre Frachtzuschläge.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (904)

Berlin, den 3. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Kartoffeln als Frachtstückgut.

Im Binnen- und Wechselverkehr der Reichsbahnen tritt mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1921 bis auf Widerruf längstens bis zum 15. Mai 1922 ein Ausnahmetarif für frische Kartoffeln bei Aufgabe als Frachtstückgut in Kraft. Er gewährt vom 6. bis 31. Oktober die Frachtsätze der Klasse A für das volle Gewicht der Stückgutsendungen und vom 1. November ab die Frachtsätze der ermäßigten Stückgutklasse für das halbe Gewicht der Stückgutsendungen. Beide Berechnungen ergeben nur geringe Frachtunterschiede. Der Tarif wird zunächst als Sonderausgabe des Tarif- und Verkehrsanzeigers herausgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (908)
Berlin, den 3. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Im Binnen- und Wechselverkehr der westfälischen Landes-Eisenbahn werden ab 1. September 1921 bis auf weiteres folgende Frachterleichterungen zugestanden:

Werden von ein und demselben Verlader monatlich mehr als 2000 t Mühlenerzeugnisse der Klasse B, einschließlich Kleie der Klasse D, zur Beförderung als Wagenladung auf einem Bahnhofe der Westfälischen Landes-Eisenbahn aufgeliefert, oder werden von ein und demselben Empfänger monatlich mehr als 2000 t Getreide und Hülsenfrüchte auf einem Bahnhofe entladen, so findet nach Schluß des Monats auf Antrag eine Rückvergütung statt, die bei Versand oder Empfang bei mehr als 2000 t 2,90 Mark für die 2000 t überschreitende Tonne beträgt.

Näheres enthält die am 6. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 3. Oktober 1921. (903)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergänge — Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 wird die Berninabahn in den Ausnahmetarif Nr. 19 (Steine) einbezogen. Gleichzeitig werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs im Verkehr der Rhätischen Bahn ermäßigt.

Am 10. Oktober l. J. erscheint eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs Nr. 43 (Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten) und auf 20. Oktober l. J. wird der Ausnahmetarif Nr. 34 (Papier) durch Frachtsätze für Bischofszell-Nord und Stadt sowie Gordola-Val Verzasca ergänzt. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (901)
Karlsruhe, den 4. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 6 (Seite 37/38 des Nachtrages VII) wie folgt geändert:

Unter I. b) ist nach Rheinau Hafen nachzutragen:
„nach sämtlichen Stationen mit Wagenladungsverkehr";
ferner erhält der Vortrag unter I. c) folgenden Wortlaut:
„c) nach und von den Grenzstationen:
Asch i. Böhmen, Eger, Eisenstein, Furt i. Wald, Haidmühle und Passau"; (921)
München, den 7. Oktober 1921.
Tarifamt beim R.V.M., Z. B.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif, Teil II der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag I zum Binnen-Gütertarif, Teil II, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde in Kraft.

Der Nachtrag enthält die an diesem Tage auf den deutschen Eisenbahnen eintretenden Tariferhöhungen. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (R.G.Bl. 1914, Seite 455.) (922)
Elmshorn, den 5. Oktober 1921.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden einzelne Stationen der Bezirke Breslau, Frankfurt, Halle und Köln in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (913)
Erfurt, den 7. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Die Frachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf (Frachttafel B) werden aus Anlaß der auf den deutschen Strecken zum 1. November 1921 eintretenden Erhöhung von 30 % zu dem gleichen Tage ebenfalls um 30 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (924)
Frankfurt (M.), 10. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Ab 1. November d. J. tritt eine Erhöhung der Gütertarifsätze und Gebühren und ab 1. Dezember d. J. eine solche der Personenfahrpreise, Gepäck- und Expreßgutsätze unseres Binnentarifes in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (906)
Neuruppin, den 30. September 1921.
Die Direktion
der Ruppiner Eisenbahn.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. werden die Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr und am 1. Dezember d. J. die Fahrpreise und Frachtsätze im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsverwaltung in Lübben. (902)
Berlin, den 3. Oktober 1921.
Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Badische, Hessische und Thüringische Linien.
(Tarifverz. 188a, c. u. d).

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden tritt am 1. November laufenden Jahres Nachtrag I zum Binnentarif für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr in Kraft, der eine Erhöhung der Fahrgeld-, Fracht- und Gebührensätze enthält. (909)
Darmstadt, am 4. Oktober 1921.
Die Direktion.

Teutoburger Waldeisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden, dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend, die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr ab 1. November 1921, im Personenverkehr ab 1. Dezember 1921 erhöht.
Gütersloh, den 7. Oktober 1921. (925)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife. Teile I und II.

Im Bereich der Deutschen Reichsbahn werden die Personen-, Gepäck- und Expreßguttarife erhöht. Die Erhöhungen betragen im allgemeinen im Personenverkehr 30 % und im Gepäckverkehr rund 9 %. Im Expreßgutverkehr wird der Einheitssatz für 10 kg und 1 km von 3,6 ₰ auf 4,8 ₰ und die Mindestfracht von 3 ℳ auf 4 ℳ erhöht.

Die Erhöhungen treten
im Personen- und Gepäckverkehr am 1. Dezember 1921,
und im Expreßgutverkehr bereits am 1. November 1921
in Kraft; sie werden entweder durch Ausgabe neuer Tarife oder durch Nachträge zu den Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (R.G.Bl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (923)
Berlin, den 10. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion,
für die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn.

5. Verdingungen.

Der Umbau der Gleise 33/34, 36/37 und 38 auf Bahnhof Moabit mit altbrauchbaren Oberbaustoffen soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im unterzeichneten Betriebsamt eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 12,00 ℳ in der Kanzlei hierselbst bezogen werden. Der Betrag ist in bar zu zahlen oder durch die Post portofrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Umbau der Gleise 33/34, 36/37 und 38 auf Bahnhof Moabit" versehen bis zum 25. Oktober 1921, nachmittags 1 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 30. November 1921.
Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.
Eisenbahnbetriebsamt 3. (917)

Der Umbau des Personengleises Spandau-Berlin Leb von km 6,0 bis 5,0 = 1,0 km mit neuen Oberbaustoffen zwischen den Bahnhöfen Jungfernheide und Moabit soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im unterzeichneten Betriebsamt eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 12,00 ℳ in der Kanzlei hierselbst bezogen werden. Der Betrag ist in bar zu zahlen oder portofrei durch die Post einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Umbau des Personengleises Spandau-Berlin Leb zwischen km 6,0 u. 5,0" versehen bis zum Eröffnungstermin den 21. Oktober 1921, nachmittags 1 Uhr, nach hier einzureichen. Zuschlagsfrist vier Wochen. (910)
Berlin NW-40, Invalidenstr. 51.
Eisenbahnbetriebsamt 3.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 42. | Berlin, den 20. Oktober 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Taylors Lehre und ihre Anwendung im Eisenbahnwesen.

Einleitende Worte zur Seminarvorlesung an der Verwaltungsakademie zu Berlin im Wintersemester 1920/21.

Vergeude keine Energie,
verwerte sie! — Wilhelm Ostwald.

Meine Herren!

Eine noch junge Wissenschaft, die Biotechnik, von dem Münchener Forscher R. N. Francé begründet, stellt sich die Aufgabe, die Technik in ursächlichen Zusammenhang mit den Gesetzen des Lebens zu bringen. Ihr erster Satz lautet „Alles muß seine beste Form haben, die zugleich ihr Wesen ist.“ Verständlicher lautet der Satz: Jeder Vorgang hat seine notwendige Form; denn alle Funktionsformen sind nach Francé nur „Versuche, um beste Lösungen des jeweils gegebenen Problems anzubahnen“. Der aufmerksame Beobachter wird überall in der Natur finden, daß sie Formen schafft, die sich den besten Formen für bestimmte Aufgaben möglichst nähern, wenn nicht diese erreichen. Das zweite biotechnische Gesetz, leicht herzuleiten aus dem ersten, liegt in dem in der ganzen Welt nachzuweisenden Bestreben, jeden Vorgang unter möglichst geringem Widerstand und mit möglichst großer Ersparnis an Kraft und Material ablaufen zu lassen.

Wie die Natur nach diesem Gesetz des geringsten Widerstandes und der größtmöglichen Wirtschaftlichkeit der Leistung bei gleichen Tätigkeiten auch gleiche, beste Formen findet, so versucht der Mensch von alters her, bewußt oder unbewußt, seine Arbeit einzurichten. Die wirtschaftliche Not der Gegenwart veranlaßt heutzutage alle Kulturvölker, sich auf die Linie des geringsten Widerstandes und des größtmöglichen Erfolgs einzustellen. Die Betriebe der Industrie sehen wir fieberhaft am Werke, die Grundgedanken jener beiden biotechnischen Gesetze in die Tat umzusetzen. Alle diese neuzeitlichen Bestrebungen werden zusammengefaßt unter dem Wort „Wissenschaftliche Betriebsführung“ und drehen sich um die eine einzige Aufgabe, durchführbare Vorschläge zur Herabsetzung der Betriebskosten zu machen. Aus diesem Kern entspringt alles andere. Der Mann, der diese Aufgabe auf Grund einer jahrzehntelangen Erfahrung als Betriebsleiter und Organisator industrieller Werke in ein System gebracht hat, war Frederik Winslow Taylor. Lange bevor er seine aufsehenerregenden Veröffentlichungen herausbrachte, gab es in Amerika und Deutschland Ansätze zur wissenschaftlichen Betriebsführung. Aber die Erkenntnis, wie sie als Problem aufzufassen ist, das ist doch das Verdienst Taylors, dessen Name unlösbar mit ihr verbunden ist.

Selten ist eine neue Lehre, die nichts anderes umfaßt als die planmäßige und folgerichtige Anwendung des gesunden Menschenverstandes und sich eigentlich nur aus lauter Selbstverständlichkeiten zusammensetzt, so mißverstanden und bekämpft worden wie die Taylorsche. Nur gewissenlose Agitatoren vermochten die Lehre in ihr Gegenteil zu verdrehen und noch gewissenlosere, gewinngierige Unternehmer konnten das System, das so sozial wie nur selten möglich gedacht und aufgebaut ist,

zur Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft mißbrauchen. Glücklicherweise hat auch hier die Zeit heilend und aufklärend gewirkt. Vieles, was die Arbeiterschaft der ganzen Welt fordert, ruft Taylor dem Arbeitgeber zu, und den Nutzen Taylorscher Gedanken zu erkennen, ist unsere Arbeiterschaft auf dem besten Wege. Auch die arbeitgebende Industrie wird in dieser Hinsicht Taylorschen Grundsätzen immer besser gerecht, indem sie sich bemüht, in der Arbeiterschaft einen gleichberechtigten Faktor im Wirtschaftsleben zu sehen, ohne dabei die unentbehrliche straffe Werkdienstzucht aufzugeben.

Außerordentlich umfangreich ist das Schrifttum über die Absichten und Leistungen des im Jahre 1915 nur zu früh verstorbenen Mannes. Für die breite Öffentlichkeit hat Dr. Rudolf Rösler sein Buch „Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung" im Jahre 1913, im Verlage von R. Oldenbourg, herausgegeben. Neben diesem Buch kann „Das A-B-C der wissenschaftlichen Betriebsführung" von Frank B. Gilbreth, Taylors bedeutendsten Schüülers, in freier Bearbeitung von Dr. Colin Roß, im Jahre 1917 bei Julius Springer erschienen, bestens empfohlen werden. Eine eingehende Beschreibung findet derjenige, der tiefer in die Durchführung der Taylorschen Betriebsweise eindringen will, in dem Buch „Aus der Praxis des Taylor-Systems" von R. Seubert, im Jahre 1920 im vierten Neudruck bei Julius Springer verlegt. Aber wem Industriebetriebe ein unbekanntes Land sind, in dem er sich nur schwer zurechtzufinden vermag, und wer daher der Darstellung Taylorscher Gedanken an Hand eines Fabrikbetriebs nur mit Mühe folgen kann, der nehme zur Hand das Buch „Die rationelle Haushaltführung, Betriebswissenschaftliche Studien", das Frau Christine Frederick, eine Schülerin Taylors, in Amerika herausgegeben hat, und das, von Irene Witte ins Deutsche übersetzt, bei Julius Springer in diesem Jahr erschienen ist. Wer das Buch aufmerksam durchstudiert und Seite für Seite dabei seinen Haushalt mit den für einen Haushalt vom Standpunkt der Hausfrau entwickelten Forderungen der wissenschaftlichen Betriebsführung vergleicht, der wird nicht nur das Buch befriedigt aus der Hand legen, sondern praktisch zugreifen, um seinen unwirtschaftlich arbeitenden Hausbetrieb zu taylorisieren, was ihm um so leichter gelingen wird, je vorurteilsfreier und neuwilliger die ihm zur Seite stehende Hausfrau und Hausgehilfin sind. Adele Schreiber fragt in ihrem Geleitwort: „Wie beseitigt man in der Hauswirtschaft die unrationelle, primitive, Zeit und Kraft vergeudende Arbeitsweise? Wie setzt man an ihre Stelle wissenschaftlich durchdachte Arbeitsersparnis?" und gibt die Antwort: „Durch Übertragung der Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung, die zu so staunenerregenden Leistungssteigerungen in der Industrie geführt haben, auch auf die Hausarbeit." So kann jeder Hausvater ein bewußter Taylormann werden und die Segnungen der Taylorschen Lehre als des Hauses Finanzminister am eigenen Geldbeutel spüren neben der guten Laune, die seine Hausfrau infolge beschleunigter und erleichterter Erledigung ihrer Haushaltspflichten auszeichnen wird. Sind aber erst die Taylorschen Grundgedanken in Fleisch und Blut übergegangen, so werden sie sich bald auszuwirken beginnen im beruflichen Leben. Mit ganz anderen Augen wird der aus dem taylorisierten Haushalt kommende Mann seine Arbeit und Arbeitsstätte betrachten. Fehler fallen ihm auf und Vorschläge zur Besserung ein, die er der Betriebsleitung unterbreitet. Prächtig vorbereitet ist der Boden für die Aussaat Taylorscher Gedanken seitens der Geschäftsleitung und für ihre Durchführung durch die Beamten und Arbeiter, die für die Anordnungen ein williges Ohr und für die Mitarbeit eine bereite Hand haben werden. Nichts kann überzeugender wirken als der eigne Versuch im eignen Haushalt; deswegen gehört das genannte Buch in alle Betriebs- und Volksbüchereien.

Der Kern der Taylorschen Lehre ist in dem genannten Frederickschen Buch trefflich und anschaulich, positiv in zwölf Grundsätzen zusammengefaßt und an Beispielen erläutert, um dann negativ in sechs Punkten die durch sorgfältige Beobachtung ermittelten, Zeit und Kraft raubenden Umstände zu zeigen, die den Wirkungsgrad der Haushaltsarbeit herabziehen. Da diese sechs und jene zwölf Grundsätze immer gültig bleiben, um welchen Beruf oder um welche Industrie es sich auch handeln mag, so mögen sie unserer weiteren Betrachtung zugrunde gelegt werden:

1. Ideale,
2. gesunder Menschenverstand,
3. sachverständiger Rat,
4. normalisierte Arbeit,
5. normalisierte Verhältnisse,
6. normalisiertes Verfahren,
7. Arbeitsvorbereitung,
8. Arbeitsverteilung,
9. zuverlässige Nachweise (Ordnungshilfsmittel),
10. Disziplin,
11. Gerechtigkeit,
12. Belohnung der Leistungssteigerung.

Wir sehen uns diese Grundsätze etwas genauer an. Ohne das gewisse unwägbare Etwas, das doch so schwer wiegt im Leben des Einzelnen und der Völker, und das wir Berufsideale nennen, wird die Ausübung des Berufs zur seelenlosen Sträflingsarbeit. Widerwillig und verdrossen verrichten jene ihr Tagewerk, nur begierig auf das baldige Ende und den Lohn. Aus vielen Bestandteilen setzen sich die Berufsideale zusammen, Gemeinsinn, sich mitverantwortlich zu fühlen in einem großen Betriebe, in einem Volke, Freude am Wirken und Schaffen überhaupt, Treue im Kleinsten, besondere Neigung und Begabung und Willensstärke, manchen unvermeidlichen, unerfüllbaren Wunsch schließlich als ein Nichts ansehen zu lernen. So wird der Beruf zum Sport, so daß man auch einmal ohne Rücksicht auf die Dienst- und Arbeitsstunden freudig weiter arbeitet, so wird Arbeit Gottesdienst nach einem Wort, das Adolf von Menzel erwiderte, als er darauf aufmerksam gemacht wurde, daß er Sonntags in seinem Atelier nicht arbeiten dürfe. Prachtvoll ist es, die Ideale an erster Stelle aufgeführt zu sehen.

Gesunder Menschenverstand. Das soll heißen: Vorurteilsfrei urteilen und als bestes Erkanntes annehmen. Wenn Sie sich umsehen, wieviel Hemmnisse einem gesunden Urteil oft entgegenstehen, und wieviele Widerstände menschliche Schwächen verursachen, so werden auch Sie diese Forderung als die zweitwichtigste anzuerkennen geneigt sein, die die Voraussetzung zu erfolgreichem Arbeiten aller Betriebe ist: Sehen lernen, beobachten, das Geschaute verarbeiten, bringen den Fortschritt.

„Sachverständiger Rat bedeutet zuverlässige Unterstützung und Hilfe." Die Eisenbahnbetriebe können ihn auf mancherlei Weise sich selbst verschaffen: Durch Ausnutzung der Neuerscheinungen des technischen Schrifttums. Meist wird es an einem Beamten fehlen, der, mit vollakademischer Bildung ausgerüstet, für die Auswertung der einschlägigen Veröffentlichungen verfügbar gemacht werden könnte, obwohl es doch oft zu ermöglichen sein wird, eine Abhandlung einem Beamten zur Bearbeitung und zum Vortrag in einer Besprechung in größerem Kreise zuzuweisen. Durch Reisen kann Rat bei anderen Betrieben eingeholt werden, ein sehr empfehlenswertes Verfahren, um einen Betrieb vor Inzucht und langsamem Rückwärtsgehen zu bewahren. Der beste Weg ist wohl der, den unsere Verwaltung für die Werkstätten beschritten hat, indem sie ein Dezernat für wissenschaftliche Betriebsführung seit April 1920 geschaffen hat, dessen vornehmste Aufgabe darin besteht, die Gesundung der Werkstätten herbeizuführen, d. h. Richtlinien für Hochleistung und sparsame Wirtschaft auszuarbeiten, diese allen Werkbetrieben zu übermitteln und ihnen mit Rat und Tat behilflich zu sein bei der Anwendung in der Praxis. Losgelöst von den Tagesgeschäften des Werkbetriebes, aber stets in innigster Fühlung mit ihm, seine Bedürfnisse stets unmittelbar aus ihm selbst erkennend, alle Neuerscheinungen der Tagesliteratur unter die kritische Lupe nehmend, immer bereit, aus ihr für die Werkbetriebe Kapital zu schlagen, muß diese zentrale Stelle zum Sammelpunkt aller neuzeitlichen Bestrebungen für den Werk-

betrieb werden. Der Ausbau dieser zentralen Stelle für die wissenschaftliche Betriebsführung schreitet voran. Es ist zu hoffen, daß alle ihre Mitarbeiter Hand in Hand mit den Werkleitungen, den Beamten und der Arbeiterschaft ihre persönliche Arbeit als Helfer und Berater bald erfolgreich werden aufnehmen können. An die Stelle des leblosen Worts in Verfügungen tritt nun das leben- und begeisterungsprühende, gesprochene Wort: Der „beratende Ingenieur" hat gegenüber schriftlichen Anordnungen den Vorteil, wenn er mit den nötigen Vollmachten ausgestattet ist und sich tatkräftig durchzusetzen weiß, daß von ihm nicht nur „Kenntnis genommen" wird, und daß er sich nicht wie eine Verfügung sang- und klanglos „weglegen" läßt. Jeder dieser beratenden Ingenieure aber wird seinen Ehrgeiz darein setzen, ein gern gesehener Gast in allen Werken zu sein.

Der Austausch der Erfahrungen von Werk zu Werk muß viel lebhafter gestaltet werden. Der Mangel einer eigenen Werkzeitschrift ist seit langer Zeit nicht nur von der Verwaltung erkannt worden; in der Beamten- und Arbeiterschaft wird der Wunsch nach ihr immer lebhafter ausgesprochen. Diesem erfreulichen Interesse am Werkleben will das Reichsverkehrsministerium insofern entsprechen, als es einen Verlag zur baldigen Herausgabe einer Werkzeitschrift angeregt hat. Die ersten Werbeblätter, die zur Mitarbeit und zum Bezuge einladen, sind bereits hinausgegangen. Da diese Zeitschrift, gedacht für alle Betriebe der Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten, „Das Eisenbahnwerk" genannt, nicht „von oben" und möglichst nicht „von außen" gemacht werden soll, sondern dann am besten ihren Zweck erfüllen wird, wenn alle Werkangehörigen versuchen, an ihr mitzuarbeiten, so darf man eine rege Beteiligung zur Mitarbeit aus allen Kreisen erwarten. Sie wird dann der zuverlässigste Berater sein, der durch die Druckerschwärze denkbar ist. Für die Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter ist eine Betriebszeitschrift auf gleicher Grundlage ebenso möglich wie erwünscht. Auch hier fehlt es an einem geistigen Mittelpunkt der vielseitigen Interessen der Verwaltung und der Beamten- und Arbeiterschaft. Denn es ist allgemein zu beklagen, daß die wertvollen Erfahrungen in vielen Zeitschriften zerstreut niedergelegt werden und meist gar nicht diejenigen Leser erreichen für die die Veröffentlichung geschrieben ist und von praktischem Nutzen sein kann. Schlimmer aber ist, daß die Möglichkeit eines freimütigen, *schriftlichen* Meinungsaustausches vor der Öffentlichkeit fehlt, der besser wie das flüchtige, gesprochene Wort zur Form des Ausdrucks und Verantwortlichkeit der Gedanken erzieht.

Die Grundsätze 4 bis 6, die Arbeit, die Umwelt der Arbeit und die Arbeitsverfahren zu normalisieren, sind so selbstverständlich, daß man erstaunt sein muß, daß heute noch der „Das haben wir immer so gemacht-Standpunkt" so weit verbreitet ist, zum Schaden sparsamer Fertigung und Erzeugung. Diese Forderung spielt in dem Riesenbetriebe unserer Eisenbahnverwaltung eine große Rolle. Arbeitsvorgänge wiederholen sich oft nicht nur hundert- und tausendfach, ja oft millionenfach in einem Jahre und man bedarf keiner besonders regen Einbildungskraft und keines besonders ausgebildeten Wirtschaftssinnes, um sich klar zu machen, welche Werte an Kraft und Geld verloren gehen, wenn die Arbeitsvorgänge gewohnheitsgemäß arbeitsvergeudend ablaufen. Vergeudung bedeutet bei maschineller Kraftäußerung vorzeitige Abnutzung, bei menschlicher Kraftäußerung vorzeitige Ermüdung. Die Arbeitswissenschaft beschäftigt sich bereits mit den Ermüdungserscheinungen und wird die Grenzen der Arbeitsleistung, die Dienst- und Arbeitsdauer sowie die erforderlichen Erholungspausen nach Länge und Lage zwischen den Dienst- und Arbeitszeiten zu ermitteln haben. Arzt, Psychologe und Ingenieur werden auf diesem Gebiet mit unanfechtbarem Rüstzeug Fragen zu entscheiden haben, die zurzeit noch Gewohnheiten, Wünsche, Neigungen oder Macht regeln, oft ohne Rücksicht auf die einfachsten praktischen Bedürfnisse. Es wird die Aufgabe unserer gemeinsamen Arbeit in dieser Vorlesung sein, unseren Blick für Vergeudung an Zeit und Kraft zu schärfen. Im Jahre 1918 versuchte ich die Aufmerksamkeit der Eisenbahnen auf dies Gebiet in einer Veröffentlichung[1]) „Die Ersparnis und Schonung an Menschenkraft auf Eisenbahnen" an Hand von zehn Beispielen hinzulenken.

Die Taylorschen Arbeits- und Zeitproben öffnen die Augen über die Verluste durch ungeschickte Arbeitsverfahren, indem sie zwingen, einen Vorgang in kleinste Teile zu zerlegen, kritisch zu untersuchen, die Fehler auszumerzen, um dann die kleinsten Teilarbeitsvorgänge in vollkommenster Form wieder zusammenzusetzen. Damit diese beste Form nun eingeführt und beibehalten wird, ist sie auf einer Arbeitsanleitungskarte festzulegen, die genau bei der Arbeitsausführung zu beachten ist. Unsere Übungen werden Gelegenheit bieten zum Versuch, für ein gegebenes Problem die jeweils beste Lösung, die auch die wirtschaftlichste ist, zu finden. Hierbei ist es nötig, alle Gattungen von Beamten und Arbeitern zur Unterstützung dieser Bemühungen im praktischen Dienste des Betriebes, des Verkehrs und der Werkstätten zu gewinnen. Denn wissenschaftliche Betriebsführung ist ohne Verständnis und Mitwirkung aller nicht denkbar. Es wird daher noch viel Mühe in den Unterrichtsstunden aufgewendet werden müssen, um alle Eisenbahner zu Mithelfern zur Sparsamkeit auszubilden. Der Sinn zum eingehenden Nachforschen nach den Ursachen des teuren oder die vorgeschriebene Regelmäßigkeit störenden Betriebes wird seine Vorteile in der Einschränkung unnötigen Schreibwerks zur Geltung bringen. Die Sucht, die Ursachen dem lieben Nachbarn und Bruder im Amte zuzuschieben, anstatt zunächst selbst im eigenen Geschäftsbereich nachzuforschen, ob etwas faul ist im Staate Dänemark, wird nachlassen beim Erstarken des Sinns für wissenschaftliche Betriebsführung. Aber auch die vorgesetzte Behörde wird Anträgen auf Bewilligung von Geldmitteln oder auf Änderung von Betriebsverhältnissen gegenüber keinen Schaden am Ohr haben können, wenn jene Anträge an Stelle ermüdender Schriftsätze mit beweiskräftigen, nicht auszulöschenden Versuchen oder Zahlen belegt sind.

Arbeitsvorbereitung und Arbeitsverteilung sind wesentliche Vorbedingungen für einen störungsfreien, stockungsfreien Arbeitsablauf. Die Frage der Fristarbeit wird aufgerollt, jenes bedeutsame Problem der Planwirtschaft. Jeder Arbeitsdisponent hat die Arbeit vorzubereiten und sich über die Dauer ihrer Erledigung klar zu werden, um gleichmäßige Beschäftigung aller zu gewährleisten. „Wir können nicht weiterarbeiten" ist ein Ruf, der keinem Betriebe zur Ehre gereicht. Selbst bei unvermeidlichen Stockungen muß für baldige Ersatzarbeit gesorgt werden. Alles muß im Fließen bleiben, denn unfreiwillige Arbeitspausen führen bald zu gewohnheitsmäßigem Zeitvertrödeln.

Zuverlässige Nachweise führen in das Gebiet der büromäßigen Behandlung von Verfügungen und Anordnungen von dauerndem Wert, von wertvollen Abhandlungen und Merkblättern. Daß wir hierin mit seltenen Ausnahmen noch weit zurück sind, läßt sich alle Tage mühelos feststellen: Nichtauffinden von wichtigen Vorgängen gedachter Art, Nichterledigung von Anordnungen sind die Erscheinungen. Ihr Grund liegt aber weniger in den Personen als in der Büroordnung, die allzu sehr auf das Gedächtnis jedes Einzelnen eingestellt ist, was aber bei Personalwechsel und umfangreichem Geschäftsverkehr nicht mehr die genügende Sicherheit bieten kann und als Registraturersatz versagen muß. Bei dem Großgeschäftsverkehr in unserer Eisenbahnverwaltung wird für jeden Zweck besonders ein Verfahren zu entwickeln sein, das Anspruch auf zuverlässige und leichtauffindbare Aufbewahrung wichtiger Geschäftsstücke aller Art machen kann. Das bedeutet die völlige Neuordnung der Registratur in allen Verwaltungsstellen.

Hier ist es an der Zeit, auf die vorher genannten sechs „negativen" Punkte der Frau Frederick zurückzukommen, die die Ursachen zu 80 % aller wirkungslosen Arbeit im Haushalt darstellen. Daß sie wörtlich für jeden Industriebetrieb gelten, ist der sicherste Beweis für die Allgemeingültigkeit Taylorscher

[1]) Nr. 41 bis 43, 1918 d. Ztg.

Gedanken — und ihre Selbstverständlichkeit. Sie lauten für einen Fabrikbetrieb umgeformt, wobei in Klammern der Urwortlaut beigefügt ist:

1. Der Arbeiter (die Hausfrau) hat vor Beginn seiner (ihrer) Arbeit nicht sämtliche zu ihrer Ausführung gebrauchten Geräte zusammen.

2. Er (Sie) verliert Zeit und Kraft beim Holen und Suchen der fehlenden Gegenstände.

3. Mitten in einer Arbeit hört er (sie) auf, um eine ganz andere, in keinem Zusammenhang mit der ersten stehende Arbeit anzufangen.

4. Der Wirkungsgrad seiner (ihrer) an und für sich vielleicht guten Arbeit wird durch den beim Fortlegen der Geräte oder der Arbeit bedingten Zeitverlust herabgedrückt. Als Ursache ist hierfür die ungeeignete Einrichtung der Werkstatt, des Materialienschrankes (der Küche, des Speiseschrankes) und der Schränke im allgemeinen zu bezeichnen.

5. Er (sie) verwendet ein schlechtes oder ganz falsches, für die betreffende Arbeit nicht geeignetes Werkzeug, oder er (sie) arbeitet an einem Tisch, einer Feilbank oder Feldschmiede (Abwaschtisch oder Plättbrett) von ungenügender Höhe.

6. Er (sie) verliert viel Zeit dadurch, daß er (sie) keine genügenden Vorräte zur Hand hat oder seine Geräte und Werkzeuge nicht in gutem Zustand erhalten sind.

Die aufs Haar stimmende Parallele zwischen Fabrikbetrieb und Haushalt mag viele überraschen, aber auch überzeugen, welche gute Schule der Selbsterziehung zum Taylormann jeder in seinem eigenen Haushalt — zu seinem eigenen Vorteil — durchmachen kann, und welche Kleinarbeit und Treue im Kleinen zu leisten ist, um Erfolge im Großen zu erzielen.

Die drei letzten Grundsätze: Disziplin, Gerechtigkeit und Belohnung der Leistungssteigerung sind die Grundpfeiler jedes erfolgreichen Betriebes. Man gewinnt keinen besseren Begriff von der Notwendigkeit der Disziplin, als wenn man im Genießen eines Musikstücks sich die Einmütigkeit des Orchesters und seines Dirigenten ansieht. Aller Musiker Augen hängen an dem Taktstock des Musikmeisters, und jeder bemüht sich im Rhythmus, beim Einsatz zur Stelle zu sein. Wenn jeder nach seinem eigenen Gutdünken tuten, streichen und pauken wollte, das käme doch einer Zertrümmerung des Musikstücks gleich.

In gleicher Weise kann in einem Betriebe nur einer Führer sein, dem sich alle willig unterordnen. Ein guter Führer hört auf seine Berater und vermag dann, um so gediegener jene an Charakter, Können und Wissen sind, um so leichter die Verantwortung seiner persönlichen Entscheidung zu tragen. Ein guter Führer reicht jedem, der mit ihm arbeiten will, die Hand zum Willkommen. Insbesondere wird er um so lieber mit den berufenen Vertretern der Beamten und Arbeiter gemeinsam arbeiten, je mehr diese den ernsten Willen haben, sachlich und vorurteilsfrei an alle Aufgaben heranzugehen, das Beste für den Betrieb zu erreichen und durch ihr Beispiel erzieherisch zu wirken. So wird sich, um mit dem Altmeister der Deutschen Eisenbahnen, Max Maria von Weber, zu sprechen, entwickeln „die wahre Disziplin (nicht die des Zwanges und der brutalen Angst vor Strafe, sondern die der Überzeugung), die beruht auf Respekt vor Pflicht und den Repräsentanten derselben, den Vorgesetzten". Jede Ungerechtigkeit und Bevorzugung eines einzelnen ist ein Schlag gegen die Gesamtheit. „Wo Günstlingswirtschaft und unklare Köpfe herrschen, dort sieht man Teilnahmlosigkeit und Mißbehagen, mäßige Erfolge und ernstliche Zwiste", sagt Andrew Carnegie.

Die Forderung nach Belohnung der Leistungssteigerung führt in das schwierige Besoldungs- und Lohnwesen. Zuviele psychologische und gefühlsmäßige Einflüsse wirken hier mit und erschweren deswegen ein klares Verfahren, wie es die Erforschung der rein technischen Probleme ermöglicht. Schon die Bestimmung des Grundgehalts und Grundlohnes als „Existenzminimum" hängt von sovielen exakt nicht zu erfassenden Umständen ab, daß sie in heutiger Zeit schwankender Wirtschaftspreise ein ständiger Gegenstand des Kampfes sind. Wie die normale Arbeitsleistung, die doch zunächst bekannt sein muß, wenn man von Steigerung und ihrer Belohnung spricht, bestimmt werden soll, ist ebenfalls schwierig genug; für geistige Arbeit genau überhaupt nicht lösbar. Für Handarbeit, die eine bestimmte Arbeit in meßbarer, vorzuschreibender Güte fertigstellt in einer Zeit, die durch Versuche zu ermitteln ist, läßt sich die normale Leistung schon eher bestimmen durch die Zeit, in der ein durchschnittlicher Arbeiter ohne besondere Anstrengung mit den vorhandenen Hilfsmitteln ein bestimmtes Arbeitsstück herstellen kann. Erst wenn dieser Normalwert festliegt, kann auch eine Steigerung der Leistung eindeutig ermittelt und entsprechend mehr bewertet werden. Hierbei stellen sich bisher noch ungelöste Fragen entgegen auf jenen Grenzgebieten der Hand- und Kopfarbeiter, wo vom Kopfarbeiter mechanisch-geistige Tätigkeit ausgeübt wird, die noch in keiner zwangläufigen Form in Beziehung zur Leistung gesetzt worden ist.

So ist die gerechte Entschädigung der Leistung keine einfache Frage, und um nichts leichter ist die Förderung des Anreizes zum Fortschritt in Arbeitsleistung und Verdienst zu erreichen, eine Aufgabe, die ebenfalls für alle Gehalts- und Lohnempfänger systematisch dem Versuch der Lösung unterworfen werden muß. Bei den Lohnempfängern der Handarbeit wird der Anreiz zu vermehrter Arbeitsleistung in einem Stückzeitverfahren, dessen Kernpunkt die sachliche und gerechte Bestimmung der obengedachten Grundzeit ist, gegeben, wie es als Gedingeverfahren in den Werkstätten der Deutschen Reichsbahn in der Entwicklung begriffen ist. Die Hauptgrundlage zur richtigen Bestimmung der Stückzeiten ist in den Taylorschen Arbeits- und Zeitstudien zu erblicken, deren Nutzen von dem urteilsfähigen Teil der Arbeiterwelt der Weltindustrie längst eingesehen worden ist und daher nicht mehr bestritten wird. Wo noch Mißtrauen und Widerstand gegen sie besteht, kann man mit Sicherheit mangelnde oder falsche Kenntnisse über sie voraussetzen. Es ist daher in der Lohnpolitik eine der wichtigsten und dringlichsten Aufgaben der Gegenwart und nächsten Zukunft, eine leichtverständliche Aufklärung durch Wort und Schrift und praktische Übungen in den Zeitproben zu treiben. Die Originalschriften von und über Taylor sind so wenig bekannt, daß es hohe Zeit wird, sie zu verbreiten oder das wichtigste aus ihnen in kurzen Aufsätzen oder Vorträgen vorzuführen. Bisher hat man Taylors Lehre fast ausschließlich nur in Fabrikbetrieben, aus denen sie herstammen, angewendet. Aber in Verkehrsunternehmungen mit ihren zahlreichen Einzelarbeitsvorgängen im Ladedienst, Rangierbetrieb, ist sie nicht minder in allen ihren Elementen verwertbar. Wenn Versuche mit Stückzeit- oder Gedingearbeit nicht immer gelungen sind, so kann man, ohne die Ursache des Mißlingens im einzelnen untersucht zu haben, allgemein sagen, daß jenen Versuchen der Geist einer betriebswissenschaftlichen Methode im Sinne Taylors sicher gefehlt hat. Der in Leitung und Durchführung von nichttechnischen Beamten versehene Verkehrsdienst konnte beispielsweise bisher technischen Geist weniger entwickeln; ein geschultes Taylorauge erkennt dies an dem von Alters her betriebenen und unveränderten Ladegeschäft im Stückgut-, Massengut- und Gepäckverkehr mit einem Blick. Darüber täuschen auch einige wenige Versuche maschineller Behandlung nicht hinweg. Es ist also hohe Zeit, auch hier arbeitskundlich vorgebildete Beamte anzusetzen, um die vielen Tausende alltäglich gleichartiger Arbeitsvorgänge zu einem wirtschaftlichen Verlauf zu bringen mit gleichzeitiger Ausarbeitung eines die Mehrleistung begünstigenden Lohnverfahrens.

Die Steigerung der Leistung ist nach der Güte und Menge zu trennen. In der durch Handarbeit Arbeitsstücke schaffenden Industrie ist die Güte der gelieferten Arbeit eindeutig meßbar und wird als konstante Größe bei der Inbeziehungsetzung von Menge und Vergütung der Mehrarbeit betrachtet. Man hat also nur eine Unbekannte im Problem der Leistungssteigerung, die bei der Bezahlung zu berücksichtigen ist. Bei der Kopfarbeit sind beide Größen veränderlich, weil die Arbeitsaufgabe schon

gar nicht eindeutig bestimmbar ist. Die Güte der Arbeit steigt in der selbstschöpferischen Gestaltung eines Gedankens zur Höhe und bleibt in der Tiefe, mit der Richtung zum Schematismus, wenn breitausgefahrene Pfade der Überlieferung und Gewöhnung nicht verlassen und sogenannte langjährige Erfahrungen, die oft nur unschöpferische Hemmungen sind, kritiklos hingenommen werden. Kein geeichter Maßstab steht zur Beurteilung eines Schriftsatzes oder eines Vortrags zur Verfügung. So kann die Leistung eines Kopfarbeiters nur im subjektiven Urteil eines zu ihm Berufenen erscheinen und letzten Endes sachlich eigentlich nur an ihrem Erfolg gemessen werden. Begriffe wie Normalleistung und gesteigerte Leistung liegen mehr im Gefühl, dem unsichersten Maßstab von der Welt, und in den allgemeinen erfahrungsmäßigen Anforderungen einer Stelle. Da nun natürlich die Leistungssteigerung ebenso schwer meßbar ist, so ist ihre Belohnung in irgendeiner Form schwer möglich, so daß der mehrleistende Kopfarbeiter dem mehrleistenden Handarbeiter gegenüber im Nachteil ist. Die verschlungenen Zusammenhänge in den zahlreichen Geschäftsbereichen des Eisenbahnwesens erlaubten bisher kaum, den Erfolg der gesteigerten Leistung eines Einzelnen sicher zu bestimmen, so daß besondere Belohnungen am Jahresschluß an Einzelne von den Nichtbedachten als ungerecht empfunden werden. Ob Betriebswissenschaft und Psychotechnik im Bunde zu einem einwandfreien Wertmesser geistiger Arbeit und Mehrarbeit kommen, mag dahinstehen. Wirkliche, verdienstvolle Einzelleistungen, die über den Rahmen der normalen Dienstausübung weit hinausgehen und als solche auch von den anderen Kopfwerkern zu erkennen sind, sollte eine auf eine willige, pflichteifrige Kopfarbeiterschaft bedachte Verwaltung belohnen. Die Zukunft wird ihrem Tun recht geben.

Diese zwölf Grundsätze des Taylorsystems durchdringen, wie unsere kurze Betrachtung zeigt, alle Betriebe, bis in die feinsten Verzweigungen. Eng verkettet mit Taylors Lehre ist die Psychotechnik, jene ebenfalls in weiteren Kreisen noch zu wenig bekannte angewandte Psychologie, mit deren Hilfe die Fähigkeiten eines Menschen beim Eintritt in einen Beruf und während seiner Ausbildung oder Einarbeitung in ihn erkannt werden, damit man ihn dann an den Platz zu stellen vermag, an dem er seinen Fähigkeiten und Neigungen entsprechend das Beste zu leisten imstande sein wird; daß hierbei der innere Mensch auch glücklich und zufrieden sein wird, fällt als wertvolles Nebenprodukt des Verfahrens ab. Schon die Arbeits- und Zeitproben fordern zur Beurteilung der Geschicklichkeit des ausführenden Arbeiters auf. Sie sind der Ausgangspunkt für die anzuschließende Frage nach der Eignung des Betreffenden. Ein neuzeitlich wissenschaftlich geleiteter Betrieb ist ohne Nutzbarmachung der Berufs- und Eignungsforschung und Lehre gar nicht denkbar. Unserem ganzen deutschen Volke kann die Bedeutung der psychotechnischen Untersuchungen gar nicht eindrucksvoller zum Bewußtsein gebracht werden, als durch den kaum bekannten Machtspruch unserer Gegner im Versailler Vertrag, der jegliche psychotechnische Eignungsprüfung in unserer Reichswehr verbietet. Die Reichsbahn trägt, wie Ihnen bekannt, der Bedeutung der Psychotechnik Rechnung durch eine besondere Versuchsstelle, die im Anfang dieses Jahres in Berlin unter dem abgekürzten Namen Psytev eingerichtet wurde. Jedoch ist es wichtig, auch über dieses Arbeitsgebiet, über seine Ziele und Errungenschaften, dauernd aufzuklären, um das Mißtrauen, das gegen alles Neue und Unbekannte nur zu begreiflich ist, zu beseitigen. Für Ende September d. J. war der erste internationale Kongreß für Psychotechnik einberufen, zu dem zahlreiche Länder, auch Deutschland, Vertreter angemeldet hatten. Der zehnte Kongreß der Gewerkschaften Deutschlands faßte in Nürnberg unter Punkt XII folgenden Beschluß: „Mit der Berufsberatung ist eine Prüfung der Eignung zu verbinden, nicht allein durch ärztliche Untersuchung, sondern auch durch wissenschaftliche, systematische Prüfung der geistigen und körperlichen Eigenschaften. Gemeinsam mit den dafür geeigneten Männern der Wissenschaft sind für jeden Beruf Merkblätter anzufertigen, die die Eigenschaften nachweisen, die für den Beruf nötig sind, und ebenfalls die Eigenschaften, die vom Ergreifen des Berufs abraten.“ Die Mitwirkung der Kenner und Praktiker in allen Zweigen des Eisenbahnbetriebes wird nicht zu entbehren sein. Gute Eignung bedeutet gute Arbeit mit Kopf und Hand bei guter Leistung, die, in mannigfache Formen umgesetzt, als Betriebssicherheit, Bequemlichkeit der Reisenden, Schnelligkeit ihrer Abfertigung, Qualitätsarbeit in den Werkstätten u. a. in die Erscheinung tritt. Nur Segensreiches kann aus der praktischen Ausnutzung experimentell-psychologischer Erkenntnis entstehen.

Wird die der Schule entwachsene Jugend in den richtigen Beruf geleitet, so ist es nun dessen Aufgabe, aus jedem Einzelnen der Berufsanfänger das zu machen, was Erziehung aus ihm machen kann. So richtig es ist, den Anfängern, die einst berufen sein sollen, leitende Stellen von größerer oder kleinerer Tragweite zu bekleiden, eine in alle Zweige des Eisenbahndienstes Einblick gewährende Ausbildung zu geben, so muß man doch eins hierbei im Auge behalten: *Diese allumfassende Ausbildung darf nie dazu dienen, einen Allerwelts-Eisenbahner schaffen zu wollen*, der je nach Bedarf, wo eine Stelle frei ist, von einem Sondergebiet in das andere geworfen wird. Wenn man sich der Speziallokomotiven, -wagen-, -werkzeugmaschinen und -geräte erinnert, so muß es abenteuerlich erscheinen, einen Menschen universell und nicht speziell verwenden zu wollen. Denn nur selten schenkt die wenig freigebige Mutter Natur einem Menschen solche Geistesgaben, die ihn zur Erfassung eines gewaltigen Könnens und Wissens befähigen. Deswegen *soll die Zeit der Ausbildung* für den sie leitenden Beamten und für den Anwärter selbst *zu einer Zeit der Erkenntnis* der besonderen Begabung und Neigung jedes einzelnen werden. Wie es überhaupt im Sinne Taylors ist, die eigenartigen Fähigkeiten und Leistungen jedes einzelnen dauernd zu beobachten, um ihn zu seinem und der Verwaltung, der er dient, Vorteil zu fördern. So angenehm es ist, ein günstiges Urteil abgeben zu können, so darf sich doch der pflichtbewußte Mann niemals abhalten lassen, redlich und getreu seiner Überzeugung, wo notwendig, mahnend auf Mängel in der Leistung und Eignung des ihm zur Ausbildung oder zur Mitarbeit Anvertrauten aufmerksam zu machen; in gerechter und wohlwollender Form ausgesprochen, muß selbst ein solches Urteil der Verwaltung und dem Manne, dem es gilt, zum Guten gereichen, weil es ihn zur Einsetzung seiner ganzen Kraft anspornt oder vor Verwendung an falscher Stelle bewahrt. Wir sehen, daß richtige Personalbehandlung nur auf Taylorschen Spuren zu erreichen ist.

Das Unterrichts- und Bildungswesen muß zielbewußt vorgehen, um die wissenschaftliche Durchdringung des Eisenbahnwesens durch den Unterricht und die praktische Tätigkeit vorzubereiten. Der Umweg, daß jeder erst selbst seine Erfahrungen sammelt und durch Schaden klug wird, den er anrichtet, und der nicht selten in Summen hinaufsteigt, die er meist gar nicht bezahlen kann — von dem möglichen Verlust an Menschenleben ganz zu schweigen — ist ebenso Zeit wie Geld raubend. Schon vom ersten Tage muß jeder Anfänger im Sinne Taylors zu seiner Arbeit „angeleitet“ werden, die er praktisch selbst zu leisten und nicht nur „Kenntnis zu nehmen“ hat als fünftes Rad am Wagen, als überall wenig wohlgelittener „Ausbilder“, Eleve, Zögling oder Praktikant. Nur wenn tüchtige Praktiker als Lehrer (Lehrmeister, Lehrlokomotivführer, *Lehrsekretäre* nicht zu vergessen, usw.) sich des Anwärters annehmen, ihn überall sehen, hören und urteilen lehren, kann ein begehrter Könner aus ihm werden. So wird allmählich ein Mann von Urteil und Selbstgestaltungskraft heranwachsen, der nicht abwartet, bis etwas angeordnet ist, sondern selbst in eigener Verantwortung zugreift und nicht versagt in schwierigen Verhältnissen oder in Fällen der Gefahr. An ihm wird die Verwaltung eine Stütze haben für ihre Bemühungen, Mißstände nach den Lehren der Arbeitskunde zu untersuchen; denn er hat in seinen Lehrjahren schon mitgeholfen, statistisches Material zusammenzutragen, es unter kundiger Leitung zu sichten, aus ihm Schlüsse zu ziehen und Vor-

schläge zu Verbesserungen abzuleiten. Er wird keine Diagramme unbesehen beiseite legen.

Soweit Unterrichtsstoff in Büchern und Zeichnungen nicht entbehrt werden kann, wird er gänzlich neu in Taylors Geist umzugestalten sein. Dabei wird man sich genau die „Prüfungsleitfäden" ansehen müssen, die, von Examensmedizinmännern geschrieben, oft so verständnislos auswendig gelernt werden. Unterrichtsstoff und Richtschnur im Dienst zugleich sind die Dienstanweisungen. Die sorgfältige Durchsicht der gültigen Dienstvorschriften auf leichte Verständlichkeit, klare Ausdrucksweise und auf die Wirkung, die sie, vom psychologischen Standpunkt betrachtet, auf den Leser ausüben, wird noch manche Vervollkommnung bringen können. Ohne nutzloses Wagen zu begünstigen, dürfen sie aber auch nicht lähmend oder entmutigend auf die Dienstausübung wirken. In ihnen findet die Wirtschaftlichkeit und Sicherheit, Ruhe und Ordnung des großen Betriebsorganismus ihren beredten Ausdruck; es liegt aller Grund vor, daß sich die wissenschaftliche Betriebsführung mit ihnen dauernd beschäftigt, um sie und die nach ihnen arbeitende Verwaltung vor Erstarrung in überlebten Formen zu behüten.

Für das große Heer der Eisenbahnfacharbeiter (Schlosser, Schmiede, Dreher, Tischler usw.) ist die noch wenig beachtete Aufgabe zu lösen, durch Fortbildungskurse im Handwerk hochwertige Qualitätsarbeiter heranzubilden. Nicht jeder Handwerker ist zum Aufstieg zum Meister geeignet: Nur die hierzu wirklich Geeigneten dürfen einer Fortbildung zugeführt werden, die zum Aufstieg hinleitet. Deswegen muß eine grundsätzliche Trennung in der Weiterbildung der Arbeiter vorgenommen werden. Die große Menge muß zu einer Stammbelegschaft mit bestem handwerklichen Können werden. Die Wenigen, deren Eignung zum Vorhandwerker und Meister zweifelsfrei erkannt und erprobt ist, dürfen zum Unterführer im Werkbetrieb entwickelt werden.

Meine Herren, Sie werden durch diese wenigen Andeutungen schon den Eindruck gewonnen haben, daß es im Eisenbahnwesen kein Teilgebiet gibt, das Taylorschen Geistes entraten könnte. Ebensowenig darf es eine Gattung im großen Heer der Eisenbahnbeamten und -arbeiter geben, die nicht von ihm durchdrungen ist: Jeder Einzelne muß nach ihm leben und arbeiten, mag er nun, wie es Dienstvorschriften und Anordnungen vorsehen, die tatsächliche Arbeit leisten, sie als Verantwortlicher beaufsichtigen und leiten, oder zu jener Art der Männer gehören, die von höherer Warte aus das Denken und Planen besorgen. Je mehr diese drei so verschiedenartigen Gruppen von Eisenbahnern den Sinn wissenschaftlicher Betriebsführung erfassen und einer dem andern in den gleichen Bemühungen willig, weil mit Überzeugung folgt, um so größere wirtschaftliche Erfolge werden unserer Reichsbahn beschieden sein. Es ist interessant zu wissen, daß auch in England, wo in allen Berufen der Sammlung von eigenen Erfahrungen durch die Praxis von jeher der Vorzug vor der gründlichen wissenschaftlichen Vorbildung gegeben wurde, in den letzten Jahren in dieser Anschauung ein Wandel unverkennbar ist. In Deutschland tritt in neuerer Zeit bei den Eisenbahnen der Gedanke immer stärker hervor, die praktischen Aufgaben des Verkehrswesens nicht tastend zu lösen, sondern sorgfältigen Studien zu unterwerfen. In welcher Weise alte und neue Aufgaben der Praxis betriebswissenschaftlich zu erfassen sind, und wie alle dabei Hand anzulegen haben, sollen uns die Übungsaufgaben lehren, die wir gemeinsam durchsprechen wollen. Es wird an Ihnen liegen, diesen Teil unserer Studien besonders lehrreich und lebendig zu gestalten, indem Sie selbst aus den Aufgaben, die Ihnen im Dienst so reichlich zufließen, in unserem Kreise hier Beispiele zur Erörterung stellen. Nicht daß wir große Untersuchungen ihrer endgültigen Lösung zuführen wollen; dazu würde uns die Zeit fehlen. Aber wie sie angefaßt werden müssen, wie man den Hemmungen eines als fehlerhaft erkannten Betriebsvorganges betriebswissenschaftlich zu Leibe geht, das wollen wir an den Beispielen zu lernen versuchen. Auch dürfen wir unsere Erwartungen nicht zu hoch spannen: Zu gewiegten Taylorleuten kann uns unsere stille, emsige Arbeit in den wenigen winterlichen Stunden des Zusammenseins noch nicht machen; denn die Betriebswissenschaft kann nicht eingeübt werden, sie will draußen in der Praxis eingelebt sein.

Vielleicht dringt unser Bemühen auch in weitere Kreise und regt zur Nacheiferung an. Denn unser Häuflein ist viel zu klein, als daß seine praktische Tätigkeit im Taylorschen Geist in unserer großen Verwaltung erheblich nutzbringend fühlbar würde. Deswegen denke ich daran, daß das Streben nach Fortschritt sich allerwärts nach Gelegenheit umsehen wird, wenn nur der erste Anstoß erst gegeben ist, sich mit Taylor bekannt zu machen. An Lehrkräften fehlt es nicht, und die nötigen Mittel zur Veranstaltung von Vorträgen werden kaum vorenthalten werden, wo ihre gute Verzinsung so sicher zu erwarten ist. Deswegen dürfen Sie alle, meine Herren, nicht Ihre hier erworbenen Kenntnisse für den eigenen Hausgebrauch hamstern und aufstapeln, sondern haben die Pflicht, sie in Wort und Schrift zu verbreiten. So werden Sie alle zum Bahnbrecher der wissenschaftlichen Betriebsführung in allen Zweigen der Verwaltung, der wir dienen.

Dr. Hans A. Martens.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

Am 15. und 16. September 1921 ist im Beisein des Herrn Reichsverkehrsministers in Münster (Westf.) die 125. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr angegliederten Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehalten worden. Dabei ist zunächst über eine Vorlage der Eisenbahndirektion Berlin, betreffend eine weitere Erhöhung der Güter- und Tiertarife, beraten worden. Zur Begründung der Vorlage wurde ausgeführt, daß den Reichseisenbahnen durch die kürzlich erfolgte Erhöhung der Bezüge der Beamten und Arbeiter in Verbindung mit der zu erwartenden Steigerung der sächlichen Betriebskosten eine Jahresmehrausgabe erwachse, die

	Milliarden Mark
für die Erhöhung der Gehälter und Löhne ungefähr	3,5
„ „ „ „ Kohlenpreise „	1,5
„ „ „ „ Geräte- u. Materialienpreise . . . . „	2,0
zusammen	7,0

betrage. Um die Mittel zur Deckung dieser Mehrausgabe aufzubringen, bleibe nur übrig, die Eisenbahntarife abermals um 30 % zu erhöhen. Wegen der gebotenen Beschleunigung der Durchführung werde zunächst die Form eines gleichmäßigen Zuschlags auf alle Tarifklassen und Ausnahmetarife zu wählen sein. Nach Einführung dieses gleichmäßigen Zuschlags könne geprüft werden, inwieweit eine Änderung der Frachtsätze für einzelne Tarifklassen, Tarifentfernungen oder Güter nach ihrer wirtschaftlichen Belastungsfähigkeit erforderlich sei.

Die Stellung des Verkehrsausschusses zu dieser Vorlage kam durch folgende, von seinem Vorsitzenden abgegebene Erklärung zum Ausdruck:

„Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten hat mit geringer Mehrheit zur Deckung des um mindestens 7 Milliarden erhöhten Fehlbetrages der Reichseisenbahnen einer allgemeinen Erhöhung der Güter- und Tiertarife einschließlich des Expreßguttarifes um rund 30 % zugestimmt. Einmütig aber war sich der Verkehrsausschuß darüber klar, daß diese abermalige starke Erhöhung der Tarife die schwersten Bedenken hinsichtlich ihrer Wirkung auf das deutsche Wirtschaftsleben auslöst, und daß sie zu einer empfindlichen Verschärfung der gegenwärtigen Teuerung, zu einer schweren Beunruhigung und unübersehbaren wirtschaftlichen Verschiebung sowie zur Schwächung des deutschen Wettbewerbes führen muß. Er ist ebenso einmütig der Überzeugung, daß eine Gesundung der Eisenbahnfinanzen durch fortgesetzte Tariferhöhungen, die auf dem Wege über erhöhte Preise für alle Bedarfsgegenstände und über neue Lohnforderungen zu neuen weiteren finanziellen Schwierigkeiten der Eisenbahnen leiten, unerträglich ist. Nur eine wirtschaftliche und sparsame Verwaltung der Reichseisenbahnen kann zur allmählichen Beseitigung des

Fehlbetrages und zur schließlichen Wiedergesundung der Eisenbahnfinanzen führen. Dazu ist einmal erforderlich, daß die Beschaffung und Auswertung aller Materialien nach gesunden kaufmännischen Grundsätzen erfolgt und daß ferner die Zahl der von den Reichsbahnen beschäftigten Angestellten und Arbeiter auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt, für eine volle Ausnutzung ihrer Arbeitskraft gesorgt und insbesondere von der schematischen Durchführung der achtstündigen Arbeitszeit Abstand genommen wird.“

Die Zustimmung des Verkehrsausschusses zu der Tariferhöhung wurde insbesondere aber davon abhängig gemacht, daß recht bald und in ausgedehntem Maße eine Beseitigung von Härten stattfinden soll. Gleichzeitig mit der Erhöhung der Güter- und Tiertarife sollen auch sämtliche in den Tarifen vorgesehenen Mindestfrachten, Sonderbeträge und Nebengebühren sowie der Expreßguttarif in dem gleichen Verhältnis erhöht werden.

Zu einem in diesem Sinne ausgearbeiteten Gutachten der ständigen Tarifkommission hat der (an Stelle des noch nicht gebildeten Reichseisenbahnrats bestehende) Ausschuß von Vertretern der Erzeuger- und Verbraucherkreise am 28. September 1921 Stellung genommen und die Vorschläge gutgeheißen. Darauf hat der Herr Reichsverkehrsminister angeordnet, daß die 30prozentige Tariferhöhung für den Güter- und Tierverkehr sowie für den Expreßgutverkehr am 1. November 1921 in Kraft treten soll.

Ebenso wie die Güter-, Tier- und Expreßguttarife sollen auch die Personen- und Gepäcktarife erhöht werden. Hinsichtlich des Gepäcktarifs hat die ständige Tarifkommission den Beschluß gefaßt, die Ausführungsbestimmung 2 zu § 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt zu ändern:

„2. Die Gepäckfrachtsätze ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht. Abweichungen werden in den Tarifteilen II veröffentlicht.

Neben diesen Beratungen über die Tarifreform hat sich die ständige Tarifkommission in ihrer 125. Sitzung mit einer Reihe von Tariffragen beschäftigt und folgende Beschlüsse gefaßt:

1. In der 124. Sitzung war beschlossen worden, den Betrag für nicht begleitscheinpflichtige Nachnahmen von 150 auf 1000 ℳ zu erhöhen und die Ausführungsbestimmung II (1) zu § 72 der Eisenbahn-Verkehrsordnung entsprechend zu ändern. Gegen diesen Beschluß hat die Eisenbahndirektion Berlin namens der Reichseisenbahnen Widerspruch erhoben, weil der Betrag von 1000 ℳ vom Standpunkte der Eisenbahn als zu hoch bezeichnet werden mußte. Nach erneuter Beratung beschloß die ständige Tarifkommission, die Grenze auf 500 ℳ festzusetzen.

2. Die Ausführungsbestimmung I zu Abschnitt IV der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung soll derart ergänzt werden, daß auch Baryt, Barythydrat, Baryumsalze (ausgenommen schwefelsaures Baryum) sowie leere Behälter, in denen diese Stoffe enthalten waren, von der Annahme als Eilstückgut ausgeschlossen sind. Es handelt sich dabei um giftige Stoffe und deren Verpackungen, die nicht mit Nahrungs- oder Genußmitteln zusammen verladen werden dürfen.

3. Die ermäßigte Deckenfracht nach § 54 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, wird künftig nur noch gewährt, wenn die Decken mit der Inhaltsbezeichnung im Frachtbrief aufgeliefert werden:

„Die Decken sind zum Schutze von Eisenbahnwagenladungen bestimmt ______
verwendet worden.“

4. „Röhren“, wie in Ziffer 5 der Klasse C genannt, von mehr als 0,5 m Durchmesser sollen, soweit dafür nicht großräumige offene oder Wagen von mehr als 10 m Länge verwendet werden, in die Liste A aufgenommen werden.

5. „Flüssige Kohlensäure“ wird in die ermäßigte Stückgutklasse eingereiht. Die gleichfalls beantragte Aufnahme von flüssiger Kohlensäure in die Liste A und das Verzeichnis II

Auf Tarifentfernungen (Zone)	Gewichtsstufen									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Gepäckfracht für Sendungen im Gewicht von									
	1 bis 10 kg	11 bis 20 kg	21 bis 30 kg	31 bis 40 kg	41 bis 50 kg	51 bis 60 kg	61 bis 70 kg	71 bis 80 kg	81 bis 90 kg	91 bis 100 kg
	Mark									
Zone I 1—50 km	3	3	4,5	5,5	6,5	8	9	11	12	13
„ II 51—100 „	3	5,5	8	11	13	15	18	20	23	25
„ III 101—150 „	4,5	8	12	15	19	23	26	30	33	37
„ IV 151—200 „	5,5	11	15	20	25	30	35	39	44	49
„ V 201—250 „	6,5	13	19	25	31	37	43	49	55	61
„ VI 251—300 „	8	15	23	30	37	44	51	59	66	73
„ VII 301—350 „	9	18	26	35	43	51	60	68	77	85
„ VIII 351—400 „	11	20	30	39	49	59	68	78	87	97
„ IX 401—450 „	12	23	33	44	55	66	77	87	98	109
„ X 451—500 „	13	25	37	49	61	73	85	97	109	121
„ XI 501—550 „	14	27	41	54	67	80	93	107	120	133
„ XII 551—600 „	15	30	44	59	73	87	102	116	131	145
„ XIII 601—650 „	17	32	48	63	79	95	110	126	141	157
„ XIV 651—700 „	18	35	51	68	85	102	119	135	152	169
„ XV 701—750 „	19	37	55	73	91	109	126	145	163	181
„ XVI 751—800 „	20	39	59	78	97	116	135	155	174	193
„ XVII 800 u. mehr km	25	49	73	97	121	145	169	193	217	241

Für Sendungen über 100 kg wird die Fracht durch Zusammenstoß der Sätze für je 100 kg und für das überschießende Gewicht berechnet. Dabei werden für Mehrgewicht von 1—30 kg folgende Anstoßfrachten angewendet:

Auf Tarifentfernungen (Zonen)	1 bis 10 kg	11 bis 20 kg	21 bis 30 kg
	Mark		
Zone I 1—50 km	2	3	4,5
„ II 51—100 „	3	5,5	8

Die durch Zusammenstoß der Frachtsätze sich ergebende, auf 50 Pf. auslaufende Gesamtfracht über 10 ℳ wird auf volle Mark aufgerundet.“

Die Festsetzung der Beförderungspreise des Personenverkehrs ist nicht Sache der ständigen Tarifkommission, weil diese Preise in den Tarifteilen II enthalten sind. Infolgedessen konnte sich die ständige Tarifkommission mit der Erhöhung der Personentarife nicht befassen. Aber auch hier ist beabsichtigt, sämtliche Fahrpreise um 30 % zu erhöhen. Als Zeitpunkt für die Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife ist der 1. Dezember 1921 in Aussicht genommen.

wird dem zur Überprüfung der Liste A und des Verzeichnisses II eingesetzten Unterausschuß überwiesen.

6. „Kränze und Sträuße aus künstlichen oder haltbaren oder haltbar gemachten natürlichen Blumen, Früchten, Pflanzen oder Pflanzenteilen“ werden in die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen.

7. Die Ziffer 29 der ermäßigten Stückgutklasse erhält folgende Fassung:

„29. Metalle, Metallwaren sowie metallhaltige und chemische Metallverbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse, folgende:

a) Abfälle und Altwaren von Antimon, Blei, Kupfer, Zink, Zinn und von Mischungen aus diesen Metallen, auch zu Blöcken zusammengeschmolzen oder brikettiert.

Als Altwaren gelten nur abgängige, zu ihrem ursprünglichen Zweck nicht mehr brauchbare, sondern nur noch zum Einschmelzen oder zur Verarbeitung auf chemischem Wege verwendbare Stücke. Gebrauchte, nicht abgängige Stücke fallen nicht hierunter.

b) Antimon, Blei folgendes: Werkblei, Hart- (Antimon-) Blei, Weichblei und Zinkblei, Kupfer, Zink, Zinn und Mischungen aus diesen Metallen, z. B. Britanniametall, Bronze, Deltametall, Lagermetall, Lötzinn, Magnoliametall, Messing (Rotmessing, Tombak und Schlaglot), Rotguß, Weißmetall (Weißguß), Zinnantimonblei, sämtlich roh, auch gereinigt, gegossen in Barren, Blöcken, Mulden, Platten oder Stangen, Kupfer auch durch Elektrolyse gereinigt in Platten (Elektrolyt- und Kathodenkupfer).
c) Bodenzink aus Verzinkereien, nicht gereinigt.
d) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, wie in den Klassen B, C, und D genannt.
e) Metallhaltige und chemische Metallverbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse, wie in diesen Stellen der Klassen B, C und D genannt.

Nach dieser neuen Fassung sind Halbfabrikate aus den unter b) aufgeführten Metallen von der ermäßigten Stückgutklasse ausgeschlossen. Es fallen also nur die Rohmaterialien — auch gereinigt — hierunter. Bei der bisherigen Fassung der Tarifstelle kam diese Absicht nicht einwandfrei zum Ausdruck. Ferner ist die Gleichstellung der Abfälle und Altwaren mit dem Rohmetall, wie es bei Blei und Zink bisher schon der Fall war, auch auf Antimon, Kupfer und Zinn sowie auf Legierungen aus diesen Metallen ausgedehnt worden.

8. Eine weitere tarifarische Begünstigung von „Getreide und Mühlenerzeugnissen einschließlich Kleie und Futtermehle sowie von Brot" wird abgelehnt, weil teils der Kleinverbraucher von einer solchen Maßnahme keinen Vorteil hätte, teils ein wirtschaftliches Bedürfnis hierfür nicht als vorliegend anzuerkennen sei.

Gleichfalls abgelehnt wird die Einführung einer Frachtermäßigung für Kartoffeln in Wagenladungen. Sie seien durch die Gewährung der Klasse E schon in genügendem Maße begünstigt. Dagegen soll dem Herrn Reichsverkehrsminister empfohlen werden, ab 1. November 1921 für Kartoffeln bei Auflieferung als Stückgut einen vorläufigen Ausnahmetarif einzuführen, der entweder Frachtberechnung für das halbe Gewicht nach der ermäßigten Stückgutklasse vorsehen oder die Frachtsätze der Klasse Cn für das wirkliche Gewicht gewähren soll.

9. „Geschälte und geschrotene Hülsenfrüchte" werden durch Änderung der Stelle „Mühlenerzeugnisse" in die Klasse B aufgenommen. Außerdem wird für „Lupinen, auch geschroten und entbittert", eine besondere Stelle in Klasse D, im Verzeichnis II und in der ermäßigten Stückgutklasse geschaffen.

10. Zur Beseitigung von Ungleichheiten und Härten wurde hinsichtlich der Stelle „Eisen und Stahl" folgendes beschlossen:

I. Die Ziffer 2 der Klasse B wird wie folgt gefaßt:
„Bandeisen und -stahl
a) im Feuer oder Galvanisierungsverfahren verzinkt, verzinnt, verbleit,
b) kalt gewalzt."

II. „Bremsklötze" werden in Ziffer 3 der Klasse B aufgenommen. Eine gleichzeitig für „Achslagerkasten, Beschlagteile für Eisenbahnfahrzeuge, Untergestelle, Pufferstangen, Pufferteller, Radsterne, Radscheiben, Radreifen, eiserne Böden und Förderwagenbleche" beantragte Detarifierung wird abgelehnt.

III. Unverpackter oder lose mit Papier umhüllter Draht mit rundem oder eirundem Querschnitt gehörte bisher zu Klasse C, Draht in anderer Form (profilierter Draht) und verpackter Draht zur Klasse B. Nunmehr soll die Ziffer 4 der Klasse C folgende Fassung erhalten:
„Draht, ausgenommen Flachdraht, auch verzinkt oder galvanisch verkupfert oder lackiert in Ringen oder Bündeln, unverpackt, auch lose mit Papier umhüllt",
und die Ziffer 6 der Klasse B:
„Draht, soweit nicht in Klasse C genannt, auch verzinkt oder galvanisch verkupfert oder lackiert".
Damit wird auch der profilierte unverpackte Draht in die Klasse C verwiesen.

IV. Ebenso war in der Tarifierung der „Niete" bisher nach „warm hergestellten" und „kalt hergestellten" unterschieden. Erstere gingen nach Klasse B, letztere nach Klasse A. Künftighin sollen alle Niete unter die Klasse B fallen.

V. „Stahlkugeln, geschmiedet, unbearbeitet, von mindestens 30 mm Durchmesser", die bei Kugelfallmühlen und Drehscheiben Verwendung finden, werden unter besonderer Ziffer in die Klasse C aufgenommen.

VI. Die Ziffer 8 der Klasse B wird auf „zerlegte einfache Prellböcke und Weichen" ausgedehnt. Ferner werden „Spurstangen" unter die Eisenbahnoberbaugegenstände der Ziffer 10 der Klasse C eingereiht.

11. Die Stellen „Schmirgel usw." in den Klassen C und D sollen gestrichen und durch folgende neue Stellen ersetzt werden:

a) in Klasse B:
„Schmirgel, Korund und künstliche Schleifmassen, vorwiegend aus Tonerde bestehend, gemahlen, gekörnt oder geschlämmt, auch staubförmiger Abfall dieser Stoffe";
b) in Klasse C:
„Schmirgel, Korund und künstliche Schleifmassen, vorwiegend aus Tonerde bestehend, roh (nicht gemahlen oder gekörnt)";
c) in Klasse D:
„Bruchstücke von Schmirgelscheiben".

12. Unter die „Tierhaare" der Klasse C werden neu aufgenommen: „die Körperhaare von Rehen, Hirschen, Renntieren sowie die beim Gerben anfallenden Hasen- und Kaninchenhaare (Gerberkaninhaare)". Ferner werden durch Änderung der Anmerkung zur Stelle „Tierhaare" der Klasse C
a) „die in Haarschneidereien abgeschnittenen (abgeschorenen) Hasen- und Kaninchenhaare (Kaninhaare)" in die Klasse A verwiesen, und
b) „kurzfallende rohe trockene Kopf- und Beinhaare von Rindern und Kälbern" in die Klasse D, Ziffer 2.
Die Ziffer 2 der Stelle „Tierhaare" der Klasse D erhält außerdem folgende neue Fassung:
„Abfälle beim Waschen und Reinigen von Tierhaaren sowie kurzfallende rohe Kopf- und Beinhaare von Rindern und Kälbern".

13. In der Stelle „Ammonsulfatsalpeter" der Klasse D wird der heutige erläuternde Zusatz, was unter Ammonsulfatsalpeter zu verstehen ist, gestrichen und in die Tariferläuterungen übernommen.

14. „Kleestroh" wird unter die Strohsorten der Klasse D aufgenommen.

15. „Rhenaniaphosphat" wird durch Aufnahme folgender Stelle:
„Phosphat-Glühdünger, künstlicher, mit einem Mindestgehalt von 8 % zitronensäurelöslicher Phosphorsäure, wie Rhenaniaphosphat"
in die Klasse D eingereiht.

16. Die Versetzung von „Zichorienwurzeln, auch zerkleinert" aus Klasse D nach E wird abgelehnt.

17. Für die besonderen Leistungen der Eisenbahn auf den Grenzbahnhöfen war beantragt worden, durch den Nebengebührentarif die Erhebung einer „Grenzgebühr" vorzuschreiben. Das Tarifamt München kam aber in dem ihm übertragenen Bericht zur Ablehnung dieses Antrages. Es schlug vielmehr vor:

a) im Abschnitt IX des Nebengebührentarifs im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B die Bestimmungen unter B und C wie folgt zu fassen:

„B. Abfertigungsgebühr.

a) Für jede Stückgutsendung 4 ℳ,
b) für jede Wagenladung 10 ℳ.
Diese Gebühr wird berechnet
1. auf den Grenzzollstationen:
a) beim Grenzeingang für jede Sendung aus dem Auslande,
b) beim Grenzausgang für Güter, deren Ausfuhr nachzuweisen ist, oder die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterworfen sind;
außerdem:
2. auf Binnenstationen:
für die bahnseitige Ausführung einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung.
3. Bei den im Ansageverfahren abgefertigten Zügen (siehe Ziffer 1a) kann die Berechnung der Gebühr auch der Station überlassen werden, auf der die weitere zollamtliche Abfertigung der Züge erfolgt.

C. Vorführen der Güter.

Vorführen
1. von Stückgut für je — auch nur angefangene — 100 kg 1 ℳ 20 ₰,
von Frachtstücken im Einzelgewicht von mehr als 200 kg für je 100 kg 1 ℳ 60 ₰,
von verpacktem Geflügel für je 100 kg 1 ℳ 60 ₰
bei Vorführung im Wagen wie für Wagenladungen.
2. von Wagenladungen für den Wagen 18 ℳ.
Muß das Gut auf Landfuhrwerk nach der Zollstelle übergeführt werden, so wird außerdem das von der Eisenbahn ausgelegte Rollgeld erhoben (§ 68 (²) EVO.).
Diese Gebühren werden jedesmal erhoben, wenn das Gut zu einer zoll- oder steueramtlichen Beschau gestellt wird."

b) im Abschnitt X des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I die Bestimmungen unter 1 und 2 wie folgt zu fassen:

„1. Abfertigungsgebühr:

Für ein Stück Kleinvieh 3 ℳ,
für 1 Stück Großvieh 4 ℳ,

höchstens für die in einem Wagen verladenen Tiere einer Sendung 10 ℳ.

Diese Gebühr wird berechnet:

1. Auf den Grenzzollstationen,
   a) beim Grenzeingang für jede Sendung aus dem Auslande;
   b) beim Grenzausgang für Sendungen, deren Ausfuhr nachzuweisen ist, oder die einer zollamtlichen Behandlung unterliegen.

Außerdem:

2. Auf Binnenstationen:
   für die bahnseitige Ausführung einer zollamtlichen Abfertigung.
2. Vorführen der Tiere:
   für ein Stück Kleinvieh 3 ℳ,
   für ein Stück Großvieh 5 ℳ,
   höchstens für die in einem Wagen verladenen Tiere einer Sendung 40 ℳ."

18. In der Ausführungsbestimmung IV 2 zu § 48 der Eisenbahn-Verkehrsordnung soll künftighin gesagt werden, daß der Absender das Verlangen auf ausschließliche Benutzung eines Wagens zur Beförderung einzelner Stücke Vieh schon bei der Wagenbestellung zu erklären hat, und daß die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, einem erst später ausgesprochenen Verlangen nachzukommen. Die Zurückziehung des Antrages nach der Ladebereitstellung des Wagens braucht eisenbahnseitig nicht anerkannt zu werden. Außerdem soll im § 7 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I gesagt werden, daß die Mindestfrachten auch dann erhoben werden, wenn der Antrag auf ausschließliche Benutzung eines Wagens erst nach der Ladebereitstellung zurückgezogen wird und eine Zusammenladung mehrerer Sendungen nicht stattfindet.

19. Ein Antrag, bei den auf Frachtbrief abgefertigten Tiersendungen allgemein Frachtüberweisung zuzulassen, wird abgelehnt. Die Tierfrachten müssen vorausbezahlt werden, sofern nicht der Absender den Frachtbetrag hinterlegt. Die Verwaltung der Versandbahn kann jedoch gestatten, daß auf Eilfrachtbrief abgefertigte Tiersendungen ohne Sicherheitsleistung oder gegen Hinterlegung einer allgemeinen Sicherheit unfrankiert zur Beförderung angenommen werden.

20. Tiere, die in Viehsammelwagen, Stückgutwagen und Gepäckwagen befördert werden, müssen künftighin auf Verlangen der Versandstation in einer Verwechslungen ausschließenden Weise gekennzeichnet werden. Abgelehnt wird aber ein Antrag, daß die in Viehsammelwagen, Stückgutkurswagen oder Gepäckwagen beförderten Tiere durch die Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Verfügungsberechtigten auszuladen sind, wenn der Empfänger auf der Bestimmungsstation der Sendung zum Ausladen der Tiere nicht zur Stelle ist.

21. Für die Hergabe von Vorsatzgittern zum Offenhalten der Wagenöffnungen sowie zur Trennung von Tieren verschiedener Gattung in demselben Wagen wird eine Leihgebühr von 6 ℳ für jedes Stück der Lattengitter oder Lattenverschläge eingeführt.

22. Die Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege und der Magdalenenstifte soll wieder eingeführt werden.

23. Marktschirme von Artisten, Schaustellern und Markthändlern werden, soweit sie sich nach Gewicht und Größe zur Beförderung in Packwagen eignen, zur Auflieferung als Gepäck zugelassen. Die Einführung der gleichen Maßnahme für Gemälde wird aber abgelehnt.

24. Die Eisenbahndirektion Berlin hat vor einiger Zeit die zu den Generalkonferenzen zugelassenen Verwaltungen um Mitteilung der bisher von ihnen festgestellten Unklarheiten im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B ersucht. Zur Beseitigung der auf diese Umfrage gemeldeten Tarifunstimmigkeiten sind verschiedene Beschlüsse gefaßt worden, deren Wiedergabe hier aber zu weit führen würde.

Einem ausdrücklichen Beschluß zufolge sollen alle in der 123. bis 125. Sitzung der Ständigen Tarifkommission gefaßten Beschlüsse als äußerst dringlich behandelt und zum 1. Januar 1922 durchgeführt werden. Geisler.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Frage des Privatbetriebs der Reichseisenbahnen.** Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrates hat einen besonderen Arbeitsausschuß zur Prüfung von Denkschriften und Eingaben über Mängel usw. im Eisenbahnwesen eingesetzt, der, am nächsten Freitag (21. Oktober) eine Sitzung abhalten wird, um sich mit der Frage zu beschäftigen, welche Vorteile zu erwarten sind, wenn die deutschen Reichseisenbahnen privatwirtschaftlich betrieben würden, welche Form dem Unternehmen zu geben wäre, welche Einrichtungen des Privatbetriebes auf der Deutschen Reichsbahn ohne Änderung ihres staatsrechtlichen Charakters übernommen werden könnten.

— **Filmaufnahmen.** Der Reichsverkehrsminister hat an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München, die Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen folgenden Erlaß gerichtet:

Es mehren sich die Anträge, in denen Filmgesellschaften die Genehmigung zur Aufnahme von Eisenbahnanlagen und von betrieblichen Vorgängen oder die Gestellung von Zügen, Lokomotiven und dergl. für Filmaufnahmen nachsuchen. Bei dem Interesse, das das Publikum diesen Aufnahmen entgegenbringt, erscheint es nicht angebracht, sich solchen Anträgen gegenüber grundsätzlich ablehnend zu verhalten. Bei der Verschiedenheit der Fälle ist es nicht möglich, Grundsätze für ein einheitliches Vorgehen der Eisenbahndirektionen zu geben, die Eisenbahndirektionen werden vielmehr im Einzelfall selbständig Entscheidung zu treffen oder in Zweifelsfällen meine Entscheidung einzuholen haben. Bei der Bearbeitung solcher Anträge sind folgende Gesichtspunkte unter allen Umständen zu beachten:

1. Der Betrieb darf keinesfalls gestört oder gar gefährdet werden. Gewagte Experimente, durch die Personen oder Material in Gefahr gebracht werden können, sind unbedingt abzulehnen.
2. Der Inhalt des Films muß so beschaffen sein, daß das Eisenbahnpersonal nicht in Handlungen vorgeführt wird, die es in der öffentlichen Meinung herabzusetzen oder die seinen Unwillen zu erregen geeignet sind. Die Mitwirkung ist also namentlich überall da zu versagen, wo z. B. dienstwidriges oder verbrecherisches Verhalten des Personals den Gegenstand der Handlung bildet.
3. Um der Verwaltung ein entsprechendes Urteil zu gestatten, haben die Gesellschaften den gesamten Inhalt des Stückes vorzulegen und nicht nur einige Szenen. Die Prüfung wird sich dabei auf die eisenbahnseitigen Interessen zu beschränken haben.
4. Irgend ein Druck zur Mitwirkung darf auf das Personal nicht ausgeübt werden.
5. Die Gesellschaften haben die Haftpflicht in vollstem Umfange zu übernehmen und die Erfüllung dieser Pflicht sicherzustellen.
6. Für die Gestattung haben die Gesellschaften ein reichliches Entgelt zu zahlen. Bei der Bemessung dieses Entgeltes muß als Richtschnur dienen, daß Filme, die Szenen aus dem Eisenbahnwesen zeigen, bei dem Publikum offenbar großen Anklang finden und daher den Gesellschaften hohe Einnahmen bringen. Die Rücksicht auf die Allgemeinheit verlangt, daß das Reich, das den Gesellschaften diese Gewinne ermöglicht, an diesen Einnahmen erheblich beteiligt wird. Maßgebend müssen also nicht die Leistungen der Eisenbahnverwaltung, sondern die zu erwartenden Gewinne der Gesellschaften sein. Hiernach wird jeder Einzelfall besonders zu beurteilen sein.

— **Die Aufträge der Reichseisenbahn.** Eine Reichstagsanfrage, in der gesagt wurde, daß die Reichseisenbahn mit den Aufträgen zur Deckung des laufenden Bedarfes außerordentlich zurückhalte, um den Haushalt weniger zu belasten, ist vom Reichsverkehrsminister wie folgt beantwortet worden: Die Beschaffung der Materialien ist dem wirklichen Bedarf angepaßt. An und für sich ist dieser geringer geworden, weil die Versorgung der abgetretenen Gebiete in Wegfall gekommen ist. Außerdem kommt in Betracht, daß unmittelbar nach dem Kriege zur Beschaffung von Arbeit große Notstandsaufträge über den augenblicklichen Bedarf hinaus vergeben wurden, die zum Teil heute noch nicht völlig aufgezehrt sind. Die Materialbestände sind also im allgemeinen eher zu groß als zu klein. Wenn sich im Gegensatz hierzu teilweise in letzter Zeit ein Mangel an einzelnen Stoffen, insbesondere an Oberbaustoffen, Kleineisenzeug usw., bemerkbar gemacht hat, so ist dieser darauf zurückzuführen, daß ein Teil der Werke die ihnen übertragenen Lieferungen nicht fristgemäß ausgeführt hat. Vielfach sind sie sogar so in Verzug geraten, daß die Eisenbahnverwaltung in große Verlegenheit kam. Wie mehrfach festgestellt worden ist, hatten diese Werke Auslandsaufträge entgegengenommen, die zusammen mit den Aufträgen für die Eisenbahnverwaltung ihre Leistungsfähigkeit bei weitem überschritten. Im übrigen ist die Linderung der Arbeitslosigkeit Gegenstand meiner dauernden Aufmerksamkeit. Außer den

ständigen Besprechungen mit den Lieferwerken habe ich in meinem Ministerium und bei den örtlichen Beschaffungsbehörden Ausschüsse von Vertretern der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen gebildet, in denen die allgemeinen Fragen der Auftragsvergebung behandelt werden. Die Beseitigung der Arbeitslosigkeit lediglich durch die Vergebung von staatlichen Aufträgen anzustreben, erscheint mir indessen insofern kaum angängig, als diese bei der ungünstigen Finanzlage der Eisenbahnen ihre Grenze in dem vorliegenden Bedarf finden müssen.

— **Erhöhung der Wagenstandgelder.** Gleich zu Beginn des stärkeren Güterverkehrs traten in diesem Jahre auf den Eisenbahnen verschiedene Tatsachen ein, die eine regere Nachfrage nach Eisenbahnwagen zur Folge hatten. Die in Aussicht genommene Kalipreiserhöhung bewirkte eine frühzeitige Bestellung auf Düngemittel. Die frühe Ernte verschob den Verkehr mit Feldfrüchten und Getreide um etwa vier Wochen, so daß auch hierdurch eine unerwartete Mehrbelastung der Eisenbahnen hinsichtlich ihres Güterwagenparkes eintrat. Endlich verursachten auch einige Streiks auf den mitteldeutschen Wasserstraßen einen Mehrzulauf von Gütern, die sonst auf dem Wasserwege befördert werden konnten, und die infolge des Streiks mit der Eisenbahn befördert werden mußten. Auch der überaus rege Güterverkehr nach dem Auslande (Italien, Holland usw.), durch den die Güterwagen verhältnismäßig lange in Anspruch genommen werden, schwächte den Bestand der verfügbaren Wagen, so daß ein immer fühlbarer werdender Güterwagenmangel auf allen deutschen Eisenbahnen eintrat. Um eine wirksame Abhilfe zu schaffen, soll der Umlauf der Güterwagen auf allen deutschen Reichs- und Privatbahnen tunlichst beschleunigt werden, und zwar durch möglichst schnelle Beförderung sowie durch Beschleunigung des Be- und Entladens. Um das letztere zu erreichen, werden mit Wirkung vom 17 d. Mts. ab auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen die Standgeldsätze bis auf weiteres für die ersten 24 Stunden von 20 auf 100 *M*, für die nächsten 24 Stunden von 30 auf 150 *M*, und für jede weiteren 24 Stunden von 50 auf 250 *M* erhöht. (Vgl. die Bekanntmachung auf S. 788 d. Ztg.) Etwa für einzelne Bezirke oder Orte bereits eingeführte höhere Standgeldsätze als die vorstehend neu festgesetzten, bleiben durch diese Erhöhung unberührt. Es ist anzunehmen, daß diese außerordentliche Erhöhung der Wagenstandgeldsätze eine wesentliche Beschleunigung des Wagenumlaufs zur Folge haben und sich die Wirkung in aller Kürze zeigen wird. Die in den Vorjahren mit den außerordentlichen Erhöhungen der Wagenstandgelder gemachten Erfahrungen haben die Zweckmäßigkeit einer solchen Maßnahme deutlich erkennen lassen.

— **Wiedereinführung der Platzkarten.** Wie erinnerlich, ist die Ausgabe von Platzkarten während des Krieges aufgehoben und erst vor etwa Jahresfrist wieder in den von Berlin, Potsdamer und Anhalter Bahnhof abfahrenden Zügen versuchsweise eingeführt worden. Nachdem dieser Versuch der Vorausbestellung von Platzkarten in Schnellzügen gegen eine Gebühr gelungen ist und auch die anfänglich bei dem neuen Verfahren zu überwindenden Schwierigkeiten beseitigt worden sind, ist die allgemeine Wiedereinführung der Platzkarten, die gebührenpflichtig sind, beschlossen worden. Am 10. d. Mts. sind die Platzkarten für die vom Lehrter Bahnhof abgehenden Schnellzüge wieder eingeführt worden. Nunmehr sind die Vorarbeiten für die Wiedereinführung der Platzkarten in allen Schnellzügen, die vom Stettiner und Görlitzer Bahnhof abfahren, soweit vorgeschritten, daß der Termin für die Einführung festgesetzt werden konnte. Auf den beiden genannten Bahnhöfen sollen die Platzkarten erstmalig für diejenigen Züge ausgegeben werden, die Berlin am Tage des Fahrplanwechsels, dem 26. Oktober, verlassen. Bereits drei Tage vorher, am 23. Oktober, beginnt die Ausgabe der numerierten Platzkarten, die bei allen Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros gegen Vorlage oder bei gleichzeitiger Lösung einer entsprechenden Fahrkarte gelöst werden können. Die Preise der Platzkarten betragen 6 *M* für die 1., 4 *M* für die 2. und 2 *M* für die 3. Wagenklasse. Die Plätze müssen in Berlin eingenommen werden, andernfalls erlischt der Anspruch auf den Platz, eine Erstattung der Platzgebühr ist auch bei Umtausch der Karten ausgeschlossen. Wie wir hören, ist auch die Platzkartenausgabe für die sämtlichen von der Stadtbahn abfahrenden Schnellzüge in Vorbereitung, so daß in einigen Monaten zu sämtlichen Schnellzügen, die von Berlin abfahren, wieder Platzkarten im Vorverkauf gelöst werden können.

— **Kartoffel-Transporttage.** Von Vertretern der Landwirtschaft und des Handels sind mit dem Reichsernährungs- und Reichsverkehrsministerium Verhandlungen gepflogen worden, um gemeinsam die Schwierigkeiten zu beseitigen, die durch den Wagenmangel auf dem großstädtischen Kartoffelmarkt entstanden sind. Es wurde vorgeschlagen, wöchentlich etwa ein bis zwei besondere „Kartoffel-Transporttage“ aus den Hauptlieferungsgebieten einzuführen, um eine sofortige reichliche Versorgung mit Kartoffeln sicherzustellen.

— **Studienkursus der Bildungsdezernenten.** Der am 5. Oktober d. J. in Berlin begonnene Studienkursus (vgl. Nr. 40, S. 739 d. Ztg.) wird in der Zeit vom 18. bis 22. Oktober in Tutzing (Oberbayern) mit folgenden Vorlesungen fortgesetzt:

Dienstag, den 18. Oktober 1921. Oberregierungsrat List (Zweigstelle Bayern des RVM.): Notwendigkeit und Nutzen einer dienstlichen und freiwilligen theoretischen Ausbildung von Eisenbahnbeamten und Arbeitern der verschiedenen Fachrichtungen. — Ministerialrat Hetzner (Bayer. Staatsministerium für Unterricht und Kultus): Das gewerbliche öffentliche Fortbildungs- und Fachschulwesen in Bayern. — Regierungs- und Gewerbeschulrat Prof. Lohmann (Bildungsdezernent der Eisenbahndirektion Osten): Das Fachschulwesen in Deutschland. — Ministerialrat Honold (Abteilungsdirektor der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart): Geschäftsumfang, Zusammensetzung und Arbeitsplan des Ausschusses für das Verwaltungsschulwesen.

Mittwoch, den 19. Oktober 1921. Geheimer Baurat Dr.-Ing. Schwarze (Ministerialrat im RVM.): Ziele und Organisation des Bildungswesens der Reichseisenbahnverwaltung. — Regierungsbaurat Dr.-Ing. Busse (Psychotechnische Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung): Das vereinfachte Prüfverfahren für Bewerber um Lehrlingsstellen bei der Reichseisenbahnverwaltung. — Oberregierungsbaurat Meyer (Eisenbahndirektion Halle a. S.): Geschäftsumfang, Zusammensetzung und Arbeitsplan des Dienstanfängerschul- und Vortragswesens der Bau- und Betriebsbeamten. — Oberregierungsrat Dr. Teubner (Eisenbahndirektion Berlin): Geschäftsumfang, Zusammensetzung und Arbeitsplan des Dienstanfängerschul- und Vortragswesens der Beamten des Verkehrsdienstes. — Geheimer Baurat Heinrich (Ministerialrat im RVM.): Die Erziehung zum Betriebsbeamten. — Geheimer Baurat Peter Kühne (Ministerialrat im RVM.): Ausbildung der maschinentechnischen Beamten in den Eisenbahnwerkstätten. — Oberregierungsbaurat Fraenkel (Eisenbahndirektion Cassel, Vorsitzender des Ausschusses): Geschäftsumfang, Zusammensetzung und Arbeitsplan des Unterausschusses für Ausarbeitung einheitlicher Vorschriften des Lehrlingswesens.

Donnerstag, den 20. Oktober 1921. Geheimer Baurat Dr.-Ing. Schwarze (Ministerialrat im RVM.): Ziele und Organisation des psychotechnischen Prüfungswesens bei der Reichseisenbahnverwaltung. — Gewerbeassessor Hellmich (Direktor des Vereins deutscher Ingenieure): Das Vorlesungs- und Bildungswesen in der Großindustrie und in den führenden technischen Körperschaften. — Regierungsbaurat Fröhlich (Leiter der psychotechnischen Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung): Bewertungsübungen und Aussprache zum vereinfachten Prüfverfahren mit praktischen Vorführungen. — Fräulein Dr. jur. Hertha Siemering (Preußisches Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung und Leiterin des Ausschusses der deutschen Volksbildungsvereinigungen): Die Jugendpflege und Jugendbewegungen in Deutschland. — Regierungsbaurat Gotter (Bildungsdezernent der Eisenbahndirektion Berlin): Einrichtungen der Jugendpflege unter Berücksichtigung einer Förderung der Hauswirtschaft und Pflege des Familiensinnes. — Geheimer Rat Dr. Döhmann (Ministerialrat im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe): Organisation des Handwerks und Bestimmung über das Lehrlingswesen in der Gewerbeordnung.

Freitag, den 21. Oktober 1921. Regierungsbaurat Gotter (Bildungsdezernent der Eisenbahndirektion Berlin): Lehrmittel (Anforderung, Beschaffung und Aufbewahrung). — Geheimer Rat Dr. Alfred Kühne (Ministerialrat im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe): Die Psychologie der Arbeiterjugend. — Geheimer Regierungsrat Dr. Roser (Ministerialrat im RVM.): Überblick über Geschichte, Zusammensetzung und Bedeutung der wichtigsten Gewerkschaften und sonstigen Beamten- und Arbeiterorganisationen bei der Reichseisenbahnverwaltung. — Ministerialdirektor Hitzler (RVM.): Die Hauptaufgaben der neuen Dezernate auf dem Gebiete des Bildungs- und Unterrichtswesens, der Jugendpflege und Psychotechnik. — Prof. G. von Hanffstengel (Privatdozent an der Technischen Hochschule Berlin): Zur Theorie und Praxis des fachwissenschaftlichen Bildungswesens.

Sonnabend, den 22. Oktober 1921. Geheimer Rat Dr. Alfred Kühne (Ministerialrat im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe): Die Stellung der Berufs- und Fachschule im Aufbau des deutschen Schulwesens. — Ministerialrat Dr. Haas (RVM.): Verwaltungstechnik. — Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Uebelacker (Eisenbahndirektion Nürnberg): Geschäftsumfang, Zusammensetzung und Arbeitsplan des Ausschusses für das Dienstschul- und Vortragswesen der maschinentechnischen Dienstanfänger und Lehrlinge. — Oberregierungsbaurat Modrze (Eisenbahndirektion Breslau): Geschäftsum-

fang, Zusammensetzung und Arbeitsplan des Ausschusses für das Dienstvortragswesen der Lokomotivbeamten.

Am Sonnabend, dem 22. Oktober, ist im Anschluß an die Vorlesungen eine Besichtigung der Kraftwerkanlagen am Walchensee vorgesehen.

— Wagengestellung für den Kartoffeltransport. Von zuständiger Stelle wird den „P. P. N." geschrieben:

„Von zahlreichen Seiten kommen Klagen, daß nicht genügend gedeckte Güterwagen für den Versand von Kartoffeln gestellt werden, und daß infolgedessen die Versorgung der Bevölkerung nur unzureichend und vor allen Dingen nur zu hohen Preisen möglich ist. Im Anschluß daran wird in etwas leichtfertiger Weise behauptet, die Eisenbahnverwaltung stelle in diesem Jahre für die Kartoffelbeförderung weniger Wagen zur Verfügung als im Vorjahre, obwohl die zuständigen Organisationen bereits im September darauf aufmerksam gemacht hätten, daß die Wagengestellung nicht ausreiche. An diesem Vorwurf ist richtig, daß die derzeitigen Anforderungen an gedeckten Güterwagen für den Versand von Kartoffeln nicht befriedigt werden können. Völlig unrichtig ist die Behauptung, daß in diesem Jahre weniger rollendes Material für Kartoffeln zur Verfügung gestellt wurde als im Vorjahre. Im Oktober und September 1921 sind genau so viel Wagen für den Kartoffelversand in Wagenladungen gestellt worden wie in den gleichen Monaten des Vorjahres. In dieser Beziehung trifft die Eisenbahnverwaltung also keinerlei Schuld. Dagegen haben die Anforderungen in diesem Jahre bei weitem nicht befriedigt werden können. Die Gründe hierfür liegen zum großen Teil außerhalb des Machtbereichs der Eisenbahnverwaltung. Für Getreide wurden Anfang Oktober im Vorjahre täglich 1100 Wagen gestellt, in diesem Jahre dagegen rund 3500, weil der Ernährungsminister das Umlagegetreide unter allen Umständen mit besonderer Beschleunigung abtransportiert haben will. Die Elbe, Weser und Oder scheiden in diesem Jahre für Transporte wegen des niedrigen Wasserstandes so gut wie völlig aus; die Folge davon ist, daß die starken Transit-Transporte nach Österreich und der Tschechoslowakei sämtlich mit der Eisenbahn gefahren werden müssen; eine Belastung, die sich täglich auf Tausende von Wagen beläuft. Der Stückgutverkehr erfordert in diesem Jahre täglich rund 4000 Wagen mehr als im Vorjahre. Er ist zu einer ganz enormen Höhe angewachsen, und zwar vor allen Dingen deshalb, weil ein ganz außergewöhnlicher Stückgutversand in Kartoffeln stattfindet.

Durch Tarifermäßigungen ist dieser Verkehr noch besonders erleichtert worden, weil der Stückgutversand im allgemeinen unmittelbar vom Erzeuger zum Verbraucher geht und die billigere Eindeckung der Bevölkerung ermöglicht. Insgesamt beträgt in diesem Jahre die Zahl der täglich angeforderten gedeckten Güterwagen über 100 000 Wagen, gegen 60 000 bis 70 000 Wagen im Jahre 1920.

Auf der anderen Seite ist die Eisenbahnverwaltung an der Verwendung ihrer Betriebsmittel augenblicklich stärker als gewöhnlich behindert. Die Entente verlangt gerade jetzt die Herausziehung der sogenannten Beutewagen aus dem Verkehr und ihre Ablieferung in tadellosem Zustande. Das bedingt die bevorzugte Zuführung dieser Beutewagen an die Reparationswerkstätten unter Zurückstellung schadhafter deutscher Güterwagen. Dadurch werden letztere dem deutschen Verkehr sehr viel länger entzogen, als es unter anderen Umständen der Fall sein würde. Im August 1921 ist infolge der Ententeforderung der Ausbesserungszustand der gedeckten Wagen um rund 10 000 Wagen gestiegen.

Das sind einige der Hauptursachen für den augenblicklichen Wagenmangel, dem die Eisenbahnverwaltung mit allen Kräften, durch Beschleunigung der Zuggeschwindigkeiten, durch Einführung von Sonntagsarbeit, Erhöhung des Standgeldes für nicht rechtzeitig entladene Wagen, Erweiterung des Güterzugfahrplanes u. a. m. zu begegnen versucht. Sie hat auch bereits vor längerer Zeit angeordnet, daß in allererster Linie die Wagenanforderungen für Kartoffeln befriedigt werden. Leider wird diese Anordnung vielfach durch die Verkehrsinteressenten selbst durchkreuzt, die zu allerlei Mitteln greifen, um sich Güterwagen für den Versand auch minder wichtiger Güter zu sichern.

— Die Fahrpreiserhöhung im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin sind nun auch die neuen, vom 1. Dezember ab geltenden Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr festgesetzt worden. Wie im Fernverkehr betragen die neuen Preise für die Einzelfahrkarten etwa 30 % mehr als bisher. Danach werden auf der Stadt- und Ringbahn folgende Einheitsfahrpreise am 1. Dezember in Kraft treten: Die Fahrkarte 2. Klasse (geltend zur Fahrt auf der ganzen Stadt- und Ringbahn) 1,50 ℳ und in der 3. Klasse 1 ℳ. Mit diesen neuen Preisen ist der Unterschied, der früher zwischen dem Fahrpreis der 2. und 3. Klasse bestand, wieder hergestellt. Die Preise für die Monatskarten im Stadt- und Ringbahnverkehr werden sich auf 40 ℳ in der 2. Klasse und auf 25 ℳ in der 3. Klasse stellen, die Schülermonatskarten werden für die 2. Klasse 20 ℳ und 3. Klasse 13 ℳ, die Wochenkarten für die 3. Klasse 6,50 ℳ kosten. Die Preise für die Zeitkarten erhöhen sich also nur um 25 %. Demgemäß stellt die neue Erhöhung der Zeitkartenpreise nur den zum 1. Juli in Aussicht genommenen Zustand wieder her, da bekanntlich die Zeitkartenpreise (Monatskarten), die am 1. Juli eingeführt wurden, mit Wirkung vom 1. September d. J. ermäßigt worden sind, und zwar durch die Einführung eines sogenannten Notstandstarifs, der die Preise um 25 % ermäßigte. Die zum 1. Dezember in Aussicht genommene Erhöhung wird also unter Schonung des Berliner Berufsverkehrs nichts weiter bringen als die Aufhebung der Notstandstarife. Ähnlich wie bei den Einzelfahrkarten des inneren Stadtbahnverkehrs werden auch die Fahrpreise für die Einzelfahrkarten im Vorortverkehr um 30 % erhöht, wobei die für eine Entfernung von 10 km geltenden Mindestfahrpreise mit den Stadtbahnfahrkarten gleichgestellt werden und 1,50 ℳ in der 2. und 1 ℳ in der 3. Klasse kosten werden. Im übrigen werden zu den Preisen der Fahrkarten des Vorortverkehrs 30 % zugerechnet. Die Preise für die Beförderung von Fahrrädern sollen vorläufig unverändert bestehen bleiben. Die Preise für die Monats- und Schülermonatskarten werden die gleichen sein, wie sie im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. August erhoben worden sind, dies kommt einer Erhöhung der jetzt geltenden Preise um 25 % gleich. Dagegen werden die Preise der Wochenkarten nicht wieder die frühere Höhe erreichen. Die Preisberechnung für die Wochenkarten, die dem Tarif vom 1. Juli zugrunde gelegt worden war, betrug 1/3 des Preises der Monatskarten 3. Klasse. Dagegen betrugen die Preise der Wochenkarten bei den Notstandstarifen nur den 4. Teil des Preises der Monatskarten 3. Klasse für die gleiche Entfernung. Diese neue Berechnung ist auch den Wochenkartenpreisen in dem Tarif, der zum 1. Dezember in Kraft treten wird, zugrunde gelegt, so daß sich der Mindestpreis von 5 auf 6,50 ℳ erhöht.

— Westfälische Landes-Eisenbahn. Ohne Berücksichtigung des Vortrags aus dem Vorjahre und der Einnahmen zum Erneuerungsfonds hat die Gesellschaft gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von 14 161 386 ℳ zu verzeichnen gehabt. Davon entfallen 8 837 832 ℳ auf den Güterverkehr, 3 823 078 ℳ auf den Personenverkehr und 1 500 474 ℳ auf die sonstigen Quellen. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 3 540 780 gegen 4 377 485 ℳ im Vorjahre, ist also gegen das Vorjahr um 19,11 % gesunken. Die Summe der beförderten Güter ist von 18 402 520 tkm im Vorjahre auf 21 615 240 tkm also um 17,46 % gestiegen. Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 13 080 841 ℳ gegen 4 243 009 ℳ im Vorjahr, also 308,29 % mehr. Der Übertrag aus dem Vorjahre betrug 82 982 ℳ (53 905 ℳ), die Betriebseinnahmen brachten 24 470 610 ℳ (9 956 812 ℳ), die Zinsen des Erneuerungsfonds 20 672 ℳ (21 005 ℳ), des Reservefonds 17 466 ℳ (17 030 ℳ), während die Betriebsausgaben einschl. derjenigen auf Erneuerungs- und Reservefonds 24 343 985 Mark (9 372 013 M), die Rücklagen in den Erneuerungsfonds 1 455 985 ℳ (522 809 ℳ), die Deckung von Kursverlusten 58 489 Mark (106 974 ℳ) und die Abgabe zum Reichsnotopfer 100 700 ℳ erforderten, so daß nach Entnahme von 1 040 621 ℳ aus dem Erneuerungsfonds ein Verlust von 373 156 ℳ (Gewinn 370 202 ℳ) bleibt, der neu vorgetragen wird. In der Bilanz erscheinen bei einem Aktienkapital von 22 660 000 ℳ Kreditoren mit 3 481 852 Mark (1 663 424 ℳ). Andererseits betragen die Betriebsvorräte 3 093 061 ℳ (1 802 940 ℳ, der Materialbestand des Erneuerungsfonds 680 545 ℳ (528 517 ℳ) und die Debitoren 3 193 522 ℳ (3 171 451 ℳ).

— Verkehrslage im Ruhrgebiet. Die aus Anlaß der Sanktionen zur Vermeidung von Stockungen umgeleiteten Frachten wurden im Laufe der Woche vom 2. bis 8. Oktober allmählich wieder auf den alten, ihnen organisch zugewiesenen Weg gebracht. Der Bedarf an leeren, gedeckten und offenen Wagen ist infolge hoher Anforderungen im gesamten Zuführungsgebiet sowie im Ruhrbezirk selbst ungewöhnlich scharf gestiegen. Zu den erheblichen Anforderungen für Kartoffeln kommen noch die wachsenden Anforderungen für die infolge des günstigen Wetters früh einsetzende Zuckerrübenernte. Der Eisenbahnverwaltung ist es trotz angestrengtester Tätigkeit, und besonders auch durch Sonntagsarbeit, nicht gelungen, den großen Anforderungen völlig nachzukommen. Wenn das Wetter die Versendung von Feldfrüchten weiterhin begünstigt, so ist kaum zu hoffen, daß eine wesentliche Besserung in der Wagengestellung in Kürze eintritt. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 2. bis 8. Oktober im arbeitstäglichen Durchschnitt 22 482 Wagen angefordert und 20 456 Wagen gestellt. In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 278 Wagen. Die Lager-

bestände auf den Zechen blieben mit 357 492 t am 8. Oktober ungefähr die gleichen wie in der Vorwoche.

Infolge der anhaltenden trockenen Witterung ist der Rheinwasserstand in der Berichtswoche noch weiter zurückgegangen, so daß trotz der schon stark eingeschränkten Abladung umfangreiche Leichterungen vor der Gebirgsstrecke und vor der Oberrheinfahrt nicht zu vermeiden sein werden. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ging werktäglich von 22 078 auf 17 802 t, der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle von 25 261 auf 23 186 t zurück.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahndirektionspräsident Dasch in Würzburg ist zum Ministerialdirektor bei der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums ernannt worden.

Österreich.

— **Grundsätze für die sparsamste Wirtschaftsführung in der Bundesverwaltung.** Der Ministerrat hat in seiner Sitzung vom 22. Juli 1921 folgende Beschlüsse gefaßt:

„In Erfüllung der dem Völkerbunde gegenüber eingegangenen Verpflichtungen und angesichts der fortschreitenden Verschlechterung der staatsfinanziellen Lage sind sofort umfassende Maßnahmen zur Herabminderung der Ausgaben einzuleiten. Der Abbau der Ausgaben muß, wenn er seinen Zweck erreichen soll, ein tiefgehender und umfassender sein, wobei als leitender Gesichtspunkt zu gelten hat, daß dem staatsfinanziellen Interesse der Vorrang vor den anderen Ressortinteressen zukommt.

Die Maßnahmen haben sich insbesondere in folgenden Richtungen zu bewegen:

a) Bestehende Ämter, Anstalten, Organe, Kommissionen, Ausschüsse u. dgl. sind, soweit sie für die Fortführung der Verwaltung nicht unbedingt notwendig sind, sofort aufzulassen oder auf das unbedingt erforderliche Maß einzuschränken. Neue Ämter, Anstalten oder Institutionen der genannten Art dürfen nicht errichtet werden.

b) Herabminderung der Personalausgaben ist nachdrücklichst anzustreben. Überflüssige Dienstposten sind aufzulassen. Erledigte Dienstposten dürfen nicht besetzt werden, es wäre denn, daß ihre Beibehaltung zwingend und nachweisbar notwendig ist. In diesem Falle sind sie nach Möglichkeit mit entbehrlichen Beamten auf anderen Dienstposten oder in anderen Ressorts zu besetzen. Neuaufnahmen in den Bundesdienst sind bis auf weiteres unzulässig. Neue Dienstposten dürfen nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen und nur dann geschaffen werden, wenn sie zwingend notwendig und in gesetzlichen Maßnahmen begründet sind.

c) Die sachlichen Regieausgaben sind auf jenes Ausmaß zu beschränken, welches zur Fortführung der Verwaltung im bescheidensten Umfange unerläßlich ist.

d) Die Ressortausgaben, das sind die Ausgaben, welche unmittelbar der Erfüllung der Verwaltungszwecke dienen, dürfen nur dann bewilligt werden, wenn sie Existenzbedürfnissen dienen oder für den Bundesschutz unmittelbar produktiv wirken. Alle übrigen Ausgaben dieser Art sind zurückzustellen.

e) Darlehen, Vorschüsse, Kapitalsbeteiligungen und Subventionen an neue Unternehmungen, Konsum- und Handelsorganisationen, Selbsthilfverbände und andere private Stellen sollen grundsätzlich nicht mehr bewilligt werden. Der Geldbedarf solcher Organisationen ist vielmehr auf den normalen ökonomischen Weg zu verweisen.

f) Im Falle eines Interessenkonfliktes entscheidet das staatsfinanzielle Interesse."

— **Die Verhandlungen der Südbahn mit der italienischen Regierung.** Nach den Ankündigungen der italienischen Regierung war ursprünglich beabsichtigt, im Oktober Verhandlungen mit der Südbahn über das endgültige Regime zu führen. Diese Verhandlungen werden nun einen Aufschub erfahren. Die Südbahn hat eine Anzahl neuer Verwaltungsräte, und zwar aus Deutschösterreich, Italien, Südslawien und Ungarn erhalten. Diese Verwaltungsräte sind, da sie eben neu eingetreten sind, über die Verhältnisse der Gesellschaft nicht ausreichend unterrichtet. Deswegen wurde der Wunsch ausgesprochen, daß vorerst eine eingehende Aufklärung dieser Verwaltungsräte stattfinden solle, bevor die Verhandlungen über die italienische Jahreszahlung beginnen. Die Südbahn wird im Laufe des Monats eine auf mehrere Tage verteilte Sitzung des Verwaltungsrats abhalten, in welcher der Generaldirektor über die Verhältnisse der Gesellschaft und die schwebenden finanzpolitischen Fragen eingehende Mitteilungen machen wird. Wenn diese Aufklärung durchgeführt ist, dürfte voraussichtlich dann im November die Leitung der Südbahn und ihre Verwaltungsräte nach Rom reisen, um dort in die Verhandlungen über die italienische Jahreszahlung einzutreten. Diese Verhandlungen dürften den ganzen Monat November ausfüllen und vielleicht bis in das nächste Jahr fortgeführt werden.

— **Der Winterfahrplan** tritt in diesem Jahre am 26. Oktober in Kraft. Bis auf die bereits eingestellten Bäder- und Saisonzüge (nach Bad Gastein, Salzkammergut und böhmische Bäder) wird der bisherige Fahrplan nahezu in seinem ganzen Umfange aufrecht bleiben. An nennenswerten Änderungen wären anzuführen: Der von Wien Westbahnhof um 22 Uhr abfahrende Schnellzug Nr. 209 wird im Winter nicht mehr bis Lindau, sondern nur noch bis Salzburg, der Gegenschnellzug Nr. 210 (Wien Westbahnhof an 6 Uhr 50 Minuten) statt von Lindau nur mehr ab Salzburg verkehren. Als teilweiser Ersatz für die hierdurch ausfallende Schnellzugsverbindung nach Stationen westlich von Salzburg wird ein neues, beschleunigtes Personenzugspaar, das auch Anschluß an die Tauernbahn findet, im Anschlusse an die vorgenannten Züge zwischen Salzburg und Saalfelden in Verkehr gesetzt. Überdies übernehmen die Züge D 207 und D 208 (Wien Westbahnhof ab 20 Uhr 25 Minuten bzw. an 10 Uhr 5 Minuten) die Aufenthalte der ausfallenden Schnellzüge Nr. 209 und 210 in St. Johann im Pongau, Ötzthal, Imst und Langen. Die Tageszüge D 201/D 202 (Wien Westbahnhof ab 8 Uhr 20 Minuten bzw. an 21 Uhr 35 Minuten) werden als gewöhnliche Schnellzüge geführt, so daß auch die bisher für die Strecke Wien-Salzburg eingehobenen D-Zugzuschläge entfallen. An Stelle der bei diesen Zügen zur Auflassung gelangenden Anschlußschnellzüge Nr. 701/702 nach und von Böckstein (Bad Gastein) verkehrt mit den Personenzügen 711/712 ein durchlaufender Wagen mit allen drei Wagenklassen von Wien nach Villach Hauptbahnhof. (Villach an 22 Uhr, ab 7 Uhr 45 Minuten.)

Der für den Touristenverkehr in das Gesäuse bestimmte beschleunigte Personenzug Nr. 915 (Wien Westbahnhof ab 15 Uhr 30 Minuten) und Nr. 916 (Wien Westbahnhof an 0 Uhr 35 Minuten) wird vom 26. Oktober ab eingestellt. Dafür wird zur Förderung des Wintersportes vom 3. Dezember 1921 bis 19. März 1922 ein beschleunigter Personenzug jeden Sonnabend von Wien Westbahnhof über Amstetten-Selzthal nach Mitterndorf und Bad Aussee verkehren und nachts von Sonntag auf Montag sowie zu Weihnachten vom 26. auf den 27. Dezember nach Wien zurückkehren. (Wien Westbahnhof ab 14 Uhr, Bad Aussee an 21 Uhr 50 Minuten, zurück Bad Aussee ab 21 Uhr 5 Minuten, Wien Westbahnhof an 5 Uhr 30 Minuten.)

Der bei den Zügen D 209/D 210 (Wien Nordbahnhof ab 21 Uhr 50 Minuten sowie an 8 Uhr 20 Minuten) geführte Karlsbader Schlafwagen verkehrt nur noch bis und von Prag.

Die Schnellzüge Nr. 1101 und 1102 werden vom 1. November ab die seit dem Kriege unterbrochen gewesene unmittelbare Verbindung Wien Südbahnhof-Leoben-Klagenfurt-Asling-Triest und durch Vereinigung mit den ebenfalls täglich in Verkehr gesetzten Schnellzügen 703/704 auch jene von München (über Salzburg-Tauernbahn) nach Triest über Rosenbach-Asling wieder herstellen.

— **Industriekonferenz.** Auf Antrag der Arbeiterkammern hatte das Bundesministerium für soziale Verwaltung für den 12. Oktober die dritte Industriekonferenz einberufen, deren Zweck es ist, den Vertretern der Industrie und der Arbeiterschaft Gelegenheit zu geben, in gemeinsamer Besprechung diejenigen Maßnahmen zu erörtern, die geeignet sind, die herrschende Arbeitslosigkeit zu mindern und dem drohenden Stillstand der Erzeugung vorzubeugen. Der Konferenz wohnten auch Vertreter des Verkehrsministeriums bei, die wichtige Aufschlüsse über Investitionspläne der Eisenbahn-, Telephon- und Postverwaltung gaben.

Sektionschef Enderes erinnerte zunächst gegenüber dem Vorwurfe, der Staat habe keine Initiative, daran, daß seit dem 28. Oktober 1918 in Österreich nur eine große wirtschaftliche Tat gesetzt wurde, der Beginn der Elektrisierung unserer Bahnen, und diese Tat hat der Staat gesetzt. Was die Verhältnisse hinsichtlich der Fahrbetriebsmittel betrifft, so hatten wir am 15. Juli d. J. einen Reparaturstand von 925 Lokomotiven, am 30. September einen solchen von 883, am 15. Juli waren 201 Lokomotiven außerhalb der Werkstätten in Reparatur, am 30. September nur 181, am 15. Juli befanden sich 11 000 Güterwagen in Reparatur, am 30. September 7900. Ein Investitionsplan, wie er unter regelmäßigen Verhältnissen aufgestellt wurde, kann jetzt nicht vorgelegt werden. Das ist in unseren besonderen Verhältnissen begründet. Seit dem Zusammenbruch haben sich Verkehrsrichtung und Verkehrsdichte vollständig geändert. Früher führten wir auf der Nordbahn täglich 60 Güterzüge, jetzt 22; dagegen ist die Westbahn unendlich mehr belastet als vor dem Kriege. Aber auch diese Tatsache vermag uns nicht die Grundlage für einen Investitionsplan zu geben, denn auch da ändert sich alles von heute auf morgen. So haben wir zum Beispiel noch im Mai 100 000 t Kohle von Oberschlesien nach Italien gefahren, nun ist die früher überanstrengte Nordsüdlinie Lundenburg-Tarvis nicht mehr genügend belastet. Umgekehrt haben auf der Westbahn plötzlich die Saarkohlensendungen nach Österreich

und die Einfuhr der Gaskohle nach Budapest eingesetzt. Niemand kann Gewähr leisten, daß wir nicht plötzlich die oberschlesische Reparationskohle werden nach Italien wieder zu befördern haben. Auch hinsichtlich unseres rollenden Materials können wir kein ausgreifendes Programm entwerfen; denn wir wissen heute noch nicht, was uns aus dem gemeinsamen österreichisch-ungarischen Wagenpark an Wagen und Lokomotiven zufallen wird. Hinsichtlich des rollenden Materials hat die Eisenbahnverwaltung zunächst die Aufgabe, unseren durch den Krieg und insbesondere in der Nachkriegszeit ganz außerordentlich geschädigten Fahrpark rasch in einen tadellosen Zustand zu versetzen. Dies kann durch möglichste Ausgestaltung der Reparaturmöglichkeiten und des Arbeitserfolges in den Werkstätten, durch Beschäftigung der inländischen und der ausländischen Privatindustrie erreicht werden. Seitdem die Frage der Arbeitslosen aufgerollt wurde, hat sich die Eisenbahnverwaltung bemüht, möglichst weitgehende Arbeitsgelegenheiten in unseren eigenen Werkstätten zu schaffen. Dort aber, wo keine Wohnungen vorhanden sind, können Arbeitslose nicht untergebracht werden. In Wien sind die Grenzen, die uns gezogen sind, in den Einrichtungen der Werkstätten selbst gelegen. Wir haben so viel wie möglich unsere privaten Lokomotiv- und Wagenfabriken sowie die übrige metallverarbeitende Industrie bei der Ausbesserung der Fahrbetriebsmittel herangezogen. Es handelt sich hierbei um mehrere hundert Wagen im Monat. Die Vergebung der Reparatur von dreißig Maschinen an eine deutsche Lokomotivfabrik kann die Krise der Arbeitslosen in keiner Weise beeinflussen. Was die Bauarbeiten anbelangt, so hat das Verkehrsministerium alles getan, um seinen Aufgaben zu entsprechen. Um die zentrale Leitung des Zugverkehrs klaglos zu gestalten, werden demnächst 1800 km Fernsprechleitungen gebaut werden. Schließlich machte der Redner noch Mitteilung über erfolgte Neubestellungen. Bis Juni 1922 werden 61, hernach noch 150, im ganzen 220 Lokomotiven abzuliefern sein. Außerdem werden bis Ende nächsten Jahres 1001 Güterwagen, 99 Dienstwagen und 78 Personenwagen geliefert werden. Ob es noch möglich sein wird, Holztransportwagen zu bestellen, hänge zum Teil von der Leistungsfähigkeit der Wagenfabriken ab.

Sektionschef Dr. Stachel beklagte die Rückständigkeit des Fernsprechwesens und gab ein Bild über den bisher erfolgten Ausbau des Fernsprechnetzes. Die Industriekonferenz beschloß sodann, zur eingehenden Beratung der einzelnen Fragen mehrere Ausschüsse einzusetzen, deren Wahl sofort vorgenommen wurde und deren Tätigkeit bereits am 14. Oktober d. J. beginnen sollte.

— **Gemeinsame Beratung des Transport- und Tarifausschusses mit Vertretern der Bahnbenutzer.** An die Stelle des früheren Tarif- und des früheren Transportkomitees der Eisenbahndirektorenkonferenz sind der Tarifausschuß und der Transportausschuß des kommerziellen Verbandes der österreichischen Eisenbahnen getreten, wobei, einem lang geäußerten Bedürfnisse der Bahnbenutzer entsprechend, die Einrichtung getroffen wurde, daß an den Beratungen der beiden Verbandsausschüsse auch eine Vertretung der Bahnbenutzer teilnimmt. Am 19. und 20. September 1921 haben der Transportausschuß und der Tarifausschuß zum ersten Male gemeinsam mit den Vertretern der Bahnbenutzer beraten. Auf der Tagesordnung stand die von den Eisenbahnen in Aussicht genommene Änderung der Nebengebühren des neuen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, der mit Gültigkeit vom 1. November 1921 zur Ausgabe gelangen wird. Bezüglich einer ganzen Reihe von Verhandlungspunkten stimmten die Auffassungen der Bahnbenutzer mit jenen der Eisenbahnen vorweg überein, in vielen anderen Punkten sahen sich die Eisenbahnen veranlaßt, den Wünschen der Bahnbenutzer entgegenzukommen.

— **Direkte Schnellzugverbindung Wien-Karlsbad-Marienbad-Franzensbad.** Der Landesverband für Fremdenverkehr, Sitz Karlsbad, hat wegen der täglichen Führung des Bäderschnellzuges Wien-Karlsbad-Marienbad-Franzensbad während der Kurzeit 1922 bei allen in Betracht kommenden Behörden Schritte unternommen und die Mitteilung erhalten, daß sowohl das Prager Eisenbahnministerium als auch das österreichische Bundesministerium für Verkehrswesen auf der internationalen Fahrplankonferenz im November d. J. entsprechende Vereinbarungen wegen der täglichen Führung dieses Zuges treffen werden. Nach Mitteilung der Staatsbahndirektion Pilsen ist weiter beabsichtigt, während des Winters eine direkte Schnellzugverbindung nach Wien allenfalls dreimal wöchentlich in Vorschlag zu bringen.

— **Der Güterverkehr anläßlich der Wiener Messe.** Laut Zeitungsberichten hat sich der Güterverkehr der für die Wiener Messe bestimmten Güter glatt und ohne jeden Anstand abgewickelt. Der allergrößte Teil der Messewaren bestand aus Stückgütern, die nach den für die Wiener Messe erlassenen Vorschriften mit Bevorzugung behandelt und deren Einlangen den Parteien durch Fernsprecher angezeigt wurde. Alle Messegüter sind auch sofort bezogen worden. Die für Messegüter erteilte 50prozentige Frachtermäßigung wurde nur für einen Teil der Sendungen in Anspruch genommen. Eine größere Anzahl von Messegütern wurde unmittelbar an Wiener Spediteure, und zwar ohne Messebestätigung, wenn auch mit der Bezeichnung Messegut, gerichtet. Diese Messegüter wurden gewöhnlich, d. h. ohne Frachtermäßigung berechnet, sie entziehen sich daher auch einer statistischen Erfassung. Vielfach langten Messegüter auch als Gepäck oder Expreßgut ein, die ebenfalls nicht für eine Statistik herangezogen werden können. Eine besondere Erhöhung des Güterumsatzes im Eilgut- oder Frachtgutverkehr ist durch die Beförderung der Messewagen nicht herbeigeführt worden, so daß sich der Messegüterverkehr im Rahmen des allgemeinen Güterverkehrs ganz regelmäßig abgewickelt hat. Die Vorkehrungen, welche die Eisenbahnverwaltungen für den Güterverkehr zur Wiener Messe getroffen hatten, erwiesen sich in jeder Beziehung als durchaus ausreichend, sowohl auf dem Westbahnhofe, wo die meisten Messegüter eingelaufen sein dürften, wie auf dem Nord-, Nordwestbahn- und Franz-Josefs-Bahnhofe. Den geringsten Messegüterverkehr hatte der Ostbahnhof, was ohne Zweifel aus den politischen Verhältnissen zu erklären ist.

— **Wiederaufnahme der Plattensee-D-Züge** (vgl. Nr. 41, S. 764 dieser Zeitung). Nach einer Mitteilung der Südbahndirektion verkehren die Plattensee-(Balaton-)D-Züge seit 12. Oktober zwischen Budapest Südbahnhof und Wien Südbahnhof wieder täglich, jedoch bis auf weiteres über Ödenburg-Ebenfurt.

— **Schwierigkeiten im Reiseverkehr.** In einer Sitzung der Wiener Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie stellte ein Mitglied einen Antrag wegen Sicherung der Fahrmöglichkeit für zahlende Reisende. In dem Antrage wurde auf die Schwierigkeiten im Reiseverkehr hingewiesen und der Wunsch ausgedrückt, daß bei den Personen führenden Zügen eine bestimmte Anzahl von Wagen aller drei Klassen ausschließlich für die mit bezahlten Fahrausweisen versehenen Reisenden vorbehalten werde, während ein anderer Teil der Wagen Besitzern von Frei- und Regiekarten zur Verfügung stehen soll. Ein Ausgleich zwischen den beiden Arten von Reisenden könne natürlich während der Fahrt stattfinden. Der Antrag wurde der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.

— **Verkehrsnachrichten.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit: Von Montag, den 10. Oktober, an wird zwischen Wien-Südbahnhof-Triest-Agram auf dem Wege über Graz, Marburg, Laibach täglich ein neues Nacht-D-Zugpaar geführt werden. Erste Abfahrt von Wien Südbahnhof um 19 Uhr 20 Min. am 10. Oktober, Ankunft in Triest 9 Uhr 35 Min., in Agram 5 Uhr 39 Min. am 11. Oktober; erste Abfahrt von Triest (19 Uhr 45 Min.) am 11. Oktober, von Agram (0 Uhr 2 Min.) am 12. Oktober, Wien Südbahnhof an erstmals 10 Uhr 55 Min. am 12. Oktober. Die Einzelheiten sind in den Fahrplänen der Südbahn vom 1. Juni 1921 enthalten. Diese D-Züge führen Wagen aller drei Wagenklassen und internationale Schlafwagen sowohl nach und von Triest wie auch nach und von Agram. Die Benützungsbestimmungen sind dieselben wie bei den D-Zügen Wien-Triest-Agram Nr. 3 und 4. Die Paß- und Zolluntersuchung findet während der Fahrt statt. Das in Wien Südbahnhof und Graz H. B. zur Aufgabe gebrachte Reisegepäck ist spätestens eine Stunde vor Abgang des Zuges den Zollorganen in diesen Stationen zur Untersuchung zu stellen, da später aufgeliefertes Gepäck nicht mehr zur Beförderung aufgenommen werden kann. Der Sichtvermerk für die Durchreise durch Südslawien wird in den Zügen 9 und 10 im Zuge gegen Erlag von 10 Dinar durch die südslawischen Behörden gegeben.

Ungarn.

— **Einstellung des Güterverkehrs über Bruck-Királyhida nach Österreich.** Nach einer Verordnung der Staatsbahndirektion wird die Annahme von Eil- und Frachtgütern als Stückgut und in Wagenladungen für die Stationen des Abschnittes Hegyeshalom-Bruck-Királyhida sowie für Miklóshalma, Zurány, Lajtakáta Kitérö, Pándorfalu und Bruck-Királyhida, ferner für die über Bruck-Királyhida hinaus nach Österreich zu gelegenen Stationen bis auf weiteres eingestellt. Unterwegs befindliche Sendungen sind dem Absender zur Verfügung zu stellen.

Nach einer weiteren Verordnung werden die über die Station Bruck-Királyhida nach Österreich austretenden Sendungen der im Punkt 1 der Bedarfsgüterliste aufgezählten Güter — ausgenommen Getreide, Mehl und sonstige Mahlprodukte, Wein, Spiritus und Spirituosen — in Wagenladungen sowohl als Eilwie als Frachtgut zur Beförderung angenommen. Stückgüter können nur als Eilgut befördert werden. Auf den Stationen der Strecken Szombathely-Nagyszentmihály, Köszeg-Felsölászló-Vis

und Pinkamindszent-Németujváros werden Sendungen von lebenden Tieren nur auf Grund der von Fall zu Fall zu erteilenden besonderen Bewilligung des Regierungskommissars in Szombathely angenommen und befördert.

— **Regelung des Güterverkehrs mit der Tschecho-Slowakei.** Nach einer Verordnung der Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen gelangen die im Laufe dieses Jahres getroffenen einstweiligen Bestimmungen nicht nur für Sendungen über Szob bzw. Párkánynána, Oroszvár und Köpcsény bzw. Pozsonyligetfalu, Salgótarján, Bánreve, Hidasnémeti bzw. Hernádcsány, Sátoraljaujhely bzw. Sátoraljaujhely-Gyártelep, sondern auch für die Beförderung über Tornanádaska bzw. Turna, Doegelypalank bzw. Ipolyság und Inpolytarnócz bzw. Rapp im Eil- und Frachtgutverkehr zur Anwendung. Die Versender haben im Frachtbrief den Grenzübergang vorzuschreiben, über den die Sendung befördert werden soll.

— **Beratungen über die Einfuhrverbote.** Die Außenhandelsabteilung der Budapester Handels- und Gewerbekammer hielt eine Sitzung ab, auf der die Frage der Einfuhrverbote und die Mittel zur Ausgleichung der Gegensätze besprochen wurden. Es wurde vorgeschlagen zu prüfen, ob alle in der jüngsten Zeit erlassenen Einfuhrverbote notwendig seien, ferner in welchem Maße sie die Teuerung erhöhen und den Übergangshandel erschweren. Es wäre angezeigt, daß gewisse Vergeltungsmaßnahmen eingestellt, die Einfuhrverbote für solche Waren aber, die durch Zollsätze nicht geschützt sind, aufrechterhalten würden. Die Besprechungen werden demnächst fortgesetzt werden.

— **Beförderung von frischem, neuem Mais.** Nach einer Verordnung der Staatsbahndirektion müssen Sendungen von frischem Mais auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der unter ihrer Verwaltung stehenden Vizinalbahnen außer der Reihe allen anderen Sendungen vorangehend befördert werden. Eine Ausnahme bilden nur lebende Tiere, frisches Fleisch, frisches Obst, frisches Gemüse und Eier.

— **Frachtbegünstigung für Zement- (Beton-) Dachziegeln auf den ungarischen Staatsbahnen.** Um die gänzlich eingestellte Bautätigkeit einigermaßen wieder in Gang zu setzen, wurden auf Antrag des Bundes der ungarischen Industriellen für die vorgenannten Güter auf sämtlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen seit 20. September d. J. ab die ermäßigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes I gewährt.

— **Die Ausarbeitung des neuen ungarischen Zolltarifs** hat in der jüngsten Zeit große Fortschritte gemacht. Der industrielle Teil nähert sich bereits der Vollendung, und die Zollgebühren für einzelne Industriezweige, wie die Textil- und Lederbranche, wurden festgesetzt. Um auch den Provinzinteressenten Gelegenheit zu bieten, zu diesen sehr wichtigen Fragen unmittelbar Stellung zu nehmen, veranstaltet die ungarische zollpolitische Zentrale in den größeren Provinzstädten Konferenzen, an denen auch die Vertreter des Handels und Gewerbes teilnehmen. Die erste dieser Konferenzen hat in Miskolcz stattgefunden.

— **Die Erhöhung der Straßenbahntarife** (vgl. Nr. 41, S. 765 d. Ztg.). Der hauptstädtische Munizipalausschuß hat eine Tariferhöhung auf den Vereinigten Straßenbahnen dem Handelsminister vorgeschlagen. Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die Erhöhung der Tarife der Vereinigten Straßenbahnen bewilligt. Demzufolge traten am 1. Oktober auf den Linien der Budapester Vereinigten Straßenbahnen folgende Tarife ins Leben: für Kinder (auch mit Umsteigen) 1 K., für Erwachsene (auch mit Umsteigen) im Außenviertel 3 K., im Innenviertel 5 K. Nachts kosten die zum Umsteigen nicht berechtigenden Fahrkarten 10 K. Seit 2. Oktober werden folgende Wochenkarten ausgegeben: für Kinder 10 K., für Erwachsene im Außenviertel 18 K., für öffentliche Angestellte 30 K., wenn die Elektrische viermal am Tage benutzt wird, und 20 K., wenn sie zweimal am Tage benutzt wird; für Arbeiter und Privatangestellte 40 K. Preis einer normalen Wochenkarte 60 K. Monatsabonnement: mit Photographie 800 K., ohne Photographie 1000 K. Der Handelsminister hat gleichzeitig angeordnet, daß die elektrische Bahn alle von der Staatskasse erhaltenen verschiedenen Anleihen schleunigst zurückerstatte, daß sie ferner mit der Hauptstadt hinsichtlich der Grundbenutzungsgebühren einen billigen Ausgleich abschließe und daß sie die zur Herstellung der Bahn erforderlichen Wiederaufbauarbeiten sofort in Angriff nehme. Nach Berechnungen der Straßenbahn wird der erhöhte Tarif eine Mehreinnahme von 180 Millionen Kronen jährlich erzielen. Hiervon würden auf die Lohnerhöhung 120 Millionen verwendet, während von den verbleibenden 60 Millionen die Forderung des Staates beglichen und überdies noch Wiederherstellungsarbeiten durchgeführt werden müßten.

Niederlande.

— **Vom Winterfahrplan der holländischen Eisenbahnen.** Die seit dem 1. Juni 1921 bestehende Verbindung Amsterdam-Hamburg über Groningen-Leer-Oldenburg-Bremen soll nun auch für den Winter bestehen bleiben. Da die Badezüge Berlin-Norddeich, die den Verkehr auf der oldenburgischen Strecke mit übernahmen, im Winter nicht verkehren, sollen die D-Züge Hamburg-Bremen (D 125/126) ganz bis Neuschanz durchgeführt werden; es wird dann auch der durchgehende Verkehr auf die dritte Klasse ausgedehnt werden, und der Mitropa-Speisewagen Amsterdam-Leer wird bis Hamburg verkehren. Es ist somit zu hoffen, daß die neugeschaffene Verbindung Amsterdam-Oldenburg-Hamburg (503 km) für die Dauer bestehen bleiben wird, was um so mehr zu begrüßen ist, als eine durchgehende Tagesverbindung auf der alten Linie über Osnabrück (489 km) zurzeit nicht besteht. Auf dieser Strecke bringt aber der Winterfahrplan für die Nachtverbindung insofern eine wesentliche Verbesserung, als der Schlafwagen Rotterdam-Altona dem Dresdener Zuge (D 137/138) abgenommen und mit durchlaufenden Wagen 1. bis 3. Klasse als besonderer Zug (D 128/129) von Bentheim nach Altona durchgeführt werden wird. Dadurch entfällt der lästige Aufenthalt in Osnabrück. Die Schlafwagen Amsterdam-Berlin, der Schlafwagen Haag-Leipzig und der Mitropa-Speisewagen Amsterdam-Osnabrück verbleiben in dem Zuge nach Dresden.

Von Holland nach Süddeutschland verkehren nach wie vor drei D-Züge, zunächst der Zug 254/255 über Nymwegen von Amsterdam- und Haag-Rotterdam nach Würzburg-Wien(-Bukarest), sowie über Emmerich die beiden Baseler Züge: D 107/108 mit Schlafwagen Amsterdam-Basel und durchlaufenden Wagen Rotterdam-Basel, Haag-Mailand, Amsterdam-Innsbruck und -München, und D 281/282 mit Speisewagen Amsterdam-Frankfurt und durchgehenden Wagen Amsterdam-Genua, -Chur und -München. Im Anschluß an den Dampfer der Vlissinger Linie erscheint auch zum ersten Male wieder ein durchgehender Wagen Vlissingen-Goch-Köln-Frankfurt. Dr. O.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1920.** Zu der Notiz auf S. 579 unserer Zeitung wird uns von anderer Seite geschrieben: Die Befürchtung, daß die Vlissinger Linie auf die Dauer der Linie Hoek van Holland-Harwich nicht gewachsen sein könne, vermögen wir nicht zu teilen. Vor allem wäre dazu darauf hinzuweisen, daß die Niederländische Regierung kürzlich die Hälfte des Aktienkapitals der Gesellschaft „Zeeland" übernommen und dadurch das Weiterbestehen der Verbindung für die Zukunft gesichert hat; sie wurde hierbei von den Mitgliedern sämtlicher Parteien in der Zweiten Kammer unterstützt. Die Schnelligkeit der Verbindung über Vlissingen steht übrigens der über Hoek in keiner Weise nach, wie der Fahrplan und der Güterverkehr in Lebensmitteln, bei dem es gerade auf Zuverlässigkeit und Schnelligkeit ankommt, ergibt. Daß die Vlissinger Linie für den internationalen Verkehr von weit größerer Bedeutung war als die Hoeker Linie, geht auch aus den Zahlen für 1913 hervor, wonach der Durchgangsverkehr zwischen Deutschland und England über Vlissingen 145 000 Personen, der über Hoek van Holland nur 53 000 Personen betrug. Als Beweis hierfür möge ferner auch der Ausspruch des Verkehrsverbandes „Linker Niederrhein" in Crefeld in seinem Antrag auf Verkehrsverbesserung an die Eisenbahndirektion Köln vom Juli d. J. dienen, in dem es heißt: „Schon lange Jahre vor dem Kriege hat sich der weitaus größte Teil des Personen-, Post- und Schnellgüterverkehrs England-Holland-Westdeutschland auf dem Seewege über Vlissingen abgespielt." Obwohl die Gesellschaft „Zeeland" nach dem Kriege mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt und bis heute noch immer hat, und die jetzt fusionierten Niederländischen Eisenbahnen ihr nicht so sympathisch gegenüberstehen wie die früheren Niederländischen Staatseisenbahnen, welch letztere in Konkurrenz gegen die Hoek-Linie arbeiten, gelingt es der „Zeeland" dennoch allmählich, Boden zu gewinnen und weist alles auf eine stetige und noch für große Entwicklung geeignete Zunahme. Daß die Kriegsjahre finanziell schlechte Ergebnisse hatten und bei Wiederaufnahme des Verkehrs zufolge der außerordentlich gestiegenen Kohlenpreise nur mit Verlust gefahren werden konnte, sind Vorkommnisse, denen auch eine Menge anderer Schiffahrtsgesellschaften ausgesetzt gewesen sind und die durchaus nicht daran dachten, aus diesen Gründen ihre Dienste einzustellen. Nicht nur der Unfall des Dampfers „Berlin", sondern die Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit, kurzum die ganze Betriebsweise der Vlissinger Linie hat letzterer die Beliebtheit des reisenden Publikums gesichert und bisher unverändert erhalten. Soweit im wesentlichen der sachliche Inhalt der Zuschrift. Wir möchten dazu folgendes bemerken:

Daß die holländische Regierung für 1 Million Gulden Aktien die „Zeeland"-Gesellschaft übernommen hat, hatten wir bereits früher (S. 211 d. Jahrg.) berichtet; das Kapital beträgt übrigens insgesamt etwas mehr als 2 Millionen Gulden, nämlich genau

2 020 500 fl.; der Staat besitzt somit noch nicht ganz die Aktienmehrheit. Im übrigen trifft es nicht zu, daß die Bedeutung der Vlissinger Linie für den internationalen Verkehr weit größer gewesen ist als die der Harwich-Linie. Auch wenn die Zahlen, die die Zuschrift für den deutsch-englischen Durchgangsverkehr angibt, richtig sind — wir sind nicht in der Lage, sie nachzuprüfen —, so ist zu beachten, daß die Vlissinger Dampfer täglich zweimal, die über Hoek van Holland-Harwich nur einmal täglich verkehren. Die Nachtboote der Vlissinger Linie beförderten nun 1913 insgesamt nur 120 937 Personen, die über Hoek van Holland dagegen 121 166 Reisende, während der Verkehr der Vlissinger Tagesschiffe nur 48 397 Personen betrug. Übrigens hatte die Hoeker Linie, die erst seit 1893 besteht, bereits 1905 mehr Reisende befördert (104 500) als die Vlissinger, die 18 Jahre früher in Betrieb gesetzt worden war, und die 1905 mit doppelt so viel Schiffen nur 101 842 Personen beförderte; der Aufschwung der Hoeker Linie ist also unverkennbar. Der spätere Rückgang der Hoeker Linie ist ohne Frage eine unmittelbare Folge des Unfalls ihres Dampfers „Berlin".

Was nun den Güterverkehr der Vlissinger Linie anlangt, so möchten wir darauf hinweisen, daß der Personenverkehr hier immer die Hauptrolle gespielt hat. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen alljährlich durchweg das Doppelte der Einnahmen aus dem Güterverkehr (1913: 1 192 478 und 648 798 fl.). Nachdem 1919 der am 20. März 1915 ganz eingestellte Güterverkehr wieder aufgenommen war, kehrte sich das Verhältnis der Einnahmen im Jahre 1920 ganz um: die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 483 351 fl., die aus dem Güterverkehr 854 255 fl. Es hat also eine vollständige Umstellung stattgefunden.

Die schlechten finanziellen Ergebnisse der „Zeeland"-Linie sind übrigens nicht lediglich auf den Krieg zurückzuführen, die Gesellschaft hat, wie den Lesern des Blattes bekannt sein wird, nur in den Jahren 1882—1886 und 1912—1914 eine Dividende verteilt.

Im übrigen haben wir es seinerzeit mit Freuden begrüßt, daß der holländische Staat sich der notleidenden „Zeeland"-Gesellschaft angenommen hat, denn es wäre in hohem Maße bedauerlich gewesen, wenn die Linie, deren Entwicklung mit der deutschen Postverwaltung so eng verbunden gewesen ist, hätte eingehen müssen. Wie im Verkehr mit Holland überhaupt, hat auch hier der Wettbewerb der Verbindungen der Hebung des Verkehrs außerordentlich gedient, und diese alte Pflicht der Verkehrsverwaltungen steht jetzt beim Wiederaufbau erst recht vor neuen Aufgaben. Vielleicht übernimmt in Zukunft die Hoeker Linie den Verkehr nach Norden (Hamburg, Berlin), während die Vlissinger Linie den nach Süden (Köln-Süddeutschland) bedient. Damit erhielte jede Linie ein besonderes Arbeitsgebiet und ein Wettbewerb entfiele, der sich unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr recht verantworten läßt.

Dr. O.

Uebrige europäische Länder.

— **Fehlbeträge der dänischen Staatsbahnen.** Die dänischen Staatsbahnen, die rund 2100 km umfassen, gegenüber ungefähr 2200 km Privatbahnen, haben immer größere Betriebsverluste zu verzeichnen. So hat sich z. B. im Mai d. J. ein Fehlbetrag von 4,5 Millionen Kronen gegen 2 Millionen Fehlbetrag im Mai 1920 ergeben. Im April d. J. ergab sich für die Staatsbahnen ein Fehlbetrag von 1,6 Millionen gegen etwas über 0,5 Millionen Überschuß im gleichen Monat 1920. Die sich immer mehr steigernden Fehlbeträge des dänischen Staatsbahnbetriebes haben den dänischen Zeitungen Anlaß gegeben, sich mit den Staatsbahnen und deren Tarifpolitik zu beschäftigen. Es wird eine Tarifherabsetzung verlangt, um den Eisenbahnen Verkehr zuzuführen. Dr. S.

— **Eisenbahnbrücke über den Lilla Bält.** Die Generaldirektion in Kopenhagen hat im Auftrage der Regierung einen Vorschlag für eine Eisenbahnbrücke über den Lilla Bält zwischen Strib und Fredericia ausgearbeitet. Der Vorschlag soll dem im Oktober zusammentretenden Reichstage vorgelegt werden. Man will durch diese Brücke die Verkehrsschwierigkeiten beseitigen, die darin bestehen, daß die Züge zwischen Fühnen und Jütland jetzt mittels Fähren überführt werden müssen. Seit einigen Jahren steht auch der Bau einer Eisenbahnbrücke über den Masnedsund auf der Gjedserlinie auf der Tagesordnung. Aber man hat sich jetzt für die (2,5 km lange) Brücke über den Lilla Bält entschieden. Es wird eine Hochbrücke mit acht Wasserpfeilern und einer Höhe von 33 m über Wasseroberfläche, so daß die größten Fahrzeuge durchfahren können. Zugleich mit dem Brückenbau werden auch die Eisenbahnlinien etwas umgelegt, und Fredericia bekommt eine neue Eisenbahnstation. Station, Gleisanlagen und Brückenbau sind auf 50 Millionen Kronen veranschlagt. Dr. S.

— **Verwendung von Braunkohle auf dänischen Staatsbahnlokomotiven.** Unter den Bestrebungen der dänischen Staatsbahnen, Betriebsersparnisse zu erzielen, sind neuerdings auch Versuche mit Braunkohlenheizung zu erwähnen. Die Braunkohlen sollen vor ihrer Verwendung zu Briketts verarbeitet werden. Dr. S.

— **Maßnahmen gegen Brandgefahr in Norwegen.** Damit die Lokomotiven nicht zu sehr angestrengt werden und der Funkenauswurf in Steigungen nicht überhand nimmt, hat die Hauptdirektion der norwegischen Staatsbahnen in diesem Sommer anläßlich der Dürre die Anordnung getroffen, daß die Geschwindigkeit in Steigungsrampen herabgesetzt werden soll, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob Verspätungen entstehen.

Dr. S.

— **Sicherheitsvorschriften der schwedischen Privatbahnen.** Die schwedische Eisenbahndirektion hat schon längere Zeit ihre Aufmerksamkeit auf die Beseitigung des Mißstandes gerichtet, daß die Sicherheitsvorschriften der Privatbahnen verschiedenes zu wünschen übrig ließen, nicht nur in bezug auf Mangel an Übereinstimmung zwischen Bahnen gleicher Verkehrsart und Verkehrsstärke, sondern auch in anderer Hinsicht. Nach langwierigen Verhandlungen mit der schwedischen Eisenbahnvereinigung als Vertreterin der schwedischen Privatbahninteressen ist am 28. Februar d. J. (mit Gültigkeit vom 1. Oktober ab) von der Eisenbahndirektion ein „erneuertes Dienstreglement für die Privatbahnen mit Haupt- und Sekundärbahnbetrieb" herausgegeben worden, das zum größten Teile sich in Übereinstimmung mit den jetzt geltenden Sicherheits- und Signalvorschriften der Staatsbahnen befindet (diese am 1. Oktober 1907 in Kraft getretenen Vorschriften scheinen übrigens im Laufe einiger Jahre durch neue ersetzt werden zu sollen). Zugleich ist beabsichtigt, daß ein soweit möglich einheitliches „Tertiärbahnreglement" bei den Eisenbahnen mit sogenanntem vereinfachten Betriebe in Verwendung kommen soll. Dr. S.

— **Personalbesetzung der schwedischen Staatsbahnen.** In dem abgelaufenen schwedischen Wahlkampf spielte auch die Überbesetzung der Staatsbahnen mit Personal eine bedeutsame Rolle. Die Zeitschrift „Medborgare" schreibt hierüber: Während der fünf Jahre 1911 bis 1915 brauchte der Staat ungefähr 4500 Neuanstellungen, aber 1916 bis 1920 bis zu 14 000. Die Beamten und Bediensteten nahmen während der letzten fünf Jahre um 45 % zu. Wenn diese Vermehrung einigermaßen im Verhältnis zur Bevölkerungszahl stände, so hätte Schweden in der gleichen Zeit um 2½ Millionen Einwohner zugenommen. Diese Vermehrung an statusmäßigen Beamten- und Bedienstetenstellen ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

	1901	1905	1910	1915	1920
Staatsbahnen . . .	9 011	10 500	13 177	15 760	22 790
Post	1 823	2 543	3 389	4 296	4 994
Telegraphen . . .	396	889	1 903	2 232	4 213
Forsten	588	547	591	648	875
Wasserfälle	—	—	—	248	440
Reichsbank	203	236	295	336	372
Postsparbank . . .	—	—	—	84	84
	12 021	14 715	19 355	23 504	33 768

Telegraphen und Staatsbahnen haben also die größte Vermehrung. Während der ersten Fünfjahrperioden brauchten die Staatsbahnen höchstens je 2500 neue statusmäßige Stellen, während der letzten Periode waren 7000 erforderlich, woran sicher nicht nur der Achtstundentag schuld ist, sondern noch andere Ursachen. Dr. S.

— **Von der internationalen Rheinkommission.** Aus der Schweiz wird geschrieben: Die internationale Rheinkommission wird voraussichtlich im Monat Dezember wieder zusammentreten und alsdann auch erneut die Frage des elsässischen Rheinseitenkanals und der von der Schweiz vorgeschlagenen Regulierung der Strecke Basel-Straßburg anschneiden. Die Schweiz wird zu diesem Termin ein eingehendes Regulierungsprojekt vorlegen. Ob es aber schon in der Dezembertagung zu einer endgültigen Entscheidung kommen wird, ist sehr fraglich, denn Projekte von solcher Bedeutung wollen gründlich durchdacht werden. Eigentümlich ist die Geheimniskrämerei, die unter den neuen Verhältnissen in der internationalen Kommission an der Tagesordnung ist. Während die frühere Kommission, die ihren Sitz in Mannheim hatte, allen Interessenten und namentlich der Presse ihre jeweiligen Beschlüsse nach jeder Sitzung gedruckt zukommen ließ, schweigt sich die Kommission heute vollständig darüber aus, und auch die Jahresberichte aus früherer Zeit sind nicht mehr erhältlich, obgleich doch die Kommission das ganze Inventar aus Mannheim übernommen hat. Nach Art. 45 der Rheinschiffahrtsakte, die laut Art. 354 auch weiterhin in Kraft besteht, hat die Kommission jährlich einen Bericht über den Stand der Rheinschiffahrt zu erstatten, und man darf wohl er-

warten, daß auch die neue Rheinkommission an diesem Brauch festhalten wird. Wenn über das Jahr 1920 ein solcher noch nicht erschienen ist, so ist das wohl zu entschuldigen, denn die Kommission trat zum erstenmal im Sommer 1920 zusammen. Nun ist aber anzunehmen, daß die Strombefahrung im Juni d. J. in einer im Frühjahr erscheinenden wissenschaftlichen Begutachtung ihren Niederschlag finden werde, und man darf einem solchen Berichte wohl mit großem Interesse entgegensehen. Es sei darauf aufmerksam gemacht, daß auch die Internationale Donaukommission, der in der Zeitschrift „Le Danube International" ein eigenes Organ zur Verfügung steht, daselbst ihre Beschlüsse und sogar eingehend ihre Verhandlungen veröffentlicht.

— Kleine Ersparnisse bei den englischen Eisenbahnen. Seit die englischen Eisenbahnen infolge des Inkrafttretens des neuen Eisenbahngesetzes wieder auf eigene Füße gestellt sind, geben sie sich einerseits Mühe, Verkehr anzulocken, indem sie in bezug auf Sonderfahrkarten zu ermäßigten Preisen den Reisenden großes Entgegenkommen zeigen, andererseits sind sie aber eifrig bemüht, an Betriebskosten zu sparen, wo es irgend geht, um so dem Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wenigstens wieder nahezukommen, wenn sie es zunächst nicht ganz wiederherstellen können. Sie hoffen, daß viele kleine Sparmaßnahmen endlich einen hohen Betrag ausmachen und so einen wesentlichen Einfluß auf die Betriebsrechnung haben werden. Zu ihnen gehört z. B. das Schließen weniger benutzter Eingänge zu Bahnhöfen mit mehreren Zugängen während verkehrsschwacher Stunden und die Einführung der Begleitung schwacher Züge durch nur einen Wagenführer, der zugleich den Dienst des Zugführers versieht und Fahrkarten im Zuge verkauft. Eine eigenartige, aber um so beachtlichere Maßnahme ist bei der Großen Ostbahn im Stellwerkdienst getroffen worden, um an Sonntagen, wo bekanntlich in England der Zugverkehr stark eingeschränkt wird, und während sonstiger verkehrsschwacher Zeit an Arbeitskräften und damit an Löhnen zu sparen. Derartige Ersparnisse fallen beim achtstündigen Arbeitstag besonders ins Gewicht, weil sie häufig die Einstellung einer Ablösung entbehrlich machen. Es werden dann einige Signalstellwerke umgeschaltet, so daß die Blockabschnitte entsprechend verlängert und die Leistungsfähigkeit der Strecke herabgesetzt wird, was aber wegen des beschränkten Zugverkehrs keine Bedenken hat. Schwierigkeiten waren nur insofern zu überwinden, als manche Signale mit Wegeschranken gekuppelt sind. Es sind deshalb an den Schrankenwärterposten besondere Stellhebel für diese Signale angebracht worden, so daß diese die Signale, die aber nicht in das Blocksystem einbezogen sind, stellen können. Die Signale müßten nach englischem Gebrauch, da das Stellwerk ausgeschaltet ist, auf „Frei" stehen; um aber den Straßenverkehr zu decken, wenn die Schranken offen sind, stellt der Schrankenwärter das Signal auf „Halt". Eine Anzeigevorrichtung benachrichtigt den Schrankenwärter vom Herannahen eines Zuges. Das Verfahren ist nur auf Vorortstrecken anwendbar, wo alle Züge mit gleicher Geschwindigkeit verkehren; wo schnellere Züge und solche, die nicht überall halten, eingeschaltet sind, können keine Stellwerke stillgelegt werden. Jedenfalls sind zur Durchführung dieses Gedankens auch besondere Maßnahmen im Stellwerk nötig, und da diese und das Einbauen der Stellhebel, mit deren Hilfe die Signale vom Schrankenwärter gestellt werden, gewiß nicht unerhebliche Kosten erfordern, dürften die Ersparnisse nur gering sein.

— Verbesserungen im Londoner Stadt- und Vorortverkehr. London hat bekanntlich von jeher einen außerordentlich starken Stadt- und Vorortverkehr gehabt und wird in dieser Beziehung wohl nur neuerdings von den amerikanischen Großstädten übertroffen. Während des Krieges hat der Zugverkehr auf den diesem Verkehr dienenden Strecken stark eingeschränkt werden müssen, das Verkehrsbedürfnis ist aber seitdem stark gewachsen, und die Folge waren lebhafte Klagen über Überfüllung der Züge, namentlich in den verkehrsstarken Morgenstunden. Abhilfe zu schaffen war nicht so schnell möglich, wie es namentlich von den Fahrgästen gern gesehen worden wäre. In der letzten Zeit sind aber einige Maßnahmen getroffen worden, die die Verkehrsnot beseitigen sollen. Bei der „Untergrund-Gruppe", die ohne ihren Omnibusbetrieb allein jährlich etwa 400 000 000 Fahrgäste befördert, sind die Züge in den Stunden des Spitzenverkehrs verstärkt und vermehrt worden. Auf der Bakerloo-Strecke verkehren jetzt stündlich in den verkehrsstarken Zeiten 180 Wagen gegen 146 im September, auf der Hampstead-Strecke 132 gegen 105, auf der Central-London-Railway 174 gegen 144, auf der City und Südlondoner Bahn 140 gegen 125. Die Züge folgen sich auf der Bakerloo-Strecke in 2 bis 2½ Minuten Abstand gegen 2½ bis 3 Minuten im September; die entsprechenden Zeiten sind auf der Hampstead-Strecke 1½ bis 2 Minuten gegen 2 Minuten, auf der Central London Railway 2 Minuten gegen 2½ Minuten und auf der City und Südlondoner Bahn 2 bis 2½ Minuten gegen 2½ bis 3 Minuten. Vorbedingung für diese Verkehrsverstärkung war die Beschaffung von 153 neuen Wagen, die 750 000 £ gekostet haben. Durch einen Umbau der Signaleinrichtungen auf der Piccadilly-Strecke der Londoner Elektrischen Eisenbahn ist die Möglichkeit geschaffen worden, die Zuggeschwindigkeit zu steigern, wodurch zwischen Hammersmith und Finsbury Park zwei Minuten an Fahrzeit gespart werden. Auch für den Theater- und den Sonntagsverkehr ist gesorgt worden, indem einerseits einige Spätzüge eingelegt worden sind, bei deren Fahrplan auch Rücksicht darauf genommen worden ist, daß die Fahrgäste nach Beendigung der Vorstellung in der Stadt noch zu Abend essen können und indem andererseits von den 33 Haltestellen, die Sonntags geschlossen waren, 29 wieder für siebentägigen Betrieb in der Woche eröffnet worden sind, so daß nur noch bei 4 Haltestellen die Beschränkung auf den Werktagsverkehr besteht. Einige Züge sind besonders den Bedürfnissen des City-Verkehrs angepaßt, z. B. der „City Man's Express", der etwa um 5 Uhr von Mansion House nach Ealing fährt und unterwegs auf einem großen Teil der Strecke nicht hält. Der Gegenzug, der „Pansy Express", legt die Entfernung Ealing Broadway-Mansion House in 27 Minuten zurück, während früher bei Dampfbetrieb die Fahrt 48 Minuten dauerte. Er ist allerdings nicht für die große Masse, sondern nur für wenige Bevorzugte bestimmt, denn er fährt erst um 9 Uhr 14 Min. ab. Die Leitung der Untergrund-Gruppe gibt sich Mühe, diejenigen Fahrgäste, die, im Vorort wohnend, die City nicht aufsuchen, um ihre Geschäfte zu betreiben, sondern um Einkäufe zu machen, zur Benutzung der weniger besetzten Züge zwischen 10 und 4 Uhr zu veranlassen und hat, um hierfür einen Anreiz zu bieten und so die Züge der verkehrsstarken Zeit zu entlasten, auch für die Stunden zwischen 10 und 4 Uhr eine Anzahl Verkehrsverbesserungen durchgeführt. Im Kraftwerk Lot's Road, Chelsea, ist ein neuer Turbogenerator von 15 000 Kilowatt Leistung aufgestellt worden, so daß dieses Kraftwerk jetzt über 100 000 Kilowatt verfügt.

Auch die Metropolitan-Eisenbahn hat 100 Wagen einer neuen Bauart beschafft und sie Anfang Oktober in den Verkehr eingestellt. Der Hauptvorteil dieser Wagen besteht darin, daß sie drei Seitentüren haben, wodurch das Ein- und Aussteigen beschleunigt und der Aufenthalt an den Haltestellen verkürzt wird. Ähnliche Wagen verkehren auch auf der Metropolitan-District-Eisenbahn (Inner Circle), und in einige ältere Wagen, die nur Türen an den Enden hatten, sind Mitteltüren eingebaut worden. Auch auf diesen Strecken sind die Züge verstärkt und vermehrt worden und man hofft, nunmehr den Fahrplan einhalten und die Fahrgäste bequem befördern zu können, was augenscheinlich bisher beides nicht der Fall war. Um die Verkehrsleistungen zu beleuchten, sei angeführt, daß in Bakerstreet in der Hauptverkehrszeit stündlich 634 Wagen vorbeigeführt werden, und daß die elektrischen Fahrzeuge monatlich weit über 3 Millionen Wagenkilometer zurücklegen. Der Fahrplan war schon früher auf der Metropolitan-Eisenbahn ziemlich dicht; trotzdem sind auf einigen Strecken zusammen noch 40 Züge mehr eingelegt worden; 28 von ihnen verkehren zwischen Hammersmith und Aldgate, wodurch hier bis Mitternacht ein 6-Minuten-Verkehr erreicht ist. Im allgemeinen dauert der Verkehr bis 12 Uhr 30 Min. Nach Uxbridge findet jetzt halbstündlicher Verkehr statt, der zeitweilig noch verstärkt wird. Auch für den Theaterbesuch ist besonders vorgesorgt, und 11 Uhr 45 Min. fährt von Bakerstreet ein Zug mit Speisewagen für Theaterbesucher ab, der die Orte in Middlesex, Hertfordshire und Buckinghamshire bedient. Auch die Fahrgeschwindigkeiten sind erhöht, und der Fahrplan ist durch Umstellung einiger Züge verbessert worden, um dem zeitlich schwankenden Verkehrsbedürfnis besser zu genügen. In verkehrsstarken Stunden und Strecken sind die Züge neuerdings aus acht Wagen zusammengesetzt; zu ihrer Aufnahme haben eine Anzahl Bahnsteige verlängert werden müssen. Auf dem Inner Circle verkehren nur noch Fünfwagenzüge, gleichviel ob sie von der Metropolitan oder der Metropolitan District-Eisenbahn gestellt werden. Auf diese Art ist die Leistungsfähigkeit der Strecke auf 50 000 Fahrgäste täglich gesteigert worden.

Durch die Maßnahmen zur Förderung des Verkehrs will die Metropolitan-Eisenbahn vor allem auch zur Verwertung des Geländes beitragen, das sie durch Vermittelung von Tochtergesellschaften in Neasden, Wembley Park, Pinner, Rickmannsworth und Chorley Wood erworben hat. In diesem „Metro-Land", wie sie es nennt, bauen die Tochtergesellschaften Häuser in verschiedener Größe und Ausstattung, die für alle Kreise der Bevölkerung geeignet sein sollen und trägt dadurch wieder ihr Teil dazu bei, der Muttergesellschaft Verkehr zuzuführen. Künstlerisch ausgestattete Drucksachen werden kostenlos verteilt, um die unter der Wohnungsnot leidende Bevölkerung, zu deren Unterbringung schätzungsweise 500 000 Wohnungen gebraucht werden, auf diese Gelegenheit zur Ansiedelung aufmerksam zu machen.

Für die Dampfstrecke nach Aylesbury hat die Metropolitan-Eisenbahn eine neue Lokomotivbauart 2 B 2 eingeführt, und ihre elektrischen Lokomotiven sind so umgebaut worden, daß sie

1200 PS leisten. Im Kraftwerk in Neasden ist ein neuer Turbogenerator von 12 000 PS Leistung aufgestellt worden; auch die Kesselanlagen sind erneuert worden.

Fremde Erdteile.

— Lokomotivanschaffung für die indischen Eisenbahnen. Eine Denkschrift der indischen Eisenbahnen enthält einen umfassenden Plan für die Beschaffung von Lokomotiven in dem am 1. Oktober 1922 beginnenden Zeitraum von 12 Jahren. In den ersten zwei Jahren sollen jährlich 160 Lokomotiven und dazu noch 160 Kessel beschafft werden, in den folgenden zehn Jahren sollen beide Mengen auf je 400 gesteigert werden. Die Denkschrift fordert die Lokomotivbauanstalten auf, sich an diesen Lieferungen zu beteiligen; sie enthält zugleich Angaben über die Lieferungsbedingungen. Weitere Auskünfte erteilt das Sekretariat der Eisenbahnabteilung — Secretary, Railway Department — in Indien oder der indische Beauftragte — High Commissioner for India — in London. Die indischen Eisenbahnen streben zwar an, sich bei ihren Beschaffungen unabhängig vom Auslande zu machen, der einheimische Lokomotivbau wird aber kaum genügend leistungsfähig sein, um so große Lieferungen zu übernehmen, und so muß denn auch das Ausland herangezogen werden. Ausländische Lieferwerke sollen aber die Verpflichtung übernehmen, einen wesentlichen Teil der ihnen übertragenen Arbeiten in Indien ausführen zu lassen, und in dieser Beziehung sollen im Laufe der Zeit schärfere Bedingungen gestellt werden. Unter diesen Umständen wird es für ausländische Lieferwerke schwer werden, sich an der Ausschreibung zu beteiligen, es sei denn, daß sie einzelne Teile liefern, die dann in Indien in die Lokomotiven eingebaut werden. Die Lieferwerke, sowohl die indischen wie die auswärtigen, müssen die Verpflichtung übernehmen, Anwärter für den Maschinen- und Werkstättendienst der indischen Eisenbahnen in ihren Fabriken auszubilden.

— Die Forderungen der amerikanischen Eisenbahnen an den Staat. Aus der Zeit der Staats- und Kriegsbetriebe haben die amerikanischen Eisenbahngesellschaften noch sehr erhebliche Forderungen an die Regierung. In einem Bericht des Generaldirektors der Eisenbahnen wird angegeben, daß von den 425 Eisenbahngesellschaften mit 385 000 km Streckenlänge, auf die der Staatsbetrieb ausgedehnt worden war, schon Gesellschaften mit 269 000 km Länge ihre Forderungen in Höhe von 758 Millionen Dollar angemeldet haben, wovon etwa 43 % erledigt sind. Der größte Posten unter den bestrittenen Beträgen, denn auch solche finden sich natürlich unter den eisenbahnseitigen Forderungen, ist derjenige für rückständige Unterhaltung sowohl der Strecke und der Bauten als auch der Betriebsmittel; er macht über die Hälfte des genannten Betrags aus. Der Mangel an Arbeitskräften, deren geringe Leistungen und die Teuerung der Bau-, Betriebs- und Werkstoffe bilden den Grund für 75 % der Forderungen für rückständige Unterhaltung. Die staatliche Eisenbahnverwaltung erkennt diese Forderungen nicht an, weil diese Entschädigung in den Abmachungen mit den Eisenbahngesellschaften nicht vorgesehen war, und weil es schwer ist, ihre Höhe richtig festzusetzen. Neben diesen Ansprüchen gehen noch eine Anzahl Forderungen her, die sich auf den Ersatz der Aufwendungen für Feuer-, Verlust- und sonstige Transportschäden beziehen; die Regelung dieser Ansprüche ist binnen kurzem zu erwarten.

Die staatliche Eisenbahnverwaltung hat während des Staatsbetriebes 1 144 000 000 Dollar für Aufwendungen verausgabt, die das Anlagekapital tragen muß. Hierfür sind unter anderem 100 000 Güterwagen und 2000 Lokomotiven für über 381 Millionen beschafft worden. Die Mittel hierfür sind durch die Ausgabe von Schuldverschreibungen beschafft worden, die sich in den Händen der staatlichen Eisenbahnverwaltung befinden. Den Rest von 763 Millionen, der für den Ausbau der Anlagen aufgewendet worden ist, wird von den Gesellschaften zu tragen sein, also von ihrem Guthaben zu kürzen sein, es wird aber gefordert, daß diese Ausgaben auf einen längeren Zeitraum verteilt werden.

Besonders bemerkbar macht sich heute noch die rückständige Unterhaltung bei den Betriebsmitteln. Im Jahre 1917 schwankte die Zahl der instandsetzungsbedürftigen Güterwagen zwischen 5,2 und 6 % der Gesamtzahl, bis Juli 1921 war sie auf 15,6 % gestiegen. Da die amerikanischen Eisenbahnen über 2 400 000 Güterwagen verfügen, sind also 240 000 Wagen über den Durchschnitt dem Betriebe entzogen. Bei den Lokomotiven, deren Zahl ohne Verschiebemaschinen 50 000 beträgt, liegen die Verhältnisse ähnlich. 10 % ist die Regelzahl der ausbesserungsbedürftigen Lokomotiven, sie beträgt aber jetzt fast 24 %, sodaß dem Betrieb 7000 Lokomotiven fehlen. Die Kosten für die Instandsetzung der rückständigen Betriebsmittel werden auf 200 000 000 Dollar geschätzt, und ebenso hoch sind die Kosten für rückständige Unterhaltung der Bauten und der Strecke.

Die amerikanischen Eisenbahnen beschäftigten im ersten Vierteljahr 1921 ein Heer von 1 691 471 Köpfen, d. s. 340 456 Mann weniger als im Durchschnitt des Vorjahres. Die Entlassungen sind jedenfalls zur Erzielung von Ersparnissen vorgenommen worden, sie rächen sich aber jetzt durch das fortgesetzte Unterbleiben der nötigen Unterhaltungsarbeiten. Wenn die Eisenbahnen die Mittel besäßen, um alle für nötig erachteten Arbeiten auszuführen, würden sie ihre Arbeiterzahl sehr erheblich vermehren müssen, und sie könnten dann viel zur Behebung der in den Vereinigten Staaten herrschenden Arbeitslosigkeit beitragen.

Der staatliche Generaldirektor der Eisenbahnen vertritt in seinem Bericht den Standpunkt, daß die Abrechnung zwischen Staat und Eisenbahnen schleunigst erledigt werden sollte, und auch der Präsident hat sich in einer Botschaft in diesem Sinne ausgesprochen; er weist dabei auf die Vertragsbestimmung hin, nach der der Staat die Verpflichtung hat, die Eisenbahnen ihren Gesellschaften in demselben guten Zustande zu überweisen, wie er sie übernommen hat. Die Kosten, die der Staat zu tragen hat, werden sich auf etwa 500 000 000 Dollar belaufen, doch ist keine weitere Bewilligung von Staatsmitteln zu ihrer Deckung nötig, als sie bereits genehmigt sind; sie sollen vielmehr durch langfristige Schuldverschreibungen aufgebracht werden. Hierzu bedarf es allerdings parlamentarischer Genehmigung. Diese wird in der Form beantragt, daß die Kriegswirtschaftsgesellschaft ermächtigt werden soll, die Schuldverschreibungen vom Generaldirektor der Eisenbahnen zu übernehmen und in den Handel zu bringen; diese Gesellschaft ist zurzeit bemüht, eine besondere Vereinigung zu bilden, die die Eisenbahnwerte von der Regierung übernehmen und so den Staatshaushalt von den einschlägigen Verpflichtungen entlasten soll. Der Kongreß hat allerdings den Wünschen des Präsidenten in bezug auf schleunige Verabschiedung des die Regelung der eisenbahnwirtschaftlichen Fragen betreffenden Gesetzes nicht Rechnung getragen, und die Eisenbahngesellschaften sprechen darüber ihr Bedauern aus. Er hat das Gesetz zwar Mitte August beraten, sich aber dann, ohne es zu erledigen, bis gegen Ende September vertagt.

Rechtspflege.

— Haftung der Eisenbahn aus dem Verwahrungsvertrag. Stehenbleiben von Wein auf dem Güterboden. Die Badische Landwirtschaftskammer in Karlsruhe bezog Anfang Oktober 1918 von ihrem Rebgut Waldulm eine Sendung von vier Faß Wein mit der Eisenbahn. Die Sendung kam vollzählig in Karlsruhe an. Der mit der Abrollung bestellte Spediteur H. löste den Frachtbrief am 5. Oktober ein und quittierte über den Empfang der Ware. Er nahm die Fässer jedoch nicht gleich an sich, sondern ließ sie bis zum 9. Oktober auf dem Güterboden stehen. Als er sie abholen wollte, fehlte ein Faß im Gewichte von 834 Kilogramm. Landgericht und Oberlandesgericht Karlsruhe haben den Reichseisenbahnfiskus zum Ersatz des Wertes des Weins verurteilt. Das Reichsgericht hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts gebilligt. Im wesentlichen mit folgenden Entscheidungsgründen:

„Das Berufungsgericht hat angenommen, der Sinn und die rechtliche Bedeutung der im Voraus geleisteten Quittierung sei dahin aufzufassen, daß die Ware als abgenommen gelte (welche Wirkung nur bei sofortigem Widerruf der Quittung aufgehoben werden könne), und daß zwischen Empfänger und Eisenbahn ein Verwahrungsvertrag abgeschlossen werde, der bis zur körperlichen Abholung der Ware in Kraft bleibe. Dieser Verwahrungsvertrag sei ein entgeltlicher. Die Eisenbahn müsse nachweisen, daß sie an dem Verlust des Gutes schuldlos sei. Ein derartiger Beweis sei nicht angetreten. Die Revision rügt, daß zu Unrecht ein entgeltlicher Verwahrungsvertrag angenommen sei. Zunächst ist es nicht zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht in der Bezahlung der Fracht und der Quittierung über den Empfang der Ware rechtlich eine Ablieferung und Abnahme des Frachtgutes erblickt hat. Insoweit sind auch von der Revision keine Angriffe erhoben. Da nun aber die Ware nicht körperlich abgenommen (abgeholt), vielmehr sodann in Verlust geraten ist, fragt sich, welche Haftungsart der Eisenbahn außerhalb der Dauer des eigentlichen Transports eintritt. Die Entscheidungsgründe führen dazu eingehend aus, daß in Schrifttum und Rechtsprechung sich Grundsätze entwickelt haben, wonach aufgelieferte Güter, die nicht sofort befördert werden können, von der Bahn in Verwahrung zu nehmen sind. (E.V.O. § 64.) Darin sei ein Verwahrungsvertrag zu erblicken. Jedoch soll nach der vorherrschenden Meinung in der Rechtsliteratur bei Annahmeverzug nur für grobes Verschulden gehaftet werden. Zu betonen sei aber, daß nicht ein Surrogat der körperlichen Ablieferung (Quittierung über

den Empfang und Zahlung der Fracht) vorliege. Hierauf fahren die Entscheidungsgründe wie folgt fort: In dem zur Entscheidung stehenden Falle ist die Sachlage so, daß das erwähnte Surrogat der körperlichen Ablieferung eingetreten ist, der Empfänger sich aber um das Gut mehrere Tage lang nicht gekümmert hat. Das Berufungsgericht hat angenommen, daß zwischen den Parteien ein Verwahrungsvertrag geschlossen ist und zwar ein entgeltlicher, so daß der Beklagte für jedes Verschulden zu haften habe. Dies Ergebnis wäre nur schwer in Einklang zu bringen mit der vorstehend gekennzeichneten vorherrschenden Meinung, daß auch schon vor Ablieferung des Frachtguts bei Verzug des Empfängers nur eine Haftung für grobes Verschulden eintritt. Es bedarf jedoch keiner Prüfung, ob deshalb der Entscheidung des Berufungsgerichts entgegenzutreten ist. Denn die Sachlage ist so gestaltet, daß grobes Verschulden auf Seiten des Beklagten angenommen werden muß. Es handelte sich um ein Faß Wein im Gewicht von 834 Kilogramm, also ein Frachtstück von erheblichem Umfang und Gewicht. Kommt ein solches Frachtstück abhanden, so ist das jedenfalls so lange auf grobes Verschulden der Eisenbahnbeamten zurückzuführen, als nicht die Eisenbahn irgendeine sie entlastende Erklärung für die Möglichkeit des Verlustes zu geben vermag. Nach dem nächsten Anschein kann ein derartiges Kollo nicht ohne grobes Verschulden in Verlust geraten. Daß es versehentlich mit anderen Waren ausgeliefert worden ist, erscheint sehr wenig wahrscheinlich. Unbemerkt fortbringen ließ es sich kaum. Von Einbruchsdiebstählen hat nichts verlautet. Die nächstliegende Annahme ist also, daß die Bahnangestellten es zum mindesten an der nötigen Bewachung haben fehlen lassen. Das schließt ein grobes Verschulden ein. Für eine andere Auffassung der Sachlage hat der Beklagte, wie es bei solcher Beweislage ihm obgelegen hätte, nichts vorgebracht. Für ein grobes Verschulden seiner Beamten und Angestellten aber kann der Beklagte die Haftung nicht ablehnen und zwar weder, wenn man einen entgeltlichen, noch auch wenn man einen unentgeltlichen Verwahrungsvertrag annehmen will, noch auch, wenn man einen Verwahrungsvertrag ablehnt, vielmehr eine fortdauernde Haftung aus dem Frachtvertrage annimmt. Danach erweist sich die Revision als unbegründet.“ (Aktenzeichen: I. 411/20. — 28. 5. 21.) K. M. L.

Bücherschau.

— **Straßenbahnen.** Von Dipl.-Ing. August Boshart, Augsburg. Mit 72 Abbildungen. Zweite Auflage. 1920. Sammlung Göschen Nr. 559. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co., Berlin W. 10 und Leipzig. Preis 2,10 Mark und 100 % Verlegerteuerungszuschlag.

Die neue verbesserte Auflage des nützlichen, in 9 Abschnitte gegliederten Büchleins berücksichtigt, soweit dies im Rahmen einer gedrängten Abhandlung irgend möglich ist, die seit dem Erscheinen der ersten Auflage eingetretenen Veränderungen in Bau und Betrieb der Straßenbahnen und geht ausführlicher auf einige Fragen ein, die in der Zwischenzeit größere Bedeutung gewonnen oder eine bessere Klärung gefunden haben. In neu aufgenommenen Abschnitten werden kurz erörtert u. a. die Straßenbahntunnel, die Frage der Riffelbildung auf den Schienenfahrflächen und ihre Bekämpfung, die Vielfach- oder Kettenaufhängung der Fahrleitung. Ergänzt sind die Abhandlungen über Verlegung der Gleise in sog. geräuschlosem Pflaster (Asphalt- oder Holzpflaster), über Schienenschweißung (durch Erwähnung der autogenen Schweißung). Die Ausführungen über Betriebsanlagen auf der Strecke enthalten auch einiges über Stellwerk- und Blockeinrichtungen und über Streckenunterhaltung. Die durch die traurigen Zeitverhältnisse notwendig gewordene Verwendung von Ersatzstoffen bei Anlage der elektrischen Leitungen wird an den in Frage kommenden Stellen in aller Kürze gewürdigt; die statistischen Angaben sind, soweit irgend angängig, auf den neuesten Stand gebracht. Auch bei Erwähnung der gleislosen elektrischen Bahnen — einem Mittelding zwischen elektrischer Straßenbahn und Kraftwagen — wurden die inzwischen gemachten Erfahrungen berücksichtigt. Zu begrüßen sind die im Text verstreuten Literaturnachweise; sie geben dem Leser wertvolle Fingerzeige, wo er sich noch ausführlicher über die einzelnen Punkte zu unterrichten vermag. Das alphabetisch geordnete Sachverzeichnis wird die Benutzung des Büchleins für Nachschlagezwecke außerordentlich erleichtern.

— **Die zweckmäßigste Neigung der Eisenbahn.** Von Richard Petersen, o. Professor in Danzig. Mit 14 Abbildungen. C. W. Kreidels Verlag, Berlin und Wiesbaden. 1921. Preis 7 ℳ.

Die Arbeit behandelt in anschaulicher Weise die für den entwerfenden Eisenbahningenieur wichtigen Fragen der Rentabilität, der möglichen Zuglänge, des Einflusses der Neigung auf die Betriebskosten, der virtuellen Länge und schließlich der virtuellen Höhe. Durch die Abhandlung werden die von Dr. Mutzner und auch von Sanzin durchgeführten Untersuchungen zur Ermittlung der virtuellen Längen aufs glücklichste ergänzt. Der Verfasser möchte seine in dem vorliegenden Buche veröffentlichte Berechnungsart im Gegensatze zum Verfahren der virtuellen Längen als das Verfahren der virtuellen Höhen bezeichnen; es soll die Rentabilitätsberechnung nicht etwa ersetzen, wohl aber unterstützen. Zweck der Untersuchung ist, festzustellen, in welcher Weise die Kosten der mechanischen Arbeit der Zugförderung durch die Neigung beeinflußt werden.

Das in ausführlicher Weise vorgeführte Verfahren der virtuellen Höhen hat unbestreitbar den Vorzug, die Frage nach der zweckmäßigsten Neigung mit bedeutend größerem Spielraum zu beantworten, als dies bei dem Verfahren der virtuellen Längen bisher möglich war. Wenn Petersen auf Grund auch dieser Untersuchungen die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes befürworten kann und wiederholt dessen große Überlegenheit gegenüber dem Dampfbetrieb hervorhebt, so möchte er doch ein abfälliges Urteil über die Dampflokomotive nicht aussprechen, vorausgesetzt, daß diese auf solchen Strecken im Betriebe steht, deren höchste Neigung 25 ‰ nicht überschreitet. Die großen Vorzüge, die der elektrischen Lokomotive nachgerühmt werden, können nach seinem Ermessen auch beim Dampfbetriebe mit einer Tenderlokomotive erreicht werden; hierbei wäre jedoch in Rechnung zu stellen, daß die Tenderlokomotive gegenüber den gebräuchlichen Lokomotiven mit Schlepptender noch nicht die halbe Wegelänge der letzteren zu durchlaufen vermag, ohne ihren Vorrat zu ergänzen.

Das treffliche Büchlein, das einen ergänzten Sonderdruck der in der Schweizerischen Bauzeitung in Nr. 24 bis 26 des Jahrgangs 1920 veröffentlichten Abhandlung darstellt, wird sicherlich lebhaften Beifall finden; es werden neue Gesichtspunkte für die Linienführung geplanter Gebirgsbahnen entwickelt und wertvolle Anregungen zur Vervollkommnung der hierfür nötigen Betriebsmittel gegeben. M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wagenstandgeld.

Bentheimer Kreis-Bahn.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird ab 17. d. M. das Wagenstandgeld erhöht auf:

ℳ 100 für die ersten 24 Stunden,
ℳ 150 für die zweiten 24 Stunden und
ℳ 250 für jede weiteren 24 Stunden.

Bentheim, den 15. Oktober 1921. (956)
Der Betriebsdirektor.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Deutsche Reichsbahn.

Mit Wirkung vom 1. November 1921 wird der Abfertigungsdienst auf dem Haltepunkt Unterlenzkirch aufgehoben.

Vom gleichen Zeitpunkt ab werden im Verkehr von dem Haltepunkt Fahrkarten für Personen und Hunde in Begleitung von Reisenden im Zuge verkauft. Die in Unterlenzkirch aufgegebene Milch wird während des Zugaufenthaltes in Lenzkirch nachträglich abgefertigt. Im Verkehr nach dem Haltepunkt wird nur noch die Abfertigung von Personen und Hunden in Begleitung von Reisenden zugelassen. Die übrigen Abfertigungsbefugnisse werden aufgehoben. (941)

Karlsruhe, den 11. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Binnen-Güter- und Tiertarife der Reichseisenbahnen — Sächsisches Netz.

Vom 17. Oktober 1921 an wird auf Grund von § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde bis auf weiteres das im Nebengebührentarif festgesetzte Wagenstandgeld für den Wagen und je — auch nur angefangene — 24 Stunden wie folgt festgesetzt: für die ersten 24 Stunden auf 100 ℳ (118 Kr.), für die zweiten 24 Stunden auf 150 ℳ (177 Kr.), für jede weiteren 24 Stunden auf 250 ℳ (295 Kr.).

Dresden, am 12. Oktober 1921. (944)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde wird gemäß § 80 (8) EVO. mit sofortiger Wirkung bis auf weiteres das Wagenstandgeld für die ersten 24 Stunden auf 100 ℳ, für die zweiten 24 Stunden auf 150 ℳ, für jede weiteren 24 Stunden auf 250 ℳ erhöht. Die für die Mostobstsendungen aus Frankreich festgesetzten höheren Standgeldsätze und die Standgeldsätze in Frankenwährung werden hierdurch nicht berührt. (942)

Karlsruhe, den 13. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teilhefte B I 11 und B II 1—64.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1921 erhält Braunschweig Nordost niedrigere Entfernungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (961)

Berlin, den 14. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Im Tarif Seite 194 wird die Entfernung für Schweinfurt Hbf.-Langenargen Bahnhof in 383 km berichtigt. (960)

München, 14. Oktober 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b,
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. November 1921 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (939)

Altona, den 12. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b,
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. November 1921 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (940)

Altona, den 11. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Brohltal-Eisenbahn.

Die auf den Deutschen Reichseisenbahnen ab 1. November 1921 eintretende Erhöhung der Güter- und Tiertarife tritt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom gleichen Zeitpunkte ab und in gleichem Umfange auch für unsern Binnenverkehr in Kraft.

Das Reichsverkehrsministerium hat von der Innehaltung der zweimonatlichen Bekanntmachungsfrist abgesehen. (958)

Brohl a. Rh., den 12. Oktober 1921.
Die Direktion.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern rechtsrh. Netz.

Am 1. November 1921 wird die Station Franzensbad in das Tarifheft 7 B als Station des sächsischen Netzes aufgenommen. Die in diesem Tarifheft enthaltenen Entfernungen für den Verkehr zwischen Franzensbad einerseits und Feilitzsch, Gutenfürst und Reuth (Sa.) anderseits gehen vom gleichen Tage ab in den „Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien des sächsischen Netzes, Teil II, Heft 2, Entfernungszeiger“ über. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen. (959)

Dresden, am 17. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-schweiz. Gütertarife Teil I B. Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweiz. Transportanstalten, schweiz. Ausnahmetarif Nr. 10 (leere Privatgüterwagen).

Die Bestimmungen der Artikel 34 und 35 des deutsch-schweiz. Teils I B, des Art. 31 der schweiz. Tarifvorschriften sowie der Ziffern 6 und 9 des schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 10 werden auf den 31. Dezember 1921 gekündigt. Deren Ersatz wird später bekannt gegeben. (930)

Karlsruhe, den 10. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Bahnhof Schöneberg b. Berlin Militärbf. für den gesamten Tierverkehr geschlossen. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (932)

Berlin, den 10. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft A, Anhänge 4 und 5. — Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit erhalten die Bestimmungen für Nürnberg Rbf. unter Aufhebung des bisherigen Verzeichnisses der Anschlußgleisinhaber eine neue Fassung. Näheres enthält die am 13. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (933)

Berlin, den 10. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I B (Stationstariftafeln usw.). — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1921 ab werden die im Verkehr mit den auf niederländischem Gebiet liegenden Stationen der Strecke Preußische Landesgrenze-Coevorden der Bentheimer Kreisbahn zu erhebenden Zuschlagsfrachten (Währungszuschläge) erhöht. Näheres enthält die am 13. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 10. Oktober 1921. (934)
Eisenbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg.

Die in den oben genannten Bestimmungen in § 23 Abschnitt I Ziffer (1) enthaltenen Überführungsgebühren von und nach der Lübeck-Büchener Bahn und die in § 26 Ziffer (3) unter I (2) und II aufgeführten Frachtsätze für die Sendungen zwischen Altona Ort und Altona Kai werden mit Wirkung vom 15. November 1921 erhöht werden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (926)

Altona, den 10. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. November 1921 ab werden die jetzt bestehenden Frachtsätze für den Güterverkehr um 30 v. H. erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Finsterwalde, den 8. Oktober 1921.
Die Direktion (928)
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Binnen- und Wechselgüterverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Ab 17. Oktober 1921 werden die Zuschlagsfrachten für Sendungen, die auf der Strecke Derenburg-Minsleben Stb. befördert werden, erhöht.

Nähere Auskunft wird durch uns erteilt. (955)

Blankenburg (Harz), 16. Oktober 1921.
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Idstein und Neuwied in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (953)

Erfurt, den 14. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1921 wird die Station Röttingen (Ufr.) Bahnhof nebst Entfernungen im Tarif gestrichen; sie geht von diesem Tag an in die Tarife für den Verkehr zwischen Bayern l. d. Rh. und Bayern r. d. Rh. über. (951)

Stuttgart, den 12. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

I. Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden die Frachtsätze im Schnitt I der außeritalienischen Tariftafeln 1 bis 13 der Abteilung A (Verkehr über Brenner) und der Abteilung B (Verkehr über Tarvis) um 30 % erhöht. Überschießende Bruchpfennige werden auf volle Pfennige aufgerundet.

II. Zum Tarif erscheint mit Gültigkeit vom 1. November 1921 ein Nachtrag, der für die außeritalienischen Tariftafeln in Abteilung A und B zu den Schnitten II (österreichische Schnittsätze) weitere Reihen und zu den Schnitten III (tschechoslowakische Schnittsätze) gleichfalls Reihensätze enthält. (954)

München, den 13. Oktober 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichi-

schen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Grießen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 15. Juli 1921.

Erhöhung der Teilfrachtsätze in Mark und Berichtigung des Tarifes.

I. Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden die Teilfrachtsätze in Mark durchgehend um dreißig vom Hundert erhöht. Bei Ermittlung der hiernach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Pfennige abgerundet.

II. Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 sind auf Seite 32 des Tarifs unter „B. Eil- und Frachtstückgut-Artikeltarife a) Eilstückgut" im Artikeltarif Nr. 1 die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends von 13.97 auf 12.11 **) abzuändern.

Am Schlusse der Seite ist folgende Anmerkung anzubringen: **) In diesem Frachtsatz ist der Zuschlag von dreißig vom Hundert bereits enthalten.

III. Druckfehlerberichtigung. Auf Seite 30 des Tarifs ist bei Lustenau der Teilfrachtsatz der Frachtstückgutklasse II in Mark von 51.52 auf 21.52 abzuändern. (945)

Wien, am 10. Oktober 1921.
Österreichische Bundesbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. an werden die Beförderungspreise für den Tier- und Güterverkehr und vom 1. Dezember d. J. ab für den Personen- usw. -verkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Liegnitz.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Liegnitz, im Oktober 1921. (950)
Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. an werden die Beförderungspreise für den Tier- und Güterverkehr und vom 1. Dezember d. J. ab für den Personenverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Zülz.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Neustadt O./S., im Okober 1921. (949)
Die Direktion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr ab 1. November d. J., im Personenverkehr ab 1. Dezember d. J. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (929)

Frankfurt a. Main, 8. Oktober 1921.
Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die Beförderungspreise für Gepäck- und Expreßgut und vom 1. Dezember d. J. ab die Personenfahrpreise usw. außer Militär erhöht. (948)

Lippstadt, den 12. Oktober 1921.
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr ab 1. November 1921, im Personenverkehr ab 1. Dezember d. J. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung Sandhofen. (931)

Mannheim-Waldhof, 8. Oktober 1921.
Bahngesellschaft Waldhof.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1921 tritt ein neuer Binnentarif in Kraft, welcher auch die am 1. November und 1. Dezember eintretenden Tariferhöhungen enthält.

Braunschweig, 13. Oktober 1921. (947)
Der Vorstand.

Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. November und 1. Dezember 1921 treten Erhöhungen in unserem Binnentarif ein. (946)

Oschersleben, den 13. Oktober 1921.
Der Vorstand.

Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden die Güter- und Tiertarife gemäß dem Vorgehen der Reichsbahnen um 30 % erhöht.

Ferner erfolgt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 die Erhöhung der Fahrpreise für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr auf die von genanntem Tage ab gültigen Reichsbahnsätze, mit der Maßgabe, daß die Fahrpreise für Sonntagskarten mit 25 %, die für Ausflugskarten mit 35 % Ermäßigung neugebildet werden.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Tribsees. (937)

Stralsund, den 12. Oktober 1921.
Der Vorstand.

Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden die Güter- und Tiertarife gemäß dem Vorgehen der Reichsbahnen um 30 % erhöht.

Ferner erfolgt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 die Erhöhung der Fahrpreise für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr auf die von genanntem Tage ab gültigen Reichsbahnsätze.

Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist ist durch Ministerialerlaß vom 29. September bzw. 19. September 1921 genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Tribsees. (936)

Grimmen, den 12. Oktober 1921.
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden die Güter- und Tiertarife gemäß dem Vorgehen der Reichsbahnen um 30 % erhöht.

Ferner erfolgt mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 die Erhöhung der Fahrpreise für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr ebenfalls um 30 %.

Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist ist durch Ministerialerlaß vom 29. September bzw. 19. September 1921 genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Schlotheim. (938)

Mühlhausen, den 12. Oktober 1921.
Der Vorstand.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Tfv. 53. Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Bentheimer Kreisbahn, Teil II.

Am 1. Dezember 1921 gelangt der Nachtrag 1 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Einführung. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise und Frachtsätze um 30 % erhöht. (935)

(Betriebsdirektion der Bentheimer Kreisbahn Nr. 6862 vom 11. Oktober 1921.)

Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei.

Am 1. Dezember 1921 tritt zum obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag II in Kraft, der Erhöhungen der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze sowie neue Stationsverbindungen enthält. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Str. 1. (943)

Dresden, den 13. Oktober 1921.
Eisenb.-Generaldirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. Dezember d. J. Nachtrag VI zum diesseitigen Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen in Kraft. Er enthält Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Erhöhungen der Fahrpreise und sonstigen Beförderungsgebühren. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. (927)

Dahme (Mark), 10. Oktober 1921.
Die Direktion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab werden die Beförderungspreise für den Tier- und Güterverkehr und vom 1. Dezember d. J. ab für den Personen- pp. Verkehr um 30 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Butzbach.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O.

Berlin, im Oktober 1921. (952)
Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

6. Verdingungen.

Der Umbau der Gleise 9, 56, 95, 78, 79 u. 80 mit altbrauchbaren Oberbaustoffen auf dem Lehrter Haupt- und Güterbahnhof in Berlin, insgesamt 2,07 km, soll öffentlich vergeben werden. Angebothefte können, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 12 ℳ von der Kanzlei des unterzeichneten Betriebsamtes bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Gleisumbau Lehrter Bahnhof Berlin" versehen bis zum 2. November, nachmittags 1 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Berlin NW 40, Invalidenstr. 51. (957)
Eisenbahnbetriebsamt 3.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 43. | Berlin, den 27. Oktober 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Wirtschaftliche Ausnutzung des Personals und Prüfung des Kopfbedarfs bei den Eisenbahndienststellen und Büros.

Vom Regierungs- und Baurat **Holtermann**, Paderborn.

Die richtige Bemessung des Kopfbedarfes bei den Dienststellen und Büros und die Prüfung, ob und in welchem Maße der einzelne Bedienstete auf dem ihm zugewiesenen Posten entsprechend den jeweiligen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen wirtschaftlich ausgenutzt wird, ist bei dem großen Einflusse, den die persönlichen Ausgaben auf die Höhe der Betriebszahl haben, von großer Bedeutung, um so mehr, als der erheblichen Personalvermehrung auch unter Berücksichtigung der den Bediensteten gewährten Zugeständnisse und Erleichterungen keine entsprechenden Mehrleistungen gegenüberstehen und somit die Arbeitsleistung des einzelnen Bediensteten an manchen Stellen gegen früher erheblich zurückgegangen sein muß.

Die Ermittlung des Kopfbedarfs und die Prüfung der Kopfausnutzung bei den verschiedenen Dienststellen ist jedoch oft keine leichte Aufgabe. Für die Dauer der einzelnen im Verkehrsdienste auszuführenden Arbeiten haben sich bereits im Laufe der Jahre als Anhalt bei den Prüfungen bestimmte Erfahrungssätze herausgebildet. Hier ist die Prüfung im allgemeinen leicht und bald durchzuführen, da die einzelnen Arbeitsausführungen meist scharf voneinander getrennt und klar zu erkennen sind. Schwieriger gestaltet sich die Aufgabe für den Betriebsdienst, bei dem die Dienstverrichtungen oft ineinandergreifen oder sich überdecken. Der für die Ausführung der jeweiligen Arbeit nötige Zeitaufwand kann nicht, wie beim Verkehrsdienst, durch bestimmte Sätze — Arbeitsdauereinheiten — festgelegt werden.

Die Einheiten weichen vielmehr bei den verschiedenen Dienststellen oft nicht unerheblich voneinander ab und richten sich nach der Größe, der Einrichtung und den örtlichen Besonderheiten des Bahnhofes, nach der Gestaltung des Fahrplans und anderem. Die Prüfung setzt daher eine genaue Kenntnis des Dienstes, der einzelnen Betriebsanlagen, der Wirkungsweise der Signal- und Weichenstellwerke usw. auf dem betreffenden Bahnhofe voraus.

Für die kleinen und mittleren Dienststellen, die Bahnhöfe III. und IV. Klasse der Nebenbahnen, deren örtliche Ausdehnung und Betriebseinrichtungen meistens nicht sehr voneinander abweichen, können für die Dauer der einzelnen Handlungen Einheiten angegeben werden. Es empfiehlt sich jedoch, sie für jede Dienststelle durch örtliche Feststellungen nachzuprüfen und zu berichtigen. Es geschieht das zweckmäßig so, daß durch sorgfältige Beobachtung ermittelt wird, welche Zeit im Durchschnitt von einem leistungsfähigen Bediensteten gebraucht wird, um die einzelne Handlung — Arbeitseinheit — gut und ohne Überanstrengung auszuführen. Unvermeidliche kleine Verzögerungen sind mit einzurechnen. Die auf diese Weise für die Dienststelle ermittelten Einheiten können dann bei den späteren Kopfbedarfsprüfungen meist ohne weiteres benutzt werden.

Diese Feststellung der Arbeitsdauereinheiten und der Vergleich der gefundenen Werte gleich großer und gleich eingerichteter Bahnhöfe untereinander ist sehr lehrreich und dankbar, wenn man den Gründen nachgeht, durch die etwaige Unter-

schiede herbeigeführt werden. Man findet dann bald heraus, daß die Einrichtung auf der einen Dienststelle unzweckmäßig ist, oder daß der Inhaber des betreffenden Postens sich für ihn nicht eignet, daß er schlecht unterwiesen ist oder dergl. Am besten ist die Kopfausnutzung bei den Bahnhöfen III. und IV. Klasse der Nebenbahnen mit vereinigtem Betriebs- und Verkehrsdienste, bei denen der Stationsmeister oder Vorsteher im Bürodienst, Betriebskassen- und Verkehrsdienste zugleich tätig ist und den Bediensteten, Eisenbahnassistenten und Betriebsassistenten infolge ihrer vielseitigen Verwendbarkeit sämtliche Obliegenheiten übertragen werden können, die auf dem Bahnhofe vorkommen. Meistens ist hier nur ein Dienstraum vorhanden, in dem die Betriebs- und Verkehrsdienstgeschäfte erledigt werden und zugleich auch das Stellwerk untergebracht ist. Die Bediensteten können sich infolgedessen leicht verständigen und gegenseitig aushelfen. Zur Ausführung des gesamten Dienstes reichen je nach dem Umfange des Verkehrsdienstes 2—4 Köpfe aus, deren Ausnutzung bei guter Dienstregelung bis zu 100 % betragen kann.

Bei den Bahnhöfen III. und IV. Klasse der Hauptbahnen mit vereinigtem Verkehrs- und Betriebsdienste kann die Kopfausnutzung noch gleich günstig gestaltet werden. Außer dem Vorsteher, den Fahrdienstleitern und den für den Verkehrsdienst erforderlichen C-Kräften werden hier meistens noch je ein Bahnsteigschaffner und ein Bahnhofsarbeiter erforderlich, die als Telegraphisten zur Entlastung des Fahrdienstleiters, zur Gepäckabfertigung und Gepäckbeförderung, zum Bedienen der Handweichen, Lampenputzen und zu sonstigen Reinigungsarbeiten, erforderlichenfalls zur Schrankenbedienung und Weichenunterhaltung herangezogen und genügend ausgenutzt werden können.

Die Weichenwärter auf den Endstellwerken sind im allgemeinen nicht ausreichend beschäftigt, es sei denn, daß die Züge in sehr kurzen Abständen sich folgen, oder daß in dem Bezirk des Weichenwärters sehr häufig rangiert wird. Oft wird die Ausnutzung des Endweichenwärters jedoch nur 30—60 % betragen. Um größere Pausen mit nutzbringenden Arbeiten auszufüllen, kann den Weichenwärtern die Unterhaltung und Reinigung einiger in der Nähe des Stellwerks liegender Weichen sowie der Laternen übertragen werden. Ist das nicht möglich, oder reicht die Beschäftigung noch nicht aus, so wird unter Anrechnung der abzugsfähigen Pausen über 15 Minuten Dauer eine Verlängerung der Dienstschichten auf 9 bis 12 Stunden einzurichten sein. Bahnhöfe II. Klasse mit vereinigtem Betriebs- und Verkehrsdienste dürften im allgemeinen nur auf Nebenbahnstrecken und bei schwachbelasteten Hauptbahnstrecken vorkommen, wo der Betriebsdienst und Zugverkehr verhältnismäßig gering sind, während der Umfang des Verkehrsdienstes schon ziemlich groß sein kann. Die räumliche Ausdehnung des Bahnhofes wird, abgesehen von den Anlagen für den Ortsgüterverkehr, für Gleisanschlüsse und dergl. verhältnismäßig klein sein; meist genügt auch hier ein Dienstraum für den Betriebs-, Stellwerks- und Abfertigungsdienst, so daß eine gute Kopfausnutzung möglich ist.

Bei den Bahnhöfen I. Klasse, Verschiebebahnhöfen und anderen Dienststellen mit größerem Personalbestande erfordert die Prüfung der Kopfausnutzung einige Mühe und verständnisvolle Arbeit. Ist jedoch die Aufstellung mit kontoweisem Nachweis der Nutzleistung eines jeden Kopfes und jeder Dienstgruppe einmal fertiggestellt, so kann sie bei allen späteren Nachprüfungen als Grundlage dienen. Jede Änderung in der Personalbesetzung im Fahrplan, im Verkehrs- und Rangierdienst kann leicht in die Nachweisung eingetragen und ihr Einfluß auf die Kopfausnutzung und den Personalbedarf erkennbar gemacht werden*).

*) Zum Beispiel wurde auf einem Bahnhofe I. Klasse durch Ernennung von 215 Hilfsbediensteten zu Diätaren die in der nachstehenden Aufstellung unter 7, 9 und 10 aufgeführten Arbeiten im Büro um $3 + 2{,}2 \cdot 215 = 476$ Minuten täglich weniger, so daß ein Kopf aus dem Bürodienst zurückgezogen werden konnte.

Bei den Dienststellen mit vereinigtem Betriebs- und Verkehrsdienste wird der Kopfbedarf und die Kopfausnutzung vom Betriebsamtsvorstand, dem das Personal unterstellt ist, gemeinsam mit den Vorständen des Maschinen- und Verkehrsamtes, soweit diese beteiligt sind, nachgeprüft und festgestellt.

Es wird dabei zweckmäßig so verfahren, daß für jeden einzelnen Posten oder jede Dienstgruppe (Telegraphendienst, Fahrkartenverkauf, Frachtbriefabfertigung und dergl.) ausgerechnet wird, welche Zeit nötig ist, um die dort zu leistenden Arbeiten auszuführen. Das Verhältnis dieser Nutzzeit zu der Dienstzeit ergibt dann die Kopfausnutzung. Es fragt sich nun, wie groß die Ausnutzung des einzelnen Bediensteten sein darf, bzw. welche Arbeitsmenge ihm innerhalb seiner Dienstschicht übertragen werden kann. Nach den Grundsätzen für die wissenschaftliche Betriebsführung darf diese Arbeitsmenge nicht danach bemessen werden, was der Bedienstete unter aller Kraftanstrengung vorübergehend leisten kann, sondern danach, was er ohne körperliche oder seelische Schädigung seiner Gesundheit stetig vollbringen kann. Für die Eisenbahnbediensteten ist durch die Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten gesorgt worden, daß sie nicht über ihre Kräfte in Anspruch genommen werden. Die Vorschriften setzen das zulässige Höchstmaß der dienstlichen Inanspruchnahme und das Mindestmaß der Ruhezeiten sowie die Verteilung von Dienst- und Ruhezeit fest. Werden der Berechnung der Nutzzeit die nach vorerwähnten Gesichtspunkten ermittelten Arbeitsdauereinheiten zugrunde gelegt, so kann während der durch Diensteinteilungen unter Beachtung der Dienstdauervorschriften festgelegten Arbeitszeit eine Inanspruchnahme bis zu 100 % unbedenklich zugelassen werden. Bei den wenigen ganz schwierigen Posten im Betriebsdienste, die neben einer ununterbrochenen, angestrengten körperlichen Betätigung auch noch zeitweise besondere Aufmerksamkeit und Überlegung erfordern, muß von Fall zu Fall geprüft werden, ob und welche Diensterleichterungen angezeigt erscheinen*).

An einem Beispiel soll nachstehend die Prüfung der Personalausnutzung eines Bahnhofs dargestellt werden, wie ich sie mit bestem Erfolge bei vielen Dienststellen durchgeführt habe. Für die Prüfung benutze ich eine Nachweisung, in der die einzelnen Arbeiten, die im Büro-, Betriebs-, Verkehrs-, Lokomotiv- und Wagendienst vorkommen, mit den zugehörigen Arbeitsdauereinheiten zusammengestellt sind. Die Arbeitsdauereinheiten sind auf Grund sorgfältiger Beobachtung und Erfahrung sowie von Vergleichen der Leistungen gleich großer Dienststellen und verschieden leistungsfähiger Bediensteten ermittelt worden. Sie können natürlich nicht als Norm gelten, sondern sind, wie bereits anfangs ausgeführt worden ist, durch örtliche Nachprüfung zu berichtigen.

Zwecks Ermittelung der für die Bahnhofsprüfung und die Bearbeitung der Beamten- und Arbeiterangelegenheiten auf größeren Bahnhöfen erforderlichen Kopfzahl und zur Nachprüfung der Ausnutzung des vorhandenen Kopfbestandes sind nachstehend die in Betracht kommenden Arbeiten, zunächst unter 1—10, zusammengestellt und die für ihre Erledigung erforderliche Zeit in Beziehung gebracht zu

der Anzahl der Weichen w,
der Anzahl der Bediensteten b,
der Anzahl der Arbeiter a,
der Anzahl der auf Aushilfsliste überwiesenen Arbeiter a1.

Es bedeutet: V Allgemeine Aufgaben des Stationsvorstehers und seiner Vertreter, P Personalangelegenheiten, R Rechnungsangelegenheiten, B Betriebsangelegenheiten, A Allgemeine Angelegenheiten.

*) Es kann das z. B. vorkommen bei den Bediensteten auf schwierigen Signal- und Weichenstellwerken mit starkem Rangier-, Block- und Fernsprechdienst.

Allgemeine Aufgaben des Stationsvorstehers und Bürodienst bei den Stationen		Zeit, die täglich erforderlich ist zur Bearbeitung der				
		V	P	R	B	A
		Minuten				
1. Bahnhofsprüfung und Überwachung des Betriebsdienstes, gelegentliche Prüfung und Unterweisung des Personals. $w = 324$ Weichen; für den Vorsteher	$10 + 1{,}5 \cdot w$	*496*	—	—	—	—
2. Bearbeiten der Personalangelegenheiten, der Diensteinteilungen und des Kopfplanes. Dienstregelung in Krankheits- und Urlaubsfällen, Überwachung der Ausbildung und des Unterrichts. $b = 840$ Bedienstete, für den Vorsteher	$3 + 0{,}3 \cdot b$	*255*	—	—	—	—
für die Hilfskraft	$0{,}3 \cdot b$	—	*252*	—	—	—
3. Schriftenverkehr, Bearbeiten der Ein- und Ausgänge, Fristsachen, Fundsachen, Verhandlung mit Beamten- und Arbeitervertretungen für den Vorsteher	$20 + 0{,}2 \cdot b$	*188*	—	—	—	—
für die Hilfskraft	$0{,}35 \cdot b$	—	*294*	—	—	—
4. Verwaltung und Berichtigung, Ausgabe und Empfang der Dienstanweisungen, Dienstvorschriften, Amtsblätter und Fahrplansachen. Führung der Urlaubsbücher, Freifahrtangelegenheiten, Badekarten, Absenden der Schriftstücke	$10 + 0{,}3 \cdot b$	—	—	—	—	*262*
5. Unterstützungsanträge, Beihilfen, Zulagen, Dienstauszeichnungen, Töchterhort, Eisenbahnvereinsangelegenheiten, Berichtigung der Personalienbogen und Arbeiterlisten	$0{,}25 \cdot b$	*20*	*190*	—	—	—
6. Bearbeiten der Unfallberichte und Unfallanzeigen, Fahrberichte und Unregelmäßigkeiten beim Zug- und Rangierdienst, Vernehmungen, Verhandlungen mit dem Unfallausschuß für den Vorsteher	$2 + 0{,}1 \cdot b$	*86*	—	—	—	—
für die Hilfskraft	$0{,}4 \cdot b$	—	—	—	*336*	—
7. Aufstellen, Führen und Abschluß der Lohnrechnungen und Beitragslisten der Übersicht der Tagewerke und Bezüge. Fertigstellen der Abschlagsrechnungen, der Steuerlisten für Arbeiter, der Hebelisten für Kleiderkasse, Reichsversicherung und Sterbekasse, Fertigstellen der Lohntüten, Aufstellen und Berichtigung der Arbeiterverzeichnisse $a = 450$ Lohnempfänger für den Vorsteher	$0{,}1\, a$	*45*	—	—	—	—
für die Hilfskraft	$3 + 1{,}4 \cdot a$	—	—	*633*	—	—
8. desgl. der Aushilfslisten täglich $a\,1 = 40$ Lohnempfänger	$0{,}5 \cdot a\,1$	—	—	*20*	—	—
9. Rechnerische Prüfung von Kranken-, Wochengeld-, Lohnrechnungen und Beitragslisten täglich	$0{,}2\, a$	—	—	*90*	—	—
10. Schriftenwechsel in Krankenkassenangelegenheiten, Aufstellen der Kranken- und Wochengeldrechnungen, Annahme und Bearbeiten der Krankmeldungen, Geburts- und Sterbeurkunden, ärztliche Untersuchungen täglich	$0{,}5\, a$	—	—	*225*	—	—
Zusammen 2—6 { für den Vorsteher	$25 + 0{,}6 \cdot b$	*1090*	*736*	*968*	*336*	*262*
für die Hilfskraft	$10 + 1{,}6 \cdot b$					
	$35 + 2{,}2 \cdot b$					
Zusammen 7, 9 und 10	$3 + 2{,}2 \cdot a$; $0{,}5 \cdot a\,1$					

Bei den kleinen und mittleren Dienststellen können die Arbeitsleistungen unter 2—6 und 7, 9 und 10 zusammengezogen werden. Es ergibt sich dann für Bearbeiten der Personalangelegenheiten sämtlicher Bediensteten und Schriftenverkehr 35+2,2b. Bearbeiten der Lohn- und Kassenangelegenheiten der Arbeiter 3+2,2a u. 0,5a 1.

Auch für die übrigen im Bürodienste vorkommenden Dienstverrichtungen sind Arbeitsdauereinheiten angegeben. Z. B. für Prüfen der Dienstbücher der Fahrpersonale und Aufstellen der Nebengebührenrechnungen (für ein Buch 0,4—0,6 Min. tägl.), Prüfen der Wagenachs- und Sonderzugnachweisungen und Aufstellung der Zugverzeichnisse (für ein Stück 12 Min. tägl.), Wagenverfolgungen und Beschädigungen (12—15 Min. für ein Stück tägl.), Verfolgung beraubter und beschädigter Güter (für ein Stück 25—30 Min. täglich), Kohlen- und Koksausgabe und Rapportierung, Fahrmeisterdienst (für einen Kopf Fahrpersonal tägl. 1,4—1,6 Min.), Unterrichtserteilung (auf kleinen und mittleren Stationen im Tagesdurchschnitt 5+0,5b Min.), und für anderes mehr.

Beim Betriebsdienste wurde unter Abschnitt Zugabfertigung, Fahrdienstleitung, Weichensteller- und Rangierdienst ermittelt, wieviel Zeit bei der Durchführung der Personen- und Güterzüge durch den Bahnhof und beim sonstigen Rangierverkehr von den beteiligten Bediensteten aufgewendet werden muß. (Vergl. die folgende Nachweisung unter II [1]). Im Telegraphen- und Fernsprechdienste, Bahnsteigschaffner-, Weichenwärter-, Weichenreiniger- und Betriebsarbeiterdienst wurden Arbeitsdauereinheiten für eine Zugmeldung (2 Min.), für Betriebs- und Privattelegramme, Ferngespräche, Klappenschrankbedienungen (je 0,3 Min.), Reinigen der Morse- und Fernsprechapparate und der Elemente (0,4 Min. für ein Element), für Bedienen der Bahnsteigsperre, Reinigen und Unterhalten der Weichen (15 Min. für eine einfache Weiche im Tagesdurchschnitt), Reinigen und Unterhalten der Laternen, der Drahtzugleitungen, der Gleise und Wegeübergänge, sowie für Reinigen der Zimmer, Bahnsteige, Ladestraßen (0,2 Min. für ein qm) usw. ermittelt. Ebenso wurden für die Berechnung des im Verkehrs-, Lokomotiv- und Wagendienste auf den Bahnhöfen mit vereinigtem Dienste erforderlichen Kopfbedarfs Arbeitsdauereinheiten angegeben, wie für den Stationsdienst, Fahrkartenverkauf, Lademeister- und Arbeiterdienst, ferner für Behandeln der Lokomotiven im Schuppen (vergl. Nachweisung unter IV [1]), für Ausladen und Aufladen von Kohlen, Koks, Asche, für die Reinigung der Polster- und Holzabteile (Nachw. IV [3]) und für anderes mehr.

Die folgende Nachweisung enthält die Prüfung eines Bahnhofs II. Klasse der Hauptbahn mit abgetrenntem Güterabfertigungsdienst, bei dem jedoch der Kassendienst, Wagendienst, Fahrkartenverkauf, Eilgut-Annahme und -Ausgabe, sowie Gepäckabfertigung noch dem Stationsvorsteher unterstellt sind. Die

einzelnen Dienstverrichtungen konnten in der Nachweisung der Raumersparnis halber nur zum Teil aufgenommen werden. Wo sie fehlen, ist jedoch die Gesamtzeit ausgerechnet, die für die Erledigung der unter den betreffenden Abschnitt fallenden Dienstverrichtungen aufgewendet werden muß. Es bedeutet: V Stationsvorsteher, C Hilfskräfte im Bürodienst, Fdl Fahrdienstleiter, Tel Telegraphist, So Weichensteller auf dem Endstellwerk Osten, Sw Weichenwärter auf dem Endstellwerk Westen, Arb Arbeiter, Hd Ww Weichenreiniger und Weichenwärter zur Bedienung der nicht an die Stellwerke angeschlossenen Weichen, Bsch Bahnsteigschaffner, Rm Rangiermeister, Rf Rangierführer, Ab Abfertigungsbeamter, Lp Lokomotivputzer.

Nachweisung

über die täglichen Dienstleistungen des Personals zur Ermittelung des Kopfbedarfs auf Bahnhof ....

Festgestellt am	Bestand	Bedarf	Ausnutzung
	Minuten		
6. 9. 21.	16 320	13 409	82 %
10. 9. 21.	14 880	13 409	90 %

	Zeit, die täglich erforderlich ist zur Wahrnehmung der Geschäfte als												
	V	C	Fdl	Tel	So	Sw	Arb	Hd Ww	Bsch	Rm	Rf	Ab	Lp
	Minuten												
I. Allgemeine Dienstverrichtungen des Stationsvorstehers und Büroarbeiten bei der Dienststelle.													
1. Bahnhofsprüfung und Überwachung des Betriebsdienstes, gelegentlich Prüfung und Unterweisung des Personals w = *52*. 10 + 1,5 w	*88*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Bearbeiten der Personalsachen sämtlicher Bediensteten und Schriftenverkehr Vorst. 25 + 0,6 b	*50*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b = *42* Hilfskr. 10 + 1,6 b	—	*77*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Bearbeiten der Lohn- und Krankenkassenangelegenheiten der Arbeiter a = *12* 3 + 2,2 a	—	*30*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a 1 = *5* 0,5 a 1	—	*3*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4—14. Andere Büroarbeiten	*56*	*95*	*20*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. Betriebsdienst.													
1. Zugabfertigung, Fahrdienstleitung, Weichensteller- und Rangierdienst.													
a) *4* durchfahrende Pz, beteiligt sind: *1* Fdl. *4* Min.; 2 Wchw. *3* Min.; ...Hdwchw. ...Min.; .. Arb. ... Min	—	—	*16*	—	*6*	*6*	—	—	—	—	—	—	—
b) *26* Pz. mit 2 Min. Aufenthalt, beteiligt sind: *1* Fdl. *6* Min.; 2 Wchw. je *3* Min.; .. Hdwchw. .. Min.; *1* Arb. *10* Min.	*20*	—	*156*	—	*78*	*78*	*260*	—	—	—	—	—	—
c) *12* beginnende und endende Pz., beteiligt sind: *1* Fdl. *6* Min.; *1* Wchw. *3* Min.; ...Hdwchw. ... Min.; *1* Arb. *10* Min.; ... Rgm. ... Min.; *1* Rgf. *20* Min.	*10*	—	*72*	—	*36*	—	*120*	—	—	—	*240*	—	—
d) *42* durchfahrende Gz, beteiligt sind: *1* Fdl. *5* Min.; 2 Wchw. *4* Min.; ...Hdwchw. ...Min.; ... Arb. ... Min.; ... Rgm. ... Min.	—	—	*210*	—	*168*	*168*	—	—	—	—	—	—	—
e) *20* Gz. mit *25* Min. Aufenthalt, beteiligt sind: *1* Fdl. *10* Min.; *1* Wchw. ... Min.; bei je *10* Zügen mit *20* Min.; *1* Hdw. bei *15* Zügen je *10* Min.; ... Arb. ... Min.; *1* Rgm. bei *15* Zügen mit *25* Min.; *1* Rgf. bei *20* Zügen mit *25* Min.	*20*	—	*200*	—	*200*	*200*	—	*150*	—	*375*	*500*	—	—
f—h) Übergabezüge (Teilfahrten), Rangierdienst mit Rangierlokomotive, Zusammenstellen und Ausrangieren der Übergabezüge, Rangierdienst ohne Rangierlokomotive	—	—	*32*	—	*312*	*170*	—	—	—	*575*	*1150*	—	—
2. Telegraphen- und Fernsprechdienst.													
a) Zugmeldungen bei *108* Zügen je 2 Min.	—	—	—	*216*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b—m) Wagenmeldungen, Telegramme, Ferngespräche, Reinigungsarbeiten usw.	—	—	*386*	*200*	*74*	*74*	—	—	*24*	—	—	—	—
3. Bahnsteigschaffnerdienst	—	—	—	—	—	—	—	—	*456*	—	—	—	—
4. Weichenwärterdienst.													
a) *34* Weichen reinigen und unterhalten je 15 Min.	—	—	—	—	*30*	*45*	—	*435*	—	—	—	—	—
4 einfache Kreuzungsweichen desgl. je 30 Min.	—	—	—	—	—	—	—	*120*	—	—	—	—	—
4 doppelte Kreuzungsweichen desgl. je 60 Min.	—	—	—	—	*60*	*60*	—	*120*	—	—	—	—	—
b) *30* Signal- und Weichenlaternen reinigen, füllen, anzünden, löschen bei kleinen, mittl., großen Dienstst. 15 10 10 Min.	—	—	—	—	—	—	—	*300*	—	—	—	—	—
c) *55* Weichen- und Signalhebel im Stellwerk reinigen je 3 Min.	—	—	—	—	*66*	*99*	—	—	—	—	—	—	—
d) *46* Blockfelder zu reinigen je 0,5 Min	—	—	—	—	*8*	*7*	—	—	*8*	—	—	—	—
e) 7,2 km Signal- und Drahtzugleitungen unterhalten, 1—2 mal wöchentlich, täglich je 15 Min.	—	—	—	—	—	—	—	*108*	—	—	—	—	—
f) *8,0* km Gleise unterhalten und nachprüfen je 30 Min.	—	—	—	—	—	—	—	*240*	—	—	—	—	—
g) ... Wegeübergänge unterhalten täglich je 15 Min.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
h) ... ferngestellte Wegeschranken bedienen je 2 Min.	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5. Betriebsarbeiterdienst.													
a—l) Lampen putzen, Zimmer, Ladestraßen, Rampen, Vorplätze, Bahnsteige reinigen usw.	—	—	—	—	—	—	*257*	—	*140*	—	—	—	—
Übertrag	*244*	*205*	*1092*	*416*	*1038*	*907*	*637*	*1473*	*628*	*950*	*1890*	—	—

	Zeit, die täglich erforderlich ist zur Wahrnehmung der Geschäfte als												
	V	C	Fdl	Tel	So	Sw	Arb	Hd Ww	Bsch	Rm	Rf	Ab	Lp
	Minuten												
Übertrag	*244*	*205*	*1092*	*416*	*1038*	*907*	*637*	*1473*	*628*	*950*	*1890*	—	—
III. Verkehrsdienst.													
1. Stationskassendienst den jeweiligen Verhältnissen entsprechend festzustellen nach der Anzahl der Belege, der Zahl der abliefernden Kassen, der Gehalts- und Lohnlisten, der Pensionszahlungen, der Rechnungen nach dem Geldumsatz etwa bei kleinen, mittleren Dienststellen 1—2 Std. 2—5 Std.	*200*	*40*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Fahrkartenverkauf. a) Selbstrevision der Fahrgeldeinnahmen, Aufstellen der Übersicht, Nachzählen und Anfordern der Fahrkarten bei kleinen, mittleren Dienststellen 10—30 Min. 30—60 Min. täglich	*30*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) *394* Stck. Fahrkarten verkaufen einschließlich aller Nebenarbeiten kleine und mittlere Dienststellen 1,2—1,4 Min.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*513*	—
3. Gepäckabfertigung. a—b.	—	—	—	—	—	—	*135*	—	—	—	—	*90*	—
4. Güter- und Eilgutabfertigung. a) *32* Frachtbriefe (Fracht- oder Eilgut abzufertigen bei kleinen, mittleren Dienststellen je 8,7 Min. 8,3—8,5 Min.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*272*	—
b) ... desgl. außerdeutsche Frachtbriefe je 40 Min.													
c) *1* Stück Tarifsammlungen einbessern je 25 Min.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*25*	—
5. Lademeisterdienst. Aufsichtsdienst. a) im Güterschuppen *1* Tonnen je 12 Min.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*12*	—
b) in den Freiladegleisen, Viehrampen ... Wagenladungen je 10 Min.													
6. Arbeiterdienst. a—f) Fracht- und Eilgut annehmen, ausgeben, im Schuppen behandeln, Wagen bekleben und von alten Zetteln reinigen, Schuppen und Lampen reinigen usw.	—	—	—	—	—	—	*225*	—	*190*	—	—	—	—
IV. Lokomotiv- und Wagendienst.													
1. Lokomotivputzerdienst. Lokomotive im Schuppen behandeln Für Putzen, Ausschlacken, Rohre blasen, Auswaschen, Anheizen und mit Sand versehen bei etwa 10-stündiger Beanspruchung täglich erforderlich für ... S 4, 5, 6, P 6 = je 750 Min.													
2 S 3, P 4, G 7, 8, 9, 10, T 14, 16, 18 = je 520 Min.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*1040*
1 T 4, 5, 7, 8 = je 380 Min.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	*380*
Dabei ist angenommen, daß jede Lok. monatlich 6 ganze und 24 halbe Putzungen erhält.													
2. Arbeiterdienst. a—i) Kohlen laden, Lastschuppen reinigen, Lokscheibe drehen usw.	—	—	—	—	—	—	*707*	—	—	—	—	—	—
3. Wagenputzerdienst je nach der Umlaufszeit der Wagen und der Stärke der Benutzung der Abteile — Haupt- | Neben- Reinigung													
2 Polsterabteile reinigen je . . . 30—40 Min. 6—8 Min.	—	—	—	—	—	—	*12*	—	—	—	—	—	—
5 Holzabteile desgl. . . . 15—20 „ 3—4 „	—	—	—	—	—	—	*20*	—	—	—	—	—	—
2,5 D.- und Di.-Wagen desgl. . . . 40 „ 8 „	—	—	—	—	—	—	*20*	—	—	—	—	—	—
1 P.- und Pg.-Wagen desgl. . . . 30—40 „ 6—8 „	—	—	—	—	—	—	*8*	—	—	—	—	—	—
	474	*245*	*1092*	*416*	*1038*	*907*	*1764*	*1473*	*818*	*950*	*1890*	*912*	*1420*

Zusammenstellung 1.

Spalte	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*	*13*	*14*
Posten	V	C	Fdl	Tel	So	Sw	Arb	Hd Ww	Bsch	Rm	Rf	Ab	Lp	Zus. *1—13*
Kopfzahl	*1*	*1*	*3*	*1*	*3*	*3*	*4*	*3*	*3*	*2*	*4*	*3*	*3*	*34*
Dienstzeit in 24 Std.	*480*	*480*	*1440*	*480*	*1440*	*1440*	*1920*	*1440*	*1440*	*960*	*1920*	*1440*	*1440*	*16 320*
Nutzzeit	*474*	*245*	*1092*	*416*	*1038*	*907*	*1764*	*1473*	*818*	*950*	*1890*	*912*	*1420*	*13 409*
Ausnutzung	—	*50* %	*76* %	—	*72* %	*62* %	—	—	*56* %	—	—	*63* %	—	*82* %

Zusammenstellung 2.

Kopfzahl	1	—	3	1	3	3	4	3	2	2	4	2	3	31
Dienstzeit in 24 Std.	480	—	1440	480	1440	1440	1920	1440	960	960	1920	960	1440	14 880
Nutzzeit	474	—	1337	416	1078	957	1814	1383	749	950	1890	912	1420	13 409
Ausnutzung	—	—	94 %	—	75 %	66 %	—	—	78 %	—	—	96 %	—	90 %

Wie aus der Zusammenstellung 1 ersichtlich ist, sind die Fahrdienstleiter und die Hilfskraft im Bürodienst nicht genügend ausgenutzt. Die Hilfskraft wurde daher zurückgezogen und ihre Arbeiten den Fahrdienstleitern und dem Telegraphisten übertragen, denen im Telegraphen- und Fernsprechdienst während der Stunden des stärkeren Verkehrs der Bahnsteigschaffner aushelfen kann. Den Weichenwärtern auf den Endstellwerken So und Sw wurde noch die Reinigung von 9 Stück in der Nähe des Stellwerks befindlichen Weichenlaternen übertragen, wodurch der Weichenreiniger um 90 Min. täglich entlastet werden konnte. So und Sw sind dann mit 75 % bzw. 66 % beansprucht. Bessere Ausnutzung ließ sich nicht ermöglichen. Es konnte jedoch an den Sonntagen für die Posten bei den Plänen R und A 12stündige Dienstzeit eingerichtet werden, wodurch Ablösertagewerke erspart wurden. Der Abfertigungsbeamte und der Bahnsteigschaffner im Nachtdienst wurden zurückgezogen. Für die 5 in die Nachtschicht fallenden Züge kann der Fahrdienstleiter den Fahrkartenschalter und der Bahnhofsarbeiter die Sperre bedienen. Es ergibt sich alsdann die Inanspruchnahme des gesamten Kopfbestandes nach der Zusammenstellung 2 zu 90%.

Durch das Prüfungsverfahren wird also die Inanspruchnahme jedes Bediensteten nachgewiesen. Überschuß an Arbeitskräften an der einen, Mangel an der anderen Stelle sind sofort zu erkennen, so daß durch Zurückziehung, Einstellung oder andere Verteilung der Arbeitskräfte oder sonstige Dienständerungen eine möglichst günstige Ausnutzung des Personals erzielt werden kann. Bei sorgfältiger Prüfung werden auch ungeeignete oder für den vorliegenden Dienst minder leistungsfähige Bedienstete bald erkannt und ausgewechselt werden können.

Für die Bediensteten hat die Vorrechnung der von ihnen zu leistenden Arbeitsmenge und der Vergleich mit den Leistungen auf anderen ähnlich beanspruchten Posten erzieherischen Wert. An Hand der Zahlen werden sie sich leicht überzeugen, daß sie zulässige Mehrleistungen übernehmen können, und manche Klage über zu starke Belastung wird, wenn sie berechtigt ist, anerkannt oder, wenn sie unbegründet ist, zurückgewiesen oder zum Schweigen gebracht werden können.

Wenn nicht starke Verkehrsschwankungen es zwischenzeitig erfordern, findet die Nachprüfung der Personalausnutzung in jedem Jahre zweckmäßig gelegentlich der Geschäftsprüfung der Dienststelle statt. An Hand der vorliegenden Nachweisung erfordert sie nur ganz kurze Zeit.

Ebenso wie für die Bahnhöfe lassen sich auch für jede andere Dienststelle und die Büros leicht ähnliche Nachweisungen der auszuführenden Arbeiten aufstellen, um die Kopfausnutzung nachzuprüfen oder den erforderlichen Kopfbedarf zu ermitteln.

Einiges über Beschleunigung des Wagenumlaufs.

I.

Zur Beförderung der Güter auf den Eisenbahnen stehen zwei Hauptgattungen von Güterwagen, offene und gedeckte, zur Verfügung. Die Auswahl zwischen diesen beiden Arten von Wagen ist aber keine beliebige, sondern erfolgt nach genauen Vorschriften (vgl. § 44 u. 45 der Allg. Tarifvorschriften). Diese Beschränkung in der Benutzung der Güterwagen ist für die Eisenbahnverwaltung von recht nachteiligem Einfluß insofern, als durch die Beförderung der leeren Wagen nach den jeweiligen Bedarfsstationen wesentlich mehr Leerläufe erforderlich werden, als wenn von den Güterabfertigungen über die Wiederbenutzung jedes Wagens ohne Rücksicht auf die Tarifvorschriften frei verfügt werden könnte, d. h. wenn jeder auf dem Bahnhof beladen eingegangene offene oder gedeckte Wagen sofort nach Entladung im Einverständnis mit den Versendern für jede Art von Gütern wiederverwendet werden dürfte.

Durch den Zwang, der jetzt darin liegt, daß die Wagen immer nur mit der für sie vorgeschriebenen Güterart beladen werden dürfen, nehmen sie fast eine den Spezialwagen ähnliche Eigenschaft an. Die Spezialwagen aber verursachen dadurch, daß sie nur für bestimmte Güterarten gebaut sind und daher immer nur zur Beförderung dieser Güterarten benutzt werden dürfen, ungleich mehr Leerlaufkilometer als ein gewöhnlicher Güterwagen. Aus diesem Grunde ist man auch bereits dazu übergegangen, eine Reihe von Wagen ihrer früheren Spezialwageneigenschaft gänzlich oder zum Teil zu entkleiden, z. B. R-, K-, Oc- und Ve-Wagen. Wenn diese Maßnahme sinngemäß auch auf die gewöhnlichen offenen und gedeckten Güterwagen ausgedehnt würde, dürfte sicherlich die Zahl der Leerlaufkilometer eine wesentliche Verminderung erfahren und ein entsprechend schnellerer Wagenumlauf erreicht werden. Das folgende Beispiel soll die Richtigkeit meiner Annahme veranschaulichen:

Ein Bahnhof meldet dem Wagenbüro für den folgenden Tag: „Bedarf Gm 1, Om 2, Bestand Gm 2, Om 1." Hiernach müßte dieser Bahnhof auf Verfügung des Wagenbüros nach den jetzt geltenden Bestimmungen 1 Gm nach einem anderen Bahnhof absenden, und 1 Om müßte dem ersteren Bahnhof leer zugeführt werden. Es werden daher schon bei diesem angeführten geringen Wagenbedarf 2 Leerläufe erforderlich, die sich vermeiden ließen, wenn nach obigem Vorschlage, und natürlich im Einverständnis mit den Versendern, der überzählige gedeckte Wagen an Stelle des fehlenden offenen Wagens zur Beladung gestellt werden dürfte. Wenn an offenen Wagen Mangel und an gedeckten Überfluß herrschte, wäre diese Ersatzgestellung nach § 79 der Güterwagenvorschriften ohne weiteres zulässig. Da aber seit Anfang des Krieges bis vor kurzer Zeit unausgesetzt Mangel an offenen Wagen und gedeckten Wagen gleichzeitig herrschte, so konnte die angeführte Ersatzgestellung bisher nicht zur Anwendung kommen. Mein Vorschlag bedeutet also keine Neuerung, sondern nur die erweiterte Anwendung einer bestehenden und bereits früher erprobten Bestimmung.

Daß sich die Interessenten mit dieser Ersatzgestellung von Güterwagen leicht abfinden würden, ist als sicher anzunehmen. Zu dieser Annahme berechtigen die Erfahrungen am Anfang der Kriegszeit, wo infolge der Benutzung der gedeckten Wagen zu Militärtransporten ein scharfer Mangel an solchen für den Privatverkehr herrschte, so daß die Versender froh waren, überhaupt einen Wagen zu erhalten; ob dies ein gedeckter, ein offener mit Decken oder nur ein offener Wagen ohne Decke war, blieb sich für alle Güterarten gleich. Allerdings wird jetzt die Stellung offener Wagen mit Decken, an Stelle gedeckter Wagen, vielfach am Mangel an Decken scheitern, weil ein großer Teil der letzteren beim Rückzug unserer Heere in Feindesland zurückgeblieben zu sein scheint. Es kommt aber demgegenüber in Betracht, daß der Bedarf an offenen Wagen im allgemeinen größer ist als an gedeckten Wagen, so daß in der Regel mehr gedeckte Wagen als Ersatz für offene zu stellen sein würden als umgekehrt.

Die Wirkung des vorgeschlagenen Verfahrens wäre aus den monatlichen Wagennachweisungen der Güterabfertigungen ohne weiteres ersichtlich, weil jede nachgewiesene Ersatzgestellung eines Wagens einen ersparten Leerlauf darstellen würde. Da auch das Verfahren, wie schon gesagt, keine wesentlichen Änderungen der bestehenden Bestimmungen bedingt, so käme es zunächst nur darauf an, die Einführung einmal versuchsweise zu verfügen.

II.

Zur möglichst restlosen Ausnutzung des oben vorgeschlagenen Verfahrens gehört, daß jeder offene Güterwagen möglichst sofort zur Beförderung von Gütern verwendbar ist, die bestimmungsmäßig in gedeckte Wagen verladen werden müßten. Dies wäre möglich, wenn die offenen Wagen so eingerichtet wären,

daß sie sich bequem mit einer Wagenplane bedecken ließen und dadurch als Ersatz für gedeckte Wagen zu verwenden wären. Zu dem Zwecke waren bereits vor dem Kriege sogenannte Deckenträger in Benutzung. Sie bestanden aus einer hölzernen Stange mit je einer Schraubvorrichtung an beiden Seiten, die es ermöglichten, den Deckenträger an die Stirnwände jedes beliebigen offenen Güterwagens anzuschrauben. Dadurch wird das Auflegen einer Wagendecke sehr erleichtert. Diese Deckenträger sind wieder außer Gebrauch gekommen. Sie litten an dem Nachteil, daß sie nach Benutzung, falls der Wagen als offener ohne Decke weiter benutzt werden sollte, abgeschraubt und bei den Güterabfertigungen aufbewahrt werden mußten. Hier wurden sie täglich im Bestand und Bedarf gemeldet und den Bedarfsstationen auf Verfügung des Wagenbüros überwiesen. Da sie nun mindestens die Länge eines gewöhnlichen Güterwagens haben mußten, also im Durchschnitt 7 m lang waren, so war die Versendung in den Packwagen oder in den gedeckten Kurswagen mit erheblichen Mißhelligkeiten verbunden. Die Folge hiervon war, daß, wenn überhaupt Wagendecken und Deckenträger gleichzeitig verfügbar gemeldet waren, die letzteren verspätet eintrafen und für die beabsichtigte Verladung ihren Zweck verfehlt hatten. Dieser Nachteil würde beseitigt, wenn die Deckenträger mit den Güterwagen fest verbunden würden. Sie müßten aber so angebracht sein, daß sie der Verladung nicht hinderlich sind, wenn der Wagen als offener benutzt werden soll. In dieser Beziehung erachte ich eine bereits bestehende belgische Bauart für praktisch, bei der der Deckenträger beweglich an den Stirnwänden angebracht ist. Wird er bei Ladungen, die offen befördert werden sollen, wie Kohlen, Steine, Ziegeln usw., nicht gebraucht, so wird er einfach auf die Seite gelegt, so daß er die Verladung nicht im geringsten hindert. Bei künftigen Neubeschaffungen von offenen Güterwagen erachte ich es deshalb für vorteilhaft, einen Teil solcher Wagen in Bestellung zu geben. Wenn in Verbindung damit auch der Wagendeckenbestand wieder auf seine frühere Höhe gebracht sein wird, so dürften die angeführten Maßnahmen mit Sicherheit eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit unseres Güterwagenparks und damit gleichzeitig eine Verbilligung des Eisenbahnbetriebes erhoffen lassen.

Schöder, Eisenbahn-Inspektor, Dobrilugk-Kirchhain.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Das Reichs-Verkehrs-Blatt** erscheint hinfort unter dem bisherigen einheitlichen Haupttitel in zwei Abteilungen als:

1. Reichs-Verkehrs-Blatt, Abteilung A: Für Eisenbahnen.
2. Reichs-Verkehrs-Blatt, Abteilung B: Für Wasserstraßen sowie Luft- und Kraftfahrwesen.

Beide Abteilungen führen voneinander unabhängige Nummernfolgen, die an die bisherige Nummernfolge des einheitlichen Reichs-Verkehrs-Blattes unmittelbar anschließen. Die alle drei Verwaltungszweige des Reichsverkehrsministeriums — Eisenbahnen, Wasserstraßen, Luft- und Kraftfahrwesen — angehenden Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen und allgemeinen Erlasse werden in beiden Abteilungen des Reichs-Verkehrs-Blattes abgedruckt, während die nur eine jener Verwaltungen berührenden Bestimmungen lediglich in der für sie bestimmten Abteilung veröffentlicht werden.

— **Maßnahmen zum Schutz von Eisenbahngütern.** In dem wirtschaftlichen Ausschuß des Reichswirtschaftsrats wurde eine Eingabe der Reichswirtschaftsstelle für Flachs, welche die Eisenbahnen zur Wiederbeschaffung eigener Wagenpläne veranlassen will, beraten. Zur Begründung wurde angeführt, daß die Fabrikation des Grobleinens von ausschlaggebender Bedeutung für den deutschen Flachsbau und die deutsche Zelt- und Segeltuchindustrie sei, da ohne Unterbringung der groben Sorten keine Sortenauswahl für die mittlere und höhere Fabrikation erfolgen könne. Die wichtigsten Friedensabnehmer grober Garne, Flotte und Heer, bezögen aber heute nichts mehr. Die Eisenbahn sollte es daher nicht gleichfalls ablehnen, wieder eigene Wagendecken wie im Frieden zu beschaffen, zumal die Deckenleihgeschäfte den Bedarf nicht regelmäßig befriedigen können und Schädigungen der transportierten Güter dadurch eintreten. Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats hat in einer Sitzung am 20. September bereits beschlossen, die Eingabe der Regierung zur Erwägung zu überweisen.

Der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums betonte, daß zur Beschaffung eines Bestandes von 70 000 Decken, wie er vor dem Kriege vorhanden gewesen sei, bei einem Preise von 3000 bis 4000 ℳ für die Decke etwa 300 bis 400 Millionen Mark notwendig sein würden. Diese große Ausgabe müsse sich die Eisenbahn bei ihrer heutigen Finanzlage überlegen. Der Ausschuß kam jedoch zu der Überzeugung, daß eine derartige Ausgabe fruchtbar angelegt ist, wenn dadurch Schädigungen der beförderten Güter, die unter Umständen der Volkswirtschaft viel teurer zu stehen kommen, vermieden werden, und überwies die Eingabe der Regierung zur Berücksichtigung.

— **Die vorgeschlagenen Wirtschaftsmaßnahmen für Oberschlesien** lauten, soweit sie das Eisenbahnwesen betreffen, nach den Beschlüssen der Botschafterkonferenz folgendermaßen:

Die deutsche und polnische Regierung werden in möglichst kurzer Frist gemäß Artikel 92, letzter Absatz des Friedensvertrages, unter Zugrundelegung folgender Bestimmungen ein Abkommen treffen:

„Die Rechte und Pflichten der Eisenbahnen und Straßenbahnen, soweit sie sich in Privat- oder Kommunalbesitz befinden, bleiben durch ihre Konzessionen geregelt; die Betriebseinheit des Netzes der schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft bleibt für die Dauer von 15 Jahren aufrechterhalten.

Der Betrieb der deutschen Normal- und schmalspurigen Eisenbahnen wird im Abstimmungsgebiet für die Dauer von 15 Jahren einer gemischten Verwaltung unterstellt. Die Mengen rollenden Materials, die auf das Abstimmungsgebiet entfallen, werden gemäß Artikel 371 des Versailler Vertrages bestimmt werden.

Die Tarife werden einheitlich geregelt. Nach Artikel 365 des Friedensvertrages von Versailles wird jeder Spezialtarif, der zwischen dem deutschen Gebiet und einem Punkt des Abstimmungsgebietes in Kraft ist, auf das gesamte Abstimmungsgebiet Anwendung finden. Der Vorteil jedes Spezialtarifes, der im Abstimmungsgebiet Geltung hat, wird den Waren der gleichen Art zugute kommen, die aus Polen, Deutschland oder aus irgendeinem anderen Lande ausgeführt oder dorthin eingeführt werden.

Die Fahrpläne werden nach den Bedürfnissen der Industrie geregelt, und der Aufenthalt der Arbeiterzüge, die über die Grenze fahren, wird nach Möglichkeit beschränkt werden. Die Kosten der sozialen und staatlichen Versicherungen zugunsten der Angestellten der schlesischen Eisenbahnen werden der Verwaltung dieser Eisenbahnen zur Last fallen.

Für den Betrieb der Eisenbahnen wird eine einheitliche Berechnung eingeführt werden, die alle Einnahmen und Ausgaben einschließlich der Unterhaltungskosten der Gleise und des Eisenbahnmaterials und die Einzahlungen in die Fonds für Erneuerungsarbeiten umfassen. Die Ausgaben für Neuarbeiten werden besonders verrechnet werden; sie werden von dem Staate getragen, auf dessen Gebiet sie ausgeführt werden. Gewinn oder Verlust werden unter beide Länder, je nach der Länge der ihnen gehörenden Eisenbahnlinien und nach der Bedeutung des Verkehrs, verteilt werden.“

— **Vertretung der Technischen Hochschulen in Fachausschüssen der Reichsbahn.** Um eine innigere Verbindung zwischen der technischen Eisenbahnwissenschaft und der Reichsbahnverwaltung herzustellen, hat der Reichsverkehrsminister einer Anregung aus Hochschulkreisen folgend angeordnet, daß die Niederschriften des Oberbauausschusses, des Block- und Stellwerkausschusses sowie des Fahrdienstausschusses regelmäßig den Technischen Hochschulen zugestellt werden. In jedem dieser Ausschüsse soll ein Vertreter der Technischen Hochschulen aus den Reihen der ordentlichen Professoren für Eisenbahnbau- und Betrieb an den Sitzungen und Besichtigungen als Gast teilnehmen dürfen. Der Minister beabsichtigt, die Berufungen an die Bauingenieurabteilungen der Hochschulen zu richten und ihnen die Auswahl der Persönlichkeit zu überlassen. Die Beteiligung der einzelnen Hochschulen wird nach festem Plan geregelt. Für den Jahrgang 1922/23 bestellen die Bauingenieurabteilungen bei den Technischen Hochschulen in Charlottenburg, Braunschweig und Karlsruhe je einen Vertreter.

— **Wagengestellung.** Eine Reichstagsanfrage des Abgeordneten Jandrey hat der Reichsverkehrsminister wie folgt beantwortet: „Es ist der Eisenbahnverwaltung bekannt, daß die Anforderungen an Wagen, insbesondere an bedeckten Wagen, schon seit längerer Zeit nur in unzureichendem Maße befriedigt werden. Während der Eisenbahngüterverkehr bis in den Monat Juli hinein noch äußerst schwach war, so daß zeitweise im Bereich der Deutschen Reichsbahn über 40 000 bedeckte und über 48 000 offene Güterwagen wegen Mangels an Frachten unbenutzt umhergestanden hatten, setzte plötzlich gegen Ende Juli zunächst ein starkes Anwachsen des Bedarfs an bedeckten Güter-

wagen ein, dem neuerdings auch eine ständig zunehmende Steigerung der Anforderungen an offenen Güterwagen folgte. Die Gründe für die unzulängliche Gestellung an bedeckten Wagen liegen hauptsächlich darin, daß infolge der ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse im Sommer die Ernte frühzeitig begann und zugleich eine stürmische Nachfrage nach Düngemitteln und Zement eintrat, die von den beteiligten Kreisen selbst als geradezu explosiv bezeichnet wird. Außerdem wurden zu derselben Zeit erhebliche Mengen von Getreide, Mehl und Futtermitteln aus dem Auslande über die Seehäfen eingeführt, die — zum großen Teil für Österreich, die Tschechoslowakei und Süddeutschland bestimmt — bei dem Versagen der Wasserstraßen auf der Eisenbahn weite Wege zurückzulegen haben. Schließlich stellt in neuerer Zeit die Abfuhr der Kartoffelernte, die sich gleichfalls im großen und ganzen über weite Wege vollzieht, an den Park der bedeckten Güterwagen sehr hohe Ansprüche. Bei den offenen Güterwagen ergeben sich die Gestellungsschwierigkeiten namentlich aus den starken Anforderungen für die Wintereindeckung mit Heizstoffen und neuerdings auch für die Abfuhr der Rübenernte.

Die besondere Wichtigkeit der rechtzeitigen Abbeförderung des Brotgetreides und der Kartoffeln im Interesse der Volksernährung wird von der Eisenbahnverwaltung voll gewürdigt; sie hat demgemäß auch angeordnet, daß der Wagenbedarf für Kartoffeln wie auch für andere Lebensmittel (Brotgetreide usw.) vorzugsweise zu befriedigen ist. Bei den langen Wegen, die die bedeckten Wagen größtenteils zurückzulegen haben, dauert aber der Wagenumlauf ziemlich lange. Der vorhandene Wagenbestand reicht deshalb zur Deckung des hohen Bedarfs auch für die lebenswichtigsten Güter bei weitem nicht aus, so daß sich größere Wagenausfälle zur Zeit leider nicht vermeiden lassen. An diesen Ausfällen müssen alle Bezirke gleichmäßig teilnehmen.

Die Eisenbahnverwaltung ist unausgesetzt bemüht, den Wagenumlauf mit allen Mitteln zu beschleunigen und dadurch mehr Wagen für die Abfuhr der lebenswichtigsten Güter freizumachen und den besonders notleidenden Bezirken zuzuführen.

Die Aufhebung der wirtschaftlichen Sanktionen im Westen wird hoffentlich bald eine Erleichterung in der Wagenversorgung namentlich auch der Landwirtschaft mit sich bringen. Soweit es sich jetzt übersehen läßt, wird damit gerechnet werden können, daß der Abtransport der Ernte, wenn auch mit einiger Verzögerung, bewältigt wird."

— **Direkte Eisenbahngütertarife mit Italien.** Vom 1. Oktober dieses Jahres ab sind wieder direkte Gütertarife für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der italienischen Eisenbahnen und der deutschen Reichsbahn, sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn über die Schweiz (Übergänge Chiasso, Pino, Iselle) und Deutsch-Österreich (Übergänge Brenner und Tarvis) eingeführt worden. Der Tarif ist eine vorläufige Maßnahme und soll dem dringendsten Verkehrsbedürfnis Rechnung tragen. Er enthält deshalb zunächst nur Frachtsätze für die wichtigsten Stationen und nur für folgende Güter in Wagenladungen: 1. frische Blumen als beschleunigtes Eilgut aus Italien, 2. lebendes Geflügel als Eilgut aus Italien, 3. Lebensmittel als Frachtgut aus Italien. 4. Bier als Frachtgut nach Italien, 5. Güter aller Art im Durchgang durch Italien.

— **Stockung des Eisenbahngüterverkehrs zwischen Ostpreußen und dem Reich.** Die polnischen Eisenbahnen lehnen seit dem 15. Oktober die Abfuhr der a u s Oberschlesien kommenden Kohlenladungen für Ostpreußen — angeblich wegen eigenen Kohlenmangels — ab. Auch sind sie in letzter Zeit nicht in der Lage gewesen, die ihnen zur Beförderung v o n Ostpreußen nach dem übrigen Reich angebotenen beladenen Güterzüge vollzählig abzufahren. Vor kurzem standen in Ostpreußen mehr als 50 beladene Güterzüge, die der Abbeförderung durch die polnischen Bahnen vergeblich harrten. Die Annahme weiterer Güter hat deshalb von der Eisenbahndirektion Königsberg gesperrt werden müssen.

Besonders bedauerlich ist, daß etwa die Hälfte der festgehaltenen Züge mit Kartoffeln beladen ist, die bei etwaigen Nachtfrösten gefährdet sind, zumal vielfach offene Wagen verwendet sind. Von der deutschen Reichsbahn sind Verhandlungen mit den polnischen Bahnen eingeleitet, um die die deutschen Interessen ungemein schädigende Stockung baldigst zu überwinden.

— **Lichtbilder für Zeitkarten.** In Beantwortung einer Anfrage im Reichstag hat sich der Reichsverkehrsminister für Beibehaltung der zunächst versuchsweise eingeführten Anwendung des Lichtbildzwanges für Zeitkarten ausgesprochen. Die Berechtigung und Wirksamkeit des Verfahrens hat sich besonders in der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden erwiesen, wo der Lichtbildzwang bereits seit Januar d. J. besteht. Im Monat nach der Einführung des Verfahrens hat dort der Absatz von Zeitkarten um etwa 30 % zugenommen, es wurden auch mehr Einzelfahrkarten verkauft. Durch die Erfahrungen in Sachsen ist nach Ansicht des Reichsverkehrsministers klargelegt, daß in erheblichem Umfange Durchstechereien mit Zeitkarten bestanden haben. Die Einführung des Lichtbildzwangs ist bisher auf den Bezirk der Direktion Dresden und einige anschließende Strecken sowie auf je eine Vorortstrecke der Direktionen Altona und Berlin beschränkt geblieben.

— **Neue Schnellzugverbindung Berlin-Riga.** Seit kurzem verkehrt ein neues internationales Schnellzugpaar zwischen Berlin und Riga, das Anschluß an die zwischen Paris, London, Ostende und Warschau laufenden Schnellzüge D 11 und 12 hat, und bei dem je ein Schlafwagen von Paris und Ostende in den Zug nach Riga und umgekehrt übergeht. Der neue Schnellzug fährt ab Berlin Friedrichstraße 5.51 nachm., Anschluß ab Leipzig Hbf. 1.32 nachm., trifft 6.24 vorm. in Königsberg, 8.43 in Gumbinnen, und am anderen Tage 6.40 vorm. in Riga ein; in der Gegenrichtung verkehrt D 8 ab Riga 10.20 abds., trifft am anderen Tage nachts 12.18 in Königsberg, am folgenden Tage 1.30 nachm. in Berlin Friedrichstraße ein. (Anschluß nach Leipzig, an 6.27 nachm.) Die Züge führen nur 1. und 2. Wagenklasse und Speise- sowie Schlafwagen. Zur Benutzung derselben ist ein Paß mit polnischem Visum erforderlich.

— **Neuordnung der Umrechnungskurse.** In der in Nr. 40, S. 739 d. Ztg. unter dieser Überschrift gebrachten Mitteilung befindet sich die Bemerkung, daß die neuen Kurstafeln den „Güterabfertigungen und Fahrkartenausgaben" zugehen. Dieses trifft hinsichtlich der G ü t e r a b f e r t i g u n g e n nicht zu, da die neuen Kurstafeln lediglich die Umrechnungskurse und Erhebungssätze für den A u s l a n d s - P e r s o n e n - und G e p ä c k v e r k e h r enthalten.

— **Die Kartoffelversorgung im Ruhrgebiet.** Über eine Besprechung des Reichs- und Staatskommissars M e h l i c h (Dortmund) mit dem Reichsernährungsministers Dr. H e r m e s über die Kartoffelversorgung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet wird folgendes berichtet:

Seitens des Staatskommissars Mehlich wurde darauf hingewiesen, daß die Beunruhigung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet wegen der Kartoffelversorgung eine sehr große sei. Minister Dr. Hermes wies darauf hin, daß nach seiner Ansicht die bedauerlichen Verhältnisse in der Hauptsache auf die bisherige ungenügende Wagenstellung für Kartoffeln zurückzuführen seien. Es seien seitens des Reichsverkehrsministeriums bereits einschneidende Maßnahmen angeordnet (vgl. Nr. 42, S. 780 dieser Zeitung). Die Kartoffeln würden an erster Stelle, bevorzugt vor allen anderen Gütern, zum Abrollen gebracht. Weiter habe er kürzlich einen Erlaß an die landwirtschaftlichen Organisationen gerichtet, in welchem er diese ersucht habe, mit Nachdruck die Landwirtschaft zu einer verstärkten Ablieferung der Kartoffeln anzuhalten. Von einer generellen Festsetzung von Höchst- und Richtpreisen für ganz Deutschland verspreche er sich bei der Verschiedenheit der Verhältnisse in den einzelnen Bezirken keinen Erfolg. Die bedauerlichen Preissteigerungen seien zum Teil darauf zurückzuführen, daß sich einzelne Bezirke, wie z. B. einzelne Kreise in Hannover durch Ausfuhrsperre abgesperrt hätten. Durch solche Maßnahmen, die lediglich für die Bevölkerung eines kleinen Bezirkes vorteilhaft wären, würde die Interessen der Allgemeinheit aufs schwerste geschädigt. Der Minister bat zunächst abzuwarten, ob nicht die Bemühungen des Reichsverkehrsministeriums ausreichend wären, um genügend Kartoffeln nach dem Ruhrgebiet heranzuschaffen. Die Festsetzung von Richtlinien seitens der provinziellen Preisprüfungsstellen in Verbindung mit den landwirtschaftlichen Organisationen halte er für eine erwägenswerte Maßnahme.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk wickelte sich in der Woche vom 9. zum 15. d. M. ohne erhebliche Störungen ab. Da der Rheinwasserstand noch zurückgegangen ist, sind weitere erhebliche Mengen an Frachten vom Wasser auf die Eisenbahn übergegangen. Es gelang daher nicht, den großen Anforderungen gerecht zu werden, insbesondere machte es große Schwierigkeiten, die am Rhein-Herne-Kanal liegenden Zechen, deren Anforderungen vielfach um 100 % und mehr gestiegen sind, mit leeren Wagen ausreichend zu versorgen. Der Verkehr der in großen Massen aufkommenden Feldfrüchte und der sonstige Herbstverkehr lassen noch nicht nach, so daß eine Besserung zur Zeit nicht zu erwarten ist.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt, einschließlich nachträglich bestellter Wagen, 23 377 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich

19 715 Wagen (Höchstgestellung am 12. Oktober 20 531). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 938 Wagen.

Die Wirkung der Notlage auf dem Rhein zeigte sich auch bei der Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen, welche von 17 802 t auf 15 789 t zurückging. Der Gesamtumschlag in den Zechenhäfen und Kanälen blieb mit 233 615 t annähernd der gleiche wie in der Woche von 2. bis 8. d. M. Bei den Lagerbeständen ist ein Anwachsen von 357 492 t auf 392 493 t am 15. d. M. zu verzeichnen.

— **Werkheimstätten für beschädigte Eisenbahnbedienstete.** Die Eisenbahnverwaltung ist so stark mit Kriegs- und Eisenbahnbeschädigten belastet, daß sich für neu hinzukommende Eisenbahnbeschädigte nach ihrer Genesung jetzt häufig keine Gelegenheit zu einer geeigneten Beschäftigung mehr bietet; z. B. werden Schwerbeschädigte den Unterhaltungsrotten zugeteilt, wo sie nur untergebracht werden und überhaupt nichts leisten können. Es ist daher dringend geboten, für diese Bedauernswerten eine geordnete, nutzbringende Beschäftigung im Eisenbahndienst zu schaffen. Diese Maßnahme würde den Betrieb entlasten und zur Gesundung und Verminderung der hohen Kosten beitragen.

Der Jahresbedarf an Besen und Bürsten aller Art aus Haaren, Pflanzenfasern und Reisern ist ziemlich bedeutend, ebenso der Bedarf an geflochtenen Körben (aus Rohr oder Weiden) für Kohlen, Koks, Geld und Papier, desgleichen an Fußdecken und Matten aus Stroh und Fasern. Diese Geräte ließen sich teilweise sehr wohl durch Beschädigte in eigenen Betrieben für die Verwaltung herstellen, wo ein ziemlicher Prozentsatz der Leute Beschäftigung finden könnte. Das Nächstliegende wäre, diese Arbeitsstätten den Werkstätten anzugliedern. Doch hiervon möchte ich aus sozialpolitischen Gründen abraten, denn durch die ständige Berührung mit den gesunden und voll beschäftigten Dienstgenossen könnten die Eisenbahnbeschädigten noch unzufriedener mit ihrem Lose werden. Besser wäre es, diese Arbeitsstätten den Stofflagern anzugliedern, die dann gleichzeitig den Versand und die Verteilung der Fertigware zu übernehmen hätten. Ich möchte also den Vorschlag machen, Werkheimstätten für beschädigte Eisenbahnbedienstete zu schaffen und diese in der Nähe von Bahnhöfen kleinerer Provinzstädte als Neusiedlung mit einer kleinen Werkstatt anzulegen. Als erste Ausführung sollte man fünf Siedlungen etwa zu je 50 Familien anlegen in Süd-, Nord-, West-, Ost- und Mitteldeutschland. Die Hauptvorteile einer Werkheimstättensiedlung wären: 1. Nutzbringende Beschäftigung von Eisenbahnbeschädigten, 2. Entlastung des Betriebes von nicht vollwertigen Arbeitern, 3. Förderung der Siedlung und Schaffung von Werkwohngelegenheiten.

Die Nutzberechnung dürfte durch die Unterlagen des Zentralamtes leicht aufzustellen sein. Es brauchen z. B. 5000 Eisenbahnmeistereien jährlich (1 Bahnmeisterei = 2 Stück) 10 000 Teerbürsten, ein Mann verfertigt täglich etwa 3 Stück, mithin könnten fünf Köpfe ständig mit dieser Arbeit betraut werden. Ähnlich steht es mit den anderen Bürstenwaren. Eine Siedlung für 50 Familien würde etwa 2 500 000 ℳ kosten. Außerdem könnte die Anlage späterhin noch dadurch erweitert werden, daß sich die Beschädigten durch Kapitalabfindung Eigenheime gründen und ihrer Beschäftigung in den Binderei- und Flechtereiwerkanstalten in der Nähe ihres Heims nachgehen könnten.

Ich hoffe eine kleine Anregung und einen Beitrag zur wirtschaftlichen Gesundung der Eisenbahnverwaltung und zum Wohle der Eisenbahnbeschädigten gegeben zu haben.

Hertzer.

— **Der Eisenbahner-Hauptbeamtenrat,** der als Spitzenorganisation aus den Wahlen im ganzen Reich hervorgegangen ist, hat sich am 14. d. M. im Reichsverkehrsministerium gebildet. Der Eröffnungssitzung wohnte ein Vertreter des Ministers bei. Der Hauptbeamtenrat wird so lange in Tätigkeit bleiben, bis die gesetzliche Regelung der Beamtenvertretung erfolgt ist.

— **Zusammenschluß der Eisenbahnerholungsheime.** In den Tagen vom 28. bis 30. September d. J. fanden sich Vertreter der Eisenbahnerholungsheime in dem Erholungsheim der badischen Eisenbahnbeamten „Gut Hechtsberg“ bei Hausach (Schwarzwald) zusammen, um in gemeinsamer Beratung Fragen der Wirtschaftlichkeit, der Erhaltung und Unterhaltung der Heime und einer weiteren Ausdehnung der Gesundheitsfürsorge zu erörtern. Übereinstimmend wurde festgestellt, daß ein einheitliches Vorgehen und ein Zusammenschluß der Erholungsheime notwendig sei, um den Schwierigkeiten in der Wirtschaftsführung zu begegnen und die Besuchsmöglichkeit der Eisenbahnbediensteten — der Beamten und Arbeiter — zu erweitern. Es wurde daher die bereits im Herbst v. J. grundsätzlich beschlossene Vereinigung durch Satzungen festgelegt und ein „Verband der Deutschen Eisenbahnerholungsheime“ gegründet. Zum Vorsitzenden des Verbandsvorstandes wurde Oberregierungsrat Dr. Bergemann bei der Eisenbahndirektion Breslau gewählt. Der Verband bezweckt die Förderung gemeinsamer Interessen und ihrer Wirtschaftlichkeit, die Pflege der Beziehungen unter allen Angehörigen der Eisenbahnverwaltung durch wechselseitige Aufnahme in den Heimen, die Festlegung gemeinsamer Bestimmungen, die Unterstützung bedürftiger, erholungsuchender Beamten und Arbeiter sowie ihrer Angehörigen, und die Herausgabe gemeinsamer Drucksachen. Mitglied des Verbandes kann jedes deutsche Eisenbahnerholungsheim werden, mit Zustimmung der Hauptversammlung auch jedes nicht in Deutschland gelegene Eisenbahnerholungsheim, dessen Mitglieder deutschstämmig oder deutschvölkisch sind, und solche Heime, die zum großen Teil für Aufnahme von Eisenbahnern bestimmt sind. Hiernach ist es also z. B. angängig, daß sich die Heime der deutsch-österreichischen Eisenbahner dem Verbande anschließen können.

Im Anschluß an diese Verhandlungen fand im Erholungsheim des badischen Beamtenbundes „Schloß Hornberg“ im Schwarzwald eine Besprechung mit Vertretern der Beamten-, Lehrer-, Lehrerinnen-, Kaufmanns- und Handwerkererholungsheime statt, in der der Abschluß einer Interessengemeinschaft aller Erholungsheime besprochen und allseits als erwünscht bezeichnet wurde. Wegen Schaffung einer gemeinsamen Zentralstelle sollen die Verhandlungen demnächst beginnen.

— **Rhein-Main-Donau.** Als ein Auftakt zu der künftigen Entwicklung des Großschiffahrtsweges vom Main zur Donau kann wohl die Inbetriebsetzung der großen Anlagen bezeichnet werden, die die Harpener Bergbau Aktien-Gesellschaft im neu erbauten Hafen von Aschaffenburg kürzlich hat vornehmen können. Denn Aschaffenburg ist nicht nur der heutige Endpunkt der Großschiffahrt auf dem kanalisierten Main, sondern auch der Anfangspunkt der zukünftigen Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Die Harpener Bergbau Aktien-Gesellschaft hat in Aschaffenburg neben einem umfangreichen Kohlenumschlagplatz mit den nötigen Einrichtungen auch eine Brikettfabrik für eine Leistung von 240 t in 10 Stunden eingerichtet. Bei einer Eröffnungsfeier wies Generaldirektor Bergrat Kleine auf die enge Verknüpfung hin, die durch diese Anlagen die rheinische Industrie und Schiffahrt mit den bayerischen Interessen und dem Kanal eingeleitet hat.

— **Technisch-wissenschaftliche Vorträge.** Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure im Verein deutscher Ingenieure veranstaltet in diesm Winter eine Reihe von wissenschaftlichen Vortragskursen.

Eine umfassende Vortragsreihe ist über das Thema „Austauschbau“ vorgesehen. Dr.-Ing. Kienzle, Berlin, wird über „Allgemeine Grundlagen des Austauschbaues“ sprechen, der bisher bei der Friedrich Krupp A.-G. in Essen tätige, jetzt als Professor an die Technische Hochschule Breslau berufene Dipl.-Ingenieur Gottwein über „Passungssysteme“, Professor Berndt, Berlin, über „Messen und Meßwerkzeuge“, Direktor Reindl, Berlin, über „Meßwerkzeuge zur Herstellung von Passungen“. Eine Reihe von Vorträgen behandelt mit bezug auf den Austauschbau die wichtige Frage der wirtschaftlichen Grenze der Genauigkeit in den einzelnen Industriezweigen und zwar im Werkzeugmaschinenbau (Direktor Huhn, Berlin), Apparatebau (Oberingenieur Leifer, Berlin), im Großmaschinenbau (Oberingenieur Frenz, Mülheim/Ruhr), im Lokomotivbau (Ingenieur Damm, Hannover), im Automobilbau (Ingenieur Gramenz, Berlin-Marienfelde), im Elektromaschinenbau (Oberingenieur Drescher, Berlin) und im Kugellagerbau (Ingenieur Gohlke, Borsigwalde). Am Schluß dieser ganzen Vortragsreihe wird durch Dr.-Ing. Kienzle eine Gesamtübersicht und Zusammenfassung gegeben.

Weiterhin wird Dipl.-Ing. Meyenberg, Berlin, an sechs Abenden über „Fragen der Fabrikorganisation“ sprechen. Dr. techn. Kurrein von der Technischen Hochschule Charlottenburg an sieben Abenden über „Schneidestähle“, Dipl.-Ing. v. Dobbeler, Berlin, an sechs Abenden über „Nomogramme“, Oberingenieur Bussien, Berlin-Weißensee, an sechs Abenden über „Vorrichtungsbau“ und Dipl.-Ing. Fölmer, Berlin, an fünf Abenden über „Zahnräder, namentl. Zahnräderkorrekturen“; vorgesehen ist für Ende des Winters noch eine Vortragsreihe des Dr.-Ing. Kutsche, Berlin, über „Auftragsvorbereitung, Terminüberwachung und Verfolgung in Maschinenfabriken“.

Der erste Vortrag „Schneidestähle“ von Dr. techn. Kurrein beginnt am 1. November, abends 7,30 Uhr, im Französischen Gymnasium, Berlin, Reichstagsufer 6, der Vortrag des Dr.-Ing. Kienzle über „Austauschbau“ findet am 4. November, 8 Uhr abends, im großen Saal des Ingenieurhauses, Berlin, Sommerstraße 4a, statt, Dipl.-Ing. Meyenberg wird zum ersten Male am 7. November, abends 7.30 Uhr, im Französischen Gymnasium, Berlin, am Reichstagsufer 6, reden; am gleichen Ort und zur gleichen Zeit beginnt am 11. November Oberingenieur Bussien seine Vortragsreihe über „Vorrichtungsbau“.

Österreich.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Österreich und Frankreich über Italien.** Vom 1. September 1921 angefangen können Sendungen zwischen Österreich und Frankreich im Durchgang durch Italien mit direkten internationalen Frachtbriefen für den ganzen Durchlauf befördert werden. Der Absender hat alle Grenzübergangspunkte, über welche die Sendung befördert werden soll, im Frachtbrief vorzuschreiben. Die Sendungen müssen sowohl in der Richtung von Frankreich als in der Richtung aus Österreich bis zum österreichisch-italienischen Grenzpunkte frankiert, für den übrigen Durchlauf in Überweisung abgefertigt werden. Die Frachtberechnung im italienisch-französischen bzw. italienisch-schweizerisch-französischen Durchlauf erfolgt nach den betreffenden Verbandstarifen, soweit dieselben nach den allgemeinen Bestimmungen anwendbar sind. Nachnahmen, Barvorschüsse und Interessedeklarationen sind nicht zugelassen. Nachträgliche Verfügungen des Absenders werden nur ausgeführt, solange die Sendung die Grenze des Versandlandes nicht überschritten hat. Abgesehen hiervon werden — ausgenommen Verfügungen im Sinne der Artikel 18 und 24 des I. Ü. — nur solche nachträgliche Verfügungen angenommen, durch welche die Person des Empfängers in der Bestimmungsstation geändert wird. Die italienisch-französischen Übergangsstationen, über die der Transport bei Herkunft aus Frankreich und die österreichisch-italienischen Übergangsstationen, über die der Transport bei Herkunft aus Österreich rollt, haben sich davon zu überzeugen, daß die Sendungen von den für den Transport notwendigen Zoll-, Ein- und Durchfuhrdokumenten begleitet sind.

— **Verwaltungsreform.** Der neue Bundesminister für Finanzen Dr. Gürtler äußerte sich in der Nationalversammlung am 13. Oktober über die Fragen der Reform der staatlichen Verwaltung, insbesondere der staatlichen Betriebe, wie folgt:

„Der Aufwand unserer Verwaltung steht heute in keinem Verhältnis zur finanziellen Leistungsfähigkeit des Staates und zu seinem Umfang. Durch Änderungen der Organisation der Verwaltung und der meritorischen Behandlung von Verwaltungsgeschäften sowie des formalen Geschäftsganges wird und muß es gelingen, die niederdrückende finanzielle Last der Verwaltung auf ein erträgliches Maß herabzusetzen. Zu diesem Zwecke werde ich eine Perlustrierung aller Verwaltungszweige einleiten, die zunächst die Notwendigkeit der Verwaltungsfunktionen im einzelnen feststellen soll, und erbitte mir hierbei die Unterstützung des Finanz- und Budgetausschusses, dem bei Beratung des nächsten Voranschlages bald Gelegenheit gegeben sein wird, die gegenwärtige Hypertrophie der Verwaltung zu kritisieren und durch Streichung von Krediten zu bekämpfen. Alle Funktionen, welche den finanziellen Kräften unseres verkleinerten Staatswesens nicht mehr angemessen erscheinen, müssen beseitigt werden. Die bestehenden Verwaltungsnormen müssen in der Richtung revidiert werden, daß der Verwaltungszweck mit den geringst möglichsten Mitteln erreicht wird. Es muß eine Art Arbeitsabbau vorgenommen werden, Doppelarbeit durch Abgrenzung der einzelnen Verwaltungsgebiete vermieden werden und gleichartige Funktionen ohne Rücksicht auf die gegenwärtige Ressorteinteilung zusammengelegt werden. Einer Änderung bedarf auch das Verhältnis der Unterbehörden zu den Zentralstellen. Wir haben viel zu viel Zentralstellen, die überdies auch Einzelfälle, die sich in der Verwaltung laufend ergeben, erledigen. Das ist Sache der Unterbehörden und diesen künftighin zuzuweisen. Die Zentralstellen sollen nur mit Angelegenheiten befaßt werden, die grundsätzlicher Natur sind und zur Oberleitung gehören. Eine schwere Hemmung und Verlangsamung des Geschäftsganges bilden auch die vielen Instanzen bei Erledigung eines Geschäftsfalles. Eine Einschränkung des Instanzenwesens wird die Arbeit und damit auch die Zahl der Arbeitskräfte vermindern, ohne daß dadurch dem Rechtsschutze des einzelnen oder der Verwaltung Abbruch geschieht. Ein Grundfehler der Verwaltung liegt darin, daß die Selbständigkeit und der Wirkungskreis auch sachlich zur Entscheidung befähigter und berufener einzelner Verwaltungsbeamten zu eingeengt ist. Es wird der Verwaltung nur zum Vorteile gereichen und die Arbeitsfreude der Verwaltungsbeamten erhöhen, wenn ihre Selbständigkeit erweitert und das Gefühl der Verantwortung für ihre Tätigkeit vertieft wird. Mit der meritorischen Geschäftsführung muß auch der normale Geschäftsgang vereinfacht werden. Alle überflüssigen Schreibereien, Erhebungen usw., welche dem Staate nur Geld kosten, müssen vermieden werden. Ich werde mich bemühen, die Verwaltungstechnik durch effektive und räumliche Zusammenlegung der Ämter zu vereinfachen und zu verbilligen.

Ebenso wie die Bundeszentralverwaltung muß auch die Organisation der Bundesbehörden in den Bundesländern Ersparungen anstreben. Jedenfalls sollte man mit Rücksicht auf den Gebietsverlust, den Österreich durch den Frieden erlitten hat, gewisse funktionsarm gewordene Behörden auflösen. Wir haben fünf Bundesbahndirektionen, von denen Wien-West, Linz und Villach je etwas über 1000 km verwalten, während die „Nordost“ nur 550 km und Innsbruck 765 km administrieren; dabei haben sowohl die Bundesbahnen der Steiermark als die Südbahn in Tirol Rumpfstrecken, die von ihrem übrigen Bahngebiete ganz abgeschnitten sind. Ich frage mich nun, ob es nicht möglich wäre, daß die Bundesbahnen und die Südbahn, die doch tarifarisch und in allen Fragen der Gehälter und Löhne gleich behandelt werden, gegenseitig rein für Betriebszwecke und nicht eigentümlich gewisse Strecken so eintauschen könnten, daß etwa die Linie Wien-Leoben-St. Michael-St. Veit-Linz und alle von dieser Linie östlich gelegenen der Südbahn, alle davon westlich gelegenen den Bundesbahnen zur Verwaltung zu überlassen wären. Die Riesenorganisation unserer Verwaltung muß jedenfalls durch Zusammenlegung auf das notwendige Maß herabgedrückt werden.

Über die damit im Zusammenhange stehende Frage des Personalabbaues werde ich das Haus durch eine in den nächsten Tagen zu erwartende Regierungsvorlage unterrichten. Es wäre sinnlos, Beamte einfach aufs Pflaster zu setzen. Aber es muß ein Weg gefunden werden, ihnen den Übergang in andere Wirtschaftszweige zu erleichtern, einen Umbau vorzunehmen, um Ausgleiche zwischen Beamtenüberfluß und Beamtenmangel — denn auch einen solchen gibt es — auszugleichen. Schließlich kostet mich ein überzähliger Beamter weniger, wenn ich ihn spazieren gehen lasse, als wenn er durch eine überflüssige Tätigkeit den Geschäftsgang kompliziert und sachliche Kosten verursacht.

Selbstverständlich kann die Sanierung des Bundeshaushaltes durch Ersparungen allein nicht erreicht werden, sondern es wird eine gewaltige Erhöhung der Staatseinnahmen notwendig sein. Die hierfür erforderlichen Opfer werden aber nicht umsonst gebracht sein, wenn alle Maßnahmen mit der nötigen Geschwindigkeit und Dringlichkeit durchgeführt werden.

Vor allem ist erforderlich, daß das Verwaltungsdefizit des Staates nicht noch einen Zuwachs erhalte in dem Defizit der Staatsbetriebe. Eine Reform der Staatsbetriebe in der Richtung einer kaufmännischen Behandlung derselben und in der Einstellung ihrer Wirtschaft auf, wenn nicht Erzielung eines Ertrages, so doch mindestens auf Aufbringung ihrer eigenen Kosten, würde die staatliche Finanzverwaltung ganz wesentlich entlasten. Ich möchte hier nur die drei Defizite der drei größten Betriebe herausgreifen. Das Defizit der Bundesbahnen beträgt, soweit gegenwärtig feststellbar, mehr als 10 Milliarden, das Defizit der Telegraphenverwaltung mehr als eine Milliarde, das Defizit der Postanstalt fast ¾ Milliarden, wobei allerdings zugegeben werden muß, daß das Defizit der Postverwaltung vielfach resultiert aus den unentgeltlichen Leistungen, die sie unter dem Titel der Portofreiheit prästiert. Das Bedenklichste an dem Defizit dieser Betriebe ist, daß die zu diesem Defizit geleisteten Staatszuschüsse nicht nur unserer Bevölkerung oder der heimischen Volkswirtschaft, sondern zum großen Teile auch den Ausländern und den ausländischen Volkswirtschaften dadurch zugute kommen, daß eben die Leistungen dieser Betriebe nicht voll vergütet werden, woraus das Ausland einen ganz ungerechtfertigten Vorteil lukriert. Aus meinen früheren Ausführungen geht schon hervor, daß diese Staatsbetriebe durch einen viel zu umfangreichen bürokratischen Oberbau finanziell schwer belastet werden. In dieser Beziehung ist ein raschester Abbau dringend geboten und muß unverzüglich erfolgen. Des weiteren kann aber nicht verkannt werden, daß bei den Bundesbahnen eine den Gedanken des Achtstundentages nicht entsprechende Interpretation des Gesetzes über den achtstündigen Arbeitstag erfolgt, die den Betrieb erheblich erschwert und verteuert und der unter grundsätzlicher Aufrechterhaltung des Achtstundentages im Wege von Kollektivverträgen durch besser entlohnte Überstunden leicht abgeholfen werden könnte. Ich glaube, daß es im Einvernehmen mit den Organisationen, die gewiß in der Lage sein werden, sachgemäße Vorschläge zu erstatten, möglich sein wird, entsprechende Reformen in diesen Staatsbetrieben durchzuführen. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wäre auch zu erwägen, daß die ursprünglich gemeinsamen und heute getrennten Verwaltungen der Post und des Telegraphen wieder vereinigt werden. Aber auch die Einnahmen der Staatsbetriebe werden wesentlich erhöht werden müssen, um diesem Beitrag des Staates zu den Kosten der inländischen und auch sogar der ausländischen Privatwirtschaften ein Ende zu bereiten.“

— **Herstellung und Verwendung von Eisenbahnfrachtbriefen.** Aus einer Verordnung der Bundesministerien für Verkehrswesen und für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz vom 1. Oktober 1921, betreffend die Herstellung und Verwendung von Eisenbahnfrachtbriefen, Beförderungsscheinen und Aviso- und Bezugsscheinen mit aufgedruckten Stempelwertzeichen, entnehmen wir folgende Bestimmungen:

Für das zu Eisenbahnfrachtbriefen zu verwendende Papier wird folgende Beschaffenheit festgesetzt:

1. Gewicht: 70 g auf den Geviertmeter,
2. mittlere Reißlänge: 4000 m,
3. mittlere Bruchdehnung: 2 vom Hundert und
4. stoffliche Zusammensetzung: je zur Hälfte gebleichte beste Zellulose und gebleichter Holzschliff.

Zum Zeichen dafür, daß das für Eisenbahnfrachtbriefe verwendete Papier der vorstehenden Beschaffenheit entspricht, hat jeder Eisenbahnfrachtbrief ein Wasserzeichen zu erhalten, das aus den vier Anfangsbuchstaben „N. F. B. P.", das ist der Bezeichnung „Normal - Fracht - Brief - Papier" (vier Versalien (große Buchstaben) nebst beigesetztem Punkte bei jedem Buchstaben als Abkürzungszeichen in Italienneschrift von 39 mm Höhe), sowie aus einem Fabrikszeichen gebildet wird.

Frachtbriefe, die dieses Wasserzeichen nicht tragen, sind von der Anbringung des im § 55, Absatz 3, der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgesehenen Prüfungsstempels ausgeschlossen, gegebenenfalls von der Eisenbahn zurückzuweisen. Die Form, Papierbeschaffenheit und die Verschleißpreise der Beförderungsscheine werden fallweise nach den Anträgen der sich um ihre Zulassung bewerbenden Bahnverwaltungen vom Bundesministerium für Verkehrswesen einvernehmlich mit dem Bundesministerium für Finanzen festgesetzt; die Drucklegung und der Verschleiß der Beförderungsscheine ist ausschließlich denjenigen Bahnverwaltungen vorbehalten, welchen ihre Verwendung für gewisse Sendungen von der Eisenbahnaufsichtsbehörde gestattet wird.

In der Republik Österreich dürfen unbeschadet der durch die Stempel- und Gebührengesetze festgesetzten Befreiungen bei der Aufgabe von Eisenbahnsendungen nur Frachtbriefe mit aufgedruckten Stempelwertzeichen von 2 K oder 20 K oder Beförderungsscheine mit dem aufgedruckten Stempelwertzeichen von 2 K verwendet werden.

Die Form der Frachtbriefe richtet sich nach dem durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung, durch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und durch die sonst für den Eisenbahnverkehr geltenden besonderen Vorschriften festgesetzten Frachtbriefmuster. Die bezeichneten Vorschriften entscheiden auch über die Zulässigkeit des Aufdruckes von Frachtbriefeintragungen und nachrichtlichen Vermerken. Die Übereinstimmung der Frachtbriefe mit den bezeichneten Vorschriften wird durch den Aufdruck des in den vorangeführten Vorschriften vorgesehenen Prüfungs-(Kontroll-)Stempels einer inländischen Eisenbahn bezeugt.

— **Krankenversicherung bei den Bundesbahnen.** Die mit 1. Juli 1921 eingeführten Satzungen der Krankenkasse der österreichischen Bundesbahnverwaltung sichern den Mitgliedern (Bediensteten und Ruheständlern) und ihren anspruchsberechtigten Angehörigen je nach Wahl die Behandlung entweder durch den zuständigen Bahnarzt, die vollkommen zu Lasten der Kasse geht, oder durch einen innerhalb des Sprengels wohnenden Vertragsarzt, die, abgesehen von der satzungsmäßigen geringfügigen Ärztegebühr, ebenfalls zu Lasten der Kasse erfolgt, oder durch einen ganz frei gewählten Arzt gegen Ersatz der Kosten nach Maßgabe der für die Vertragsärzte seitens der Kasse festgesetzten Honorarsätze. Während den Erkrankten bisher nur die erste und letzterwähnte Art der Arzthilfe zur Verfügung stand, wurden mit 1. Oktober 1921 im Wege der wirtschaftlichen Organisation der Ärzte Wiens für das Wiener Gemeindegebiet eine Reihe von Ärzten als Vertrags- und Fachärzte gewonnen, die nunmehr von den in Wien wohnenden Bediensteten und Ruheständlern und deren Angehörigen in Anspruch genommen werden können. Die Sprengeleinteilung sowie die Namen der Vertragsärzte wurden in einem Verzeichnisse zusammengestellt, das von den aktiven Bediensteten bei ihrer vorgesetzten Dienststelle, von den Ruheständlern bei der ihrer Wohnung nächstgelegenen Bundesbahndirektion zum Selbstkostenpreise erhältlich ist.

— **Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner in Linz** (vgl. Nr. 39 d. Ztg.). Der Bundesminister für Verkehrswesen hat an das Eisenbahnpersonal folgende Dienstanweisung gerichtet:

„Der Herr Bundespräsident hat anläßlich der Besichtigung der Kleinwirtschaftsausstellung der österreichischen Eisenbahner in Linz mich beauftragt, dem gesamten Eisenbahnpersonale, das sich an der Kleinwirtschaftsausstellung in Linz beteiligt hat, für die hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete des Kleingartenwesens, der Kleintierzucht und des Siedlungswesens die vollste Anerkennung und den besten Dank auszusprechen. Diese Anerkennung gebührt in erster Linie dem engeren Arbeitsausschusse in Linz, den Arbeitsausschüssen der übrigen Bundesbahndirektionen und jenen Bediensteten der Werkstätten-, der Streckenleitungen und der anderen Dienststellen, die zum Gelingen des Unternehmens in so beispielgebender Weise beigetragen haben.

Es erfüllt mich mit berechtigtem Stolze, dieses Lob kundzugeben; besondere Freude bereitet es mir, daß ich mich durch eigene Besichtigung von der Reichhaltigkeit und Güte der Ausstellung, die nach Aussagen von Fachleuten zu den besten auf diesem Gebiete gehört, überzeugen konnte. Allen, die sich um das Gelingen der Ausstellung verdient gemacht haben, spreche ich auch meinerseits den Dank und die vollste Anerkennung aus.

Der Erfolg der Ausstellung läßt die Hoffnung begründet erscheinen, daß wir auch künftighin zwecks Anregung und Belehrung derartige Ausstellungen werden veranstalten können; es sind daher alle Kleinausführungen, Bilder und sonstigen Behelfe, soweit diese für künftige Ausstellungen verwertet werden können, dem österreichischen Eisenbahnmuseum in Wien (XIII., Mariahilfer Straße 212) zur Aufbewahrung zu überlassen.

— **Arbeiterkammerntag.** Im Sitzungssaale der Wiener Arbeiter- und Angestelltenkammer wurde am 14. und 15. Oktober die erste gemeinsame Besprechung der Vorstände aller österreichischen Arbeiter- und Angestelltenkammern abgehalten. In seiner Eröffnungsansprache wies der Präsident der Wiener Kammer darauf hin, daß die kurze Zeit der Tätigkeit der Arbeiterkammern genügte, um dieser gesetzlichen Interessenvertretung einen maßgebenden Einfluß im Wirtschaftsleben und bei der Beurteilung der gesetzlichen Maßnahmen zu sichern. Das Werk, das von der Arbeiterschaft gemeinsam begonnen wurde, dürfte in der Zukunft eine stets wachsende Bedeutung erlangen.

Gemäß der anläßlich der Tagung festgestellten Geschäftsordnung wurde beschlossen, den Kammertag als ständige Einrichtung und als organisatorischen Überbau über alle Kammern des Bundesgebietes anzusehen, der von einem Vorstand geleitet wird, der aus den Präsidenten der Kammern besteht. Mit der laufenden Geschäftsführung aller Angelegenheiten, die durch Beschluß der Tagungen des Kammertages oder im Wege der Vereinbarung als gemeinsam erklärt werden, wurde die Wiener Kammer betraut. Diese ist auch im Rahmen der erwähnten Beschlüsse und Vereinbarungen befugt, sämtliche oder einzelne Kammern nach außenhin zu vertreten. Durch diese Einrichtung ist den Kammern die Möglichkeit geboten, möglichst einheitlich und entschieden die Belange der Arbeiter und Angestellten zu vertreten.

Die Beratungen des Kammertages waren vorwiegend organisatorischen Fragen gewidmet, um ein einheitliches Vorgehen bei einer Reihe von wichtigen Aufgaben, insbesondere bei den statistischen Arbeiten (Wirtschaftsstatistik, wirtschaftlicher Informationsdienst, Lohnstatistik, Gewerbestatistik, Betriebskataster), bei der Förderung des Arbeiterbildungswesens, der Schulung der Betriebsräte, der Weiterbildung der Gewerbegerichter, der Lehrlingsfürsorge, der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und bei einer Reihe von Verwaltungsmaßnahmen (Vermögensgebarung) zu sichern.

— **Österreichs Kohlenbergbau.** In Österreich waren im Jahre 1920, wie dem zweiten Jahrgang 1921 der vom Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten herausgegebenen „Mitteilungen über den österreichischen Bergbau" zu entnehmen ist, insgesamt 75 Braunkohlen- und 18 Steinkohlenbergwerke im Betriebe. Von den Bergwerksbetrieben auf Braunkohle bestanden 8 in Niederösterreich, 5 in Oberösterreich, 54 in Steiermark, 5 in Kärnten und 3 in Tirol und Vorarlberg. Diese 75 Betriebe beschäftigten im Berichtsjahre 17 704 Personen, die insgesamt an Löhnen und Gehältern 579,69 Millionen Kronen erhielten. Die Jahresförderung an verwertbaren Braunkohlen bezifferte sich auf 2,4 Milionen t mit einem Gesamtwerte von 1468,13 Millionen Kronen. Von der oben angeführten Jahresförderung wurden im Inlande 1,55 Millionen t im Werte von 875,91 Millionen Kronen abgesetzt; der Rest verteilte sich auf Deputate und die Abgabe an eigene Werke. Von den 18 Steinkohlenbergwerksbetrieben befanden sich 15 in Niederösterreich, 2 in Oberösterreich und 1 in Steiermark. Sie beschäftigten 2077 Personen, die an Löhnen und Gehältern 73,57 Millionen Kronen ausbezahlt erhielten. Die Jahresförderung an Steinkohlen belief sich 1920 auf 132 864 t im Werte von 225,47 Millionen Kronen. Die geförderte Steinkohlenmenge wurde bis auf 16 000 t, die von den Betrieben für eigene Zwecke benötigt wurden, im Inlande verkauft. Außer der angeführten Steinkohlenmenge wurden in Niederösterreich noch 1532 Tonnen Kohlenschiefer im Werte von 1,85 Millionen Kronen gefördert.

Ungarn.

— **Beratungen über die Ein- und Ausfuhr im Handelsministerium.** Im Handelsministerium fanden unter Vorsitz des Handelsministers über die Frage der Ein- und Ausfuhr wichtige Beratungen statt. Der Minister teilte mit, daß eine neue Liste der freien Einfuhrwaren ausgearbeitet wird, ferner, daß die Gliederung der Zollaufgelder durch Verfügungen ergänzt wird, die einerseits den Schwankungen der Valuta Rechnung tragen, andererseits aber jenen Massenbedarfsartikeln, die im Inlande

in nicht genügender Menge hergestellt werden, Zollbegünstigungen einräumen. Die Handels- und Gewerbeinteressenten erörterten sodann außer diesen Fragen die zu treffenden Maßnahmen, die geeignet wären, die Erzeugung zu steigern, die Bautätigkeit in Gang zu setzen und die staatlichen Anlagen durchzuführen. Der Minister machte in dieser Beziehung zuversichtliche Äußerungen.

— **Beförderung von Getreide und Mahlerzeugnissen.** Der Ackerbauminister hat die Grenzzone auf das ganze unbesetzte Gebiet der Komitate Vas, Sopron (Ödenburg) und Moson, auf die Bezirke Nagy-Kanizsa und Nova des Zalaer Komitates ausgedehnt, dagegen den Transportzertifikatszwang für das ganze Gebiet des Tolnaer Komitats, wie auch für das der Städte Szeged und Hódmezövásárhely aufgehoben.

— **Die staatliche Kohlenförderung** nimmt in letzter Zeit erfreulicherweise zu. Täglich werden durchschnittlich 122 Wagen Kohlen gefördert. Das günstigste Ergebnis hat das staatliche Kohlenbergwerk in Komlo aufzuweisen, wo 700 Arbeiter beschäftigt sind, die täglich durchschnittlich 22 Wagenladungen Kohle fördern.

— **Die Lage der Pécser (Fünfkirchener) Kohlengruben.** Nach der Räumung der Baranya durch die Südslawen wurden die Fünfkirchener Kohlengruben wieder frei, und die Förderung der Kohle ist in stetigem Wachsen begriffen, doch wird der vollkommenen Ausbeute infolge des verhängnisvollen Friedensvertrages von Trianon eine Schranke gesetzt. Dem südslawischen Staate gebühren nämlich auf Grund des Friedensvertrages 20 % der Gesamtförderung aller Kohlengruben des Fünfkirchener Bergwerkes. Derzeit befinden sich vier Kohlengruben unter südslawischer und drei unter ungarischer Verwaltung. Behufs Sicherstellung der Einfuhr des südslawischen Kohlenkontingents stellte Südslawien an Ungarn folgende Forderungen: 1. Das Recht, in Fünfkirchen eine Kommission zu bestellen, die die Förderung und Ablieferung der Kohle überwacht. 2. Die Übernahme der Eisenbahnstrecke Fünfkirchen-Südslawische Grenze in südslawische Verwaltung. Obwohl sich Ungarn verpflichtet, die Kohle bis zur Grenze zu liefern, will Südslawien die Kohle in eigenen Wagen von Fünfkirchen aus befördern. Die Kohlenförderung in den vier von Südslawien verwalteten Gruben stieg seit der Übernahme von 100 auf 180 Wagen täglich.

Die ungarische Regierung beabsichtigt, im Rahmen des Friedensvertrages in diesen ungeklärten Zuständen Wandel zu schaffen, damit die Kohlenförderung ohne Hindernisse vor sich gehen kann.

— **Die Versorgung der Hauptstadt mit Kohle.** Zwischen der französischen und ungarischen Regierung wurde ein Kompensationsvertrag betreffend Beförderung von 3000 Wagen Gaskohle für Budapest vor einigen Monaten abgeschlossen. Die Beförderung dieser Kohle ist bereits im Gange. Die ersten 1500 Wagen sind angelangt, wodurch der Kohlenbedarf der Hauptstadt auf die Dauer von 2½ Monaten gedeckt ist.

— **Donaukommission.** In der letzten Sitzung der Internationalen Donaukommission wurde bekanntlich beschlossen, Preßburg zum Sitz der Donaukommission auf fünf Jahre zu wählen. Da aber die entsprechenden Geschäfts- und Wohnräume für die Kommission und ihre Beamten noch nicht zur Verfügung stehen und außerdem der Fernsprech- und telegraphische Verkehr entsprechend zu erweitern ist und alle diese Arbeiten erst am 1. Januar 1922 fertiggestellt werden, verbleibt die Internationale Donaukommission bis zu diesem Zeitpunkt in Budapest.

— **Handelsbeziehungen zu Bulgarien.** Zwischen Ungarn und Bulgarien wurde eine Vereinbarung über den wirtschaftlichen Verkehr abgeschlossen, wobei der Grundsatz der Meistbegünstigung ausgesprochen wurde.

— **Die Vernichtung des ungarischen Flugzeugparkes.** Auf dem Miskolczer Flugplatze wurden die dort befindlichen Flugzeuge auf Weisung der Entente zertrümmert. Der Friedensvertrag von Trianon gestattet nämlich nicht, daß Ungarn auch nur ein einziges Flugzeug in Besitz behalte; gleichviel, ob Kriegs- oder Verkehrsflugzeuge, werden die wertvollsten und jeden militärischen Charakters entbehrenden Flugzeuge vernichtet. Es müssen daher auch die Flugzeuge vernichtet werden, die den Luftverkehr zwischen Szombathely und Szeged aufrechthielten. — Der Luftverkehr wird in Ungarn so lange ruhen, bis die Entente das Verbot zur Erzeugung der Flugzeuge aufhebt. In einer der ungarischen Flugzeugfabriken hat die Entente nicht nur die lange nach dem Kriege gebauten Maschinen und Motoren zertrümmern lassen, sondern es sind sogar die Motorenbremsenständer und die technischen Instrumente ins Ausland befördert worden.

Südslawisches Gebiet.

— **Die Eisenbahnen des S.-H.-S.-Königreiches.** Nach einem Bericht des Handelssekretärs der englischen Gesandtschaft in Belgrad sind die Staatsbahnen des S.-H.-S.-Königreiches 8200 km lang, wovon 6020 km vollspurig und 2180 km schmalspurig sind. Außerdem gibt es noch eine Anzahl Privatbahnen, von denen 800 km auf die Südbahn, 310 km auf die Slawonische Eisenbahn, 58 km (Schmalspur) auf die Sabac- (Schabatzer) Eisenbahn und 58 km auf die Pozarevac-Eisenbahn entfallen. Für die Verwaltung der Staatsbahnen ist das Land in vier Bezirke mit den Hauptorten Belgrad, Subotica (Szabadka), Agram und Sarajevo eingeteilt.

Der Eisenbahnverkehr hat sich im Jahre 1920, sowohl was den Personen- wie den Güterverkehr anbelangt, bis zu einem gewissen Grade gehoben; auch der Zustand der Strecken und der Hochbauten, der Sicherungs- und Telegraphenanlagen ist besser geworden. Während vor Jahresfrist selbst die wichtigeren Städte des Landes nur durch ein Zugpaar miteinander in Verbindung standen, verkehren jetzt erheblich mehr Züge, so z. B. vier Personenzugpaare zwischen Belgrad und Agram, neben einer ganzen Anzahl von Güterzügen. Im Belgrader Direktionsbezirk betrug z. B. die Zugzahl im Juli 1919 nur 300, im vergangenen September aber 3000. — Der Aufbau des Eisenbahngüterverkehrs wäre schon weiter vorgeschritten, wenn nicht im April ein allgemeiner Ausstand, der 14 Tage dauerte, zu starker Beschränkung des Zugverkehrs gezwungen hätte. Die Arbeiter verlangten 50 % Lohnerhöhung, bessere Unterkunft und bessere Kleidung. Außer auf der Südbahn ruhte während des Ausstandes der Zugverkehr fast vollständig; das galt besonders für den Güterverkehr, während einzelne Personenzüge ab und zu verkehrten. Die Regierung berief die Eisenbahnarbeiter zum Heeresdienst ein, und so wurde dann der Streik beendigt, wobei auch die Forderungen der Arbeiter bewilligt wurden. Im November brach ein Ausstand der Kohlenarbeiter aus, dessen Folge große Kohlenknappheit war, und so mußte wieder zwei Monate lang der Eisenbahnverkhr stark eingeschränkt werden. Im Westen des Landes wurde der Güterverkehr während dieser Zeit ganz eingestellt. Auf der Eisenbahn von Saloniki kamen zu den Erschwernissen, die der Kohlenmangel bereitete, noch die geringe Leistungsfähigkeit der Strecke und Störungen im Hafenbetrieb hinzu, um den Verkehr zu zerrütten. Eine Zeitlang war es möglich, Gütersendungen in fünf Tagen von Saloniki bis Belgrad durchzubringen, aber nach diesen Störungen ist die Lieferzeit wieder ganz unsicher geworden. Wenn die politischen Fragen, Fiume betreffend, geregelt sind, hofft man, den Auslandverkehr über diesen Hafen leiten zu können; jetzt geht ein großer Teil dieses Verkehrs über Metkovic, Spalato und Ragusa, doch leidet er darunter, daß ein Teil der dahin führenden Strecken schmalspurig ist, so daß die Güter unterwegs umgeladen werden müssen.

Niederlande.

— **Zur Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung.** Die näheren Verträge zwischen dem Staat und den Eisenbahngesellschaften (siehe Nr. 84/1920 d. Ztg.), sind nunmehr mit Gesetz vom 28. Juli 1921 genehmigt worden. Der Staat ist also jetzt Inhaber der Mehrheit der Aktien beider Gesellschaften, und damit sind für die niederländischen Eisenbahnen ganz neue Verhältnisse — ein gemischtes System — eingetreten. Auch das staatliche Aufsichtsrecht soll mit den neuen Verhältnissen in Einklang gebracht werden. Der Minister van Waterstaat hat eine Kommission ernannt mit der Aufgabe, zu untersuchen, welche Änderungen der Vorschriften betreffend die Staatsaufsicht erwünscht sind. Der frühere Minister van Waterstaat, Dr. Lely, ist Vorsitzender dieser Kommission. Mitglieder sind die Herren van Kretschmar, van Veen, früheres Mitglied der Generaldirektion der beiden Eisenbahngesellschaften, Dr. van der Meulen, Ministerialdirektor im Ministerium van Waterstaat und Herr van der Vegt, Präsident des Staatsaufsichtsrates der Eisenbahnen.

— **Der Erholungsheim-Verein des Eisenbahnpersonals** hat in der Gemeinde Harderwyk in der Nähe der „Zuidersee", in schöner Waldgegend, eine 14,5 ha große Grundfläche gekauft. Ein neues Erholungsheim soll dort gebaut werden. Das jetzige Gebäude „Villandry" bei Nymwegen ist zu klein geworden. Der Verein zählt 16 700 Mitglieder.

Uebrige europäische Länder.

— **Motorwagenverkehr der schwedischen Staatsbahnen.** In Nr. 34 dieser Ztg. wurde schon über Erhebungen der schwedischen Eisenbahndirektion wegen Verwendung von Motorwagen auf gewissen Staatsbahnstrecken zunächst für den Personenverkehr berichtet. Die Eisenbahndirektion hat neuerdings bei der Regierung den Antrag gestellt, von Deutschland, und zwar aus den staatlichen Werkstätten in Kiel, drei Motordrehgestellwagen zu beziehen und im Ortsverkehre u. a. auf der Strecke Landskrona - Billesholm gruva zu verwenden. Die Absicht des Bezuges dieser Wagen aus Deutschland hat Vertreter der schwedischen Industrie auf den Plan gebracht. Asea A.-G., Atlas Diesel und Diesels elektrische Wagen A.-G. haben eine gemeinsame Eingabe an die Regierung gemacht, worin sie die Ablehnung des Antrages der Eisenbahndirektion wünschen. Gleichzeitig beantragen sie, daß eine sachverständige Untersuchung der dieselelektrischen Eisenbahnmotorwagen der Gesellschaft und der deutschen Benzinmotorwagen so schnell als möglich ausgeführt werde, und daß den drei Gesellschaften Gelegenheit gegeben werde, an dieser Untersuchung teilzunehmen und ein Angebot für e l e k t r i s c h e Diesel-Motorwagen zu machen. Eine Entscheidung liegt noch nicht vor. Vermutlich werden eben wieder die schwedischen Firmen wesentlich teurer sein. Dr. S.

— **Doppelbahn Stockholm-Järna.** Das letzte Glied dieser Doppelbahn ist nun endlich fertig geworden. In der Nacht zum 1. Oktober liefen die Züge zum ersten Male über Östertälje-Södertälje-Södra - Ströms Signalplatz anstatt über Saltskog. Zugleich bekommt die Stadt Södertälje ihre Verbindung mit der Stammbahn und mit Stockholm über die neue Station Södertälje-Södra gelegt. Der Staatsbahnbau, der damit vollendet ist, macht ein Kapitel für sich in der Baugeschichte der schwedischen Staatsbahnen aus. Der Umfang der Arbeit kann zwar an und für sich kaum als besonders bemerkenswert bezeichnet werden. Und doch hat diese Anlage mehr von sich reden gemacht als irgend ein anderer schwedischer Eisenbahnbau. Von der ersten bis zur letzten Stunde war sie viel umstritten. Es ist die einzige vom Staate unmittelbar gebaute Eisenbahnlinie, die nicht von der Eisenbahnabteilung der Eisenbahndirektion ausgeführt wurde, da ihre Leitung einem besonderen Ausschusse, der Baukommission der Doppelbahn Rönninge-Ström, anvertraut war. Diese Übertragung kam 1912 unter besonderes Aufsehen erregenden Formen zustande. Die zu lösende Aufgabe war, die alte Strecke zwischen Rönninge und Ström auf einer geeigneteren neuen Linie zu verdoppeln. Zwischen Rönninge und Igelsta folgt die neue Linie zunächst der alten. Bei Igelsta, das jetzt den Namen Östertälje bekommt, geht sie aber nach Näset ab, wo eine ganz neue Station Södertälje-Södra gebaut wurde. Von hier aus setzt sie sich über Ströms Signalplatz, der nur vorläufiger Natur ist, fort zu der schon fertiggestellten Doppelbahn nach Järna. Die neue Linie ist 2,4 km kürzer als die alte. Als besonders wichtige Einzelheit begreift der Bau eine neue segelfreie Eisenbahnbrücke über den Södertäljekanal in sich.

Die neue Station Södertälje-Södra ist bedeutend größer als die Station Saltskog, die sie zu ersetzen hat. Sie ist ausgerüstet mit neuzeitlichen Signal- und Sicherheitseinrichtungen, hat Personentunnel usw. Die alte Station Saltskog, den Reisenden früher bekannt durch ein besonderes dort zum Verkauf ausgebotenes und dann der Mehlrationierung während der Kriegsjahre zum Opfer gefallenes Kringelgebäck, wird noch einige Zeit als Haltepunkt für die Norra-Södermanlandbahn fortbestehen, deren Züge bis auf weiteres unmittelbar nach Södertälje einlaufen. Wenn auch diese Bahn in einigen Wochen unmittelbaren Anschluß nach Södertälje-Södra erhalten hat, wird Saltskog als Eisenbahnstation ganz und gar verschwinden. Das Stationsgebäude wird abgebrochen und die Gleise werden herausgenommen werden. Dr. S.

— **Gemeinsame Verkehrsverwaltung der schwedischen Upplandsbahnen.** Mit dem Hinzutreten der am 30. September eröffneten Bahn Faringe-Gimo und der bevorstehenden Vollendung der Bahnlinie Gimo-Lövstabruk tritt eine sehr bedeutungsvolle Veränderung in den Eisenbahnverhältnissen Upplands ein. Es kommt damit ein zusammenhängendes schmalspuriges Eisenbahnnetz zustande, das Uppland gerade von Norden nach Süden, von der Gegend der Lövstabucht bis nach Stockholm herunter durchschneidet. Ein derartiges Eisenbahnnetz erfordert für einen günstigen wirtschaftlichen Betrieb natürlich eine einheitliche Leitung. Eine solche soll nun auch dadurch zustandegekommen sein, daß die drei Eisenbahn-Aktiengesellschaften Stockholm-Rimbo, Faringe-Gimo und Dannemora-Harg sich dahin geeinigt haben, ihre Linien unter eine gemeinsame Verwaltung, nämlich die der Stockholm-Roslagen-Eisenbahnen, zu stellen, die sonach die Leitung dieses für Stockholm und Uppland so bedeutungsvollen Eisenbahnnetzes übernehmen werden. Durch das Hinzukommen der Eisenbahn Faringe-Gimo eröffnet sich ein neues Zuzugsgebiet für Stockholm und Upsala. Die Bahn durchläuft einen sehr reichen Ackerbaudistrikt, und durch die Zusammenknüpfung mit der Bahn Dannemora-Harg wird das Zuzugsgebiet beider Städte natürlich sehr vergrößert.

Die Beförderungsmöglichkeiten werden auch dadurch bedeutend erleichtert, daß für das Gebiet längs der Stationen um die Bahn Dannemora-Harg mit den dort gelegenen großen Eisenwerken wie Österby, Lövsta, Gimo und Harg, nicht zu vergessen Öregrund und Östhammar mit Umgebung, keine Umladung mehr nötig ist. Natürlich erhalten damit die älteren Linien der Roslagsbahn eine bedeutende Verkehrsvermehrung. Doch glaubt man, durch Neuerwerbung von Fahrmaterial und entsprechende Verteilung des Eisenbahnmaterials der Faringe-Gimo-Eisenbahnen imstande zu sein, des neuen Verkehrs Herr zu werden. Auch im Personenverkehr spielt das Hinzukommen der Eisenbahn Faringe-Gimo für Uppland eine große Rolle. Die Reisenden vom nördlichen Uppland erhalten die Möglichkeit, ohne Umsteigen in direkten Wagen nach Stockholm und Upsala zu gelangen, wozu noch der Vorteil kürzerer Reisezeit und des billigeren Fahrpreises hinzutritt. Dr. S.

— **Tarifermäßigungen bei den schwedischen Staatsbahnen.** (Vgl. Nr. 25, S. 490 d. Ztg.) Der Reichstag hat, um eine Herabsetzung der Gütertarifsätze zu ermöglichen, 10 Millionen Kronen bewilligt. Über die Verwendung dieser Mittel haben die Eisenbahndirektion und die zu diesem Zwecke berufenen Sachverständigen sich einstimmig und bestimmt dahin ausgesprochen, daß eine a l l g e m e i n e Tarifermäßigung vorgenommen werden sollte, die am größten für die niedrigsten, für Ernährungszwecke wichtigsten Tarife werden und stufenweise für die höheren Tarife abnehmen soll. Die Direktion hat also vorgeschlagen, daß die prozentualen Aufschläge wie folgt geändert werden:

Wagenladungsgüter:

Tarif	10—U	von 200 %	auf	100 %
„	9	„ 250 %	„	125 %
„	8	„ 250 %	„	150 %
„	1—7	„ 250 %	„	200 %

Frachtgüter:

Tarif 1—5 von 300 % auf 250 %.

Die Eisenbahndirektion rechnet aus, daß eine solche Tarifermäßigung bei dem vorauszusehenden Verkehrsumfange eine Einkommenverminderung von 10,38 Millionen Kronen, also etwa entsprechend den genehmigten 10 Millionen, herbeiführen werde. Da die vorgeschlagene Ermäßigung der Staatsbahngütertarife natürlich auf die Wirtschaft der Privatbahnen zurückwirkt, vor allem insofern, als die Staatsbahntarife zugleich Übergangstarife sind, so schlägt die Direktion vor, da die Zeit zur Regelung der damit zusammenhängenden Fragen nicht geboten war, daß die Privatbahnen nach Vollzug der Festsetzung der neuen Staatsbahntarife durch die Regierung jede für sich mit begründeten Eingaben über den Bedarf an außerordentlichen Gebühren oder Frachtzuschlägen als Ersatz für die durch die Tarifherabsetzungen eintretenden Frachtausfälle im Übergangsverkehr einkommen solle.

Die seit dem 1. August durchgeführten Frachtsenkungen der Staatsbahnen betragen für Stückgut ungefähr 12 % und für Wagenladungsgüter ungefähr 15 % in den Tarifen 2—7, 28 % im Tarif 8, 35 % im Tarif 9, 33 % in den Tarifen 10—U. Die größte Herabsetzung trifft also die Tarife 8—U. Da das am meisten vorkommende Wagenladungsgut, wie Holzwaren, Brennholz, Baumaterial, Eisen, Erz, Kohle, Ziegel u. a. nach den Tarifen 8—U verfrachtet wird, so treten also für Wagenladungssendungen ganz bedeutende Erleichterungen ein. Dr. S.

— **Schwedische Lokomotivlieferungen für Rußland.** Die erste Sendung der bei den Nydqvist & Holms-Werkstätten bestellten Lokomotiven ging neulich über Torneå nach Rußland ab. Dem Transport gingen langwierige Verhandlungen der Gesellschaft mit der Eisenbahndirektion voraus. Es sah anfangs so aus, als ob der Transport wegen der großen Höhe der Lokomotiven überhaupt nicht stattfinden könnte. Schließlich wurde die Sache aber so eingerichtet, daß die Dampfkessel abmontiert und auf besondere Wagen verladen wurden. Da die Lokomotiven für russische Spurweite (1,524 m) gebaut sind, wurden sie auf den schwedischen Strecken auf besonderen Radsätzen befördert, die von Torneå wieder zurückgehen. Für die richtigen Radsätze und für die übrigen abgenommenen Lokomotivteile waren sieben weitere Wagen erforderlich. Diese „Russenlokomotiven" haben in der Öffentlichkeit und in der Presse Schwedens großes Aufsehen erregt, da wohl der Glauben bestand, daß so große Lokomotiven in Schweden bisher überhaupt noch nicht hergestellt worden seien. Dies trifft aber nur teilweise zu. Schweden hat zum Beispiel in seinen 1908 und 1909 in Trollhätta und Motala hergestellten Erzzuglokomotiven Maschinen, die sowohl schwerer als auch kräftiger sind. Sie sind nämlich 83,5 t schwer

und leisten 20 t Zugkraft am Tenderhaken, während die betreffenden Zahlen bei den Russenlokomotiven nur 80,6 und 17,5 sind. Die äußeren Ausmaße der letzteren stechen allerdings von den schwedischen etwas ab. Alle Russenlokomotiven erhalten durchgehende Druckluftbremse, System Westinghouse, auf sämtliche Lokomotiv- und Tenderräder wirkend.

Es handelt sich hier um eine Lieferung von ungeheurem Umfang. Es sollen nämlich nicht weniger als 1000 Lokomotiven, also ungefähr gleich der Hälfte des ganzen schwedischen Lokomotivparkes, geliefert werden für einen Betrag von nicht wenger als 230 Millionen Kronen. Diese ganze Bestellung auf die ausgemachte Zeit konnte allerdings nicht angenommen werden ohne Zuhilfenahme anderer Werkstätten, mit denen die Trollhätta-Werkstätte zu diesem Behufe sich vereinigte, aber die Hauptarbeit, unter anderem die ganze Maschinerie umfassend, wird in der Trollhätta-Werkstätte ausgeführt, deren Arbeiterstand 2000 Mann bedeutend übersteigen soll. In Erkilstuna (Munktells mech. Werkstätte) werden die Lokomotivtender hergestellt und in Atlas mechanischer Werkstätte in Stockholm die Dampfkessel. Dampfkesselbleche und anderes Rohmaterial werden auch über das ganze Land hin hergestellt, so daß die russische Lokomotivbestellung im ganzen gegen 20 000 Arbeiter, und zwar auf lange Zeit hinaus, beschäftigt. Eine zweite Lokomotivsendung ist nach neuesten Nachrichten der ersten schon gefolgt. Dr. S.

— **Ermäßigung der Lagergebühren in Frankreich.** Ein Erlaß vom 25. September d. J. hat in Frankreich die bis jetzt berechneten Lagersätze der Eisenbahnen ermäßigt. Die Zeitschrift „Der Verkehr“ bemerkt dazu, daß dies wohl der Anfang zur allgemeinen Herabsetzung der Eisenbahntarife in Frankreich bedeute. Bekanntlich seien die Vorkriegstarife um ungefähr 152 % erhöht worden. Bemerkenswert sei, daß die Herabsetzung der Lagergelder verschieden sei; dieselbe richtet sich nach der Jahreszeit. Vom 16. Dezember bis zum 15. September ist die Ermäßigung eine größere als in der Zeit vom 16. September bis zum 15. Dezember, weil in dieser Jahreszeit der Güterandrang ein größerer sein soll.

— **Französischer Ausstellungszug.** Gegenwärtig durchfährt, wie wir dem Handelsmuseum entnehmen, ein französischer Ausstellungszug mit sieben entsprechend eingerichteten Wagen Kanada und erzielt, nach diesen Meldungen, sehr gute Erfolge. Die rollende Ausstellung berührt alle wichtigeren Orte des Landes. Gleichzeitig mit der Durchfahrt des Ausstellungszuges werden in den betreffenden Orten französische Propagandafilme vorgeführt. Wie des weiteren mitgeteilt wird, ist geplant, einen entsprechenden kanadischen Ausstellungszug durch Frankreich rollen zu lassen.

— **Ein neuer Lokalgütertarif für Italien.** Am 1. Januar 1922 tritt ein neuer Lokalgütertarif in Italien in Kraft. Der „Allg. Tarif-Anzeiger“ schreibt darüber folgendes: Der Tarif wird aus zwei Teilheften bestehen. Teil I wird enthalten die reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen und überdies die Tariftabellen, Teil II die Güterklassifikation. Diese beiden Hefte umfassen das Tarifmaterial für das gesamte Gebiet des Königreiches Italien. Die kilometrischen Entfernungen sind in diesen Heften nicht enthalten. Die Ausgabe eines neuen Kilometerzeigers für ganz Italien ist in Arbeit, jedoch wird er wahrscheinlich später erscheinen als die beiden Tarifhefte.

Das Schema des neuen italienischen Tarifes paßt sich im ganzen und großen dem bei den mitteleuropäischen Bahnen bestehenden Tarifschema an. Es wird in Zukunft nur Eilgüter und Frachtgüter geben; die besonderen Tarife für beschleunigtes Frachtgut fallen weg. Ebenso fallen die besonderen Tarife, die bloß für den „Lokalverkehr“ Geltung haben, weg. Im ganzen wird es außer den Tarifen für Gepäck, kleine Kolli, Fahrzeuge und lebende Tiere 77 Klassen geben (bisher 770). Die Anordnung der Frachtsätze in den Tariftabellen ist derart, daß für jede Klasse Frachtsätze angegeben sind a) für Mengen unter 5000 kg, b) für Mengen von 5000 kg, c) für Mengen von 10 000 Kilogramm und d) für Mengen von 15 000 kg. Die besonderen Tarife für Sizilien werden aufgehoben und mit denen des Kontinents gleichgestellt. Ebenso werden die bestehenden Tarife für die Hafenplätze aufgelassen; deren Frachtsätze sind gleich denen der Binnenstationen dem Teil I bzw. Teil II zu entnehmen. Die besonderen Gebühren für die Meerenge von Messina hören auf; an ihre Stelle tritt ein kilometrischer Zuschlag. Die Tarife für Vieh und Fahrzeuge werden vereinfacht. Die Unterscheidung in der Fracht zwischen Gegenständen bis 7 m Länge und über 7 m Länge hört auf. Neue Bestimmungen regeln die Frachtberechnung für bestimmte Güter, für welche die Frachtzahlung nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens festgesetzt wird. Wenn für derartige Güter das Ladegewicht des Wagens nicht ausgenutzt wird, so wird für das fehlende Gewicht ein prozentualer Zuschlag eingehoben. Die Nomenklatur und Güterklassifikation werden durchwegs nachgeprüft, die Zahl der Positionen herabgesetzt.

Durch die neuen Tarife treten im allgemeinen Erhöhungen ein, und zwar bei Eilgütern von 54,5 %, bei Frachtgütern 3,92 %, doch werden bei einigen Massengütern, z. B. Kohle, Eisen, Holz, auch Tarifermäßigungen eingeführt.

— **Der italienische nationale Binnenschiffahrtskongreß.** Von schweizerischer Seite wird geschrieben: In den Tagen vom 22. bis zum 26. Oktober veranstaltet der italienische Nationale Verband für Schiffahrtskongresse in Ravenna, Ferrara und Venedig einen großen „Kongreß für Binnenschiffahrt und Häfen“, auf dessen Programm und Arbeitsliste eine ganze Anzahl Vorträge und Mitteilungen verzeichnet sind. An erster Stelle findet sich da ein Bericht von Dr. Mario Beretta, dem Sekretär des Nationalverbandes, über den „Regulierungplan der Wasserstraßen für die Großschiffahrt in Oberitalien“, ferner ein Bericht über „Die üblichen Bauarten und Abmessungen der über Wasserstraßen zu erstellenden Kunstbauten“, ein solcher über „bessere Ausnutzung der bestehenden Kleinwasserstraßen in Oberitalien“, ein Bericht über ein „Betriebsreglement für die Benutzung der bestehenden Wasserstraßen“, ein weiterer über „das Verwaltungsregime der Seehäfen“ und einer über „die Verteilung und Gleichstellung der Obliegenheiten der größeren adriatischen Häfen“. Sowohl aus dem Programm wie aus der Zusammensetzung des Ehrenkomitees geht deutlich hervor, daß dieser groß angelegte Kongreß in der Hauptsache zwei entschiedene Ziele verfolgt: er will erstens die vom italienischen Abgeordneten Bignami in der Verkehrskonferenz in Barcelona vertretene Stellung Italiens im Innern des Landes festigen, denn verschiedene Gegenden in Oberitalien sind mit der in Barcelona vertretenen Stellung nicht zufrieden, weil sie darin eine Gefährdung des Wasserstraßenanschlusses vom Po nach dem Langensee erblicken, und zweitens will der Kongreß ein für allemal festlegen, daß dem Anschluß Mailands an den Comersee der Vorzug zu geben sei vor dem Anschlusse Mailands an den Langensee. Letzteres geht nur zu deutlich aus der Zusammensetzung des Ehrenkomitees hervor, das keinen Namen aus der Provinz Navarra aufweist, wo man den von der Schweiz befürworteten Anschluß nach dem Langensee will. Da sich der Anschluß über den Langensee im Grunde genommen als nichts anderes darstellt als eine Fortsetzung der Rheinwasserstraße und Italien wahrscheinlich künftig mehr noch als bisher auf den Bezug seiner Kohlen aus der Saar und aus den rheinischen Kohlengebieten angewiesen sein wird, wird man am Rhein die Vorgänge am italienischen Schiffahrtskongreß mit dem größten Interesse verfolgen. Die Schweiz aber hat ebenfalls das größte Interesse daran, da ein Anschluß an den Comersee bei der Aussichtslosigkeit des Zustandekommens eines Splügendurchstiches gar keinen Wert hat. Man erinnert sich noch, daß in der Schweiz gegen Ende des letzten Jahres auf Veranlassung der italienischen Handelskammer eine große Versammlung, bestehend aus schweizerischen und italienischen Schiffahrtsinteressenten und Magistratspersonen vorbereitet wurde, die aber dann wegen des Zusammentritts der Konferenz von Barcelona immer wieder verschoben wurde. Es scheint nun aber, daß man in Italien keine Lust mehr hat, für das Zustandekommen dieses „Convegno di Locarno“ zu arbeiten, und es wird wohl ins Wasser fallen. Trotzdem ist aber noch nicht alle Hoffnung auf das Zustandekommen eines Anschlusses über den Langensee aufzugeben, denn, wenn auch die privaten Pläne einen Comerseeanschluß vorziehen, so ist noch nicht gesagt, daß sich die Regierung auf die kostspielige und verkehrsarme Sackgasse nach dem Comersee festlegen wird, zumal weite Kreise in Oberitalien einem solchen Anschlusse aus verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Gründen entgegentreten werden. Es sei nur noch darauf hingewiesen, daß derselbe Bignami, der Italien auf der Verkehrskonferenz in Barcelona vertreten und dort die Behauptung aufgestellt hat, daß der Tessin kein schiffbarer Fluß sei, selbst schriftlich festgelegt hat, daß der Tessin heute schon zwischen Sesto Calende und Mailand einen durchschnittlichen Jahresverkehr von 210 000 t aufweist — einen Verkehr, der sich allerdings noch in 50-t-Schiffen abwickelt — während sich der Wasserverkehr zwischen dem Comersee und Mailand nur auf durchschnittlich 40 000 t beläuft.

— **Durchgehende Güterzüge zwischen London und Südfrankreich.** Was trotz wiederholter Erörterungen vor dem Kriege nie zustande gekommen ist, nämlich die Beförderung von Eisenbahnwagen mit Hilfe von Fähren zwischen England und dem Festland, ist bekanntlich im Kriege Wirklichkeit geworden. Um das englische Heer in Frankreich mit Nachschub zu versorgen, wurde in Richborough ein großer Hafen ausschließlich für Heereszwecke angelegt (s. „Werft und Reederei“ Nr. 5 vom 22. März 1920), der bezeichnenderweise den Beinamen „Mystroy Port“ führte. Hier waren auch Fähranlagen errichtet, auf denen Eisenbahnwagen zwischen beiden Ländern übergeführt

wurden. Nach Einstellung der Feindseligkeiten wurden die Anlagen noch zur Rückführung englischen Heeresgutes in Anspruch genommen, es schwebten aber zugleich Erörterungen über ihre weitere Verwertung in der Zeit, wo keine Heerestransporte mehr auszuführen sein würden. Über deren Verlauf ist wenig bekanntgeworden, jedenfalls haben die englischen Eisenbahnen nicht, wie man erwartet hatte, die Anlagen übernommen und für einen dauernden Friedensverkehr ausgebaut. Daß bei der Bewährung von Fähren zur Beförderung von Eisenbahnreisenden ohne Verlassen des Zuges und von Gütern ohne Umladung auf Entfernungen, die größer sind als diejenigen zwischen England und Frankreich, auf dieser verkehrsreichen Strecke noch kein Fährverkehr eingerichtet worden ist, muß auffallen. Es müssen besondere Gründe dafür vorliegen, die aber nicht recht einzusehen sind. Neuerdings hat die Queenborough Development Company, also ein Unternehmen, das augenscheinlich den Hafen Queenborough in der Themsemündung, den englischen Endpunkt der Verbindung nach Vlissingen, ausbauen will, den Hafen und die Fähranlagen in Richborough sowie die Gleisanlagen, die den Hafen mit der Südost- und Chatham-Eisenbahn verbinden, übernommen, und richtet jetzt von dort ausgehend einen Versuchsbetrieb zur Beförderung von Obst und Gemüse von Südfrankreich zur Versorgung des Londoner Marktes ein. Der Versuchszug besteht aus 30 gedeckten Güterwagen, die von der Südost- und Chatham-Gesellschaft gestellt werden; er wird in Südfrankreich beladen, die Wagen werden verschlossen, und der ganze Zug läuft geschlossen über die Strecken der Orléans- und der Nordbahn bis Calais, von wo er mit der Fähre nach Richborough übergesetzt wird. Dort soll er Dienstags um 6 Uhr morgens eintreffen und nach dem Eilgutbahnhof Southwark der Südost- und Chatham-Eisenbahn weitergeleitet werden, wo er um 9 Uhr morgens ankommen soll. Um keinen Aufenthalt durch Erledigung der Zollförmlichkeiten zu verursachen, soll die Untersuchung durch die Zollbamten erst in London vorgenommen werden. Vom Zuge sollen die Güter dann sofort in Kraftwagen nach der Londoner Hauptmarkthalle in Covent Garden überführt werden.

— **Durchgehende Zugverbindung Schottland - Cornwall.** Zwischen Schottland und der Halbinsel Cornwall, also zwischen dem Norden und dem äußersten Westen der Insel Großbritannien ist neuerdings eine Zugverbindung geschaffen worden, die mit 1264 km Länge die längste ihrer Art in Großbritannien ist. Der durchgehende Zug geht in der Richtung nach Süden von Aberdeen aus (Abfahrt 9 Uhr 45 Min. vorm.); er begleitet über Edinburg und Berwick die Ostküste bis Newcastle; dann geht er in fast genau südlicher Richtung, also in der Mitte Englands über York, Sheffield, Leicester und Didcot, wo er nach Westen abbiegt, und erreicht schließlich über Bristol, Exeter und Plymouth das Ziel Penzance (Ankunft 7 Uhr 40 Min. am nächsten Morgen) in der englischen „Riviera". In der Gegenrichtung verläßt der Zug Penzance um 11 Uhr vorm. und kommt in Aberdeen um 7 Uhr 40 Min. am nächsten Morgen an. An dem durchgehenden Zug sind die Nordbritische Eisenbahn, die Nordostbahn, die Great Central-Eisenbahn und die Große Westbahn beteiligt, indem sie die Betriebsmittel stellen. Außerdem werden noch die Gleise der Kaledonischen Eisenbahn und einer Verbindungsbahn benutzt. Auf einem Teil der Strecke verkehren die durchgehenden Wagen der neuen Verbindung in Schnellzügen, die bereits vorher bestanden haben. Während der Nachtfahrt wird ein Schlafwagen in den Zug eingestellt; auch ein Speisewagen ist ihm beigegeben. In den letzten September- und den ersten Oktobertagen ist eine Probefahrt unternommen worden, zu der etwa 60 Vertreter der Presse und eine Anzahl Eisenbahnbeamte anderer Gesellschaften eingeladen waren; einige von ihnen haben die ganze Fahrt mitgemacht, andere nur einen Teil; z. B. stießen die Vertreter der Londoner Zeitungen in Swindon auf den Zug und verließen ihn dort auf der Rückfahrt. Der neue Zug bedeutet eine Wiederaufnahme und zugleich eine Fortbildung der Querverbindungen*) der englischen Eisenbahnen, die vor dem Kriege eine wichtige Rolle im englischen Verkehrsleben spielten, im Kriege aber aufgegeben und und bis jetzt nur ganz beschränkt wieder aufgenommen worden sind.

Fremde Erdteile.

— **Generalstreik der amerikanischen Eisenbahner.** Nach einem Privattelegramm aus Newyork wird am 30. Oktober, 6 Uhr früh, auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika der Generalstreik beginnen. Über 90 % der amerikanischen Eisenbahnangestellten stimmten für den Streik. Die Streikleitung hat die Eisenbahnlinien in vier Gruppen geteilt. In der ersten Gruppe, die alle größeren Linien umfaßt, wird der Streik am 30. Oktober, in den anderen je einen Tag später eintreten. Präsident Harding ist bestrebt, den Streit zu schlichten. Er hat die Absicht, die Führer der Gewerkschaften sofort zu sich zu rufen, um sie zum Verzicht auf den Streik, dessen Folgen für das Land unabsehbar sind, zu veranlassen.

— **Einiges über die elektrischen Einrichtungen auf der Paulistabahn in Brasilien.** In Nr. 58, S. 650 Jahrg. 1920 d. Ztg. findet sich ein kurzer Bericht über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der 45 km langen, doppelgleisigen, mit der Weitspur von 1,6 m versehenen Teilstrecke J u n d i a h y - C a m p i n a s der Paulistabahn; danach ist die Bahn für hochgespannten Gleichstrom von 3000 Volt Spannung eingerichtet. An Hand einer in Heft 36 des lfd. Jahrg. der Elektrotechnischen Zeitschrift veröffentlichten Abhandlung kann in nachstehendem einiges über die Ausgestaltung des Betriebes und die Betriebsmittel mitgeteilt werden.

Vorausgeschickt sei, daß auch Brasilien seit langem unter einer ständig wachsenden Kohlennot leidet; da die Kohlenpreise nach und nach ins ungeheuerliche stiegen, entschloß sich neben anderen brasilianischen Bahnen auch die Paulistabahn zur Lokomotivbeheizung mit Holz. Ein hierzu sehr geeignetes Hartholz steht dort in großen Mengen zur Verfügung; aber auch dieses Heizmittel wird kostspielig, zumal die in Frage kommenden Wälder weit von den Bahnstrecken entfernt sind und zum Fällen, Schneiden, Stapeln, Verteilen usw. viele Arbeitskräfte benötigt werden. Es sollen allein im Staate S. Paolo im Jahre 1917 nicht weniger als 15 000 Arbeiter mit der Beschaffung des von den Bahnen angeforderten Holzes beschäftigt gewesen sein. Auf welche Weise die in Brasilien aufs reichlichste vorhandenen Wasserkräfte zur elektrischen Krafterzeugung herangezogen werden könnten, wird bereits seit vier Jahren studiert, mit dem einstweiligen Ergebnis, daß ihre Ausnutzung seit dem verflossenen Jahre beschlossen worden ist. Für die elektrisierte Strecke Jundiahy-Campinas wird die General Electric Co. vorderhand 4 Personen- und 8 Güterzug-Lokomotiven, die Westinghouse-Gesellschaft 2 Personen- und 2 Güterzug-Lokomotiven liefern.

Die L o k o m o t i v e n der G e n e r a l E l e c t r i c C o. sind im wesentlichen den auf anderen amerikanischen Bahnen verkehrenden nachgebildet; sie ähneln z. B. den auf der Chicago-Milwaukee-St. Paul-Bahn, der Butte-Anaconda und Pacific-Bahn und den auf der Michigan Central-Bahn in Dienst gestellten Lokomotiven. Die G ü t e r z u g l o k o m o t i v e n der G. E. Co. vermögen einen 700 t schweren Zug auf einer Höhensteigung von 18 ‰ mit einer Geschwindigkeit von etwa 20 bis 25 km in der Stunde zu befördern. Die höchste zulässige Geschwindigkeit auf der wagerechten Strecke ist 45 km in der Stunde. Die Güterzuglokomotive hat zwei zweiachsige Untergestelle und nur einen Führerstand. Jedes Untergestell ist mit zwei Motoren ausgerüstet; zwei Zahnradgetriebe für jeden Motor treiben die Achsen an. Die Gesamtlänge beträgt 11,95 m, der feste Achsstand 2,64 m, das Gesamtgewicht 90,72 t, der Durchmesser der Triebräder 1067 mm; das Zahnradübersetzungsverhältnis ist 18 : 82 oder 1 : 4,56. Die Dauerleistung der Lokomotive beträgt 1600 PS. Zwei Stromabnehmer in Scherenform sind auf dem Dache angebracht. An Bremsen sind vorgesehen eine gewöhnliche Luftbremse für die Lokomotive und eine Vakuumbremse für den Zug, von denen in der Regel jede für sich allein benutzt wird; nur während der Stromrückgewinnung wird durch ein Magnetventil dafür gesorgt, daß die Lokomotivluftbremse nicht in Tätigkeit tritt. Da infolge der Breitspur reichlich Raum zwischen den Rädern vorhanden ist, konnten selbstlüftende Triebmaschinen eingebaut werden. Zur Zuführung reiner Luft für die Motorenlüftung ist eine zweckentsprechend geschützte Leitung vorgesehen, die an der Außenseite des Lokomotivuntergestells entlang geführt ist. Die Triebmaschinen sind für je 1500 Volt ausgebildet und dauernd zu zweien hintereinandergeschaltet; sie können über 14 Widerstandsstufen auch zu viert hintereinandergeschaltet werden und schließlich auch in zwei Gruppen nebeneinander über zehn Widerstandsstufen.

Die P e r s o n e n z u g l o k o m o t i v e n der G. E. Co. ähneln im wesentlichen den Güterzuglokommotiven; sie haben jedoch außer den zwei zweiachsigen Untergestellen der letzteren an jedem Ende noch je ein zweiachsiges Führungsuntergestell. Auch die elektrischen Einrichtungen der Personenzuglokomotiven entsprechen im großen und ganzen denen der Güterzuglokomotiven. Die Personenzuglokomotive der G. E. Co. soll 400 t angehängte Last auf einer Steigung von 10 ‰ mit einer Geschwindigkeit von etwa 62 km in der Stunde befördern können. Die Länge im ganzen beträgt 19,15 m, der feste Achsstand 2,36 m, das Gesamtgewicht 108,86 t, der Durchmesser der Triebräder 1067 mm und der der Laufräder 914 mm; das Übersetzungsverhältnis der Zahnräder ist 30 : 70 oder 1 : 2,33. Die Dauerleistung der Lokomotive ist 1600 PS.

*) Ztg. d. Ver. Dtsch. Eisenb.-Verw. Nr. 11 vom 17. März 1921, S. 201.

Die Westinghouse-Güterzuglokomotiven sind nach der Bauart O—F—O + O—F—O hergestellt; sie besitzen sechs Achsmotoren von je 280 PS Stundenleistung. Jeder Motor ist für 1500 Volt gewickelt; je zwei sind für die Betriebspannung von 3000 Volt ständig hintereinandergeschaltet. Der feste Achsstand ist 4,27 m, die Länge über die Puffer beträgt 15,30 m, die Triebräder haben einen Durchmesser von 1016 mm, das Gesamtgewicht beträgt 105,8 t, das Übersetzungsverhältnis ist 16 : 63, die gesamte Stundenleistung beträgt 6 × 280 = 1680 PS, die mittlere Fahrgeschwindigkeit ist zu 35 km/Std., die Höchstgeschwindigkeit zu 55 km/Std. angegeben. Die Lokomotiven sind in mechanischer Beziehung insofern recht einfach, als sie Achsmotoren und direkten Zahnradantrieb haben.

Für die Westinghouse-Personenzuglokomotiven verwendet man die Bauart 2—D—0 + 0—D—2. Die Lokomotiven besitzen vier Achsmotoren von je 560 PS Stundenleistung; es sind Doppelmotoren für 3000 Volt Spannung. In elektrischer Beziehung sind sich die Triebmaschinen beider Lokomotivgattungen gleich; alle Ersatzteile: Spulen, vollständige Armaturen, Feldpole, Bürsten, Lager usw. können untereinander ausgetauscht werden. Der feste Achsstand beträgt 2,54 m, die Länge über die Puffer 16,13 m, der Durchmesser der Triebräder 1600 mm, das Gesamtgewicht 127,7 t, das Übersetzungsverhältnis 28 : 86; da die Stundenleistung eines jeden Motors 560 PS beträgt, beläuft sich die Gesamtstundenleistung auf 2240 PS. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit beträgt 70 km/Std., die Höchstgeschwindigkeit 105 km/Std. Alle Lokomotiven sind für Stromrückgewinnung eingerichtet. Die Bremseinrichtungen bestehen aus einem vereinigten System der Westinghouse-Luftdruckbremse und einer Vakuumbremse. An jedem Ende der Lokomotive befindet sich ein Führerabteil und über jedem ein Scherenstromabnehmer.

Für die einstweilen in elektrischen Betrieb zu nehmende Strecke der Paulistabahn ist von der General Electric Co. ein Unterwerk in Louveira, etwa 15 km von Jundiahy entfernt, errichtet worden. Hier sind drei Sätze Synchron-Motor-Generatoren, Bauart der General Electric Co., von je 1500 Kilowatt aufgestellt. Jeder Satz betreibt seine beiden Generatoren in Serienschaltung für 3000 Volt. Die Kraft wird einer gleichfalls von der G. E. Co. gelieferten 88 000 Volt Drehstromleitung — bei 60 Perioden in der Sekunde — entnommen und in 3 Umformern von 1900 Kilo Volt Amp. auf 2300 Volt für die Synchronmotoren abgespannt. Die Hochspannungsleitung der Bahn ist mit doppeltem Stromkreis ausgeführt; sie ist zwischen Jundiahy und Louveira getrennt und auf zwei Reihen Holzmasten geführt. In Jundiahy vereinigt man diese Linie mit einer neuen Linie der Sao-Paolo-Licht- und Kraft-Gesellschaft, die nach dem etwa 27 km entfernten hydroelektrischen Kraftwerk in Parnahyba führt; die Hochspannungsstrecke beträgt somit insgesamt etwa 43 km.

Die Fahrzeuge entnehmen den Betriebstrom den oberirdisch geführten Fahrleitungen, die nach dem Zweifach-Kettensystem aufgehängt sind; zwei Fahrdrähte werden mittels Schlaufen an demselben Tragseil befestigt. Für Abzweig- und Rangiergleise wird nur ein einzelner Draht über jedem Gleis gespannt. Bei einfachem Gleis sind Holzmaste mit Ausleger, bei mehreren Gleisen Queraufhängungen vorgesehen. Die regelrechte Höhe des Fahrdrahtes über Schienenoberkante beträgt auf der freien Strecke 6,40 m. M.

Allgemeines.

— **Aufgewalzte Schienen.** In den Vereinigten Staaten hat neuerdings der Gedanke, alte, abgenutzte Eisenbahnschienen zu einem schwächeren Querschnitt nachzuwalzen, an Verbreitung gewonnen, der Verlust beträgt dabei etwa 20—25 % des Gewichts, das Verfahren ist aber trotzdem sicher billiger als die Verarbeitung der alten Schienen zu Roheisen und Blöcken und das Walzen neuer Schienen aus diesen. Es läßt sich natürlich nur zur Verwertung von Schienen mit großem Querschnitt und zur Herstellung solcher mit kleinen Abmessungen anwenden. Neue schwere Schienen müssen nach wie vor aus Blöcken gewalzt werden, und aus abgenutzten leichten Schienen muß nach wie vor Roheisen hergestellt werden, wenn neue Schienen gebraucht werden. Auch alte Eisenschwellen, Laschen und ähnliche Teile werden durch Aufwalzen wieder für kleinere Abmessungen brauchbar gemacht. Bei einem der Walzwerke, die sich mit dieser Arbeit befassen, werden die schwereren unter den alten Schienen in drei Teile, Kopf, Steg und Fuß, zerlegt, dann erhitzt, und die Teile werden dann zu neuen, kleineren Schienen ausgewalzt. Es scheint dabei ein beträchtlicher Teil Schienen von nicht ganz einwandfreier Beschaffenheit zu entstehen, doch sind diese besonders gesucht, namentlich als Grubenschienen und für ähnliche Verwendung, weil sie billiger sind und für viele Zwecke auch genügen. Das Werk leistet mit einer Belegschaft von 300 Mann etwa 100 000 t im Jahre und soll demnächst erheblich vergrößert werden. Um der starken Nachfrage nach aufgewalzten Schienen entsprechen zu können, wird darauf gehalten, daß immer ein Vorrat von etwa 3000 t auf Lager ist.

— **Güterwagen für 106 t Ladegewicht.** Während bei uns offene Güterwagen, vornehmlich für den Transport der Kohle, bis vierachsig und bis 40 t Ladegewicht gebaut werden, ist man in Amerika, wie wir dem „Weltverkehr" entnehmen, dazu übergegangen, sechsachsige offene Güterwagen aus Stahl mit 106 t Tragfähigkeit zu bauen. Von dieser Wagenbauart sind neuerdings 1000 Stück bei der „Pressed Steel Car" Gesellschaft in Pittsburg bestellt worden. Sie werden zu schweren Zügen mit starken Zug- und Schiebelokomotiven zusammengestellt und von der Bestellerin, der amerikanischen Virginia-Bahn, zur Beförderung erheblicher Kohlenmengen auf der 720 km langen Strecke vom Kohlenbezirke West-Virginien zum Hafen von Norfolk benutzt. Die Verwendungsmöglichkeit solch schwerer Wagen gründet sich auf den in Amerika schwereren Oberbau.

Der Wagenkasten ist 15,08 m lang, innen 3,12 m breit, der Bordrand liegt 3,35 m über Schienenoberkante. Um den Laderaum zu vergrößern, ist der Boden zwischen den Drehgestellen heruntergezogen. Der Wagenkasten, auf Rollenlagern ruhend, faßt 10,89 cbm. Das Leergewicht des Wagens beträgt 35,77 t. Die Seitenwände sind außen glatt und ohne jede Durchbrechung, da der Wagen durch vollständiges Umkippen entleert wird. Die Rahmen der dreiachsigen Drehgestelle sind aus Stahlguß hergestellt, über der Mittelachse geteilt und durch ein Gelenk verbunden. Die Abfederung erfolgt mit Schraubenfedern aus Rundstahl. Die Räder werden zweiseitig gebremst, wofür Hand- und Westinghouse-Bremse vorgesehen ist.

Rechtspflege.

— **Schadensersatzpflicht der Bahn wegen Verderbs von Fischen.** Trennung des Frachtbriefes vom Gute. Der Kaufmann K. in Saarbrücken war Empfänger einer Wagenladung geräucherter Schellfische, die am 21. Mai 1919 von Nordenham aus als beschleunigtes Eilgut an ihn aufgegeben worden war. Die Bahn sandte der Einfachheit halber den Frachtbrief gesondert nach Saarbrücken. Infolgedessen wurde die Sendung von der britischen Behörde beim Übergang in das besetzte Gebiet angehalten. Bis zur Herbeischaffung des Frachtbriefes vergingen mehrere Tage. Und als dann die Sendung freigegeben war, stellte sich bei ihrer Ankunft in Saarbrücken heraus, daß die Schellfische inzwischen verdorben waren. K. nimmt deshalb den preußischen Eisenbahnfiskus auf Schadensersatz in Anspruch. Er behauptet, daß die Verzögerung der Sendung und der Verderb der Fische auf einem Verschulden des Eisenbahnfiskus beruhe. Der Frachtbrief hätte dem Wagen beigegeben werden müssen.

Landgericht und Oberlandesgericht Köln haben die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht mit der Maßgabe, daß der Beklagte nur im Rahmen des § 88 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu haften habe. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts bestätigt aus folgenden Entscheidungsgründen: „Das Berufungsgericht hat angenommen, daß der Verderb der geräucherten Fische durch die Verzögerung des Transports hervorgerufen ist, und weiterhin ist festgestellt, daß es dem Beklagten zum Verschulden gereiche, wenn der Frachtbrief nicht dem Wagen mitgegeben sei. Denn es sei seit Monaten bekannt gewesen, daß Sendungen ohne Frachtbrief von den englischen Kontrollposten angehalten wurden. Es komme nicht in Betracht, daß bei den englischen Behörden noch keine ständige, ausnahmslos befolgte Praxis in dieser Hinsicht bestanden habe. Gerade bei der herrschenden Ungewißheit hätte der Frachtbrief beigegeben werden müssen. Die Revision rügt, daß gewissen Beweisanträgen nicht stattgegeben sei, und daß das Verfahren der britischen Behörden nicht als höhere Gewalt angesehen sei. Diese Rügen sind nicht begründet. In der mündlichen Verhandlung hat sich die Revision weiter darauf berufen, daß — wenn die Lieferfristen nicht außer Kraft gesetzt wären — die Sendung als rechtzeitig angekommen anzusehen sein würde, weil die Zeit der Anhaltung durch die britischen Behörden nicht in die Lieferfrist einzurechnen wäre. Dem ist entgegenzuhalten, daß diese Einrechnung doch stattfinden könnte, da die Anhaltung durch die britischen Behörden, wie das Berufungsgericht feststellt, dem Beklagten zum Verschulden gereicht. Die entscheidenden Fragen sind immer, ob die Eisenbahnbehörden aus dem — wenn auch nicht gleichmäßigen — Verhalten der britischen Behörden Anlaß nehmen mußten, den Frachtbrief mit dem Gute reisen zu lassen, und ob dies ohne technische Schwierigkeiten möglich war. Beide Fragen hat das Berufungsgericht rechtlich einwandfrei bejaht. Danach konnte der Revision nicht stattgegeben werden. (Aktenzeichen: I. 57/21. — 9. 7. 1921.) K.-M.-L.

Bücherschau.

— **Besoldungstafeln** für die Reichsbeamten der Besoldungsgruppen 1—XIII mit den vom 1. August 1921 ab gültigen Teuerungszuschlägen. Von Eisenbahninspektor Wießner, Elberfeld, Erlenstr. 28. Preis 2,50 ℳ und 15 ₰ Porto. Das Heftchen enthält für die Ortsklassen A—E je eine Tafel, aus der für jeden Gehaltssatz das Einzel- und Gesamteinkommen an Grundgehalt, Ortszuschlag und Teuerungszuschlag für das Jahr, Vierteljahr oder den Monat abgelesen werden kann, ohne erst Berechnungen vorzunehmen; weitere Tafeln enthalten die für 1—6 Kinder errechneten Kinderzuschläge einschl. der Teuerungszuschläge, die Diätensätze für außerplanmäßige Beamte sowie Steuertarif, Steuerermäßigungen und Steuerabzug.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Übergang der Vereinsmitgliedschaft der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatseisenbahnen auf die Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen in Utrecht.

Die Verwaltung und Betriebsleitung der Holländischen Eisenbahn und der Niederländischen Staatseisenbahnen werden nur noch von einer Verwaltungsstelle, der Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen in Utrecht, geführt. Vom 1. Januar 1922 ab geht daher die Vereinsmitgliedschaft der genannten Bahnen auf die Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen als betriebsleitende Verwaltungsstelle über.

Eröffnung von Stationen

Bundesbahndirektion Villach. Am 26. Oktober 1921 wird die zwischen den Stationen Kleinreifling-Weißenbach St. Gallen in km 75.550 der Linie Amstetten-Tarvis gelegene Betriebsausweiche Schönau a. d. Enns für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Bundesbahndirektion Wien-West. Am 15. Oktober l. J. ist die im km 5.679 der Strecke Penzing-Maxing-Kl. Schwechat gelegene Personenhaltestelle Altmannsdorf als selbständige Güterabfertigungsstelle eröffnet worden.

Erweiterung bzw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Vom 1. November 1921 ab wird der Abfertigungsdienst auf dem Haltepunkt Unterlenzkirch aufgehoben. Im Verkehr von dem Haltepunkt werden Fahrkarten für Personen und Hunde in Begleitung von Reisenden im Zuge verkauft. Die in Unterlenzkirch aufgegebene Milch wird während des Zugaufenthaltes in Lenzkirch nachträglich abgefertigt. Im Verkehr nach dem Haltepunkt wird nur noch die Abfertigung von Personen und Hunden in Begleitung von Reisenden zugelassen. Die übrigen Abfertigungsbefugnisse werden aufgehoben.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Die an der Güterbahn Stuttgart-Untertürkheim-Kornwestheim gelegene Station Münster (Neckar) dient fortan auch dem Verkehr mit Gegenständen, zu deren Verladung oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Vom 26. Oktober 1921 ab werden folgende Stationsnamen geändert:

1. Linie Klotzsche-Schwepnitz: Bahnhof Moritzdorf in „Ottendorf-Okrilla", Haltepunkt Ottendorf-Okrilla in „Ottendorf-Okrilla Htp.", Bahnhof Cunnersdorf b. Medingen in „Ottendorf-Okrilla Süd".
2. Linie Potschappel-Nossen: Bahnhof Wurgwitz-Niederhermsdorf in „Wurgwitz".
3. Linie Buchholz-Schwarzenberg: Bahnhof Walthersdorf (Sa.) in „Walthersdorf (Erzgeb.)".
4. Linie Walthersdorf-Crottendorf: Haltepunkt Walthersdorf (Sa.) in „Walthersdorf (Erzgeb.) Htp.".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 92 vom 18. Oktober 1921 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, nachrichtlich an die vorsitzende Verwaltung des Technischen Ausschusses, betreffend Technischer Unterausschuß für die Frage des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen (abgesandt am 21. Oktober d. J.);

Nr. III 287 vom 16. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft der Niederländischen Eisenbahnen (abgesandt am 21. Oktober d. J.);

Nr. III 297 vom 14. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Übergangsbestimmungen für die gegenseitige Benützung der Personen- und Gepäckwagen sowie Triebwagen im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 18. Oktober d. J.);

Nr. III 298 vom 15. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Anschluß der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gemäß § 6 der Satzungen (abgesandt am 21. Oktober d. J.);

Nr. IV 208 vom 14. Oktober 1921 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Antrag des Österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen in Wien auf Änderung des Art. 7 Ziff. 8 Abs. (3) des Übk. zum VBR. (abgesandt am 16. Oktober d. J.);

Nr. IV 208 vom 14. Oktober 1921 an die Mitglieder des besonderen Unterausschusses für Angelegenheiten des Vereinsreiseverkehrs (Eisenb.-Gd. Stuttgart, Karlsruhe, Dresden, Reichsverk.-Min. Zweigst. Bayern, E.-D. Altona und Köln, Südbahn, österr. Bundesminist., Ungarische, Dänische und Schwedische Stb., Schweizerische Bundesbahn, betreffend Antrag des österr. Bundesministeriums für Verkehrswesen in Wien auf Änderung der Ziff. 5, Abs. 5 der AV. zum FEÜ. (abgesandt am 18. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. November 1921 wird die normalspurige Bahnstrecke Siedenburg-Harbergen-Staffhorst als Nebenbahn mit der Station Harbergen-Staffhorst für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (984)

Münster (Westf.), 11. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Am 1. November 1921 wird die normalspurige Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Gr. Reetz, Rochow, Misdow, Crangen-Bussin, Wend.-Puddiger und Suckow sowie den Holzverladestellen Lantow und Waldhof für den beschränkten öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (994)

Stettin, den 14. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November 1921 wird die Güterladestelle Schleswig-Friedrichsberg unter gleichem Namen als selbständige Gütertarifstation für den Güter- und Tierverkehr in Betrieb genommen. Von der Abfertigung von und nach Schleswig-Friedrichsberg bleiben nur Sprengstoffe ausgeschlossen. Die Gütertarifstation Schleswig Gbf. erhält vom 1. November 1921 ab die Bezeichnung Schleswig-Altstadt. Sendungen ohne Bahnhofsbezeichnung im Frachtbriefe werden auf Schleswig-Altstadt abgefertigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro der E.D. Altona. (999)

Altona, den 24. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. November 1921 wird der an der Teilstrecke Stockhausen (Lahn)-Allendorf (Kreis Wetzlar) der Nebenbahn Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) gelegene Bahnhof 4. Klasse Allendorf (Kreis Wetzlar), der seit 1. September d. J. nur für den Personen-, Gepäck- und Eil- und Frachtstückgutverkehr und die Bedienung der Anschlüsse industrieller Werke dient, auch für den öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (M.), den 19. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion. (989)

4. Nachrufe.

Am 4. Oktober d. J. verstarb plötzlich und unerwartet im rüstigsten Mannesalter von 41 Jahren der Regierungsbaurat

Herr Paul Friedrich Mieck

Vorstand des Betriebsamts 1 in Trier.

Seit September 1920 mit der Verwaltung des Betriebsamts 1 in Trier betraut, war es ihm nicht lange vergönnt, sich dieses Postens zu erfreuen.

Mit seinem Heimgang beklagt die Eisenbahndirektion den Verlust eines fleißigen und tüchtigen Beamten. Alle, die wir sein frisches Wesen kannten, werden ihm dauernd ein treues Andenken bewahren.

Trier, den 5. Oktober 1921. (980)

Der Präsident
und die Beamten der oberen Stellen der Eisenbahndirektion.

Am 23. Oktober d. Js. verschied in Stettin nach längerem Leiden

der Geheime Baurat

Herr Georg Peters.

Seit dem Jahre 1885 im Staatseisenbahndienst tätig, hat er vom 1. Januar 1906 bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. August d. Js. der Eisenbahndirektion in Stettin als Mitglied angehört, ausgezeichnet durch Fleiß, Pflichttreue und unermüdliche Tatkraft.

Sein liebenswürdiges, entgegenkommendes Wesen sichern ihm unser bleibendes Gedenken.

Stettin, den 24. Oktober 1921. (995)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Direktionsbezirks Stettin.

5. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

Am 1. November 1921 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung, die für die Bahnhöfe Altwarnsdorf, Ebersbach, Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 30 % erhöht. (969)

Dresden, am 18. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

6. Güterverkehr.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.

Die an Deutschland zurückgefallene Station Bosheim (Kr. Malmedy) wird wieder in den Tarif einbezogen. Als Schnittentfernungen gelten die im Nachtrag I für Hallschlag vorgesehenen zuzüglich 5 km. (997)

München, den 20. Oktober 1921.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses).

Die unter dem 29. September 1921 unter dem Titel „Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II“ bekanntgemachte Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die regelmäßige Beförderung von Milch (Tfv. 2a) um 30 % tritt nicht ein. Die jetzigen Sätze des Milchausnahmetarifs behalten auch ab 1. November d. J. bis auf weiteres Gültigkeit. Ein Nachtrag zum Tarif wird nicht herausgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (996)

Berlin, den 21. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 erfolgt die Frachtberechnung im Verkehr mit den Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) auf Grund der Gesamtentfernungen. Es gelten für Baienfurt die um 6 km, für Weingarten (Württ.) die um 10 km erhöhten Entfernungen für Niederbiegen und für Tettnang die um 10 km erhöhten Entfernungen für Bleckenbeuren. Hierzu treten noch die ab 1. November 1921 neu in das Heft C Ib aufgenommenen Zuschlagsfrachten. (998)

München, den 24. Oktober 1921.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Tfv. 200. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden in dem Ausnahmetarif 7 für Eisenerze Stationsfrachtsätze von Konstanz eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Alexanderplatz. (1000)

Berlin, den 24. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz).

Am 15. November 1921 wird in das Tarifheft 8 B die bisher im Pfälzisch-Bayerischen Gütertarif enthaltene Station Franzensbad mit den Entfernungen dieses Tarifs, die bis zum Ablauf des 30. November 1921 gelten, einbezogen. Am 1. Dezember 1921 treten im Verkehr mit Franzensbad Entfernungsänderungen und damit unwesentliche Frachterhöhungen ein. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarifanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen zu ersehen. (974)

Dresden, am 18. Oktober 1921.
Eisenbahn-Gen.-Dir.
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1b), und Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Um den Wagenumlauf zu beschleunigen und die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs sicherzustellen, werden gemäß § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung mit Wirkung vom Montag, den 17. Oktober d. J. an mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde (vgl. § 75 (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung) die Standgeldsätze (s. Abschnitt VII[3] des Nebengebührentarifs, im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, sowie Abschnitt VIII[2] des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) wie folgt erhöht:

für die ersten 24 Stunden von 20 ℳ auf 100 ℳ,
für die zweiten 24 Stunden von 30 ℳ auf 150 ℳ,
für jede weiteren 24 Stunden von 50 ℳ auf 250 ℳ.

Etwa für einzelne Bezirke oder Orte bereits eingeführte höhere Standgeldsätze bleiben in Kraft; am 17. Oktober 1921 bereits laufende Standgelder werden nach den bisherigen Sätzen berechnet. (975)

Berlin, den 13. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverzeichnis Nr. 312 — treten am 1. November 1921 neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (972)

Oldenburg, den 17. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Badischer Binnengütertarif, Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C I b, Deutsch-schwedisch-norwegischer und deutsch-dänischer Gütertarif.

Auf 1. November l. J. werden die Zuschlagstafeln zur Berechnung der Auslandszuschläge im Verkehr mit deutschen Stationen auf Schweizergebiet und Waldshut Übergang neu ausgegeben unter Aufnahme zweier weiterer Zuschlagstafeln. Näheres enthalten die Tarifanzeiger und die auf 1. November erscheinenden Tarife. (967)

Karlsruhe, den 17. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über den Brenner, Innichen, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Nachzutragen ist:

Auf dem Titelblatt unter den Übergängen zwischen Brenner und Tarvis der Übergang „Innichen“.

Auf Seite 3 in der 6. Zeile von unten nach Postumia: „oder über Innichen“.

Auf Seite 4 in der 9. Zeile von oben nach Postumia: „über Innichen“.

München, den 20. Oktober 1921. (983)
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Badischer Tiertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird für die Benutzung der überdeckten Tierstände und der dabei befindlichen Tränkeinrichtungen im Bahnhof Basel Bad. Bahnhof eine Gebühr von 1 Fr. für 1 Pferd oder 1 Stück sonstiges Großvieh erhoben.

Karlsruhe, den 20. Oktober 1921.
Eisenbahngeneraldirektion. (985)

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 24. Oktober 1921 wird die Station Braunesumpf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in den Tarif einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (970)

Berlin, den 18. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November d. J. wird die Station Braunesumpf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (968)

Erfurt, den 18. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 wird die Fracht für die Stationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) wieder auf Grund der früheren Gesamtentfernungen berechnet. Ferner werden die auf Grund voller Umbehandlung gebildeten Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilgut von Stuttgart Hbf. und Tamm b. Bietigheim nach Bremen und Hamburg sowie von Schaffhausen nach Warnemünde der Erhöhung des ab 1. November 1921 gültigen neuen Frachtsatzzeigers entsprechend geändert.

Das Dienstbeschränkungszeichen „OK" bei der württemb. Station Münster (Neckar) ist zu streichen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (991)

Hannover, den 22. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. November d. J. werden im Binnen- und Wechselverkehr der diesseitigen Bahn die Güter- und Tier-Tarife sowie die Frachtsätze für Expreßgut in gleichem Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Der besondere Frachtzuschlag für Steinkohlen usw. bei Frachtberechnung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 6 fällt vom gleichen Zeitpunkte ab fort, dagegen kommen für die im Ausnahmetarif für Düngemittel — Tfv. 2 — genannten Artikel erhöhte Frachtzuschläge zur Einführung. — Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (993)

Dahme (Mark), 20. Oktober 1921.
Die Direktion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. April 1921.

Mit Wirkung vom 1. November 1921 ab werden auf Seite 8 die besonderen Zuschläge für Reichenberg wie folgt geändert:

Der Satz des Ausnahmetarifs 6 beträgt 15 ₰ für 100 kg;
Der Satz der Klasse D beträgt 17 ₰ für 100 kg;
Der Satz der Klasse Du beträgt 25 ₰ für 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. (987)

Essen, den 20. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Durch die am 1. November 1921 allgemein zur Einführung kommenden neuen Güterfrachtsätze tritt auch eine Erhöhung der Frachtsätze für unseren Binnenverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (R. G. Bl. 1914 S. 455) genehmigt. (966)

Neuhaldensleben, den 15. Oktober 1921.
Die Direktion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. November d. J. der Nachtrag 1 zum Binnengütertarif in Kraft. Derselbe enthält Erhöhung der Frachten und Nebengebühren. Gleichzeitig werden die am 1. September d. J. eingeführten Frachtzuschläge aufgehoben mit Ausnahme derjenigen für den Düngemittel-Ausnahmetarif; hierfür werden vom 1. November d. J. ab erhoben: Düngemittel der Klasse C 24 ℳ, D 16 ℳ und E 13 ℳ. Von diesen Frachtzuschlägen bleiben auch fernerhin die Stationen Bonn Ellerbahnhof, Köln-Sülz, Rodenkirchen bei Köln und Vochem-Brühl ausgeschlossen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.

Köln, den 20. Oktober 1921. (982)
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhänge 4 und 5. Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit erhalten die Bestimmungen für Nürnberg Rbf. unter Aufhebung des bisherigen Verzeichnisses der Anschlußgleisinhaber eine neue Fassung. Näheres enthält die am 13. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (965)

Berlin, den 10. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güter- und Tierverkehr. (Deutschland einerseits und Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits.)

1. Verbandsgütertarif Teil I Abteilung B,
2. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II,
3. Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II,
4. Deutsch-dänischer Kohlentarif,
5. Deutsch-dänischer Tiertarif.

Die unter dem 15. September 1921 angekündigten Neuausgaben zu den oben unter 1—4 genannten Tarifen treten erst am 1. Dezember 1921 in Kraft.

Zu den unter 2, 3 und 5 genannten Tarifen treten entsprechend unserer Ankündigung vom 15. September 1921 am 1. November 1921 eine „Einrechnungstafel für die 30 %ige Erhöhung der dänischen Schnittfrachtsätze", zum Deutsch-dänischen Kohlentarif ein Nachtrag XIII in Kraft, enthaltend um 30 % der deutschen Einrechnungsanteile erhöhte Frachtsätze.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (988)

Altona, den 20. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1921 werden:

1. Die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau Reutin und -Lindau Stadt (Nachtrag VII Seite 29) aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Kilometer	Konstanz nach oder von	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																
		Stückgut			Wagenladungen													
		Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse	Klassen									Ausnahmetarife für: Wegebaustoffe	Steingrus	Brennstoffe		
		Ie	I	II	A	An	B	Bn	C	Cn	D	Dn	E	5	5 c	Tarifklassen D	Dn	6
105	Lindau Reutin F Bes	—	1310	1150	830	940	690	820	600	740	420	610	320	220	160	390	590	360
104	Lindau Stadt E Bes	2360	1310	—	830	940	690	820	600	740	420	610	320	—	—	—	—	—

2. Die Frachtsatzzeiger für die Ausnahmetarife 5, 5 c, 6 und 7 (Seite 31—44 des Nachtrags VII) aufgehoben. An deren Stelle treten die Frachtsatzzeiger für diese Ausnahmetarife im Tarif Teil II Heft C II, Tfv. Nr. 200.

München, den 18. Oktober 1921. (978)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Teil II, Abt. 1 des bad. Binnengütertarifs, badischer Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November l. J. wird die Abfertigungsgebühr zu Ziffer IX der besonderen Ausführungsbestimmungen zum Nebengebührentarif auf 50 Rappen für jede Stückgutsendung und 2,50 Fr. für jeden Wagen bei Wagenladungen festgesetzt. Gleichzeitig fällt die besondere Grenzabfertigungsgebühr von 50 Rappen für Stückgut und 10 Franken für eine Wagenladung weg. Die auf Seite 6 des VII. Nachtrags zum bad. Tiertarif vorgesehene Grenzabfertigungsgebühr wird ebenfalls auf den 1. November 1921 aufgehoben; dafür treten im Nebengebührentarif des Teil I des deutschen Tiertarifs einzelne Erhöhungen ein. Näheres in unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger. (964)

Karlsruhe, den 8. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 wird die Frachtberechnung im Verkehr mit Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) geändert. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (963)

Stuttgart, den 18. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. vom 15. Juli 1921.

Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 sind die auf Seite 38 des genannten Tarifes für den Verkehr mit Hall vorgesehenen Teilfrachtsätze in Kronen für a) Kochsalz und b) Viehsalz zu berichtigen wie folgt:

	a		b	
	5 t	10 t	5 t	10 t
	Kronen für 100 kg			
Bichlbach	252	219	102	51
Ehrwald	222	194	91	47
Heiterwang	266	231	107	53
Leermoos	231	201	94	49
Reutte in Tirol	295	254	117	57
Vils	344	295	134	63

Wien, am 19. Oktober 1921. (992)
Österreichische Bundesbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tschechoslowakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Hafentaxen für Expreßgut.

Die im Verkehre mit Schiffsstationen im Königreiche S.H.S. bestehenden Hafentaxen werden in dem durch die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und das Schiffahrts-Syndikat S.H.S. bedienten Expreßgutverkehre von und nach den in Betracht kommenden Schiffsstationen im Königreiche S.H.S. im Betrage von 500 Para für je 100 kg des der Frachtberechnung zugrunde zu legenden Gewichtes der Sendung mit sofortiger Gültigkeit eingehoben. (977)

Wien, am 17. Oktober 1921.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Einführung eines Nachtrages IV.

Mit 1. November 1921 tritt zum oben bezeichneten Tarif ein Nachtrag IV, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, in Kraft.

Dieser Nachtrag ist durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 25 österr. Kronen für das Stück zu beziehen. (1001)

Wien, am 24. Oktober 1921.
Zahl 104 798/Ia.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Ab 1. Dezember 1921 tritt eine Erhöhung der Personenfahrpreise und Gepäcksätze, ab 1. November 1921 eine Erhöhung der Expreßgutsätze unseres Binnentarifs in Kraft. (1002)

Meppen, den 25. Oktober 1921.
Der Betriebs-Direktor.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Am 1. Dezember 1921 werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die Erhöhung beträgt im allgemeinen bei den Einzelkarten 30 % und bei den Monatskarten 25 % der jetzigen Fahrpreise. Die künftigen Preise der Wochenkarten 3. Kl. sind auf ein Viertel der künftigen Monatskartenpreise 3. Klasse festgesetzt. Die Erhöhungen werden durch Ausgabe eines Nachtrages zu den Preistafeln zu obigem Tarif durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (971)

Berlin, den 15. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Leichen.

Am 1. Dezember 1921 tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 7 in Kraft. Durch denselben treten Tariferhöhungen ein.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (R.G.Bl. 1914, S. 455). Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (976)

Eschershausen, den 21. Oktober 1921.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-, Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. Dezember 1921 werden die Gebühren für Überführung von Gepäck und Expreßgut zwischen dem Reichsbahnhof und dem Bahnhof der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn in Oschersleben erhöht auf 50 Pf. für je angefangene 10 kg, mindestens 1 ℳ für die Sendung. (990)

Hannover, den 22. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. tritt ein Nachtrag II zum Personen- und Gepäcktarif Teil II in Kraft, der eine Erhöhung der Fahrgeld- und Frachtsätze für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr enthält.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (R.G.B. 1914, Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11. (981)

Köln, den 21. Oktober 1921.
Die Direktion.

---

8. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zur Herstellung des Bauwerkes in Teilpunkt 205 + 30 der südlichen Umgehungsbahn Michendorf-Mahlsdorf soll vergeben werden. Die Angebotmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 6,00 ℳ ohne Zeichnung von der Eisenbahnbauabteilung in Michendorf (Mark) zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossenen Briefumschlag als solche kenntlich gemacht, sind bis zum 9. November 1921, vormittags 11 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Michendorf, den 19. Oktober 1921.
Eisenbahnbauabteilung. (979)

Verkauf von 53 ausgemusterten Güter- und Personenwagen.

Am 15. November d. J., vormittags 10 Uhr, findet in unserem Geschäftsgebäude, hier, W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 200, ein Termin für die Eröffnung von Kaufgeboten statt. Kaufgebote sind bis zum genannten Zeitpunkt gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen an uns einzureichen.

Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 258 eingesehen und gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ zuzüglich 0,80 ℳ Portogebühren in bar (nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 5. Dezember d. J. (973)

Berlin, den 12. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsstoffen für die 2. Hälfte des Rechnungsjahres 1921 und zwar:

A. 2 472 000 kg Eisenguß (1 320 000 kg Bremsklötze, 920 000 kg Roststäbe, 123 000 kg Kl. I, 56 000 kg Kl. II, 53 000 kg Kl. III).
B. 32 500 kg Flußeisen und Stahlformguß, 9000 kg Temperguß, 21 350 Stck. flußeiserne Lagerschalen.
C. 690 Stck. Achslagerkasten und Teile davon aus Eisenguß.
D. 20 500 Stck. Borstpinsel, 2600 Stck. Haarpinsel.
E. 10 770 Stck. Werkzeugstiele für Bahnmeistereien, 8300 Stck. Hammerstiele für Werkstattszwecke.

Eröffnung der Angebote am 7. November 1921 zu A vorm. 11 Uhr, zu B vorm. 11¼ Uhr, zu C 11½ Uhr, zu D vorm. 11¾ Uhr, zu E vorm. 12 Uhr. Verbindungsunterlagen gibt unser Präsidialbüro gegen A 10 ℳ, B 15 ℳ, C 9 ℳ, D 12 ℳ, E 9 ℳ bar, nicht gegen Nachnahme, im Zimmer 230 ab. Zuschlagsfrist bis 21. November 1921. (962)

Hannover, den 17. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 44. Berlin, den 3. November 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Enteignung für Reichseisenbahnen in Preußen.

Vom Wirklichen Geheimen Rat **Fritsch**.

A. Die grundlegenden Vorschriften des neuen Reichsrechts.

Die Weimarer Verfassung — im folgenden „RVerf." genannt — hat das rechtsgrundsätzliche Verhältnis der Reichseisenbahnen zu den Ländern umgestaltet. Abgesehen von Elsaß-Lothringen und von dem in Art. 41 Abs. 1 der Reichsverfassung von 1871 behandelten Falle hatte bisher das Reich, wenn es Eisenbahnen bauen und betreiben wollte, keine von der jedes anderen Eisenbahnunternehmers wesentlich verschiedene Rechtsstellung. Wollte es z. B. Grunderwerb für eine von ihm zu erbauende Eisenbahn erzwingen, so mußte es beim Lande die Verleihung des Enteignungsrechts nachsuchen und sich dem landesrechtlichen Enteignungsverfahren unterwerfen, ohne daß ihm irgendwelche besondere Einwirkung auf dieses zustand. Jetzt hat das Reich ein über der Landesgewalt stehendes eigenes Eisenbahnunternehmungsrecht und sind seine Eisenbahnen der Landeshoheit entzogen. Die veränderte Rechtsstellung hat auch im Enteignungswesen ihren Ausdruck gefunden.

RVerf. Art. 90 bestimmt: „Mit dem Übergang der Eisenbahnen übernimmt das Reich die Enteignungsbefugnis und die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen. Über den Umfang dieser Rechte entscheidet im Streitfall der Staatsgerichtshof."

Ergänzend tritt hierzu § 12 des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich: „Den Reichseisenbahnbehörden stehen alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zu, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden haben."

Eine nähere Regelung bringt die Vorschrift in § 17 des Gesetzes, betreffend die Feststellung des Reichshaushaltsplans für das Rechnungsjahr 1921, vom 26. März 1921 (RGBl. S. 405), im folgenden „HaushG." genannt: „Für Zwecke, für die im Reichshaushaltsplan der Verwaltungen der Reichseisenbahnen und der Reichswasserstraßen für 1921 Mittel vorgesehen sind, stellt der Reichspräsident die Zulässigkeit der Enteignung fest. Die endgültige Entscheidung über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung, soweit sie nicht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergeht, sowie über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von fremden Grundstücken zur Ausführung von Vorarbeiten trifft der Reichsverkehrsminister. Im übrigen gelten die Landesenteignungsgesetze."

Die für die Auslegung wichtige Begründung des § 17 (Reichstag, 1. Wahlperiode 1920, Drucks. 1563) lautet: „Nach den Artikeln 90 und 97 Abs. 5 der Reichsverfassung steht die Enteignungsbefugnis für Zwecke der Reichseisenbahnen und der Reichswasserstraßen dem Reiche zu. Da ein allgemeines Reichsgesetz, welches die Ausübung dieser Enteignungsbefugnis regelt, noch nicht ergangen ist, gelten zunächst die Landesgesetze mit den aus den genannten Artikeln der Reichsverfassung sich ergebenden Abänderungen weiter, so daß von Reichs wegen vorerst nur zu bestimmen ist, welche Reichsbehörden für die Ausübung der dem Reiche bei Enteignungen für Zwecke der Reichseisenbahnen und der Reichswasserstraßen zustehenden Rechte zuständig sind. Die Bedeutung des Gegenstandes und seine Wichtigkeit für die Durchführung des Haushalts lassen seine Regelung im Haushaltsgesetze als geboten erscheinen.

Die Entscheidung der Frage, ob in einem bestimmten Falle die Enteignung zulässig sein soll (die Feststellung des Enteignungsfalles), ist mit Rücksicht auf die in einigen Landesgesetzen vorgesehene Regelung, die diese Frage der Entscheidung des Staatsoberhauptes vorbehält, dem Reichspräsidenten übertragen. Die übrigen Entscheidungen sind, soweit sie die Art der Durchführung des Enteignungsverfahrens, insbesondere die Frage, ob ein in den Landesgesetzen etwa vorgesehenes abgekürztes oder Dringlichkeitsverfahren durchzuführen ist, und den Umfang der der Enteignung unterliegenden Grundstücke bestimmen und nicht nach Landesrecht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergehen, in letzter Instanz dem Reichsverkehrsminister übertragen. In gleicher Weise soll diesem die Entscheidung darüber zustehen, ob zwecks Gewinnung eines Urteils über die Ausführbarkeit und Bauwürdigkeit eines Bauvorhabens die Inanspruchnahme von fremden Grundstücken zu Vorarbeiten zulässig sein soll. Im übrigen sollen die durch die Landesgesetze begründeten Zuständigkeiten unberührt bleiben."

In RVerf. Art. 94 Abs. 2 ist ferner (nach dem Vorbilde des Art. 41 der Verfassung von 1871) dem Reiche die Verleihung des Enteignungsrechts für den Fall ausdrücklich vorbehalten, daß das Reich in Gebieten, in denen es die Eisenbahnen noch nicht in seine Verwaltung übernommen hat, einem anderen den Bau einer Eisenbahn zur Ausführung überläßt. Da es solche „Gebiete" nicht mehr gibt, kann Art. 94 aus unserer Betrachtung ausscheiden.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen sich nur auf die unter HaushG. § 17 fallenden Eisenbahnbauten des Reichs in Preußen beziehen. Diese Vorschrift beseitigt für ihren Geltungsbereich einige Zweifel, zu denen die Fassung des Art. 90 RVerf. Anlaß geben könnte, und trifft wohl alle Unternehmen der Reichsbahnen in Preußen, für die zurzeit eine Enteignung in Frage kommt.

Zur Erläuterung des § 17 sei vorab bemerkt, daß in Preußen nach dem Enteignungsgesetze vom 11. Juni 1874 (GS. S. 221) — im folgenden „EntG." genannt — die Entscheidungen über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung nicht im Verwaltungs*streit*verfahren, sondern im Verwaltungs*beschluß*verfahren ergehen. Die Voraussetzung, von der § 17 die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministers zur endgültigen Entscheidung darüber abhängig macht, liegt also für Preußen vor. Indem ihm aber § 17 die „endgültige Entscheidung" zuweist, wird er — wie es auch die Begründung erkennen läßt — in den landesrechtlichen Instanzenzug eingeschoben. Das ist zwar, soweit mir die Gesetzgebung bekannt ist, etwas Neues; der beabsichtigte Zweck hätte auch auf dem Wege erreicht werden können, daß die Entscheidungen der obersten Reichsstelle außerhalb des förmlichen Verfahrens ergehen, aber als für die Landesbehörden bindend erklärt werden. Indessen verdient die vom Gesetze gewählte Lösung den Vorzug, weil sie einfacher ist, das Verfahren beschleunigt und auch dem Ansehen der Landeszentrale besser Rechnung trägt. Offenbar geht auch das noch mehrfach zu erwähnende preußische Gesetz betr. anderweite Regelung der auf Gesetz beruhenden Zuständigkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. August 1921 (GS. S. 487) von der gleichen Auffassung aus, indem es von dem Übergange auf andere Minister solche durch gesetzliche Vorschriften geordnete Zuständigkeiten ausschließt, die „beim Übergange der Eisenbahnen und der Wasserstraßen auf das Reich Reichsbehörden übertragen werden."

B. Die Vorarbeiten.

Die Erlaubnis zu Vorarbeiten für Eisenbahnen erteilte in Preußen bisher der Minister der öffentlichen Arbeiten (Seydel Anm. 1 zu EntG. § 5, für Staatsbahnen § 4a der Verwaltungsordnung vom 10. Mai 1907). An seine Stelle ist für Reichsbahnen nach HaushG. § 17 der Reichsverkehrsminister getreten. Daraus ergeben sich die nachstehenden Folgerungen.

Hat der Reichsverkehrsminister die Vorarbeiten genehmigt, so muß der Bezirksausschuß die im EntG. § 5 Abs. 1 Satz 1 bezeichnete Anordnung treffen. Zur Entscheidung auf eine Beschwerde über diese Anordnung oder ihre Versagung (Zuständigkeitsgesetz § 150) ist der Reichsverkehrsminister berufen.

Ebenso muß der im EntG. § 5 Abs. 3 vorgesehene polizeiliche Zwang zur Offenstellung von Gebäuden usw. eintreten, wenn die Erlaubnis des Verkehrsministers zu den Vorarbeiten erteilt ist.

Im übrigen richtet sich das Verfahren nach § 5 a. a. O.

C. Die neuen Zuständigkeiten im Enteignungsverfahren.

Nach HaushG. § 17 umfaßt die Enteignungsbefugnis des Reichs (RVerf. Art. 90) außer der Erlaubnis zu Vorarbeiten:
die Feststellung des Enteignungsfalles,
die Entscheidung über die Art der Durchführung der Enteignung,
die Entscheidung über den Umfang der Enteignung.

1. Für die Feststellung des Enteignungsfalles ist nach § 17 der Reichspräsident zuständig. Die die Zulässigkeit der Enteignung aussprechende Rechtsverordnung wird also nicht wie sonst — nach EntG. § 2 in Verbindung mit Art. 82 (1) der Verfassung des Freistaates Preußen — vom Preußischen Staatsministerium, sondern vom Reichspräsidenten erlassen und nach RVerf. Art 50 vom Reichsverkehrsminister gegengezeichnet. Inhalt der Verordnung und Art der Verkündung ergeben sich aus EntG. § 2. Die Verordnung hat alle Rechtswirkungen, die sich an eine nach EntG. § 2 erlassene Verordnung knüpfen, namentlich ist sie die Grundlage für den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (EntG. § 18) oder des vereinfachten Enteignungsverfahrens.

2. Der Reichsfinanzminister entscheidet nach § 17 endgültig über die Art der Durchführung der Enteignung, d. h. „insbesondere" (Begründung) darüber, ob ein nach den Landesgesetzen zulässiges abgekürztes oder Dringlichkeitsverfahren einzutreten hat. Für Preußen ergibt sich hieraus eine Reihe von Zuständigkeiten des Reichsverkehrsministers.

a) Er kann anordnen, daß das zu Kriegsbeginn eingeführte, in einer langen Reihe von Verordnungen und Gesetzen, zuletzt zusammenfassend in der Bekanntmachung vom 31. August 1921 (GS. S. 513) behandelte vereinfachte Enteignungsverfahren stattfindet. Seine Zuständigkeit tritt damit an Stelle der des nach § 1 der Bekanntmachung dazu berufenen Staatsministeriums. Von den in diesem § 1 genannten, auch für den Reichsverkehrsminister maßgebenden Voraussetzungen für die Anordnung kommt hier wohl nur das Erfordernis in Frage, daß die Unternehmung, für welche das Verfahren vor sich gehen soll, für Zwecke der Kriegführung oder der Volksversorgung Bedeutung hat, und daß bei ihr das Enteignungsverfahren aus Gründen des öffentlichen Wohles einer besonderen Beschleunigung bedarf. Ob dieser Fall vorliegt — was für alle mit dem Enteignungsrecht ausgestatteten Bauten der Reichsbahnen zutreffen wird —, hat aber der Reichsverkehrsminister selbst „endgültig" zu entscheiden, und wenn er in Bejahung der Frage die Anordnung erläßt, so muß der Regierungspräsident das Verfahren einleiten und die Anordnung im Amtsblatt veröffentlichen.

Die Anordnung muß der Verleihung des Enteignungsrechts unmittelbar nachfolgen, da sich ihre Wirkung schon bei der Einleitung des Enteignungsverfahrens äußert. Sie wird also zweckmäßig mit der Weitergabe der das Enteignungsrecht verleihenden Verordnung des Reichspräsidenten verbunden werden.

b) Kann oder will der Reichsverkehrsminister nicht das vereinfachte Verfahren anordnen, so ist er in der Lage, den Anspruch der Enteignung dadurch zu beschleunigen, daß er sie für dringlich im Sinne EntG. § 34 erklärt. Auch hier hat er maßgeblich zu beurteilen, ob die sachlichen Voraussetzungen dafür vorhanden sind. Seine Erklärung tritt an Stelle der in § 34 in Verbindung mit Zuständigkeitsgesetz § 150 vorgesehenen Anordnung des Bezirksausschusses und hat die gleichen Rechtswirkungen wie diese, d. h. die Enteignung erfolgt schon vor Erledigung des Rechtswegs nach Zahlung oder Hinterlegung der

vorläufig festgestellten Entschädigung. — Die sog. Dringlichkeitsbeschwerde kann dann nicht mehr vorkommen.

In Preußen gelten Eisenbahnbauten grundsätzlich als dringlich (Seydel Anm. 1 zu EntG. § 34). Wenn also nicht ausnahmsweise für alle zum Unternehmen nötigen Grundstücke Bauerlaubnis erteilt oder zu erwarten ist, wird nichts im Wege stehen, daß der Reichsverkehrsminister auch in diesem Falle seine Entscheidung gleichzeitig mit der Weitergabe der Enteignungsverordnung erläßt. Es genügt aber, wenn sie nach Erlaß des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses ergeht.

c) Dem § 17 HaushG. liegt offenbar die Absicht zugrunde, dem Reiche bei allen Entscheidungen das letzte Wort zu lassen, von denen die Erreichung des Verfahrenszwecks abhängt. Dazu gehören aber außer der Verleihung des Enteignungsrechts und der Bestimmung über den Umfang der Enteignung sowie über das allgemeine Tempo des Verfahrens auch die Einleitung der einzelnen Verfahrensabschnitte und der Ausspruch der Enteignung. Auch diese Entscheidungen sind für die „Durchführung" der Enteignung in dem Sinne wesentlich, daß sie vereitelt wird, wenn die Entscheidungen verneinend ausfallen. Da ferner in der Gesetzesbegründung die Anordnung eines abgekürzten Verfahrens oder der Dringlichkeit nur als Beispiele („insbesondere") für die Zuständigkeit des Verkehrsministers angeführt werden, so wird man in der Annahme nicht fehlgehen, daß sich diese Zuständigkeit auch auf die Beschwerde gegen Beschlüsse erstreckt, in welchen die eben bezeichneten Entscheidungen abgelehnt werden. Würde sich die Behörde, gegen deren ablehnenden Beschluß die Beschwerde gerichtet war, der Entscheidung des Reichsverkehrsministers nicht fügen, so hätte gemäß RVerf. Art. 90 der Staatsgerichtshof zu entscheiden.

Wie würde sich aber die Lage gestalten, wenn die Zuständigkeit des Reichsministers zur Entscheidung auf die Beschwerde verneint wird? Dann scheidet für diese Zuständigkeitsfrage das Reichsrecht aus und ist das preußische Recht anzuwenden, d. h. nach Zuständigkeitsgesetz § 150 und Landesverwaltungsgesetz § 125 ist der preußische Enteignungsminister — seit dem Gesetze vom 15. August 1921 (GS. S. 487) der Minister für Handel und Gewerbe — die Beschwerdeinstanz. Bestätigt dieser den angefochtenen Beschluß, so würde m. E. das Weitere von der Begründung seiner Entscheidung abhängen: Stützt er sie auf eine vom Standpunkt des Reichsverkehrsministers abweichende Auffassung über den Umfang der dem Reiche zustehenden Enteignungsbefugnis, so wäre der Staatsgerichtshof auf Grund RVerf. Art. 90 anzurufen. Andernfalls liegt ein Fall des Art. 19 Abs. 1 RVerf. vor, und es ist zwar, wenn sich nicht etwa die Reichseisenbahnverwaltung den Gründen des Handelsministers anschließt, ebenfalls der Staatsgerichtshof zur Entscheidung berufen, aber nach § 18 des Gesetzes über den Staatsgerichtshof vom 9. Juli 1921 (RGBl. S. 905) in einer anderen Zusammensetzung als im Falle des Art. 90. Unter allen Umständen ergibt sich eine solche Verzwicktheit des Rechtsverhältnisses und eine solche Gefährdung der auf schnelle Erledigung angewiesenen Reichsaktion, daß es sicherlich nicht dem Willen des Gesetzgebers entspricht, wenn HaushG. § 17 nicht auch auf die in Rede stehenden Entscheidungen bezogen wird.

3. Um Gewähr dafür zu erlangen, daß das Enteignungsverfahren dem Unternehmer dessen Geländebedarf in vollem Umfange liefert, mußte sich das Reich die maßgebliche Einwirkung auf den Umfang der Enteignung sichern.

Im preußischen Enteignungsverfahren wird der Gegenstand der Enteignung durch den Planfeststellungsbeschluß des Bezirksausschusses (EntG. § 21) — im vereinfachten Verfahren: des Regierungspräsidenten (Bek. vom 31. August 1921 §§ 2, 5) — bestimmt. Zugrunde liegt diesem Beschlusse die vorläufige Planfeststellung (EntG. § 15), für die bei Eisenbahnen, Staats- wie Privatbahnen, nach § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 der Minister der öffentlichen Arbeiten zuständig war. Das durch § 4 dem Arbeitsminister eingeräumte souveräne Planfeststellungsrecht wurde aber durch das Enteignungsgesetz nicht berührt (Seydel Anm. 6 zu EntG. § 21), und dafür, daß nicht etwa durch den Planfeststellungsbeschluß die Grundlagen der vorläufigen Planfeststellung den Absichten des Arbeitsministers entgegen umgestoßen wurden, war gesorgt, indem nach EntG. § 22 in Verbindung mit Zuständigkeitsgesetz § 150 gegen den Planfeststellungsbeschluß des Bezirksausschusses die Beschwerde an diesen Minister gegeben war. Um einer Aufhebung des Beschlusses durch die höhere Instanz vorzubeugen und zugleich solchen Planänderungen, die sich im Laufe des Enteignungsverfahrens als zweckmäßig herausstellten, nicht den Weg zu versperren, hatte der Minister angeordnet (Seydel a. a. O.), daß grundsätzlich seine Genehmigung vorher einzuholen sei, wenn die Beschlußbehörde von dem vorläufig festgestellten Plane abweichen wollte.

Für die Reichsbahnen ergibt sich hieraus folgende Rechtslage:

a) Das Recht der vorläufigen Planfeststellung ist als staatliches Hoheitsrecht nach RVerf. Art. 90 in Verbindung mit Staatsvertrag § 12 auf den Reichsverkehrsminister übergegangen. Seine Entscheidung hat also die weitgehende (hier als bekannt vorausgesetzte) Kraft, die nach dem preußischen Recht der Feststellung des Eisenbahnbauplanes durch den Minister der öffentlichen Arbeiten innewohnte, und dient nach dem soeben Ausgeführten auch für die endgültige Planfeststellung im Enteignungsverfahren als Richtschnur.

b) Nach HaushG. § 17 trifft über den Umfang der Enteignung der Reichsverkehrsminister die endgültige Entscheidung. Wie aber (bei A am Schlusse) ausgeführt ist (zu vgl. auch Umdruckerlaß des RVMin. vom 8. August 1921 I 16 Nr. 2765), ergibt sich daraus, daß zur Entscheidung auf die Beschwerde über den Planfeststellungsbeschluß — EntG. § 22, Bek. vom 31. August 1921 §§ 5, 7 — bei Enteignung für Reichsbahnen nicht der preußische Minister (seit dem Gesetz vom 15. August 1921 der Minister für Handel und Gewerbe), sondern der Reichsverkehrsminister zuständig ist.

D. Der Gang des Enteignungsverfahrens.

Das Verfahren beginnt wie bisher mit der vorläufigen Planfeststellung, bei welcher dem Reichsverkehrsminister die Schlußentscheidung zusteht. Voran geht dieser Entscheidung regelmäßig (in Fällen, in denen Enteignungen nötig werden, wohl stets) die landespolizeiliche Prüfung, die sich bis auf weiteres nach dem Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. Februar 1914 (EisVerordBl. S. 36) richtet und durch den Regierungspräsidenten gemeinsam mit der Eisenbahndirektion vorgenommen wird. Wenn nicht schon angeordnet, die Eisenbahndirektion es aber für zweckmäßig hält, daß das vereinfachte Enteignungsverfahren Platz greift, so wird sie in dem Bericht, mit dem sie dem Minister den Plan vorlegt, einen dahin gehenden Antrag zu stellen und zu begründen haben. Mit einer landespolizeilichen Prüfung nach Maßgabe der preußischen Bestimmungen wird m. E. der Vorschrift in Art. 94 Abs. 1 Satz 2 der RVerf. Rechnung getragen, derzufolge die Reichseisenbahnverwaltung vor der Entscheidung über den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichsbahnanlagen die Landesbehörden anzuhören hat, sofern dadurch der Geschäftsbereich der Landespolizei berührt wird. Die außerdem durch § 19 des Staatsvertrags dem Reiche auferlegte Verpflichtung, die Pläne für größere Eisenbahnbauten rechtzeitig (!) den Regierungen der Länder zur Stellungnahme zu übermitteln, hat mit dem Enteignungsverfahren nichts zu tun.

Das förmliche Planfeststellungsverfahren vollzieht sich im allgemeinen gemäß den Vorschriften in EntG. §§ 18—22. Lehnt der Regierungspräsident die Einleitung des Verfahrens ab, so ist dagegen nach Landesverwaltungsgesetz § 125 Beschwerde an die „in der Hauptsache zunächst höhere Instanz" gegeben (Seydel, Anm. 4 zu EntG. § 18). Diese ist nach HaushG. § 17 der Reichsverkehrsminister, dessen Zuständigkeit sich also hier aus der Gesetzeslage unmittelbar ergibt, ohne daß es der oben bei C 2c angestellten Erwägungen bedarf. Will der Bezirksausschuß von dem vorläufig festgestellten Plane abweichen, so wird es sich empfehlen, daß er

sich, wie das bei Enteignungen für preußische Eisenbahnen vorgeschrieben war (oben C 3), vorher der Zustimmung des Reichsverkehrsministers versichert. Daß Beschwerden über den Planfeststellungsbeschluß der Entscheidung des Reichsverkehrsministers unterliegen, ist oben schon ausgeführt.

Auch für das Entschädigungsfeststellungsverfahren bleiben im allgemeinen die Vorschriften des EntG. maßgebend. Gegen eine Ablehnung der Verfahrenseinleitung würde die nach Landesverwaltungsgesetz § 125 gegebene Beschwerde an den Reichsverkehrsminister zu richten sein (oben C 2c). Daß im Bedarfsfalle der Antrag auf Erklärung der Dringlichkeit bei dem Reichsverkehrsminister spätestens nach Erlaß des Entschädigungsbeschlusses gestellt werden muß, ist unter C 2b dargelegt.

Zur Vollziehung der Enteignung ist nur noch unter Hinweis auf C 2c zu bemerken, daß auch gegen einen den Ausspruch der Enteignung ablehnenden Beschluß des Bezirksausschusses die Beschwerde an den Reichsverkehrsminister zu richten ist.

Im vereinfachten Verfahren ist der Reichsminister Beschwerdeinstanz, wenn der Regierungspräsident die Einleitung des Verfahrens oder den Erlaß des in § 5 der Bekanntmachung vom 31. August 1921 bezeichneten Beschlusses ablehnt, und bei Beschwerden über den die Planfeststellung betreffenden Teil des Beschlusses (§ 7 der Bekanntmachung).

Hannover, im Oktober 1921.

Das Hartguß- (Griffin-) Rad im Eisenbahnbetrieb und seine Herstellung*).

Von Oberstaatsbahnrat Ing. Emil Rüker.

Die Bedeutung des Hartguß- (Griffin-) Rades rechtfertigt ein näheres Eingehen auf die Entwicklung, Erzeugung und Verwendung dieser besonderen Räderart.

Die größte Verbreitung haben die Griffin-Räder in Nordamerika gefunden. Im Vollbahnbetrieb besitzen sie 33 oder 36″ engl. Durchmesser, sind doppelwandig und halbdoppelwandig mit Versteifungsrippen, sowohl ungebremst, als auch in Bremswagen, bei Güter- und Personenzügen in Anwendung. Für die Beurteilung kommen die Betriebssicherheit, Haltbarkeit und die Erzeugungskosten in Betracht. Erstere ist nach den amtlichen Berichten unwidersprochen. Bezüglich der Haltbarkeit bedarf es einer eingehenderen Beleuchtung und eines Rückblicks auf die Entwicklung der für diese Zwecke errichteten Großgießereibetriebe.

Die ausgedehnten Anlagen und Eisengießereien der Canadian Pacific Ry in Montreal vom Jahre 1905 und der Chicago Milwaukee and St. Paul Ry in West Milwaukee Wisc. von 1906, der Lenoir Carworks Foundry u. a. waren für die Erzeugung der Hartgußräder in großem Stil auf die ausschließliche Verwendung des Holzkohlenroheisens gegründet. Die Eisenbahnverwaltungen ließen es an der nachdrücklichen Überprüfung der Erzeugnisse nicht fehlen, indem beispielsweise im Canadian Pacific Car Departement eine genaue Übersicht über Gußfehler, Betriebsmängel, Lebensdauer usw. stückweise geführt wurde, die im Bedarfsfall durch die Begleitkarten der Angus Wheel Foundry wirksam ergänzt wurde.

Es war die Zeit des raschen Aufstieges der Hartgußindustrie, die nach dem Verfahren von Griffin im Jahre 1913 allein 1½ Millionen Räder in einer bis dahin unerreichten Qualität hergestellt hatte. Die allgemeine Ansicht ging dahin, daß Stahlspurkränze sich rascher abnutzen als solche von gehärtetem Gußeisen, daß ferner „das Gußeisenrad so sicher sei, wenn es nach den geltenden Vorschriften genau ausgeführt werde, daß von einer Million auch nicht ein einziges brechen werde“.

Allmählich wurde jedoch auf eine Verminderung der Lebensdauer infolge Strukturveränderungen der Räder hingewiesen, die nach dem Gutachten von Fachmännern durch den Rückgang der Verwendung von Holzkohlenroheisen und die bevorzugte Verwendung von Koksroheisen zu erklären war. Die Bedenken mehrten sich, und eine Persönlichkeit, wie Crawford, Generaldirektor der Pennsylvania Ry hob die vorteilhaften Eigenschaften des Stahlrades gegenüber dem Hartgußrad hervor; „das Stahlrad sei dem Hartgußrad überlegen, und das letztere werde gewaltige Anstrengungen machen müssen, um den früheren Platz zu behaupten“. Ziffermäßige Beweise wurden nicht erbracht. Immerhin waren die Angriffe scharf genug, um die Anhänger des Hartgußrades und die Eisengießereien zu veranlassen, der Angelegenheit ihr volles Augenmerk zuzuwenden, und der immer dringender werdenden Forderung nach Wagen mit höherer Tragfähigkeit Rechnung zu tragen.

In den Fachschriften ist das Thema auf der Tagesordnung und wird sehr ernst genommen. Wie anfänglich eine Materialverbesserung erstrebt war, zeigt der Umstand, daß die Beigabe von Nickeleisen zur Gattierung empfohlen wurde, womit gegenüber dem gewalzten Stahlrad befriedigende Ergebnisse erzielt worden sein sollen. Verbreitung scheint dieser Gedanke nicht gefunden zu haben.

Inzwischen haben die Bahngesellschaften die Forderung aufgestellt, das Ladegewicht der Güterwagen von 40 000 auf 100 000 lbs. für Massengüter zu erhöhen und die Lebensdauer der Räder von 12 auf 20 Jahre heraufzusetzen, was die Gießereien veranlaßt, die Räder, entsprechend dem gesteigerten Bremsdruck, zu verstärken. In einem Rundschreiben erklärt die Association of manufacturers of chilled car wheel: „daß mit Rücksicht auf Bremswirkung und Erwärmung die Lebensdauer und Leistungsfähigkeit der Hartgußräder zu erhöhen sei“.

In dieser Zeit traten die Vertreter und ersten Fachmänner der Hartgießereien, vor allem Griffin selbst, ferner Vial, Chefingenieur der Griffin Wheel Co. in Chicago, mit ausführlichen Abhandlungen hervor, in denen das Verhalten der Bremsklötze und der Hartgußräder eingehend erörtert wurde. Inzwischen sind die metallurgischen Arbeiten von Sorby, Martens, Osmond Austens, nicht zuletzt des Wiener Chemikers Jüptner u. a., die Siderologie und ihre Nutzanwendung, die Gefügelehre und Metallmikroskopie, die maßanalytischen Untersuchungen usw. Gemeingut geworden. Fachmänner von Ruf, wie Goß von der Purdue Universität in Lafayette (Ohio), haben Untersuchungen auf den Prüfständen mit arbeitenden Lokomotiven und sich drehenden Wagenachsen angestellt. Auf diese Weise haben die Maßnahmen, das an Stelle des Holzkohlenroheisens getretene Koksroheisen für Festigkeit und Härtung gleich geeignet zu machen, der Hartgußindustrie neues Leben zugeführt und den Ruf der Räder wieder hergestellt.

Hiernach konnte Vial im Eisenbahnklub von Richmond am 12. April 1915 in einm Vortrag über die Vorteile der Hartgußräder im wesentlichen feststellen, daß „es in betreff der Überlegenheit des Hartgußrades keinen Zweifel gäbe, welche Verwendungsart auch in Betracht komme, weil es alle Möglichkeiten der vollkommenen Herstellung in sich trage“. Auch der Verein der amerikanischen Hartgießereien hat Stellung genommen und 1915 durch George W. Lyndon einen Bericht für die Master Car Builders Association vorlegen lassen, in dem zur Vereinheitlichung der Normen vorgeschlagen wird, für einen Bremsdruck von

19 000 lbs ein Radgewicht von . . . . 650 lbs
32 000 „ „ „ „ . . . . 750 „
40 000 „ „ „ „ . . . . 850 „

festzusetzen und für die neueste Radtype mit einem Radgewicht von 950 lbs die entsprechenden Bedingungen aufzustellen, wobei selbsttätige Bremsung vorausgesetzt ist. Wie sehr der kaufmännische Standpunkt betont wird, geht aus dem Umstand hervor, daß das Radgewicht zugrunde gelegt wird, wofür nicht das Totalgewicht des Güterwagens, sondern der Bremsdruck von den Gesellschaften, welche die selbsttätige Bremse beizustellen haben, zu ermitteln ist.

Das aus Roheisen hergestellte Hartgußrad ist seit seiner, im Großbetrieb erfolgenden Herstellung schon in Anbetracht des Marktpreisverhältnisses (1 t Roheisen: 1 t Stahl (Knüppel) = 1 : 1,5—2), sowie des um mehr als ¼ geringeren Radgewichtes billiger als das Stahlrad; die Kosten verringern sich noch bedeutend, wenn es sich nur um das Umgießen eines Rades handelt, in welchem Falle der Gattierung Radbruch bis zu 75 % beigesetzt wird. Kurz, das Hartgußrad erhält sich bezüglich des Materialaufwandes zum größten Teile selbst. Für die außerordentlich billig arbeitenden amerikanischen Gießereien spricht jedenfalls der Umstand, wenn sie imstande sind, die Umgußkosten per Rad mit 5 Dollar anzugeben.

Bis 1913 ungefähr reichen unsere Kenntnisse über die Verbreitung und das Verhalten der Hartgußräder in Amerika; während der Kriegszeit versiegen die Mitteilungen der amerikanischen Fachblätter und erschließen sich erst jetzt wieder nur

*) Nach einem Vortrage, gehalten im Österr. Ingenieur- und Architektenverein am 24. März 1921 (veröffentlicht in der Zeitschrift dieses Vereines, Heft Nr. 22/23 und 26/27 aus 1921).

allmählich. Die weitere Entwicklung im Hinblick auf die gesteigerten Ladegewichte und die inzwischen vermutlich eingetretene Verständigung der verschiedenen Interessentengruppen wird wohl erst später bekannt werden, immerhin sind die Vereinbarungen und weiteren Veröffentlichungen über diese wichtigen Fragen mit Interesse abzuwarten.

In Europa und besonders in Deutschland liegen die Verhältnisse grundverschieden. Die Industrie hat sich von jeher in der Erzeugung von Hartgußrädern für Vollbahnwagen — allerdings aus anderen Gründen als in England, Belgien, Frankreich, wo auf die Einheitlichkeit des Räderparkes hoher Wert gelegt worden sein mag — auf ein geringes Maß beschränkt. In der deutschen Industrie war stets der höher zu verwertende und besser bezahlte Stahl vorherrschend, was durch Verwendung des schwefelreichen deutschen Hüttenkoks (über 0,5 %), des kohlenstoffarmen, kaltgeblasenen Roheisens (westfälisches Silbereisen) usw., in der Hauptsache aber durch Preisfragen am Weltmarkt bedingt war. Wie rasch sich mitunter Änderungen in den Anschauungen vollziehen können, zeigt die inzwischen verallgemeinerte Verwendung von Koksroheisen in der Hartgußerzeugung, nicht nur in Amerika, sondern auch in Deutschland, was selbstverständlich erscheinen muß, da Betriebsergebnisse und wirtschaftliche Gründe in der Produktion zusammengefaßt werden. So haben neuere Versuche mit Probestäben verschiedenen Querschnitts ergeben, daß durch Aufnahme von kohlenstoffarmem Roheisen in der Gattierung eine so wesentliche Güteerhöhung des Gußeisens erreichbar ist, daß bei 15 % obigen Roheisens im Satz die Festigkeit um etwa ¼ gesteigert werden kann. Mit größeren Mengen kohlenstoffarmen Roheisens nimmt die Festigkeit noch mehr zu. Die chemischen Analysen lauten sehr verschieden, und es wäre verfehlt, allgemeine Zahlen angeben zu wollen. Die Eigenschaften des verwendeten Gattierungsmateriales und der Schmelzungsprozeß müssen begreiflicherweise in jeder Gießerei verschiedene Erzeugnisse liefern. Mit welcher Aufmerksamkeit der Schmelzvorgang zu verfolgen ist, zeigt der Umstand, daß das Beibehalten eines und desselben Schmelzsatzes als ungünstig angesehen wird; die Abschreck- und Festigkeitsproben werden bei jedem Ofengang miteinander verglichen, um schädliche Beimengungen im Guß durch Beigabe von Hämatit bester Beschaffenheit oder von Holzkohlen- oder Spezialroheisen auszuschließen. Da sich Deutschland z. Zt. in unheilvoller Krise befindet und die ganzen Besitzverhältnisse sowie die Voraussetzungen für die Erzeugung und für den Absatz von Grund aus verschoben haben, ist der künftige Entwicklungsgang der Eisen- und Stahlerzeugung gänzlich im Dunkeln.

Die Entwicklung und Verbreitung der Griffinräder auf den vollspurigen Eisenbahnen in Ungarn ist das Verdienst der Firma Ganz & Co. in Budapest, die die Erzeugung der Harträder seit 1874 eingerichtet und im großen Maßstabe betrieben hat.

Der besonderen Liebenswürdigkeit des Ministerialrates Ing. v. Asboth (Budapest) verdankt Verfasser einige Daten aus dem fast 40jährigen Betrieb der Ungarischen Staatsbahnen. Ihr Gesamtstand an Güterwagen hat 1915 mehr als 90 000, der Betriebsstand an Hartgußrädern rund 160 000 betragen. Nach Abrechnung von 5 % Reserve waren etwa 38 000 Güterwagen mit solchen Rädern im Umlauf. Aus der Anzahl von Räderjahren und der gesamten Auswechselungen von 5,53 % ergibt sich die durchschnittliche Lebensdauer eines Rades zu 15 Jahren, ein gewiß höchst beachtenswertes Ergebnis, wenn man bedenkt, daß in den Mittelwert von fast vier Jahrzehnten die Ausgangsjahre einbezogen sind. Die Verwendung der Griffinräder ist auch bei den Privatbahnen im Vollbahn-, Lokalbahn-, Kleinbahn- und Fabrikbetrieb so allgemein geworden, daß seitens der genannten Firma bis Ende 1920 insgesamt mehr als 1,7 Millionen Räder erzeugt worden sind. Radbrüche sind seit 1877 überhaupt nicht mehr aufgetreten.

In Österreich hat das Hartguß-(Griffin-)Rad auf den früheren Staatsbahnen größere Verbreitung gefunden; bis 1918 waren mehr als 100 000 Stück in Gebrauch. Ihr Verhalten im Vergleich zum Stahlrad soll erörtert werden. Hierbei wird von den gleichen Gesichtspunkten ausgegangen, wie bei der Besprechung der Verhältnisse in Amerika, und zwar:

1. Untersuchung, Prüfung und Übernahme,
2. Instandhaltungskosten im Betrieb und
3. Haltbarkeit, Lebensdauer und Leistung.

A) Das Hartgußrad wird in Österreich nach dem in Amerika und Ungarn üblichen Griffinverfahren ausschließlich in der Leobersdorfer Maschinenfabriks-A.-G. in Leobersdorf erzeugt. Die dortige Hartgießerei ist u. a. für eine Tageserzeugung von 100 normalen Vollbahnrädern eingerichtet. Der Arbeitsvorgang wird in jedem Einzelstadium, von der Auswägung des Gattierungsmateriales bis zur Aushebung der fertigen Räder aus den Glühgruben genau verfolgt. Im Jahre 1918 wurden ziffernmäßige Feststellungen über die Erhitzungstemperaturen von gebremsten Wagenrädern im tatsächlichen Eisenbahnbetrieb an Personen- und Güterzügen in langer Talfahrt (am Brenner und am Semmering) mittels eines eigenen tragbaren Wärmemeßapparates vorgenommen; die Ergebnisse über die Bremsdrücke handgebremster und selbsttätig gebremster Wagen wurden bei der Erzeugung verwertet.

In der Gießerei befinden sich außer den Kupolöfen für den Grauguß, ein solcher für Hartguß, fünf elektrisch betriebene Drehkrane mit der Formerei sowie die Glühgruben, die bis zu 600 Vollbahnräder aufnehmen können. Die dreiteilige Gußform für das Vollbahnrad besteht aus dem Unter- und Oberkasten, die mit nassem Sand gefüllt werden, und der zwischen beiden liegenden Kokille, an deren Wandung sich die Härtung des Profils vollzieht. Die Kerne werden im Ofen getrocknet. Vom Anlassen des Ofens bis zum ersten Abstich vergeht etwa eine Stunde; im Herdraum befindet sich dann bei eingeschränktem Betrieb eine Masse von etwa 1400 kg, d. i. das Schmelzgut für drei Vollwagenräder, das nacheinander aus der Sammel-, bzw. Gußpfanne in die Formen entleert wird. Der Erstarrungsprozeß vollzieht sich in wenigen Minuten. Das Rad ist äußerlich in heller Rotglut, indes im Innern die Umwandlung und Ausscheidung des Kohlenstoffes je nach den Temperaturstufen und der Beschaffenheit des Satzes usw. vor sich geht. Kurz nach dem Guß wird das Rad aus der Form genommen — wobei es reine Rotglut zeigt —, vom Sand abgeklopft, der Einguß wird abgeschlagen und dann das Rad unverzüglich in die heiße Glühgrube eingelassen, wo es vorübergehend eine äußerliche Temperaturerhöhung erfährt, die durch Aufhellen des Radkranzes kenntlich wird. Im zweiten Teile der Herstellung setzt sich das Erstarren des Profilinnern, die künstlich verlangsamte Abkühlung zwischen Umfang, Wandungen und Rippen in mehrtägigem Prozeß fort.

Nach dem Ausheben folgt eine sorgfältige Untersuchung auf Gußfehler, Anrisse, Sprünge usw., das Bohren auf der Spezialbohrmaschine, sodann das Abschleifen des Profiles mit der Schleifscheibe auf der Räderdrehbank; damit ist die Herstellung beendet.

Es darf gesagt werden, daß nicht so bald ein Werdevorgang so folgerichtig das Zusammenarbeiten von Wissenschaft und Praxis veranschaulicht, wie der beschriebene.

In neuester Zeit sind die Bestrebungen in der Maschinenfabrik dahin gerichtet, die Rohölfeuerung im Kupolofenbetrieb sowie in Graugießereien auch für die Hartgießerei einzurichten. Im Falle des Gelingens würde die Erzeugung der Hartgußräder eine ganz besondere Bedeutung gewinnen, wenn die chemischen Vorgänge im Schmelzungsprozeß sichergestellt, der Schwefelgehalt des Kokses unschädlich gemacht und damit eine weitere Erhöhung der Güteeigenschaften des Hartgußrades erreicht werden könnte.

Zu Punkt 1. Hinsichtlich der Qualitätsuntersuchung und der Güteproben ist, wie auf vielen technischen Gebieten, gerade in der Eisengießerei der Vergleich mit der ärztlichen Kunst naheliegend; was der Arzt erkennt, muß er bei der Behandlung zur Richtschnur nehmen. Ähnlich ist es auch im Betrieb. Auf diese Weise ist eine einwandfreie Erzeugung erreicht worden, so groß auch zeitweilig die Unregelmäßigkeiten und Schwierigkeiten der rechtzeitigen Beschaffung der hochwertigen und reinen Eisensorten und des Hüttenkoks gewesen sein mögen. Die Kontrolle der Erzeugung der gegossenen Räder ist eine äußerst genaue. Von jedem Rad wird ein Härteprobeklotz auf Kokille und ein Probestab in Sand gegossen. Die erzielten Härtetiefen und Bruchfestigkeitszahlen werden mit den Radnummern, den Mischungen, dem Schwindungsmaße und allen den Schmelzprozeß und Ofengang betreffenden Vormerkungen in das Erzeugungsbuch eingetragen; die Räder selbst werden nach dem Verlassen der Glühgruben einzeln untersucht, zweifelhafte oder ausgeschiedene Räder der Schlagprobe zugeführt. Für die Materialproben sind die gebräuchlichen Einrichtungen und überaus empfindliche Präzisionsapparate beschafft.

Für die physikalischen Untersuchungen sind vorhanden:

ein Kugeldruckapparat nach Martens, für 5 und 10 mm Kugeldurchmesser und 3000 kg Druck, bezogen von Louis Schopper in Leipzig,

eine Bruchfestigkeitswage für Stäbe von 1 Quadratzoll engl., mit Laufgewicht, für 4000 kg Bruchbelastung, nach eigener Konstruktion und amerikanischem Muster,

eine Universalprüfmaschine von 30 t Tragkraft für Zug-, Druck- und Biegeversuche, mit vollständigen Registrier- und Anzeigeapparaten, d. s. Meßdose, Gebrauchs- und Kontrollmanometer, Diagrammapparat, Dehnungsmesser nach Martens-Kennedy und einem Spiegelapparat nach Martens für Messungen bis 0,00012 mm von der Mannheimer Maschinenfabrik Mohr Federhaff bezogen.

Zur Ausführung von Schliffen dient ein elektrischer 1,8 PS-Schleif- und Polierapparat mit 2400 Touren pro Minute.

Den mikroskopischen und metallographischen Untersuchungen und Aufnahmen dienen:

ein Mikroskop für durchfallendes und auffallendes Licht, mit drehbarem Hartgummitisch und der notwendigen Optik, von C. Zeiß, Jena,

ein großes Metallmikroskop mit Doppelbeleuchtung für sub-

jektive Beobachtung und Photographie, vollständiger Optik für 1500fache Vergrößerung, mit beweglichem Objekttisch und Wechselbeleuchtungsvorrichtung, von C. Reichert, Wien.

(Einige mit den Apparaten gewonnene Aufnahmen (in 100-facher Vergrößerung) mögen hier eingeschaltet werden:

Welch bedeutende Rolle die Metallmikroskopie in der Metallurgie heute spielt, ist zur Genüge bekannt. Ganz besonders trifft dies in der Hartgußfabrikation zu, wo physikalische Einflüsse — Abschreckung des flüssigen Metalles durch die Kokille, Regelung der Kühlung in der Glühgrube — das Gefüge der Eisen-Kohlenstoff-Legierung bedingen. Über das Gefüge und seine Veränderungen durch verschiedene Behandlungen gibt die chemische Analyse allein keinen genügenden Aufschluß; diese zeigt nur den Gehalt an gebundenem und graphitischem Kohlenstoff, die metallographische Analyse jedoch zeigt in der Härteschicht des Rades z. B. genau ihre Gefügebildner: Perlit und den härtesten Bestandteil, den Zementit, ihr Mengenverhältnis und deren gegenseitige Lagerung, also jene Faktoren, die hauptsächlich die Güte der Härteschicht und somit des Rades bestimmen.

Abb. 1. Doppelwandiges Hartguß-(Griffin-)Rad im Schnitt.

Abb. 2. Radbruchstück, Scheibe mit dem Ansatz zur Rippe und Profil, die Härteschicht ist weißes Gußeisen und verläuft strahlenförmig gegen das graue Gußeisen, wobei die Kokillenwirkung nicht ganz in die Außenseite des Spurkranzes eindringt, vielmehr dort ungehärtetes, graues Gußeisen verblieben ist. Der Übergang von der Hartschicht auf das weiche Material vollzieht sich nur allmählich, die Bruchfläche zeigt homogenes Gefüge.

Für chemisch-analytische Untersuchungen sind außer den üblichen, vollständigen Laboratoriumseinrichtungen vorhanden:

ein Marsofen (elektrisch) zur Kohlenstoffbestimmung in Stahl und Eisen, mit direkter Verbrennung im Sauerstoffstrome, ferner zwei Apparate zur direkten Karbidbestimmung,

Abb. 3. Graues, gewöhnliches Gießerei-Koksroheisen (Clarenze) mit schwarzen Adern und Flächen als Kohlenstoff in ungebundenem Zustand (Graphit).

ein Kohlenstoff-Bestimmungsapparat nach Larnström, der nach dem Chromschwefelsäure-Verfahren arbeitet,

ein Apparat zur Bestimmung von Schwefel durch Kadmium-Azetat, nach Schulte,

zwei elektrische horizontale Röhrenöfen von Heraeus, Hanau,

zwei analytische Wagen mit einer Empfindlichkeit von 0,0001 Gramm, endlich die nötigen Zerkleinerungs- und Bohrvorrichtungen zur Gewinnung von feinen Spänen aus den härtesten Materialien.

Erwähnenswert ist, daß in der Fachliteratur in neuester Zeit zur Auffindung von Hohlräumen und Lunkern auch die — allerdings voraussichtlich kostspielige — Röntgenbestrahlung angegeben wird.

Die Bestimmungen für das Verhalten bei Schlagproben sind verschieden. Bei den früheren österr. Staatsbahnen war eine bestimmte Gesamtschlagarbeit (mit 300 kg Fallgewicht, bis zu der das Rad tadellos bleiben muß) vorgeschrieben, während z. B. in Amerika vielfach die Schlagarbeit für kleinere Fallgewichte aus geringerer Höhe bei größerer Schlagzahl, für die Bruchgrenze festgesetzt ist.

Zu Punkt 2. Die Beantwortung erübrigt sich, da das Hartgußrad im Betrieb ohne Unterbrechung laufen kann; es könnte nur in Erwägung gezogen werden, ob das Profil bei normaler Abnutzung kräftig genug bleibt, so daß ein Abschleifen, wie es früher versuchsweise geübt worden ist, tunlich wäre. Da die Härteschicht im Laufkreis für Räder von 950 mm Durchmesser eine Tiefe von 12 bis 18 mm und darüber erreicht, ja ohne weiteres tiefer gehen kann, und der Spurkranz bis in die Lauffläche für das Überschleifen ebenfalls genügend tief gehärtet ist, könnte ein Abschleifen bei normaler, insbesondere in der

Abb. 4. Graues, reines Holzkohlenroheisen aus Topusko bei Agram in Kroatien, mit wenig schwarzen Adern, in gleichmäßigerer Verteilung, netz- und stäbchenartiges Auftreten von Perlit, Spuren von Zementit Der Unterschied in der Graphit-Menge und -Verteilung tritt deutlich hervor

Hohlkehle nicht zu tief reichender Abnutzung immerhin zu erwägen sein. Die Ausführung begegnet keiner Schwierigkeit.

Zu Punkt 3. Die frühere Nordbahn-Direktion hatte seinerzeit die größte Zahl Hartgußräder in ihrem Wagenpark. Für das Jahr 1911 hatte sie für den Gesamträderstand der österr. Staatsbahnen eine durchschnittliche Lebensdauer der ausgeschiedenen Räderpaare von 11,7 Jahren ermittelt, so daß die Räder fast ausnahmslos die vorgeschriebene Haftzeit überschritten hatten. Wie aus den Aufschreibungen der späteren Jahre der Leobersdorfer Maschinenfabrik hervorgeht, sind die wegen normaler Abnutzung zum Umguß gelangten Harträder zumeist 14—16 Jahre im Lauf gewesen und haben die ganze Laufzeit hindurch keinerlei Veranlassung zur Außerdienststellung des

Wagens gegeben; sie sind sogar bei schweren Unfällen unversehrt geblieben, wenn schwere Defekte an den Fahrzeugen und Stoßwirkungen gefährlichster Art aufgetreten sind. Radbrüche sind überhaupt nicht zu verzeichnen. Eine 20jährige Lebensdauer ist nicht selten und als längste Laufzeit sind sogar 35 Jahre festgestellt worden. Die Gutachten zweier großer fremdstaatlicher Nachbardirektionen bestätigen genau die angegebenen Durchschnittszahlen. Erhebungen sind eingeleitet worden, um auch für die Zeit von 1912 an die durchschnittliche Lebensdauer zu ermitteln. Soweit an den im Räderhof der Maschinenfabrik befindlichen Hartgußrädern konstatiert worden ist, beträgt die durchschnittliche Abnutzung des Profiles 5 mm, nur in Einzelfällen mehr.

Abb. 5. Härteschicht mit ausgesprochenem Gefüge von Zementit und Perlit in ganz regelmäßiger Verteilung und deutlichem Richtungsbestreben.

B) Das Stahlrad.

Zu Punkt 1. Für die Erzeugung der stählernen Radreifen für Speichen- oder Scheibenräder sind bis zum Jahre 1918 die Walz- und Eisenwerke in Witkowitz, Pilsen und Ternitz hauptsächlich in Betracht gekommen; nunmehr ist auf österreichischem Staatsgebiet nur noch das letzte Werk verblieben. Während der Kriegszeit sollen die Erzeugung unverändert, die Güteziffern auf gleicher Höhe geblieben sein, nur rücksichtlich des Schwefelgehaltes wurde gegen eine verschärfte Probe eine Erhöhung zugestanden. Ein Kontraktionswert wurde für Radreifen nicht mehr vorgeschrieben.

Zu Punkt 2 und 3. Die Bestimmungen des vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgestellten Vereins-Wagen-Übereinkommens, Anlage III, sind im allgemeinen auch von den Nachfolgestaaten beibehalten worden, wonach bei Gußrädern mit angegossenem Laufkranz

1. Sprünge nicht vorhanden sein dürfen (Abschieferung und Gußmängel ausgenommen),
2. Flachstellen im Laufkreis nicht tiefer als 5 mm sein dürfen und
3. die Spurkränze im Berührungspunkte der Schiene mindestens 20 mm stark sein müssen, wobei scharfe Kanten ausgeschlossen sind.

Die Anlage III enthält in den Vorschriften für Radreifen die Richtlinien, nach denen der Wagen zu beurteilen ist und im Grenzverkehr als nicht übergangsfähig zurückgewiesen werden darf. Naturgemäß bildet sich bei den Wagenuntersuchungsorganen für die Beurteilung der Abnutzung eine bemerkenswerte Übung heraus, die für den Wagenlauf von großer Bedeutung ist. Die Abnutzung, die sich nach den Steigungen und Krümmungen, nach der Belastung, Bremsung und Fahrgeschwindigkeit richtet, ist für den Zeitpunkt des Ausbindens bestimmend. Wenn auch im günstigsten Fall die Außerbetriebsetzung des Wagens mit dessen anderweitiger Instandhaltung zusammenfallen kann, so machen doch häufig Mängel an der Scheibe, dem Radkranz, den Speichen, der Nabe oder der Befestigung eine frühere Zuführung des Wagens zur Werkstatt nötig.

Die Kosten des Abdrehens der Radreifen sind je nach den örtlichen Umständen sehr verschieden und drücken sich am zweckmäßigsten in der aufgewendeten Arbeitszeit aus. Bei normaler Abnutzung und Spannstärke können dafür, einschließlich der Ausschiebung des Räderpaares vom und zum Werkplatz, des Auf- und Abspannens auf der Drehbank, des Vorrichtens usw. bei nicht zu harten, ungebremsten Rädern, ohne Ausmeißeln, mit sechs Stunden angesetzt werden. Die Ausbindung bedingt jedoch für den Wagen eine größere Stehzeit als für die Reparatur allein, wofür der Ausfall an Transporteinnahmen den Kosten der ersteren anteilig hinzuzuschlagen ist.

Was die Leistung der Wagenräder im allgemeinen betrifft, so ist es derzeit, da infolge der Kriegszeit und des nachfolgenden Zerfalls Österreichs die Statistik zurückgeblieben ist, nicht möglich, zu einwandfreien Ergebnissen zu kommen, um so mehr, als auch die Statistik des Reichsverkehrsministeriums in Berlin vom Jahre 1918 noch immer lückenhaft ist.

Indes gehen die Ansichten der Fachmänner in diesem Punkte seit jeher stark auseinander; die absoluten Zahlen über die Schäden an Radreifen und Vollrädern beziehen sich nur auf Stahlerzeugnisse.

Noch einige Bemerkungen über die Bewährung der Hartgußräder im Kriege.

Sowohl in der Zeit des Aufmarsches, der für einzelne Hauptlinien des österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetzes noch nie erlebte Betriebsleistungen gebracht hat, als auch später insbesondere aber zu Zeiten der großen Truppenverschiebungen, haben die Fahrgeschwindigkeiten der Züge rasch gewechselt. Die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften waren mannigfachen Abänderungen unterworfen. Den Organen des Außendienstes blieb mitunter in schwierigen Fällen überlassen, schnelle Entscheidungen selbst zu treffen, die insbesondere auch den Wagenlauf und den Wagenübergang im Grenzverkehr mit großen und schweren Stückgütern betrafen.

Aus der Fülle des Stoffes seien u. a. der 1. und 2. Absatz des § 65 der Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen herausgegriffen, welche lauten:

§ 65. Räder.

1. Die Räder bremsbarer Achsen müssen mit aufgezogenen Reifen versehen sein, die Radsterne oder Radscheiben solcher Räder sind aus Schweißeisen oder Flußeisen herzustellen.

Die Anwendung von Gußeisen für die Naben oder für ganze Radscheiben ist ausnahmsweise zulässig.

2. Flußstahlscheibenräder, bei denen Nabe, Scheibe und Reifen in einem Stück gegossen sind, dürfen nur für nichtbremsbare Achsen verwendet werden. Hartgußräder dürfen nur bei Güterwagen ohne Bremse in Zügen verwendet werden, deren Fahrgeschwindigkeit 50 km in der Stunde nicht überschreitet.

In den Zeiten des empfindlichsten Wagenmangels, in denen rascheste und unbehinderte Verwendung des Wagenparks verlangt wurden, war es begreiflicherweise mit Schwierigkeiten verbunden, wenn nicht untunlich, im durchlaufenden Wagenverkehr auf die Bestimmungen des Punktes 2 streng Bedacht zu nehmen. Die Übergangsstationen haben im stillschweigenden Einvernehmen Wagen aller Art übernommen und weitergeführt, sogar aus der erhöhten Fahrgeschwindigkeit, mit der die Züge weiterzuführen waren, keine Bedenken gezogen. Nach der Ansicht gewiegter Eisenbahnfachmänner, die während der Kriegszeit im Betriebsdienst standen und nach allen Richtungen desselben Einblick gewonnen haben, haben sich hieraus nachteilige Folgen nicht ergeben. Auch die Wagenuntersuchungsorgane und das Zugpersonal haben Anstände nicht gemeldet.

Für Lokalbahnen hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen im § 42 der Grundzüge vom Jahre 1909 folgende Erleichterungen zugelassen:

„Räder aus Gußeisen, deren Gestalt und Reifen aus einem Stück bestehen, sollen bei Bremswagen im allgemeinen nicht verwendet werden. In Zügen, deren Fahrgeschwindigkeit 20 km in der Stunde nicht übersteigt, ist ihre Verwendung auch bei Bremswagen zulässig."

Hiervon wird sowohl bei Lokalbahnen als auch in Fabrik- und Schleppbahnbetrieben ausgedehnter Gebrauch gemacht. Die österreichischen Staatsbahnen haben auf der Bahn Eisenerz-Vordernberg (z. T. Zahnradbetrieb in 70 ‰ Steigung) 20 t-Erzwagen mit Hartgußrädern und selbsttätiger Luftsaugebremse (Umstellvorrichtung für den leeren und beladenen Wagen) seit 1905 anstandslos verwendet.

Zusammenfassung.

Von sämtlichen Eisenbahnverwaltungen, nicht nur in Österreich und Ungarn, sondern in allen Nachfolgestaaten dürfte es als ein dringendes Bedürfnis empfunden werden, die obigen Erfahrungen und Beobachtungen zu prüfen und zu verwerten. Dadurch werden jedoch außer den nur für die österreichischen Eisenbahnen gültigen Gesetzen, Verordnungen und Dienstvorschriften, soweit sie den Bau, Betrieb und die Instandhaltung der Fahrzeuge betreffen, auch die Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr der europäischen Mittelstaaten, d. s. die Technischen Vereinbarungen und das Wagenübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, einer Durchsicht zu unter-

ziehen sein. Inwieweit dadurch auch die „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“ und das „Technische Reglement“ berührt werden, kann gegenwärtig noch nicht gesagt werden. Noch manche weitere Momente wären zu überlegen, so die Einführung der selbsttätig wirkenden Güterzugbremse, ferner die Vereinfachung der Wagenuntersuchung und die Entlastung der Werkstätten; die Erörterung hierüber bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten. Wenn alle Angaben gründlich und vorsichtig verglichen und zu Schlußergebnissen vereinigt werden, so kann man sich dem Eindruck nicht entziehen, daß sie eindringlich zugunsten des Hartguß- (Griffin-) Rades sprechen, dessen Überlegenheit und Vorzüge um so mehr hervortreten, als nicht nur für die Erzeugung und Beschaffenheit (Gewicht, Güte, Lebensdauer) in Österreich ähnliche Verhältnisse zutreffen wie in Amerika, sondern weil auch bei Bestellung von Stahlrädern im Auslande mit längerer Lieferzeit gerechnet werden muß, was naturgemäß dazu zwingt, den notwendigen Bedarf aus der heimatlichen Industrie zu entnehmen.

In betriebstechnischer Beziehung sind zunächst die beiden folgenden Punkte aufzustellen:

1. Zulässigkeit der Hartgußräder für die Verwendung an Bremswagen, und
2. Aufhebung der Beschränkung, daß Hartgußräder nur in Zügen bis 50 km Geschwindigkeit verwendet werden dürfen.

Erscheint der Zeitpunkt für die Verwirklichung derartiger Forderungen noch nicht gekommen, weil die Verhältnisse im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen selbst noch ungeklärt sind, so darf doch mit Zuversicht erwartet werden, daß sich auch dort die Notwendigkeit der Befreiung von gewissen Hemmungen in vielfachen Beziehungen fühlbar machen wird.

Staats- oder Privatbahnen?

Die durch dieses Schlagwort gekennzeichnete, so bedeutsame wirtschaftliche Frage, die gerade in letzter Zeit wieder die für das deutsche Eisenbahnwesen verantwortlichen Männer ernstlich beschäftigt und sie veranlaßt hat, eine Erörterung im Kreise der ersten Fachleute des Reiches herbeizuführen, spielt gegenwärtig auch in Schweden eine große Rolle. Die zur Prüfung der Verhältnisse auf den schwedischen Staatsbahnen von der schwedischen Steuerzahlervereinigung berufene sogenannte Ökonomiekommission[1]) hat einen Bericht erstattet, in dem sie zu verschiedenen wichtigen Fragen Stellung nimmt und gewisse Vorschläge für eine Besserung der Eisenbahnfinanzen macht. Die Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen hat hierzu einen Gegenbericht verfaßt. Sein Inhalt ist nicht bloß für die schwedischen Verhältnisse von Interesse, sondern in mancher Beziehung auch auf die Eisenbahnverhältnisse anderer Staaten anwendbar. Wir bringen deshalb die zusammenfassenden Schlußausführungen der Gegenäußerung der Generaldirektion mit einigen Kürzungen zum Abdruck.

„Die Generaldirektion muß hervorheben, daß die gemachten Vorschläge beinahe ausschließlich sich auf Gebiete beziehen, innerhalb deren sowohl vor als nach der Einsetzung der Kommission schon durch eigene Maßnahmen der Direktion im Sinne einer Anpassung an die geänderten Konjunkturverhältnisse gearbeitet worden ist, eine Arbeit, die beträchtliche Ersparnisse bei den Ausgaben herbeigeführt hat. Diejenigen Ersparnismaßnahmen, welche die Kommission vorgeschlagen hat, sind bereits in Wirksamkeit. Die Möglichkeit weiterer Ersparnisse über die durch die von der Direktion schon getroffenen Maßnahmen hinaus hängt also in erster Linie davon ab, in welchem Grade die Direktion, deren Streben selbstverständlich immer auf die beste wirtschaftliche Pflege des großen Verkehrsunternehmens gerichtet ist, in der allgemeinen Konjunkturentwicklung eine Stütze finden kann.

Wenn die Kommission in diesem Zusammenhange hervorhebt, daß für die Erreichung einer guten Wirtschaft letzten Endes ausschlaggebend ist, daß der ganze Beamtenkörper von einem Gefühl der Verantwortung und von dem Streben erfüllt wird, in vertrauensvoller gemeinschaftlicher Arbeit von Vorgesetzten und Untergebenen immer die Interessen des Unternehmens wahrzunehmen, so darf daran erinnert werden, daß die Direktion ihrerseits keinen Anlaß hat, die Dienstauffassung des Personals gering einzuschätzen. Die wirtschaftlichen Gesichtspunkte sind diesem auch vorgehalten worden sowohl durch schriftliche Verfügungen als auch bei den von Zeit zu Zeit auf Veranlassung der Direktion und auch für jeden Bezirk angeordneten Sitzungen und Besprechungen sowie bei dem Unterricht des Personals. Daß diese wiederholte Einprägung der Bedeutung der wirtschaftlichen Rücksichten bei der Lösung der Verwaltungs- und Arbeitsaufgaben ihre guten Wirkungen gehabt hat, ist über jeden Zweifel erhaben. Auch hat die Kommission selbst einleitend betont, sie sei davon überzeugt, daß die Angestellten in allen verschiedenen Stellungen der Staatsbahnen einen für seine Aufgaben lebhaft interessierten, eifrigen und pflichttreuen Beamtenkörper darstellen, und daß man deshalb von ihnen gute Arbeitsleistungen erwarten kann.

Daß die Leitung ihrerseits nach besten Kräften ständig nicht nur auf eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit, sondern auch auf nützliche Verbesserungen und Vervollkommnungen bedacht ist, ist selbstverständlich nichts anderes als ihre Pflicht. Sie hat sich bisher stets bemüht, sich hierbei die Erfahrungen anderer Eisenbahnverwaltungen nutzbar zu machen, was bekanntlich auch dadurch geschehen ist, daß geeignete Beamte zu Studien ins Ausland beordert wurden.

Bei einem Vergleich zwischen den Staatsbahnen und den Privatbahnen hat die Kommission die Schwierigkeit, um nicht zu sagen die Unmöglichkeit, hervorgehoben, durch rein statistische Daten einen zutreffenden Vergleich anzustellen. Obgleich sie diese Punkte mit größter Gründlichkeit geprüft haben soll, hat daher die Kommission sich darauf beschränkt hervorzuheben, wie verwickelt die Frage sei. Die Direktion ist gleichfalls der Ansicht, daß die Frage besonders schwierig ist und will ihrerseits auf nähere Vergleiche nicht eingehen. Sie möchte jedoch hervorheben, daß man nicht das Recht hat — was leider manchmal geschehen ist —, nur aus den finanziellen Reinergebnissen, die bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmungen erreicht worden sind, Schlußfolgerungen zu ziehen. Solche Folgerungen können leicht übereilt und fehlerhaft sein. Um die richtigen Schlüsse ziehen zu können, muß man eine gründliche Prüfung der verschiedenen, für die Ergebnisse grundlegenden Fragen anstellen. Beispielsweise ist, wie bekannt, während der ganzen Krisenzeit bis zur zweiten Hälfte des Jahres 1919 mit Rücksicht auf das allgemeine Erwerbsleben eine ganz andere und für die Einnahmen ungünstigere Tarifpolitik bei den Staatsbahnen als bei den Privatbahnen bewußt und absichtlich befolgt worden. Abgesehen hiervon ist die Direktion ihrerseits voll überzeugt, daß die Staatseisenbahnen sowohl in wirtschaftlicher wie in technischer Hinsicht einen Vergleich auch mit den am besten verwalteten Privatbahnen unseres Landes gut bestehen würden. Wenn die Kommission sagt, daß man mit vollem Recht fordern könne, daß die Staatseisenbahnen als Großunternehmen billiger als die Privatbahnen verwaltet werden, so glaubt die Direktion ohne Vermessenheit dafür eintreten zu können, daß dies überall, wo vergleichbare Arbeitsaufgaben vorhanden sind, der Fall ist. Die Kommission führt an, daß die Ausgaben der Staatseisenbahnen während der Jahre 1913 und 1920 eine so außerordentlich große Zunahme aufweisen, daß Möglichkeiten zu Ersparnissen vorhanden sein müssen. Freilich sind das Bahnnetz und der Verkehr, wie er sich im Jahre 1920 gestaltete, erweitert worden und manche Ausgabenposten, die sich der Einwirkung der Eisenbahnleitung entziehen, besonders Kohlenpreise und Personalgehälter, in höherem Grade als die allgemeine Preislage erhöht worden; aber wenn auch dieses berücksichtigt wird, bleibt eine bedeutende Kostenvermehrung unbestreitbar übrig. Die Gesamtausgaben im Jahre 1920 (da die bedeutenden Gehaltserhöhungen nur für ein halbes Jahr wirkten) waren 5 mal so groß wie im Jahre 1913 (genauer: 4,68 mal, oder wenn man nur die eigentlichen Betriebskosten rechnet: 4,99 mal). Die Kommission sieht sich genötigt zu fragen, „ob nicht eine allzu weit gegangene Erweiterung der materiellen und personellen Hilfsmittel die Hauptursache ist, daß die Ausgaben nicht besser begrenzt werden können“. Abweichend von der Kommission findet die Direktion es nicht besonders auffallend, daß angesichts der zehnfach erhöhten Brennstoffpreise und der gewaltigen Steigerung der allgemeinen Preislage während der Kriegsjahre die Betriebskosten der Eisenbahnen vom Jahre 1913 bis zum Jahre 1920 etwa auf das Fünffache erhöht worden sind. Die Direktion hat indessen ihrerseits für erforderlich gehalten, in diesem Zusammenhange zu untersuchen, wie die Verhältnisse in dieser Hinsicht bei einigen größeren Privatbahnen, der Bergslagernas und der Stockholm-Västerås-Bergslagens Eisenbahn, sich gestaltet haben, denen man, soweit es der Direktion bekannt ist, niemals unvorsichtige Wirtschaftsführung hat vorwerfen können. Die Direktion hat dann diejenigen vergleichbaren Zahlen, die in nebenstehender Tabelle zusammengestellt sind, ermittelt.

Berücksichtigt man bei der Beurteilung dieser Zahlen auch, daß der starken Gehaltserhöhung, die bei den Staatsbahnen während des halben Jahres 1920 wirkte, bei den beiden Privatbahnen kein entsprechender Ausgabenposten gegenübersteht, so scheint sich zu ergeben, daß die Ausgabeerhöhung der Staatsbahnen, anstatt bemerkenswert hoch zu sein, verhältnismäßig eher niedriger ist als bei den zum Vergleich herangezogenen Privatbahnen.

Die Kommission bemerkt weiter, daß die Staatsbahnen als ein

[1]) Vgl. Nr. 41, S. 765 d. Ztg.

Eisenbahn	Wirkliche Betriebskosten im Jahre 1913 Mill. Kronen	Wirkliche Betriebskosten im Jahre 1920 Mill. Kronen	Erhöhungsindex	Betriebskosten und mit dem Eisenbahnbetriebe zusammenhängende Ausgaben (ausgenommen Steuer und Pachtgelder) im Jahre 1913 Mill. Kronen	1920 Mill. Kronen	Erhöhungsindex	Bahnstrecke im Betriebe Kilometer 1913	1920	Index	Wagenachskilometer in Tausend 1913	1920	Index
Staatseisenbahnen	58 341	291 232	499	66 867	313 402	469	4627,4	5513,1	119	1 002 069	906 642	90,5
Bergslagernas	4 365	27 405	628	5 439	29 462	542	528,5	593,0	112	108 244	130 455	121,0
Stockholm-Västerås-Bergslagen	4 027	19 571	486	4 558	20 527	450	479,0	479,0	100	70 577	59 118	83,8

wirklich großer Kunde bei Einkauf von Kohlen, Ölen, Eisenbahnschwellen usw. vorteilhaftere Bedingungen dürften erzielen können. Dies ist auch unzweifelhaft der Fall. So hat z. B. die Beschaffung von Steinkohlen während des Jahres 1920 einen Durchschnittspreis bei der Bergslagernas Eisenbahn von 173,77 Kr. und bei der Stockholm-Västerås-Bergslagens Eisenbahn von 161,77 Kr. für die Tonne erfordert, während der Durchschnittspreis für dasselbe Jahr bei den Staatsbahnen nur 153 Kr. betragen hat.

Unter Bezugnahme darauf, daß die Betriebskosten der Staatsbahnen eigentlich niedriger sein sollten als die der Privatbahnen, erhebt bei den Staatsbahnen die Kommission Anspruch auf billigere Güter- und Personenbeförderung als bei den Privatbahnen. Hiergegen wünscht die Direktion hervorzuheben, daß es allerdings ernstlich erwogen werden könnte, ob ein derartiger Vorteil für die Verkehrtreibenden aus allgemeinen Verkehrs- und Wettbewerbsgesichtspunkten für die Staatsbahnen tatsächlich richtig und gerechtfertigt und also wünschenswert sein kann; allerdings muß sie daran erinnern, daß die Statsbahnen im großen und ganzen schon jetzt diese billigere Beförderung angeboten haben und anbieten. Die Direktion glaubt indessen, nicht zum wenigsten auf die Erfahrungen der allerletzten Zeit gestützt, daß die Frage in der Tat sich darum drehen dürfte, ob die größeren und für den allgemeinen Verkehr bedeutenderen Privatbahnen tatsächlich, wie man erhofft hat, und was wohl auch das einzig richtige wäre, bei gleichen Tarifbedingungen wie die Staatsbahnen werden bestehen können, und zwar trotz der Belastung der letztgenannten mit den verkehrsschwachen und mit den das wirtschaftliche Ergebnis herunterdrückenden Strecken in Norrland.

Es ist indessen unmöglich, in dieser Beziehung mit einiger Gewißheit etwas vorauszusagen. Was die Staatsbahnen betrifft, ist es auch unbestreitbar — nicht nur „möglicherweise", wie die Kommission sich vorsichtig ausdrückt — so, daß höhere Ansprüche an sie gestellt werden als an die Privatbahnen. Verschiedenheiten dürften in gewisser Hinsicht bei ihrer Geschäftsgebarung daher immer bestehen bleiben. Die Oberrevisoren der Staatsbahnen haben denn auch in ihrem letzten Bericht angeführt, daß es nicht richtig sei, ganz dieselben Maßstäbe bei einem Vergleich zwischen den Staatsbahnen und den Privatbahnen anzulegen. Sie betonen, daß die Direktion der Staatsbahnen als Verwalter der Staatseisenbahnen eine ganz andere Stellung einnimmt als die Direktion einer Privatbahn, indem die letztere weit größere Freiheit hat als die Direktion der Staatsbahnen, das wirtschaftliche Ergebnis des Betriebes hauptsächlich, ja sogar ausschließlich zu berücksichtigen, während die Direktion der Staatsbahnen das öffentliche Interesse ganz anders berücksichtigen muß als eine Privatbahndirektion es zu tun braucht, weshalb auch die Direktion in ganz anderer Weise als die Verwaltung einer Privatbahn direkten Eingriffen seitens der Regierung und des Reichstags ausgesetzt ist.

Die Kommission hat keine Antwort auf die an sie gestellte Hauptfrage geben können, welche Maßnahmen zum Erreichen eines ausreichenden Ertrages aus dem Verkehre auf den Staatsbahnen für die Zukunft zu ergreifen seien. Dieses war ja auch nicht als wahrscheinlich zu erwarten bei der wirtschaftlichen Verwirrung und Ungewißheit, die nicht nur in unserem Lande, sondern in der ganzen Welt zur Zeit der Untersuchungen der Kommission geherrscht haben. Aus demselben Grunde ist es der Direktion noch nicht möglich, bestimmte Ausführungen über die wirtschaftlichen Aussichten für die Zukunft bei den Staatsbahnen zu machen. Es erscheint der Direktion jedoch eher wahrscheinlich, daß einerseits durch die Begrenzung der Ausgaben und die Anpassung an die Verkehrskonjunktur, die schon erreicht sind, oder die wir durch die von der Direktion vorgenommenen Maßnahmen zu erreichen hoffen, und andererseits durch eine vorsichtige Abwägung der Tarife entsprechend der allgemeinen Preislage des Landes sowie nach den Bedürfnissen der Verkehrsinteressenten der Direktion die Möglichkeit gegeben sein wird, die vom Reichstage gegebenen und von der Direktion schon vorher und fortwährend berücksichtigten Richtlinien zu befolgen: daß nämlich die Staatsbahnen in normalen Zeiten nicht nur ihre eigenen Betriebskosten tragen, sondern auch einen Überschuß zur Verzinsung des in den Staatsbahnen — als Gesamtheit betrachtet — niedergelegten Kapitals liefern sollen, sowie daß unter außergewöhnlichen Verhältnissen in allen Fällen ein direkter Betriebsverlust, soweit möglich, zu vermeiden ist.

Da also die Direktion nicht gefunden hat, daß die Ökonomiekommission Anregungen von Bedeutung hat geben können, die von der Direktion nicht schon beachtet und im Rahmen der praktischen Möglichkeiten durchgeführt worden oder schon in Vorbereitung wären, erlaubt sich die Direktion in Ehrerbietung anheimzustellen, daß Eure Königl. Majestät es bei dem, was in dieser Untersuchungsfrage geschehen und vorgebracht worden ist, beruhen lassen wolle."

Die Eröffnung der psychotechnischen Versuchsstelle (Psytev) der Reichseisenbahnverwaltung.

Von Eisenbahnoberinspektor **Josef Popper.**

Nachdem die Versuchsstelle in einem für sie am Bahnhof Eichkamp errichteten Holzbau eine zwar bescheidene, aber ihren Zwecken genügende Unterkunft gefunden hatte, wurde sie am 5. Oktober d. J. in Gegenwart des Herrn Reichsverkehrsministers eröffnet. Nach kurzer Begrüßung durch den Herrn Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin nahm der Sachreferent des Ministeriums, Geheimrat Dr.-Ing. Schwarze, das Wort zu folgenden Ausführungen:

„Die Einführung der Psychotechnik bei der Eisenbahnverwaltung ist wesentlich erleichtert worden durch die Unterstützung aus fachwissenschaftlichen Kreisen, von industriellen Vereinigungen und von dem Verein deutscher Ingenieure. Das Reichsverkehrsministerium legt Wert darauf, auch in Zukunft mit den genannten Stellen in Fühlung zu bleiben.

In gegenwärtiger Zeit wirtschaftlicher Not unseres Volkes ist ein wichtiger Besitz unsere Arbeitskraft. Hierauf gründet sich sogar zu einem großen Teil das Vertrauen des Auslandes zu uns. Diese Arbeitskraft muß daher so zweckmäßig wie nur irgend möglich verwendet werden, wirtschaftlicher als es jetzt noch meist der Fall ist. Es bedeutet eine Verschwendung an Arbeitskraft unseres Volkes, wenn wir Personen der Ausbildung für einen Beruf unterwerfen, für den sie ihrer Veranlagung nach nicht geeignet sind, in den sie vielleicht aus Unkenntnis, manchmal sogar durch Zwang hineingeraten sind. Neben starker Beengung der Individualität und neben innerer Unbefriedigung in dem Berufe ergibt sich für solche Personen eine längere Ausbildungszeit, und es vervielfachen sich die Ausbildungskosten, ganz zu schweigen von der zeitlebens vorhandenen geringeren Berufstüchtigkeit. Hier tritt die Eignungsprüfung beratend, helfend, sondernd ein. Ich sehe in ihr in gleicher Weise eine wirtschaftliche und soziale Einrichtung. Auch die öffentlichen Berufsberatungen bedienen sich ihrer heute schon in großem Maße.

Seitens der Eisenbahnverwaltungen sind in den Jahren 1917 und 1918 zunächst bei der Generaldirektion in Dresden rühmlichst bekannte Verfahren zur Untersuchung von Betriebsbeamten, insbesondere Lokomotivführern, ausgearbeitet worden, und bei der Eisenbahndirektion Berlin werden seit 1919 be-

reits alle neu einzustellenden Lehrlinge einer Eignungsprüfung unterworfen. Wie tief die Notwendigkeit solcher der Eigenart der einzelnen Persönlichkeit gerecht werdender Prüfungen allseitig anerkannt ist, zeigt der Beschluß des X. Gewerkschaftskongresses im Jahre 1919, der auf Antrag des Stadtrates Sassenbach gefaßt wurde. Anfangs sind diese Prüfungen fast ausschließlich in dem Laboratorium der technischen Hochschule Berlin unter Leitung der Herren Professoren Schlesinger und Dr. Moede vorgenommen worden, im letzten Winter zum Teil auch durch die Herren Dr. Liepmann und Direktor Stolzenberg, nach deren Verfahren, ferner durch Eisenbahnbeamte in den Eisenbahnwerkstätten nach einem vereinfachten Verfahren. Die Eisenbahnverwaltung ist jetzt dazu übergegangen, derartige Prüfungen durch besonders ausgebildete Prüfbeamte und in größerem Umfange selbst vorzunehmen. Hierzu und zur wissenschaftlichen Erforschung der Verfahren in bezug auf den Eisenbahndienst ist die psychotechnische Versuchsstelle geschaffen, deren Laboratorium wir heute einweihen.

Über die mit den Prüfungen bei der Eisenbahnverwaltung gemachten Erfahrungen ist öffentlich bisher noch nichts mitgeteilt worden, weil erst einwandfreie Ergebnisse vorliegen sollten. Abgeschlossen sind sie zwar auch jetzt noch nicht, es läßt sich aber bei aller Vorsicht im Urteil doch schon sagen, daß der Ausfall für eine Weiterverfolgung ermutigend ist. Auch die Werkstättenbetriebsräte haben sich in fast allen Bezirken befriedigend darüber ausgesprochen. Wir haben mit der Anwendung solcher Eignungsprüfungen zunächst bei den Lehrlingen den Weg verlassen, die Auswahl unter oft Hunderten von Bewerbern nur schematisch zu treffen

nach zufälligen Eindrücken,
nach nicht immer zuverlässigen Empfehlungen,
nach Schulzeugnissen, die in ihren Werten leider recht verschieden sind.

Feinere Unterschiede lassen sie überdies kaum erkennen. Unabhängig davon, wie man sich im übrigen zur Psychotechnik stellt, bedeutet es schon einen Fortschritt, daß jetzt ein sorgfältig geschulter Prüfbeamter gezwungen ist, sich längere Zeit mit jedem einzelnen Bewerber persönlich zu beschäftigen. Früher erfolgte die Auswahl leider vielfach so, daß nur die schriftlichen Unterlagen berücksichtigt wurden, und daß der annehmende Beamte manche Bewerber überhaupt kaum persönlich sah.

Ich brauche nicht auszuführen, welche Möglichkeiten sich für eine Anwendung von Eignungsprüfungen bei Neueinstellungen eröffnen. Dies wird besonders dann der Fall sein, wenn es sich darum handelt, aus einer großen Anzahl von Bewerbern unparteiisch und rasch die geeignetsten Kräfte herauszufinden. Wieviel Zeit und Geld wird man auch im Ausland sparen können, wenn bei dem Aufbau der Industrie etwa in Rußland oder der Schaffung neuer Industrien in Südamerika aus den zahlreichen Hilfskräften sofort die Geeignetsten herausgefunden und befördert werden können. Besonders gilt dies für Kurzkurse handwerksmäßig zu schulender Arbeiter, ohne die gerade im Auslande die Schaffung einer Industrie nicht möglich ist. Verschiedene ausländische Regierungen sind daher der Anwendung psychotechnischer Prüfverfahren bereits nähergetreten.

Weit über die zunächst in Angriff genommenen Eignungsprüfungen bei Lehrlingen sind der psychotechnischen Versuchsstelle der Reichseisenbahnverwaltung bereits die Ziele gesteckt und zwar in dem grundlegenden Erlaß vom 18. Dezember 1920*). Zu den Aufgaben der Versuchsstelle gehören hiernach u. a. noch:

1. die Ermittlung geeigneter Verfahren bei der Auswahl von Bewerbern für einen beschleunigten Aufstieg besonders gut befähigter Bediensteter mit handwerksmäßiger Vorbildung;
2. die Ermittlung der Begriffe Mindest-, Mittel- und Hochleistung in den verschiedenen Dienstzweigen,
3. die Ausarbeitung von Vorschlägen für die praktische Ausbildung von Beamten und Arbeitern,
4. die Aufstellung von Anleitungen für vorteilhafte Lern- und Ausbildungsverfahren.

*) Reichsverkehrsblatt 1920, S. 166 u. 167; im Auszug abgedruckt in Nr. 1, S. 12/1921 dieser Zeitung.

Der Lösung dieser Aufgaben wird erst schrittweise nähergetreten, da nur auf unbedingt zuverlässigen Ergebnissen weitergebaut werden kann und soll. Bis dahin sei auch ausdrücklich mit dem Urteil darüber noch zurückgehalten, ob sich die psychotechnischen Verfahren für eine solche umfangreiche Anwendung bei der Reichseisenbahnverwaltung dauernd eignen. Nicht Scheinerfolge sollen erzielt werden, sondern in gewissenhafter Arbeit Ergebnisse, die auch wirklich das Vertrauen aller Stellen der Reichseisenbahnverwaltung und ihrer Beamten und Arbeiter erringen und verdienen.

Selbst wenn die Eignungsprüfungen auch nur eine grobe Sichtung, eine Ausscheidung der ganz Ungeeigneten zuließen — und dies ist heute bereits der Fall —, so wäre bei dem großen Menschenbedarf der Eisenbahnverwaltung schon ungeheuer viel gewonnen, und zwar in wirtschaftlicher Beziehung für die Allgemeinheit und in persönlicher Beziehung für den dadurch vor einer verfehlten Laufbahn bewahrten Lehrling, Arbeiter oder Beamten. Möge hierzu das heute eröffnete Laboratorium nach besten Kräften beitragen."

Eine große Zahl von Ehrengästen, darunter Herren des Reichsverkehrsministeriums und der Eisenbahndirektion Berlin, Herr Hatje vom Werkstätten-Hauptbetriebsrat und Herr Oberingenieur Rusch von der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten sowie hervorragende Persönlichkeiten der Wissenschaft und Praxis beteiligten sich an der Eröffnung und begleiteten sie mit ihren besten Wünschen. Herr Betriebsrat Hatje bezeichnete die Eröffnung des Psychotechnischen Laboratoriums als einen neuen Kurs des Reichsverkehrsministeriums und führte erläuternd aus: Früher untersuchte man, mit wie wenig Lohn und Gehalt sich der Arbeiter oder Beamte aufrechterhalten konnte. Heute soll die Arbeitsfähigkeit des Menschen geprüft werden, und wir hoffen, daß auch die wirtschaftlichen Bedingungen dadurch bessere werden. Aus den Worten, die der Herr Minister anläßlich der Eröffnung des Studienkurses für die Dezernenten des Unterrichts- und Bildungswesens gesprochen hat, klingt die schwere Sorge um unsere finanzielle Lage. Wir versichern, daß wir stets und ständig daran mitarbeiten werden, den Eisenbahnbetrieb rentabel zu gestalten. Die Techniker haben zuerst das Material auf seine Gebrauchsfähigkeit geprüft; heute haben wir den Zeitpunkt, wo man den Menschen als solchen auf den Prüfstand stellt. Wir, die wir das Objekt zu diesen Untersuchungen abgeben müssen, knüpfen an die Eröffnung dieses Instituts unsere Wünsche und Hoffnungen. Wir hoffen, daß die Arbeiterauswahl objektiv und einwandfrei vorgenommen wird, so daß dem Arbeiter der Zwang des späteren Umlernens erspart bleibt. An die Techniker und Psychologen aber richten wir die Bitte, stets dafür zu sorgen, daß der moderne Industrialismus unserer Zeit nicht den lebendigen Geist im Arbeiter erschlägt. Wir versichern nochmal unsere tätige und freudige Mitarbeit an dieser Neuerung.

Der Direktor des Vereins deutscher Ingenieure, Herr Baurat Meyer, äußerte seine Freude darüber, ein Verfahren, das in dem von ihm geleiteten Ausschusse für wirtschaftliche Fertigung erstmals feste Wurzel faßte, nunmehr auch auf das große Gebiet der Reichseisenbahnen ausgedehnt zu sehen, und Herr Prof. Dr. Schlesinger von der Technischen Hochschule Berlin gab einen anregenden Überblick über die Entwicklungsgeschichte der Psychotechnik in Deutschland und über die Hindernisse, die er bei Einführung dieses Prüfverfahrens in Berlin zu überwinden hatte.

Zum Schlusse führte der Leiter der neuen Versuchsstelle, Herr Regierungsbaurat Fröhlich, nach einem kurz gehaltenen Vortrag über psychotechnische Fragen die Anwesenden durch die Versuchsräume und zeigte ihnen an praktischen Vorführungen, die mit einem Kostenaufwand von 150 000 ℳ beschafften Apparate. Die Versuchsstelle erwies sich dabei trotz ihrer Jugend mit allen nötigen Einrichtungen schon bestens ausgestattet. Der Bau, in dem sie nunmehr untergebracht ist, erforderte ebenfalls den Betrag von 150 000 ℳ. Sie zeigt sich in ihrer äußeren Aufmachung schlicht und prunklos, dient aber wissenschaftlichen Zielen, deren weittragender Bedeutung die Anwesenheit des Herrn Ministers bei der Eröffnung besonderen Ausdruck verlieh.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Zukunft der Reichseisenbahnen.** Unter dem Vorsitz des Reichsministers Groener trat am 27. Oktober der Sachverständigenbeirat des Reichsverkehrsministeriums zu einer Besprechung der Lage der Reichseisenbahnen zusammen. Auf der Tagesordnung stand die Frage, die in letzter Zeit durch mehrere Presseartikel auch die breite Öffentlichkeit beschäftigt hat, ob die Überführung der Reichseisenbahnen in Privatbetrieb eine Gesundung der finanziellen Lage der Reichseisenbahnen herbeizuführen geeignet wäre. Dieselbe Frage war bereits vor drei Wochen in der Präsidentenkonferenz in München erörtert worden (vgl. Nr. 41, S. 760 d. Ztg.). Nachdem schon auf dieser Konferenz gegen den Privatbetrieb allgemein eine ablehnende Haltung angenommen war, ist auch in der Sitzung des Sachverständigenbeirates am 27. Oktober von keiner Seite die Überführung der Reichseisenbahnen in Privathände in irgendeiner Form empfohlen worden. Die ganz überwiegende Mehrheit war auch der Auffassung, daß eine Übertragung der

Verwaltung an eine privatrechtliche Gesellschaft, selbst unter Wahrung des Eigentumsrechtes des Reiches, nicht zweckmäßig sei. Dagegen wurde eine vielseitige Durchdringung des Staatsbetriebes mit kaufmännischem Geist und möglichste Anwendung privatwirtschaftlicher Grundsätze innerhalb des Staatsbetriebes empfohlen. Der Beirat billigte die Absicht des Ministers, bei Gelegenheit der Einbringung des Eisenbahn-Finanzgesetzes eine Reihe von Anwendungsmöglichkeiten privatwirtschaftlicher Grundsätze durchzuführen. Dieses Eisenbahn-Finanzgesetz soll nach den Absichten des Ministers noch in dieser Tagung des Reichstages zur Verabschiedung gelangen.

— **Die Verkehrsleistungen der Reichsbahn.** Über die Verkehrsleistungen der letzten Monate gibt das Reichsverkehrsministerium folgende Zahlen bekannt:

Es sind gestellt worden:

An gedeckten Güterwagen (zu 10 t) für alle Güter:

	im August		im September	
	insgesamt	arbeitstägl.	insgesamt	arbeitstägl.
1920:	1 180 415	45 401	1 252 178	48 172
1921:	1 365 412	50 571	1 387 101	53 350

An offenen Güterwagen (zu 10 t) für alle Güter:

	im August		im September	
	insgesamt	arbeitstägl.	insgesamt	arbeitstägl.
1920:	2 097 676	80 680	2 178 148	83 775
1921:	2 228 868	82 551	2 210 157	85 006

Für Getreide und Futtermittel sind an gedeckten Wagen gestellt worden:

	im August	im September	vom 1.—21. Oktober
1920:	51 182	49 232	20 996
1921:	74 738	86 622	61 983
	= + 46 %	+ 75,9 %	+ 195,2 %

Für Düngemittel sind an gedeckten Wagen gestellt worden:

	im August	im September	vom 1.—21. Oktober
1920:	50 891	48 264	20 982
1921:	65 386	71 090	46 380
	= + 28 %	+ 47,3 %	+ 121 %

Für Kartoffeln sind an gedeckten Wagen gestellt worden:

	im August	im September	vom 1.—21. Oktober
1921:	42 376	65 297	106 710

Die genauen Vergleichszahlen des Jahres 1920 für das ganze Reich sind nicht vorhanden. Im August und September war die Wagengestellung um rund 14 % niedriger als im Vorjahre infolge der starken Steigerung des Getreide- und Düngemittelversandes. Neben dem Kartoffeltransport in Wagenladungen geht ein überaus starker Stückgutversand von Kartoffeln einher. Auf den Berliner Bahnhöfen sind z. B. in der Woche vom 16. bis 22. Oktober rund 96 000 Zentner Kartoffeln als Stückgut angekommen.

An Wagenachskilometern sind im Vergleich zum Vorjahre geleistet worden:

im Personenverkehr
(in Tausenden von Achskilometern)

	1920:	1921:
April	457 140	615 960
Mai	527 454	648 301
Juni	582 310	695 929
Juli	631 749	734 264
April/Juli	2 198 653	2 694 454
	gegen 1920 +	495 801
	= +	22,6 %

im Güterverkehr
(in Tausenden von Achskilometern)

	1920:	1921:
April	1 223 764	1 358 563
Mai	1 273 913	1 108 168
Juni	1 287 579	1 225 758
Juli	1 270 319	1 327 782
	5 055 575	5 020 271
	gegen 1920 —	35 304
	= —	0,69 %

Das Abfallen der Zahlen des Güterverkehrs im Mai und Juni ist die Folge des Fortfalls der oberschlesischen Kohlentransporte wegen des Polenaufstandes, sowie der wiederholt hervorgehobenen, stark verkehrshemmend wirkenden Sanktionen im Westen.

— **Einschränkung des Seeverkehrs nach Ostpreußen** (vgl. Nr. 38, S. 702 d. Ztg.). Infolge der Verbesserungen im Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, welche die Einführung des sog. zweiten Provisoriums mit sich gebracht hat, ist die Inanspruchnahme des Seeverkehrs zwischen Pillau und Swinemünde und umgekehrt in der letzten Zeit erheblich zurückgegangen. Die maßgebenden Berliner Stellen sind daher zu der Überzeugung gekommen, daß es sich bei der äußerst geringen Benutzung des Seeweges von kaum 30 Personen täglich durchschnittlich — teilweise sind es an einzelnen Tagen erheblich weniger — nicht mehr verantworten lasse, die sehr erheblichen Zuschüsse (über eine Million monatlich) weiter zur Aufrechterhaltung einer täglichen Schiffsverbindung aufzuwenden. Es haben eingehende Verhandlungen unter Beteiligung des ostpreußischen Reichsratsmitgliedes und der ostpreußischen Vertretung in Berlin stattgefunden, in deren Verfolg damit zu rechnen ist, daß die tägliche Schiffsverbindung zwischen Swinemünde und Pillau vom 1. November d. J. ab auf eine wöchentlich zweimalige Fahrt eingeschränkt werden wird. Dabei ist zu beachten, daß in der Richtung Pillau—Swinemünde nötigenfalls noch für eine weitere zweimalige Schiffsverbindung über Danzig Sorge getragen ist, wobei allerdings in Danzig übernachtet werden muß.

Um jederzeit in Fällen wie dem letzten Eisenbahnerstreik in Pomerellen oder bei sonstigem Bedarf sofort zum täglichen Verkehr übergehen zu können, sollen in den beiden Hafenorten ständig Dampfer fahrbereit gehalten werden.

— **Eisenbahntarif und Siedlung.** Der Ausschuß für Siedlungs- und Wohnungswesen hielt gemeinsam mit dem Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats eine Sitzung ab, um den Einfluß der Eisenbahntarife im Vorort- und Nahverkehr auf das Siedlungswesen zu erörtern. Der Berichterstatter des Siedlungsausschusses gab zur Schilderung der Entwicklung der Miet- und Fahrpreise folgendes Beispiel: Die Jahresmiete einer Berliner Wohnung in der Nähe des Schlesischen Bahnhofs betrug vor dem Kriege 600 ℳ, heute 870 ℳ; die Jahresmiete einer gleichen Wohnung in einem 12 km entfernten Vorort vor dem Kriege 460 ℳ, heute 669 ℳ. Das Fahrgeld bis zum Schlesischen Bahnhof betrug für eine vierköpfige Familie im Jahre 252 ℳ, heute 1056 ℳ; vor dem Kriege betrug die Differenz zwischen Berliner Miete und Vorortmiete zuzüglich Fahrgeld etwa 110 ℳ, heute dagegen 855 ℳ. Der Berichterstatter folgerte daraus, daß diese Verteuerung des Wohnens in einem Vorort durch die Fahrpreise die Bevölkerung selbstverständlich verhindere, aus der Großstadt hinauszuziehen, und führte auch Beispiele dafür an, daß bereits parzelliertes Siedlungsgelände den Siedlungsgesellschaften aus solchen Gründen von den Siedlern zurückgegeben worden ist. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses legte die augenblickliche finanzielle Lage der Eisenbahn dar. Es sei unmöglich, daß die Eisenbahn den geschilderten Bedürfnissen mehr entgegenkomme, als dies bereits in dem sogenannten Notstandstarif vom September des Jahres, der der Eisenbahn 160 Millionen Mark kostet, geschehen ist. Auch die neue Tariferhöhung ist bei Zeitkarten auf diesen Notstandstarif aufgebaut, der eine Ermäßigung von etwa 73 % bedeutet. Die Rechnung gilt nicht für den Berliner und Hamburger Vorortverkehr, weil dieser außerdem noch das Privileg einer besonders verbilligten Einzelfahrkarte genießt. Der Nahverkehr hat damit nur eine etwa fünfeinhalbfache Erhöhung der Preise, der Güterverkehr dagegen eine dreizehnfache, der Fernverkehr eine neun- bis zehnfache erfahren.

Nach längerer Erörterung entschied der Verkehrsausschuß sich dahin, daß es bei der augenblicklichen Finanzlage der Eisenbahn nicht befürwortet werden könne, über die bereits eingetretene Ermäßigung im Notstandstarif hinauszugehen. Unterstützt wurde dagegen die Anregung, die Schülerkarten für Lehrlinge einzuführen. Der Ausschuß für Siedlungs- und Wohnungswesen wird sich nach dieser Entscheidung des Verkehrsausschusses noch einmal in einer besonderen Sitzung mit dieser Frage beschäftigen.

— **Bezirkseisenbahnrat Breslau.** In der Sitzung am 19. Oktober d. J. wurde dem Antrage auf Wiederaufnahme des Baues von 10-t-Wagen zugestimmt und gleichzeitig beschlossen, die Eisenbahnverwaltung zu ersuchen, die Erweiterung der Liste A (enthaltend die Güter, bei denen die Fracht nach den Hauptklassen für mindestens 10 t zu berechnen ist) beschleunigt und wohlwollend zu betreiben. Ferner wurde beschlossen, die Anträge auf Verlängerung der Entladefristen sowie Niederschlagung der bei dem Maiputsch und bei sonstigen Unruhen und Streiks unverschuldet entstandenen Standgelder zu befürworten. Nicht zugestimmt wurde dagegen den im Interesse der Oderschiffahrt gestellten Anträgen auf Einführung ermäßigter Frachtsätze zwischen den oberschlesischen Umschlagplätzen und den oberschlesischen Steinkohlengruben und Erzhütten, sowie auf Aufhebung der seit dem 1. Mai 1920 eingeführten Umschlagsgebühren für Erze.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** 1. Am 1. d. M. ist die vollspurige Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Gr. Reetz, Rochow, Misdow,

Crangen-Bussin, Wend.-Puddiger und Suckow sowie den Holzverladestellen Lantow und Waldhof für den beschränkten öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

2. Am 15. d. M. wird die vollspurige Bahnstrecke Siedenburg-Harbergen-Staffhorst als Nebenbahn mit der Station Harbergen-Staffhorst für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Für die beiden neuen Bahnstrecken haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— **Maßnahmen für den Kartoffeltransport.** Das Reichsverkehrsministerium hat von Mittwoch, dem 26. Oktober ab in Ostpreußen, Westpreußen, Pommern und Mecklenburg eine Sperrung des Stückgutverkehrs der Eisenbahn eintreten lassen. Die hierdurch frei werdenden Wagen sollen ausschließlich für den Transport von Kartoffeln verwandt werden. In Pommern werden hierdurch allein 2000 Wagen frei. Als Ergebnis der Maßnahme ist eine Senkung des Kartoffelpreises mit einem hohen Grad von Wahrscheinlichkeit zu erwarten — in ihrer ganzen Auswirkung allerdings nur, wenn die Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten gleichzeitig dem Treiben der wilden Kartoffelaufkäufer ein Ende machen.

— **Die Fahrpreisermäßigung für mittellose Kranke,** die auf den Reichsbahnen gewährt wird, erfährt durch einige Abänderungen eine Erweiterung. Sie wird gewährt auch an Krüppel zur Reise nach Krüppelheimen, zur Besuchsbehandlung sowie zur Aufsuchung von Krüppelfürsorgestellen. Die in den Kreis der Personen, denen die Fahrpreisermäßigung gewährt werden kann, neu einbezogenen Krüppel müssen jedoch, wie alle anderen mittellosen Kranken, sich zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung eines Ausweises, nach vorgeschriebenem Muster bedienen.

— **Einrichtung einer Ausgleichsstelle für fehlende und überzählige Güter in Saarbrücken.** Am 1. November d. J. ist eine Ausgleichsstelle für fehlende und überzählige Güter für den Bezirk des Saargebietes eingerichtet worden. Sie ist mit dem Fundbüro der Eisenbahndirektion vereinigt und tritt für den Bezirk Saarbrücken an die Stelle des deutschen Ausgleichsamts in Berlin. Es sind infolgedessen seit 1. November alle nach den Ermittelungsvorschriften an das deutsche Ausgleichsamt Berlin einzusendenden Meldungen und Anzeigen an die Ausgleichsstelle Saarbrücken zu senden. Im übrigen behalten alle Bestimmungen über das Ermittelungsverfahren ihre Gültigkeit.

— **Übergabe der Danziger Eisenbahnen.** Zwischen der Freien Stadt Danzig und Polen ist einer Meldung des W. T. B. vom 25. Oktober zufolge vereinbart worden, die Frist der Übergabe der Danziger Eisenbahnen an die polnischen Eisenbahnbehörden bis zum 1. Dezember zu verlängern. Ursprünglich hatte die Übergabe bereits am 1. November erfolgen sollen.

— **Verbesserungen im Berliner Stadtbahnverkehr.** Um den Klagen über die Überfüllung der Stadtbahnzüge abzuhelfen, hat die Eisenbahnverwaltung eine Verlängerung der Züge beschlossen. Durch die Vergrößerung der Bahnsteige einzelner Bahnhöfe (Charlottenburg, Jannowitzbrücke usw.) wird es möglich, sämtliche Züge auf der Stadtbahn um je zwei Wagen zu verlängern, wodurch täglich 1460 Wagen mehr über die Stadtbahn gefahren werden können und den Benutzern über 70000 Sitzplätze und mindestens ebensoviele Stehplätze mehr als bisher zur Verfügung gestellt werden. — Auch auf der Ringbahn steht eine Verbesserung in Aussicht. Es ist geplant, auf dem Ringbahnhof Westend eine neue Bekohlungsanlage für die Ringbahnzüge einzurichten, nach deren Fertigstellung die Anlage auf dem Potsdamer Ringbahnhof beseitigt und der Bahnsteig gleichfalls verlängert werden wird.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das am 31. März 1921 abgelaufene Geschäftsjahr 1920/21 betrugen die Betriebseinnahmen ohne den Vortrag aus dem Vorjahr 6326534 ℳ (i. V. 2184304 ℳ) und die reinen Betriebsausgaben 4926878 ℳ (i. V. 1733708 ℳ). Es stellt sich demnach der Überschuß auf 1399656 ℳ (i. V. 450596 ℳ). Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr beträgt 668408 Mark (i. V. 291889 ℳ), aus dem Güterverkehr einschl. Nebeneinnahmen 5658126 ℳ (i. V. 1892415 ℳ). Nach Abzug der Zinsen und satzungsmäßigen Rücklagen verbleibt ein Reingewinn von 1325929 ℳ (i. V. 337308 ℳ) zu folgender Verwendung: 15 % Dividende 375000 ℳ (i. V. 11 % 220000 ℳ), Eisenbahnsteuer 64063 ℳ (i. V. 31250 ℳ), Gewinnanteil 159605 Mark (i. V. 27373 ℳ), verschiedene Rückstellungen 575370 ℳ (i. V. 0), Vortrag auf neue Rechnung 151891 ℳ (i. V. 58685 ℳ).

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Infolge des ständigen Sinkens des Rheinwasserstandes wächst die Menge der wegen der daniederliegenden Schiffahrt der Bahn zugeführten Frachten. Besonderen Schwierigkeiten im Betriebe sind den Eisenbahnen bis jetzt nicht erwachsen, jedoch werden eingehende Maßnahmen getroffen, um diesen steigenden Verkehr, der seiner Richtung nach besonderen Strecken zufällt, angemessen zu verteilen. Bei der Stellung von offenen und gedeckten Güterwagen war es in der Woche vom 16.—22. Oktober nicht möglich, den Anforderungen voll gerecht zu werden. Jedoch ist anzunehmen, daß der Transport von Kartoffeln und Rüben seinen Höhepunkt erreicht hat und demnächst zurückgehen wird. Demgegenüber ist aber eine weiter vermehrte Inanspruchnahme des Wagenparkes zu erwarten, weil, wie oben angegeben, die sonst auf dem Wasserwege gefahrenen Güter zum Teil auf die Eisenbahnen übernommen werden müssen. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß es sich meistens um Transporte mit langen Wegen und daher großem Wagenverbrauch handelt. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der genannten Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich gestellten Wagen 24646 Wagen, gerechnet zu je 10 Tonnen, angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 20084. Die Höchstgestellung war am 18. Oktober mit 21004. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 21056 Wagen. Bei der Rheinschiffahrt haben sich die Verhältnisse gegen die Vorwoche noch ungünstiger gestaltet. Die Aufrechterhaltung derselben war wegen der sehr vielen Unregelmäßigkeiten und Gefahren, die dem Schiffsverkehr infolge des äußerst niedrigen Wasserstandes drohen, nur noch unter größten Schwierigkeiten möglich. Die Frachten und Schlepplöhne zeigten ein sprunghaftes Ansteigen. Ob die in den letzten Tagen zu verzeichnende langsame Wiederzunahme des Wasserstandes weiterhin andauert und in absehbarer Zeit zur Erleichterung der Krisis führen wird, muß abgewartet werden. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen wurde durch die trostlose Lage bei der Rheinschiffahrt ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen und sank weiterhin von 15789 t in der Vorwoche auf 13915 t im arbeitstäglichen Durchschnitt der Berichtswoche. Auch in den Zechenhäfen und Kanälen ergab sich eine wenn auch geringe Abnahme des Umschlages. Die Lagerbestände in Kohlen, Koks und Briketts haben sich von 392493 t auf 459689 t vermehrt.

— **Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Dem Berichte der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in München für die Betriebsjahre 1918 und 1919 ist folgendes zu entnehmen: Bis zum Oktober des Jahres 1918 stand der Betrieb der Gesellschaft noch im Zeichen des Kriegsverkehrs. Der größte Teil des Schiffsparkes war an die Schiffahrtgruppe des österreichisch-ungarischen Kriegsministeriums vermietet und wurde außer zu eigentlichen Militärtransporten zur Versorgung der Mittelmächte mit Getreide und Rohstoffen und zur Versorgung der unteren Donauländer mit Kohle, Salz und Industrieerzeugnissen verwendet. Durch den Zusammenbruch der Mittelmächte und durch den darauf folgenden Umsturz geriet die Gesellschaft in eine überaus schwierige Lage, da der größte Teil ihrer Fahrzeuge auf der unteren und mittleren Donau verwendet war. Nach Abschluß des Waffenstillstandsvertrages zwischen Bulgarien unnd Frankreich wurde zwar der Versuch unternommen, sämtliche Schiffe, die sich noch auf der rumänischen Donaustrecke befanden, aus dem gefährdeten Bereich zu bringen; sie wurden jedoch noch vor Ablauf der durch den Vertrag gewährleisteten Räumungsfrist unterhalb von Lom beschlagnahmt. Zahlreiche Schiffe der Gesellschaft befanden sich zu dieser Zeit bereits auf der Donau stromaufwärts von Semlin. Die in Kroatien und Slawonien plötzlich eingetretenen Wirren brachten es jedoch mit sich, daß auch diese Fahrzeuge in die Hände der neu gebildeten Ortsbehörden gerieten und sodann von Südslawien beschlagnahmt wurden. Die Zahl der Schiffe, welche auf diese Weise der Verfügung der Gesellschaft entzogen wurden, betrug vier Dampfer und 73 Warenboote. Sämtliche in Heeresmiete stehenden Fahrzeuge der Gesellschaft, die sich am 8. November noch auf der ungarischen Strecke befanden, wurden nun von der ungarischen Regierung unter dem Grafen Karolyi für Zwecke der ungarischen Schiffahrtsleitung in Anspruch genommen. Am 13. November schloß diese Regierung mit dem französischen General Franchet d'Esperey einen Waffenstillstand ab und lieferte in Ausführung desselben auch einen Dampfer und fünf Warenboote der Gesellschaft an die Entente aus, obwohl gegen dieses völkerrechtswidrige Vorgehen sofort Einspruch erhoben wurde. Die tiefgreifenden Umwälzungen, die der Zusammenbruch mit sich gebracht hatte, gaben ihren Stempel auch dem Verkehre des Jahres 1919. Die Donauschiffahrt lag fast vollständig still, nur auf der österreichischen und deutschen Strecke wurde ein geringer Verkehr abgewickelt; erst im Herbst konnte auch die ungarische Strecke wieder in den gesellschaftlichen Dienst einbezogen werden, und gleichzeitig gaben Getreidetransporte, die der Lebensmittelversorgung Österreichs dienten, der Gesellschaft eine, wenn auch geringfügige, Beschäftigung. In diesem Jahre wie im Jahre 1918 gibt das finanzielle Betriebsergebnis Beweis von den

Schwierigkeiten, mit denen die Gesellschaft zu kämpfen hatte. Eines der wenigen erfreulichen Ergebnisse dieses Jahres ist die mit dem Bayerischen Lloyd, Schiffahrtsaktiengesellschaft, abgeschlossene Betriebsgemeinschaft, die ihre Zweckmäßigkeit dargetan und die daran geknüpften Erwartungen erfüllt hat. Im Jahre 1918 erreichten die Einnahmen der Gesellschaft 6 729 131 ℳ. Nach Abzug der allgemeinen sowie der Betriebskosten, Zinsen und Abschreibungen im Gesamtbetrage von 6 592 720 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 136 411 ℳ. Nach Hinzurechnung des Saldovortrages von 60 322 ℳ stehen 196 734 ℳ zur Verfügung der Generalversammlung. Mit Rücksicht darauf, daß im Jahre 1918 die Gesellschaft eine so wesentliche Beeinträchtigung ihres Besitzstandes an Fahrzeugen erlitten hat, schlägt die Verwaltung vor, diesen Gewinn auf neue Rechnung vorzutragen. Im Jahre 1919 betrugen die Einnahmen der Gesellschaft 6 292 171 ℳ. Unter Berücksichtigung der allgemeinen und der Betriebskosten, Zinsen und Abschreibungen im Gesamtbetrage von 6 627 670 ℳ ergibt sich ein Verlust von 335 499 ℳ. Nach Abzug des Gewinnsaldos aus dem Vorjahr im Betrage von 196 734 ℳ verbleibt ein Verlust von 138 764 ℳ, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

— **Das Institut für Verkehrslehre in Köln** wurde im April d. J. im Anschluß an die Universität gegründet. Es ist eine von der Universität Köln unabhängige Einrichtung. Gleichwohl hat diese dem Institut weitgehende Unterstützung zugesagt und ihm u. a. die Räume der Universität für die Vorlesungen zur Verfügung gestellt. Das Ziel des Instituts ist, eine deutsche Zentralstätte für die Erforschung und Lehre des Verkehrs in allen seinen Erscheinungsformen zu sein. Es soll dort ein Archiv für Verkehrswissenschaften gegründet, eine möglichst reichhaltige Verkehrsbibliothek gehalten und eine Verkehrsstatistik angelegt werden. Eine Hauptaufgabe ist, dahin zu wirken, daß an der Universität Köln die verkehrswissenschaftlichen Vorlesungen ausgebaut werden und ein Seminar für das Verkehrsfach geschaffen wird. Weiter will das Institut den Studierenden Einblick in bedeutende Unternehmungen der verschiedenen Verkehrszweige durch Besichtigungen vermitteln. Eine Wochenschrift des Instituts, „Der Verkehr", erscheint seit Anfang Oktober, zugleich als Nachrichtenblatt des Verbandes westdeutscher Spediteure.

Das Institut für Verkehrslehre hat bereits für einen fünfsemestrigen Studiengang einen Vorlesungsplan aufgestellt. Im Wintersemester 1921/22 werden zunächst Vorlesungen gehalten über Verkehrsorganisation und Verkehrspolitik, Wohnungs- und Siedlungspolitik, Grundlagen des Güterverkehrs, Handhabung der Gütertarife und Frachtreklamationen, Fluß- und Seefrachtwesen, Großverkehrsfragen des In- und Auslandes, Betriebswirtschaftslehre der privaten Unternehmungen, Wirtschafts- und Verkehrsgeographie.

Außerdem sind zahlreiche öffentliche Einzelvorträge über Verkehrsfragen vorgesehen, für die bekannte Fachleute aus dem Gebiet des Verkehrswesens gewonnen worden sind. Sie beginnen am 29. Oktober, die Vorlesungen am 2. November.

— **Die Betriebstechnische Ausstellung.** Die zur Zeit in Charlottenburg, in der Akademischen Hochschule für bildende Künste, Hardenbergstr. 33, von der Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure im Verein deutscher Ingenieure veranstaltete Betriebstechnische Ausstellung findet lebhafte Beachtung. Die Ausstellung verfolgt den Zweck, den deutschen Ingenieuren und den Männern der Wirtschaft Mittel und Wege zu zeigen, die Wirtschaftlichkeit ihrer Unternehmen zu heben und zu selbständiger Arbeit anzuregen. An ausgewählten, für die Belehrung geeigneten Musterbeispielen ist durch Vergleich zwischen einem früheren und dem gegenwärtigen Stand der Betriebswissenschaft deren wirtschaftliche Entwicklung vor Augen geführt. Es sind nur solche Erzeugnisse und Entwicklungen dargestellt, die für die wirtschaftliche Ausgestaltung der Betriebe von Wichtigkeit sind.

Die Ausstellung gliedert sich in folgende Abteilungen: 1. Werkstoffe, 2. Bearbeitungsverfahren und zwar a) einzelne Bearbeitungsverfahren, b) vollständige Bearbeitungsgänge, 3. Kraftfluß, 4. Werkstättentransport, 5. Fabrikanlagen, 6. Organisation, 7. techn. Hilfsmittel des Ingenieurs, 8. Berufseignung und 9. Kinematik. Die Ausstellung bleibt noch bis Ende Oktober in Berlin und wird im November in Stettin gezeigt, geht dann durch eine Reihe der bedeutendsten Städte im Reiche. Der Eintritt ist frei.

Österreich.

— **Der Durchgangsverkehr Österreichs.** In den letzten Wochen wurden mehrfach ganz außergewöhnlich hohe Zahlen für den Durchgangsverkehr Österreichs genannt. Von vielen Seiten wurde dieser Verkehr mit 70 % des Gesamtgüterverkehrs in Anrechnung gebracht. Es wurden nun in den letzten Tagen Durchrechnungen vorgenommen, um festzustellen, wie hoch dieser Durchgangsverkehr tatsächlich sei, und es ergab sich dabei eine Zahl, die nur etwa ein Drittel der oben genannten darstellt. Aus der Handelsstatistik für das Jahr 1920 ergibt sich, daß der Durchgangsverkehr in Österreich nach der Menge der Durchfuhr nur etwa 10 bis 12 % betragen habe; im ersten Halbjahr 1921 hat die Durchfuhr der Menge noch etwas mehr, zwischen 15 und 17 % betragen. Rechnet man allerdings nach Nettotonnenkilometer oder nach den Geldeingängen, so muß man, da die Durchgangsgüter meist viel größere Strecken laufen, doch immerhin 25 bis 28 % des Gesamtverkehrs für den Durchgangsverkehr in Anrechnung bringen. — In den letzten Wochen hat sich auch auf den Bahnen eine Umstellung des Güterverkehrs bemerkbar gemacht. Während bis zum Sommer besonders die Nordsüdstrecke stark durch Güterverkehr überlastet war, ist diese Strecke heute verhältnismäßig wenig befahren, während die bis zum Sommer schwach befahrene Weststrecke heute einen sehr starken Güterverkehr zu bewältigen hat. Dies kommt daher, daß die Sendungen deutscher Reparationskohle für Italien, die früher über Lundenburg-Semmering nach Tarvis gingen, nunmehr zum Teil über Passau-Salzburg und die Tauernbahn, zum andern Teil über Kufstein-Brenner gegen Süden gehen. Dagegen werden auf der Westoststrecke große Mengen von deutscher Kohle nach Ungarn gebracht.

— **Bauförderung durch den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds.** Vom Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds wurden bisher an 51 verschiedene gemeinnützige Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaften und sonstige gemeinnützige Bauvereinigungen sowie an 18 Gemeinden Kredithilfen gewährt. Diese betreffen 148 Baupläne, die in 71 Siedlungen und 77 andere Bauführungen zerfallen. Die Gesamtbaukosten für diese 5000 Wohnungen belaufen sich auf 2,4 Milliarden Kronen. Bürgschaften wurden vom Fonds hierfür zugesichert für 1,9 Milliarden, die eine Jahreszahlung von 132 Millionen Kronen erfordern. Gebaut wird für alle Kreise der minderbemittelten Bevölkerung, so insbesondere für Kriegsbeschädigte, E i s e n b a h n e r, Post- und Telegraphenangestellte, Angestellte und Arbeiter in Privatbetrieben, zu welchem Behufe sich auch aus Unternehmerkreisen gemeinnützige Bauvereinigungen gebildet haben. Was Wien anbelangt, so bestehen 47 vom Bundesfonds geförderte Baupläne, von welchen auf die gemeinnützige Kleingartensiedlungsgenossenschaft Hetzendorf allein 23 entfallen.

— **Der Schiedsspruch über die Donaufahrzeuge.** Am 17. Oktober ist die Frist abgelaufen, an der die Staaten, denen der amerikanische Schiedsrichter Fahrzeuge gegen Bezahlung des Gegenwertes zugewiesen hat, zu erklären hatten, ob sie auf diese Fahrzeuge Anspruch erheben oder nicht. Laut Zeitungsnachrichten hat die Tschechoslowakei erklärt, daß sie die Fahrzeuge übernimmt. Ferner verlautet, daß Südslawien die Fahrzeuge nicht übernimmt und Rumänien für seine Entschließung eine Fristverlängerung von acht Tagen erbeten hat.

— **Arbeitsabbau in der staatlichen Verwaltung.** Der Präsident der Ersparungskommission hat nachstehende Note an die Bundesbahndirektionen gerichtet:

„Die mit Beschluß des Ministerrates vom 13. Januar 1921 eingesetzte Ersparungskommission hat im Zuge ihrer bisherigen Arbeiten auch den Beschluß gefaßt, eine umfassende Aktion zum Zwecke des Arbeitsabbaues in der staatlichen Verwaltung (Einstellung aller überflüssigen Arbeit und tunlichste Vereinfachung der notwendigen Arbeit) als grundlegende Voraussetzung für eine Einschränkung des gegenwärtigen hypertrophen amtlichen Apparates, vor allem der Bundeszentralstellen, einzuleiten.

Im Verfolge dieser Aktion wurde zunächst eine Note an die Bundeszentralstellen gerichtet.

Im Sinne des vorletzten Absatzes dieser Note wird nunmehr auch an die Behörden der unteren Instanzen mit dem Ersuchen um Erstattung geeigneter Vorschläge zur Erzielung eines ausgiebigen Arbeitsabbaues herangetreten, wozu beigefügt wird, daß der Ersparungskommission gemäß § 6 ihres vom Ministerrate beschlossenen Statutes „alle erforderlichen Informationen zu erteilen" sind und „überhaupt jede zur zweckdienlichen Förderung der Aufgabe der Kommission notwendige Unterstützung angedeihen zu lassen" ist.

Die Ersparungskommission erwartet gerade von einer tätigen und verständnisvollen Mitarbeit der Behörden der unteren Instanzen eine ganz besondere Förderung für die Erreichung ihrer Ziele auf dem Gebiete des Arbeitsabbaues, da diese Behörden den praktischen Erfolg der bestehenden Verwaltungsvorschriften aus unmittelbarer Anschauung zu beurteilen und zu werten vermögen und aus ihren praktischen Erfahrungen und Beobachtungen zweifellos äußerst wertvolle Anregungen zu geben in der Lage sein werden, um so mehr, als gerade sie es vielfach sind, die unter der Last der Arbeit auf Grund unzweckmäßiger und abänderungsbedürftiger Vorschriften in besonderem Maße zu leiden haben.

Ausdrücklich sei noch bemerkt, daß sich die erwünschten Vorschläge bezüglich des Arbeitsabbaues sowohl auf die Aufhebung oder Abänderung nicht mehr praktisch erscheinender Verwaltungsvorschriften in ihrer Gänze als insbesondere auch auf die Beseitigung oder Verbesserung als unpraktisch und vom Standpunkte der gebotenen Arbeitsökonomie schädlich empfundener einzelner Bestimmungen in den geltenden Verwaltungsvorschriften zu beziehen hätten.

Was den Vorgang zur Gewinnung entsprechender Vorschläge aus dem dortigen Wirkungsbereiche anbelangt, so soll es ganz dem dortigen Ermessen überlassen bleiben, ob sich gleichfalls die Einsetzung eines besonderen Beamtenkomitees empfehlen dürfte oder etwa eine Zirkularaufforderung an die einzelnen Dienststellen (Abteilungen, Referate u. dgl.) und an die einzelnen Beamten als zweckmäßiger erscheint. Jedenfalls wäre allen Beamten von der eingeleiteten Aktion Mitteilung zu machen und die Möglichkeit einzuräumen, sich mit Vorschlägen direkt an die Ersparungskommission zu wenden; im erwünschten Falle würde die Geheimhaltung der Autorschaft bezüglich solcher Vorschläge garantiert werden. Insbesondere scheint es höchst wünschenswert, auch die unterstehenden Behörden in geeigneter Weise zur Mitarbeit an der ganzen Aktion heranzuziehen.

Was die Absicht der Gewährung von Zuwendungen an solche Beamte betrifft, die sich im Gegenstande besondere Verdienste erwerben und Vorschläge machen, die tatsächlich geeignet sind, die Voraussetzungen für weitergehende Ersparungen zu schaffen, so gilt dies selbstverständlich auch für die bei den Behörden der unteren Instanzen tätigen Beamten. . . ."

Die oben erwähnte, vom Präsidenten der Ersparungskommission an die Bundeszentralämter gerichtete Note hatte folgenden Wortlaut:

„Wie bereits bei der am 9. Mai 1921 mit den Vorsitzenden der in den einzelnen Zentralstellen gebildeten Beamtenkomitees abgehaltenen Besprechung mitgeteilt wurde, wird es die erste und wichtigste Aufgabe dieser Beamtenkomitees sein, eine umfassende Aktion zum Zwecke des Arbeitsabbaues (Einstellung aller überflüssigen Arbeit und tunlichste Vereinfachung der Arbeit) als grundlegende Voraussetzung für die unbedingt notwendige Einschränkung des gegenwärtigen hypertrophen amtlichen Apparates einzuleiten.

Die Tatsache, daß gegenwärtig in den verschiedenen Zweigen der Verwaltung zum Teil ganz überflüssige Arbeit geleistet wird, zum Teil notwendige Arbeit in überflüssig komplizierter Weise verrichtet wird, während trotz der übergroßen Zahl von Beamten in manchen Ämtern Not an Arbeitskräften besteht und die vorhandenen Arbeitskräfte unter der Last der Arbeit zusammenzubrechen drohen, ist allgemein bekannt.

Die Ursache dieser bedauerlichen Erscheinung liegt — abgesehen von der Reformbedürftigkeit der formalen Geschäftsbehandlung, der durch die eine besondere Aktion für sich darstellende gründliche Kanzleireform abzuhelfen sein wird — auf dem Gebiete der materiellen Geschäftsführung.

In dieser Hinsicht erscheint eine durchgreifende Änderung der bisherigen Verhältnisse nach dem Grundsatz, daß der angestrebte Verwaltungserfolg auch auf materiell-rechtlichem Gebiete mit den einfachsten Mitteln erreicht werden muß, unbedingt notwendig und — unabhängig von anderen Aktionen — auch schon sogleich durchführbar.

Ohne damit den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben oder ein erschöpfendes Programm aufstellen zu wollen, sei hier für die Durchführung dieses Gedankens folgendes ausgeführt:

Die Hauptquelle der überflüssigen Arbeit ist zweifellos darin zu suchen, daß noch vielfach Vorschriften aus älterer, zum Teil aus sehr alter Zeit bestehen, die unter ganz anderen Voraussetzungen erlassen wurden, die Dinge noch unter wesentlich anderen Gesichtspunkten gesehen haben, ihre praktische Bedeutung daher bereits eingebüßt haben und als überlebt anzusehen sind, aber noch immer, weil sie eben bestehen, befolgt werden müssen, wobei die mit der Handhabung dieser Vorschriften befaßte Beamtenschaft bisher keinen Anlaß, infolge der Fülle der Arbeit oft auch nicht einmal Zeit hatte, sich mit der Frage näher zu befassen, ob die betreffenden Vorschriften zweckmäßigerweise nicht überhaupt beseitigt oder wenigstens im Interesse der materiellen Arbeitsvereinfachung geändert oder modernisiert werden können. Nicht selten ist der einzelne Beamte, selbst der in leitender Stelle, von seinem Standpunkt aus allein auch gar nicht in der Lage, die Notwendigkeit und Nützlichkeit seiner Arbeit voll und ganz überblicken zu können. Um so wichtiger ist es daher, daß einmal sämtliche bestehenden materiell-rechtlichen Vorschriften unter dem Gesichtspunkte der Arbeitseinschränkung auf die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit ihrer Aufrechterhaltung eingehend überprüft werden.

Diese Überprüfung und Kritik darf selbstverständlich auch nicht vor den geltenden Gesetzen halt machen, denn namentlich auch von den Gesetzen wird häufig das gelten, was oben bezüglich der Verwaltungsvorschriften im allgemeinen gesagt wurde. Die Ersparungskommission wird es als ihre besondere Aufgabe betrachten, wegen Aufhebung oder Änderung auch solcher gesetzlicher Vorschriften bei den maßgebenden Faktoren mit allem Nachdrucke vorstellig zu werden.

Leider kann in diesem Zusammenhang auch nicht die Tatsache übergangen werden, daß nicht selten aus bloßen Ressortgründen oder gar aus bloß persönlichen Gründen einzelner Beamten in den Ressorts Arbeitsgebiete künstlich geschaffen oder über das notwendige Maß erweitert worden sind. Auf derartige Arbeitsgebiete wird bei der durchzuführenden Überprüfung ein ganz besonderes Augenmerk zu richten sein.

Ein spezielles Kapitel für sich im Rahmen dieser allgemeinen Erwägungen bilden einerseits gewisse, vielfach auch für die Unterbehörden mit bedeutendem Arbeitsaufwand verbundene Statistiken und periodische Berichte, die vorübergehend vielleicht von gewissem Interesse gewesen sein mögen, heute aber eine weitere praktische Verwertung gar nicht mehr finden, andererseits auch gewisse amtliche Veröffentlichungen, die mit außerordentlichen Kosten und Arbeitsaufwand in den Zentralstellen hergestellt werden, in der Praxis aber nicht einmal als entsprechende und notwendige Behelfe gewertet werden. Es ist zweifellos, daß für die Purifizierung der Verwaltung auch in dieser Richtung im Interesse der Arbeitsvereinfachung viel zu erreichen sein wird.

Ein weiteres wichtiges Mittel zum Abbau der Arbeit bei den Zentralstellen bildet die im Rahmen der früheren Verwaltungsreformvorschläge schon vielfach erörterte Frage einer zweckmäßigen Dezentralisierung.

Bei dieser Frage darf allerdings nicht übersehen werden, daß die Dezentralisierung im jetzigen Bundesstaat für die Verwaltung naturgemäß eine wesentlich andere Bedeutung besitzt als im früheren Einheitsstaate, und daß der Gedanke der Verwaltungsdezentralisierung speziell durch die allerdings derzeit noch nicht in Kraft stehenden Bestimmungen der Artikel 11, 12 und 15 des Bundesverfassungsgesetzes für die Zukunft bereits im weitgehenden Maße antizipiert erscheint. Gleichwohl wird es sicher möglich sein, auch in dieser Hinsicht in vielfachen Belangen sehr zweckmäßige Vorschläge zu erstatten.

Was die Durchführung der den Beamtenkomitees nach allen diesen Richtungen zukommenden Aufgaben anbelangt, so dürfte vielleicht der Vorgang am zweckmäßigsten sein, im Bereiche jedes Ressorts systematisch die von den einzelnen Abteilungen besorgten Arbeiten unter entsprechender Überprüfung der in Betracht kommenden materiell-rechtlichen Verwaltungsvorschriften einer eingehenden Perlustrierung zu unterziehen.

Um diesbezüglich in die ganze Aktion einen einheitlichen Zug zu bringen, wird auch an dieser Stelle das bereits in der Besprechung vom 9. Mai 1921 gestellte Ersuchen wiederholt, von den betreffenden Sitzungen der Beamtenkomitees — wenigstens soweit es sich um die einleitenden Beratungen handelt — das Büro der Ersparungskommission zwecks Entsendung eines Vertreters in Kenntnis zu setzen.

Zur Verhütung jedes Mißverständnisses sei ausdrücklich betont, daß mit einer solchen Intervention bei den betreffenden Beratungen selbstverständlich keineswegs ein Eingriff in die einzelnen Ressorts in diesen in ihren eigensten Wirkungsbereich gehörenden Angelegenheiten erfolgen soll, sondern dadurch lediglich — wie bereits oben erwähnt — vorgesorgt werden soll, daß in der ganzen Frage nach einheitlichen Grundsätzen vorgegangen wird, zu welchem Zwecke eben das Büro der Ersparungskommission seine guten Dienste zur Verfügung stellen würde.

Im Sinne aller dieser Darlegungen wird seitens der Ersparungskommission die sichere Erwartung gehegt, daß die Frage des Arbeitsabbaues bereits in allernächster Zeit in den einzelnen Zentralstellen aufs eingehendste studiert werden wird und ehemöglichst schon konkrete Ergebnisse zu gewinnen sein werden, um deren Mitteilung an das Büro der Ersparungskommission gebeten wird. Es wird in Erwägung gezogen, solchen Beamten, die sich bei der Behandlung dieser Frage besondere Verdienste erwerben und Vorschläge machen, die tatsächlich geeignet sind, die Voraussetzungen für weitgehende Ersparungen an Arbeitskräften zu schaffen, entsprechende Zuwendungen zu gewähren.

Schließlich sei noch beigefügt, daß — wie bereits bei der Besprechung vom 9. Mai 1921 mitgeteilt — in demselben Gegenstande demnächst auch unmittelbar an die Unterbehörden herangetreten werden wird, da zweifellos auch von dieser Seite sehr reiches Material zur Frage des Arbeitsabbaues zu gewärtigen sein dürfte. Es wird nicht ermangelt werden, das auf diesem Wege beschaffte Material den Beamtenkomitees in den Zentralstellen alsogleich nach Einlangen zur Verfügung zu stellen."

— **Staatseisenbahngesellschaft.** Laut Zeitungsnachrichten ist beabsichtigt, nach Beendigung der in der Frage der ungarischen Annuität und des Zinsendienstes noch schwebenden Fragen die Erträgnisse der Staatseisenbahngesellschaft für die österreichischen und rumänischen Unternehmungen gesondert auszuweisen und auszuschütten. Es würden demnach die Aktionäre einen Teil der Dividende in österreichischen Kronen, den anderen in rumänischen Lei ausgezahlt erhalten.

— **Erster österreichischer Handelskammertag.** Während der Beratungen des Ersten österreichischen Handelskammertages am 19. Oktober gab ein Vertreter der Handelskammer Innsbruck dem Bedauern Ausdruck, daß die Verfügung über die Eisenbahn gänzlich in die Hand der Angestellten geglitten sei. Die ständige Erhöhung der Personentarife sei aus dem Grunde bedenklich, weil sie die Trennung Wiens von den Ländern verschärfe. Der Verkehr mit Wien werde auch durch den unzureichenden Fernsprechdienst sehr erschwert. Ein einziger Draht führt von Innsbruck nach Wien und dieser sei zu zwei Dritteln durch dringende Staatsgespräche verlegt. Der Präsident der Innsbrucker Kammer verlangte Erleichterungen des Verkehres von Osttirol nach Innsbruck, der nur über Italien erfolgen könne und derzeit zwei Tage in Anspruch nehme. Der Präsident der Handelskammer Klagenfurt beschwerte sich darüber, daß den Kärntnern die Reise nach Südslawien ungemein erschwert werde. Der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehrswesen nahm die Wünsche zur Kenntnis und versprach nach Möglichkeit Abhilfe. Der Vertreter des Finanzministeriums führte aus, daß das Bundesministerium mit dem Abbau der Ein- und Ausfuhrverbote folgerichtig fortfahre und die Regierung, wenn möglich, bei der Konferenz von Portorose den Antrag stellen werde, daß der Abbau der Ein- und Ausfuhrverbote mit allen Nachfolgestaaten im Einklang erfolge. Allenfalls könnte auf Grund der Völkerbundsatzungen eine besondere Kommission zur Überwachung der Durchführung dieses Abbaues eingesetzt werden. Jedenfalls sei die Einführung von Verboten zu wirtschaftspolitischen Zwecken in Zukunft grundsätzlich zu vermeiden. Auf eine Anfrage erklärte Redner, daß die Frage, ob man die Einführung erhöhter Zuschläge zum Zoll eine bestimmte Zeit vorher bekanntmachen oder überraschend veröffentlichen solle, ungelöst sei. Der Wunsch, für Güter, welche zur Zeit der Einführung eines erhöhten Zuschlages bereits rollen, noch den alten Zuschlag gelten zu lassen, stelle eine schwere, rechtlich grundsätzliche Frage dar. Er wolle sich jedoch dieser Anregung nicht verschließen.

Der Vizepräsident der Wiener Kammer betonte, daß zweifellos immer ein entsprechender Zeitraum zwischen der Ankündigung und der Rechtskraft einer Zollerhöhung liegen müsse. Der Präsident der Kammer Klagenfurt führte darüber Klage, daß bei Auslandsfrachten, die in fremder Währung zu bezahlen sind, zwischen der Anlieferung und der Abrechnung ein Zeitraum von zwei bis drei Monaten liegt, innerhalb welcher der Kurs der fremden Währung großen Veränderungen unterworfen sei. Da nun die Eisenbahnverwaltung die Zahlung zum Kurse des Abrechnungstages verlangt, liege hier die Möglichkeit großer Verluste. Der Vertreter der Handelskammer Salzburg verwies auf die großen Schwierigkeiten bei der Grenzüberschreitung nach Deutschland, ein anderer Vertreter auf die Vernachlässigung der österreichischen Bahnen durch die Schlafwagengesellschaft.

— **Verband der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen in Wien.** Der Verband hat den Direktor der Wiener städtischen Straßenbahnen, Ing. L. Spängler, zum Präsidenten, den Geh. Reg.-Rat Dr. J. Bing-Binge und den Landeseisenbahndirektor Ing. E. Heider zu Vizepräsidenten gewählt. In der Verbandsversammlung am 12. und 13. August (vgl. Nr. 34, S. 544 d. Ztg.) hat Herr Ing. Spängler bereits den Vorsitz geführt.

Ungarn.

— **Eröffnung des direkten Güterverkehrs zwischen Ungarn und Südslawien.** Zwischen Ungarn und Südslawien wurde zur Regelung des direkten Güterverkehrs ein Übereinkommen getroffen, dessen wichtigere Bestimmungen folgende sind: Die Beförderung erfolgt mittels internationaler Frachtbriefe auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 samt allen Nachträgen und Zusatzbestimmungen. Alle den Inhalt der Sendung betreffenden, in serbisch-kroatisch-slowenischer oder ungarischer Sprache abgefaßten, geschriebenen wie gedruckten Angaben müssen im Frachtbriefe mit einer Übersetzung in französischer oder deutscher Sprache versehen sein. Nötigenfalls hat die Übergangsstation die Übersetzung zu veranlassen.

Der Absender muß im Frachtbrief eine der folgenden Übergangsgrenzstationen angeben: Gyekenyes-Gyékényes, Kelebia-Kisszállás, Röszke-Szeged-Rókus, Szöreg-Szeged, Kotoriba-Murakeresztur. Stückgüter werden im gegenseitigen Verkehr nur über die Grenzübergangsstationen Koprivnica-Gyékényes und Kotoriba-Murakeresztur befördert. Wagensendungen werden nur bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg je Frachtbrief und Wagen zur Beförderung übernommen. Von der Beförderung sind außer den im Internationalen Übereinkommen angeführten Gegenständen noch ausgenommen: Gold- und Silberbarren, Platin, Geld, Wertpapiere, Edelsteine und sonstige Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände u. dergl. Eine Begleitung ist nur bei auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen und bei lebenden Tieren gestattet. Die Fracht wird bis und von der Grenze nach den Lokaltarifen der betreffenden Bahnen berechnet.

Für die Bahnen Südslawiens wird die Fracht auf Grund folgender Kilometerentfernungen berechnet: für den Übergang Gyékényes: Entfernungen für Landesgrenze bei Drnje bzw. für Gyékényes im Kilometerzeiger für sämtliche südslawische Staatsbahnen; Kelebia: Entfernungen für Kelebia erhöht um 8 km; Röszke: Entfernungen für Röszke erhöht um 2 km; Sirig: Entfernungen für Sirig (Szöreg) erhöht um 5 km; Kotoriba: Entfernungen für Kotoriba erhöht um 4 km.

Für die Bahnen in Ungarn wird die Fracht auf Grund folgender Entfernungen berechnet: Gyékényes: Entfernungen für Gyékényes erhöht um 2 km; Kisszállás: Entfernungen für Kisszállás erhöht um 3 km; Szeged-Rókus (in der Richtung gegen Röszke): Entfernungen für Szeged-Rókus erhöht um 10 km; Szeged (gegen Szöreg): Entfernungen für Szeged, erhöht um 1 km; Murakeresztur: Entfernungen für Murakeresztur, erhöht um 3 km.

Wenn die vorgeschriebenen zoll-, steuer-, tierärztlichen und polizeilichen Urkunden dem Frachtbriefe nicht beigeschlossen werden, oder wenn sie unrichtig und unvollständig sind, kann die Annahme der Sendung verweigert werden. Die Frachtgebühren, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen sind bis zur Grenze zu frankieren. Ausnahmen hiervon bilden die in einer Unterwegsstation entstandenen baren Auslagen, Zollabfertigungskosten und sonstigen Nebengebühren, die bis zur Höhe des Betrages von 25 Dinar oder 250 ungarischen Kronen überwiesen werden. Etwaige Frachtzuschläge und Zölle sind auf die Versandstation zurückzukartieren. Die von der Grenze ab entfallenden Frachtgebühren, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen werden vom Empfänger erhoben. Die Sendungen dürfen mit Nachnahmen und Barvorschüssen nicht belastet werden. Der Absender kann über die Sendung nachträglich nur dann verfügen, wenn die Sendung die Grenze des Versandstaates noch nicht überschritten hat. Die Forderung auf Rückerstattung von Mehrgebühren kann nur diejenige Partei geltend machen, die der Bahn die Fracht bezahlt hat. Reklamationen können nur bei jener Bahn eingebracht werden, bei der die Frachtgebühren entrichtet wurden. Die Sendungen dürfen nicht mit einer Erklärung des Interesses an der Lieferfrist aufgegeben werden. Zur Geltendmachung von gerichtlichen Ansprüchen wegen Verlustes, Minderung des Gewichtes oder Überschreitung der Lieferfrist ist, falls der Frachtbrief noch nicht eingelöst ist, ausschließlich der Absender gegenüber der Versandbahn und nach dem Einlösen des Frachtbriefes nur der Empfänger, und nur gegenüber der Bestimmungsbahn berechtigt. Leer zurückgehende Privatspezialwagen werden auf dem Wege, den sie beladen zurückgelegt haben, innerhalb zweier Monate frachtfrei zurückbefördert.

Der direkte Güterverkehr im Durchgang durch Ungarn und Südslawien kann nur nach und von österreichischen Stationen der Südbahngesellschaft zugelassen werden, in anderen Fällen sind Sendungen im Durchgangsverkehr über die beiden Staaten mit direkten, internationalen Frachtbriefen von der Beförderung ausgeschlossen.

— **Wiederaufnahme der Bahnverbindung Budapest-Wien.** Der erst kürzlich wieder aufgenommene Verkehr der nach Wien abgehenden Balaton-Expreßzüge mußte bekanntlich infolge Eingreifens des Wiener Arbeiterrats wieder eingestellt werden. Seitdem bemühte sich die Direktion der Südbahn, diese zerstörte Verbindung wieder auf einer anderen Route aufzunehmen. Es bestand der Plan, den Verkehr unter Umgehung der westungarischen Strecke über Marburg, Pragerhof zu leiten und in den täglich verkehrenden Triester Nachtschnellzug einzuschalten. Die südslawische Regierung hat jedoch hinsichtlich der Zoll- und Visumvorschriften solche Schwierigkeiten verursacht, daß dieser Plan fallen gelassen wurde. Die Balaton-D-Züge wurden jedoch vom 12. Oktober an zwischen Budapest und Wien wieder, und zwar täglich, eingeführt. Die Züge verkehren bis auf weiteres über Sopron-(Ödenburg-)Ebenfurt.

— **Donau-Dampfschiffahrt.** Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat die Personen- und Gepäcktarife auf der Strecke Budapest-Mohács erheblich herabgesetzt. — Auf der Eisenbahnlinie der Mohács-Péczer Bahn, die im Eigentum der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft steht, wurde der Verkehr wieder aufgenommen. Die Kohlengruben haben ihre Tätigkeit anstandslos wieder aufgenommen.

— **Kürzung der Ladefrist auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen.** Mit Wirksamkeit vom 1. September 1921 ist die wagenstandgeldfreie Zeit auf sechs Tagesstunden herabgesetzt worden.

— **Ungarisch-rumänische Eisenbahnverkehrsverhandlungen.** Am 10. Oktober d. J. haben in Nagyvárad unter Leitung des Ministerialrates, Direktors der ungarischen Staatsbahnen, Anton

Pasterczyk, die Verhandlungen zwischen Ungarn und Rumänien über verkehrspolitische Fragen begonnen. Es werden außer diesen Fragen auch die Regelung des Postverkehrs, des Zolldienstes und der Reisepässe besprochen, schließlich gelangen die zu treffenden Maßnahmen zur baldigen Aufnahme des direkten Eisenbahnverkehrs über die Stationen Biharkerenztes, Kötegyán, Nyirábrány, Ermihályfalva, Nagykároly, bzw. Szatmár zur Sprache.

— **Maßnahmen für die Reise nach den westungarischen Gebieten.** Der Minister des Innern hat eine Verordnung erlassen, nach der verboten ist, in die übergebenen Gebiete Westungarns ohne von der Polizeibehörde ausgestellte Reiseausweise mit der Eisenbahn oder mittels anderer Verkehrsmittel zu reisen. Reiseausweise werden nur an zuverlässige Personen ausgestellt, die nachweisen, daß sie auf dem in Rede stehenden Gebiete einen ständigen Wohnort haben, oder daß ihre Reise nach diesem Gebiet unumgänglich notwendig ist.

— **Die Südbahngesellschaft** beabsichtigt zur Hebung des Fremdenverkehrs am Plattensee mit Hilfe der Finanzierung durch ein Geldinstitut eine Lokalbahn auszubauen. Die Bauarbeiten sollen schon im künftigen Frühling in Angriff genommen werden.

Niederlande.

— **Verkehrsverhältnisse in Rotterdam.** Vor einiger Zeit ist der Bericht der Kommission, betreffend die Verkehrsverhältnisse in und in der Nähe von Rotterdam erschienen. Die Pläne der Kommission enthalten eine vollständige Trennung des Personen- und des Güterverkehrs, sowohl für die Bahnhöfe wie für die anschließenden Strecken. Bahnhof Rotterdam Delftsche Poort soll durch einen Hauptpersonenbahnhof und einen Güterbahnhof (Benkelsdyk) ersetzt werden. Ebenso sollen an Stelle des Bahnhofes Rotterdam Maas zwei Bahnhöfe errichtet werden. Der gesamte Rangierdienst könnte einem einzelnen Rangierbahnhof (Kethel) überwiesen werden. Der Entwurf enthält auch eine zweite Maasüberbrückung und einen neuen Viadukt durch die Stadt. Es ist zugleich der Möglichkeit Rechnung getragen, daß der Entwurf auch nach und nach in Teilstücken ausgeführt werden kann.

— **Eisenbahnmuseum.** Ein Eisenbahnbeamter — Herr E. W. van Vlaten in Utrecht — hat seit einer Reihe von Jahren Gegenstände, Bilder und Urkunden gesammelt, die für die Geschichte und die Entwicklung der Niederländischen Eisenbahnen von Bedeutung sind. Diese Sammlung ist neuerdings im Verwaltungsgebäude der Niederländischen Eisenbahnen in Utrecht untergebracht worden und bildet die Grundlage für ein künftiges niederländisches Eisenbahnmuseum.

— **Frauen im Eisenbahndienst.** Die Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen hat angeordnet, daß die Annahme von weiblichem Personal für den Eisenbahndienst so viel wie möglich beschränkt werden soll. Das Zusammenarbeiten von Männern und Frauen in einem Lokal führt zu unerwünschten Zuständen.

— **Elektrisierung der Eisenbahnen.** Mit dem Plane, die verkehrsreichste Strecke der Niederländischen Eisenbahnen Amsterdam-Rotterdam zu elektrisieren, ist ein Anfang gemacht worden. Der Durchgangsverkehr zwischen Nord und Süd und der Verkehr mit Belgien und Frankreich wird vorläufig noch mit Dampf bedient werden, der Verkehr zwischen den beiden Großstädten und den zwischenliegenden Orten aber durch Motorzüge. Voraussichtlich werden die Motorzüge aus fünf Wagen (für 350 Reisende und mit einem kleinen Gepäckraum), und wenn nötig, während der am meisten besetzten Tagesstunden aus 10 Wagen zusammengestellt. Die Zugfolge wird zwischen 30 und 10 Minuten wechseln. Es ist nicht ausgeschlossen, daß der elektrische Betrieb im Frühjahr 1924 eröffnet werden kann. Für die Strecke Amsterdam - Rotterdam wird die elektrische Zentrale in Leidschendam, die zu diesem Zweck erweitert werden soll, den Strom liefern.

Uebrige europäische Länder.

— **Der Zugzusammenstoß auf der Dovrebahn (Norwegen)** (vgl. Nr. 38, S. 706 d. Ztg.). Die Untersuchung über das Eisenbahnunglück ist nach „Jernbanemanden“ bahnseitig abgeschlossen. Nebenher ist auch die richterliche Untersuchung gegangen, und es wurde hierbei dem Signalsystem besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Wenn der Staatsanwalt diese Arbeit abgeschlossen hat, wird entschieden werden, ob und gegen welche Schuldige Anklage erhoben werden soll. In welcher Richtung die Schuld zu suchen ist, darüber verlautet noch nichts. Nach Erklärung des Justizministers wird eine besondere Sachverständigenkommission nicht eingesetzt werden.

Wie immer in solchen Fällen ist auch hier eine recht lebhafte Presseerörterung zustandegekommen, und die norwegische Presse hat es an scharfen Ausfällen nach der einen oder anderen Richtung nicht fehlen lassen. Einzelne Zeitungen haben auf ein zu weit gehendes Sparsystem bei den norwegischen Staatsbahnen hingewiesen, wieder andere haben an dem in die Sache verwickelten Personal ungünstige Kritik geübt. Noch andere haben auf Mängel im Signalsystem und Zugabfertigungsverfahren hingedeutet. In letzterer Hinsicht verdient ein Hinweis in „Verdens Gang“ Aufmerksamkeit. Danach war die Fahranordnung für den Sonderzug schon fünf Tage vorher ausgesandt worden, das Personal war schon zweimal in der Zwischenzeit über die Strecke hin- und zurückgefahren, die Anordnung der Zugkreuzung war auf der Fahrordnung des Sonderzuges, die auch dem Personal des nordwärts gehenden Tagesschnellzuges zugestellt wurde, nur als Fußnote angegeben, der Tagesschnellzug hatte nach dem Fahrplan nicht in Marienborg zu halten. In diesen Umständen findet die Zeitung eine Erklärung für die Unaufmerksamkeit des Führers des Tagesschnellzuges. Dr. S.

— **Eisenbahnbauten.** Der schwedische Reichstag beschloß, vorbereitende Erhebungen über eine Staatsbahn von Matarengi nach Pajala an der finnisch-schwedischen Grenze anstellen zu lassen. Die Eisenbahn Faringe-Gimo ist fertiggestellt. Für Fortsetzung der Staatsbahn (Querbahn zur Inlandsbahn) Hällnäs-Stensele hat der Reichstag nur 2 Millionen Kronen statt der von den Antragstellern verlangten 3 Millionen genehmigt. Sämtliche Arbeiten an der Doppelbahn Rönninge-Ström, auch die neue Brücke über den Södertäljekanal, sind fertig. Gleichzeitig wird Station Saltskog aufgehoben. Die Schienenlage auf der Inlandsbahnstrecke Brunfes-Sveg ist durch die Zusammenknüpfung der von Nord und Süd kommenden Gleisstränge zwischen den Stationen Älvro und Ytterhogdal vollendet worden. Damit ist ein wichtiger Teil der Inlandsbahn fertig. Das neue geräumige Stationsgebäude in Hässleholm (Strecke Malmö-Nässjö) ist in Gegenwart des Generaldirektors Granholm eingeweiht worden. Die Kosten für die neue Station haben 3 700 000 Kronen erreicht. Dr. S.

— **Neuer Verkehrsminister in Schweden.** In das neue sozialdemokratische Ministerium Branting ist als Kommunikationsminister Staatsrat Anders Örne eingezogen. Geboren 1881, wurde er 1907 Kandidat der Philosophie in Upsala, danach für einige Jahre Mitarbeiter an der Zeitung „Socialdemocraten“, worauf er die Schriftleitung für „Kooperatören“ übernahm und Sekretär im kooperativen Verbande wurde. 1919 wurde er in die erste Kammer gewählt und bei der Durchführung der Departementsumgestaltung zum Staatssekretär im Finanzdepartement ernannt. Hiernach erscheint der neue, erst 40jährige Minister mit der Übernahme des Verkehrs ihm völlig neuen Boden zu betreten. Dr. S.

— **Wettbewerb zwischen Automobil und Eisenbahn in Schweden.** Die Höhe der Eisenbahnfrachten in Schweden hat zu der auch in anderen Ländern beobachteten Erscheinung geführt, daß vielfach der Straßenverkehr mittels Automobilen mit der Eisenbahn in Wettbewerb trat. Die Verkehrsinspektoren der Sektion Stockholm haben nach dieser Richtung für den Verkehr von und nach Stockholm nähere Untersuchungen angestellt. Es hat sich dabei herausgestellt, daß für die nördlichen Staatsbahnlinien ein ganz bedeutender Teil der Güter auf das Straßenautomobil übergegangen ist, und zwar bis Märsta, Rosersberg, Väsby, Rotebro, Norrviken und Tureberg. Hauptsächlich handelt es sich um Milch, Butter und Gartenbauerzeugnisse, vorwiegend um Stückgüter, seltener um größere und sperrige Wagenladungsgüter. Für die Stationen südwärts wird berechnet, daß Älvsjö im Monat etwa 75 t der gewöhnlichen, bisher auf der Eisenbahn verfrachteten Gütermenge einbüßt. Auch nach Huddinge und Tumba hat sich Automobilverkehr eingerichtet. Im Södertäljegebiet haben die Gärtner eine eigene Automobilgesellschaft gebildet, um ihre Erzeugnisse nach den verschiedenen Verkaufsstellen, vor allem nach Stockholm, zu verfrachten. Auch Fabriken und Brauereien in Södertälje sind auf das Automobil übergegangen. An diesen Erscheinungen sollen aber nicht allein die hohen Bahnfrachten schuld sein, sondern auch die augenblicklichen Transportverhältnisse in Stockholm. Mit dem Automobil können die Waren dem Empfänger unmittelbar zugestellt und vom Absender ebenso abgeholt werden, während beim Eisenbahntransport hohe Beförderungskosten innerhalb der Stadt hinzutreten. Auch kann die Verpackung im ersteren Falle einfacher sein. Nachdem aber jetzt nach Reichstagsbeschluß die Eisenbahnfrachten ermäßigt werden sollen, wird wohl eine Rückkehr zur Eisenbahnbeförderung zu erwarten sein. Ansätze sind schon zu bemerken. Dr. S.

— **Elektrische Lokomotiven der Rhätischen Bahn.** In Nr. 39, S. 726 d. Ztg. hat sich bei den Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen ein Fehler eingeschlichen, den die meisten Leser wohl schon als solchen erkannt haben werden. Die elektrische Lokomotive, die auf der Teilstrecke Reichenau-Trins der Rätischen Bahn erprobt worden ist, hat eine Dauerleistung von 1000 (nicht 100!) Pferdekräften; während einer Stunde kann sie 1200 PS. leisten. Die Rhätische Bahn hat jetzt sechs Lokomotiven dieses Typs im Betriebe.

— **Einsturz einer Eisenbahnbrücke in Italien.** Infolge der heftigen Regengüsse ist am 26. Oktober bei Reggio Calabria eine Brücke eingestürzt, als der Schnellzug Palermo-Rom darüber fuhr. Die Lokomotive, der Gepäckwagen und der Postwagen stürzten in den Fluß. Das Maschinenpersonal, drei Postbeamte und zwei Eisenbahner werden vermißt. Die Reisenden, kamen mit dem Schrecken davon. Im Zuge befand sich auch der Postminister Giuffrida, der unversehrt blieb.

— **Rücktritt des englischen Verkehrsministers.** Der englische Verkehrsminister, Sir Eric Geddes, ist von seinem Amt zurückgetreten. Er hatte schon vor einiger Zeit die Absicht ausgesprochen, er wolle nur noch das neue englische Verkehrsgesetz durchbringen, das am 15. August in Kraft getreten ist, und dann seine Stelle aufgeben. In der letzten Zeit war aber hierüber nichts mehr verlautbart, so daß man annehmen konnte, der Minister habe seine Absicht aufgegeben, und das um so mehr, als das erlassene Gesetz im wesentlichen dem von ihm vorbereiteten Entwurf entsprach, als namentlich auch das Verkehrsministerium durch das neue Gesetz zu einer dauernden Einrichtung gemacht worden ist, und dadurch die Politik, die Sir E. Geddes in den zwei Jahren seiner Amtstätigkeit gegenüber den Eisenbahnen verfolgt hat, im wesentlichen gebilligt worden ist. Es wird ihm nachgesagt, daß er gute Gedanken gehabt und daß er sie vor dem Parlament geschickt vertreten habe. Zeitweise habe er eine Verstaatlichung oder Sozialisierung der englischen Eisenbahnen angestrebt; da er aber eingesehen habe, daß er diese nicht erreichen konnte, habe er sich damit begnügt, die staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen möglichst weit auszudehnen. Damit hat er aber das Ziel, das ihm bei der Verstaatlichung vorschwebte, nicht aufgegeben, nämlich eine Vereinheitlichung nicht nur des englischen Eisenbahnwesens, sondern des gesamten Verkehrswesens des Landes zu erreichen, und die Zusammenfassung der Eisenbahnen zu vier Gruppen, die das neue Eisenbahngesetz vorsieht, wird nur als ein erster Schritt auf diesem Wege angesehen. Auf die wirtschaftlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebs soll Sir E. Geddes allerdings zuweilen nicht die erforderlichen Rücksichten genommen haben; die Kosten spielten für ihn im allgemeinen keine Rolle; das war jedenfalls eine Folge seiner Tätigkeit im Kriege, während dessen er zeitweilig Feldeisenbahnchef war. Er ist aus dem Eisenbahndienst hervorgegangen, und es ist anzunehmen, daß sein Rücktritt vom Amte des Ministers mindestens zum Teil dadurch veranlaßt worden ist, daß er wieder in den Dienst eines großen Verkehrsunternehmens treten will.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbau Windhuk-Gobabis.** Wie die „Times" vom 24. September meldet, hat der Verwalter Hofmeyr des Südwest-Protektorats der Südafrikanischen Union, d. h. des ehemaligen Schutzgebiets Deutsch-Westafrika, den Bau einer neuen Eisenbahnlinie von Windhuk nach Gobabis durch das Eisenbahnamt der Südafrikanischen Union genehmigt. Die Linie soll von der Hauptstadt Windhuk in östlicher Richtung nach Gobabis, eine der wichtigsten Siedlungen im östlichen Teile des Schutzgebiets, führen und in Kapspur (1,067 m) hergestellt werden. Die Länge der Bahn ist auf 132 Meilen = 212,4 km, die Kosten sind auf 726 000 £, das sind rund 70 000 Goldmark für das Kilometer, veranschlagt. Gobabis hat in seiner Umgebung zahlreiche Quellen und ist Mittelpunkt einer der wenigen dortigen Bezirke, in denen Ackerbau möglich ist; seine Haupternte ist Mais.

Im früheren deutschen Schutzgebiet beschäftigte sich die Öffentlichkeit in den Jahren 1912 und 1913 bereits eingehend mit den Plänen für die gedachte Eisenbahnlinie, und in der Presse wurde dabei insbesondere ausführlich erörtert, ob die Abzweigung der Stichbahn von der Hauptbahn etwa weiter nördlich, bei Waldau oder Okahandja, anstatt bei Windhuk vorzusehen wäre. Im Jahre 1914 hatte das deutsche Gouvernement allgemeine Vorarbeiten für die Linie Windhuk-Gobabis ausführen lassen. Daß bei dem Bahnbau die Landeshauptstadt Windhuk nicht ausgeschaltet und umgangen wird, erscheint durchaus sachgemäß. F. B.

— **Bevorstehender Eisenbahner-Ausstand in den Vereinigten Staaten.** (Vgl. auch die Mitteilung in Nr. 43, S. 805 d. Ztg.) Nachdem das Eisenbahn-Arbeitsamt, eine aus je drei Vertretern der Eisenbahngesellschaften, der Eisenbahnarbeiter und der Allgemeinheit bestehende Behörde, schon im Juli eine Herabsetzung der Löhne der Eisenbahnarbeiter um 12 % angeordnet hatte, ist nunmehr, wiederum auf Anordnung des Eisenbahn-Arbeitsamts, eine nochmalige Herabsetzung um 10 % in Aussicht genommen. Sie wird aber von den Eisenbahnarbeitern nicht ruhig hingenommen, sondern diese drohen mit einem allgemeinen Ausstand, der nach einem in Chicago gefaßten Beschluß der Gewerkschaften gruppenweise ausbrechen soll. Bei der ersten Gruppe, die 17 führende Eisenbahngesellschaften umfaßt, soll die Arbeit am 30. Oktober niedergelegt werden. Bei der ersten Lohnherabsetzung im Juli hatten die fünf großen Gewerkschaften, in denen die Lokomotivführer, die Heizer, die Zugführer, die Schaffner und Weichensteller vereinigt sind, und die mit den ihnen angegliederten Vereinigungen nahezu 2 000 000 Mitglieder haben, bereits den Ausstand beschlossen, es geschah aber nichts, um diesen Beschluß durchzuführen. Diesmal scheint man aber die Lage für ernsthafter zu halten. Neuyork und andere große Städte treffen alle Vorbereitungen für die erwartete vollständige Einstellung des Verkehrs, indem sie große Mengen von Nahrungsmitteln aufstapeln und nach dem Beispiel, das in England bei dem vorjährigen Verkehrsausstand gegeben worden ist, den Verkehr von Kraftwagen als Ersatz für die Eisenbahnen einzurichten suchen. Der Präsident berät mit den Vertretern der Eisenbahnen und dem Bundesverkehrsamt, das Arbeitsamt mit den Arbeitervertretern über die Möglichkeit, den Ausstand abzuwenden. Die Regierung nimmt den Standpunkt ein, daß eine Herabsetzung sowohl der Löhne als auch der Frachtsätze nötig sei. Die Lage wird dadurch verwickelt, daß die Eisenbahngesellschaften zugesagt haben, sie würden die Frachtsätze erniedrigen, sobald die Löhne niedriger würden; solange sie aber die bisherigen Löhne zahlen müßten, sei auch die Aufrechterhaltung der jetzigen Frachtsätze nötig. Hunderttausende von Arbeitern hat man bereits entlassen, um die persönlichen Ausgaben zu verringern*).

— **Die Fordwerke und die Eisenbahn.** Die bekannte amerikanische Kraftwagenfabrik von Ford, deren Erzeugnisse sich weniger durch ihre Güte als durch die hohe Zahl auszeichnen, verteilte früher ihre Güter beim Versand von Detroit auf die New York Central-, die Grand Trunk-, die Wabash- und die Detroit-, Toledo- und Ironton-Eisenbahnen. Die letztere berührt keine Punkte von besonderer Verkehrsbedeutung und wurde daher nur schwach mit Versandaufträgen bedacht; wie bei vielen anderen Eisenbahnen wurden auch hier im Laufe des Krieges ungünstige wirtschaftliche Ergebnisse erzielt. 1919 betrug die Betriebszahl 118, 1920 117. Im März 1921 kaufte Ford die Eisenbahn für etwas weniger als 5 Millionen Dollar, und bis zum Juni war es ihm gelungen, die Betriebszahl auf 53 herunterzudrücken. Dabei wurde der Achtstundentag für die meisten Arbeitnehmer als Höchstleistung durchgeführt, und der Regellohn der Fordschen Fabrik von 6 Dollar gilt als Mindestsatz. Die amerikanische Presse stellt die Ergebnisse, die hier erzielt wurden, als nachahmenswert hin und fordert die Leitungen der anderen Gesellschaften auf, ihren Betrieb ebenso umzugestalten; es wird sogar eine Verstaatlichung der Eisenbahnen mit Ford als Generaldirektor angeregt. Die Zahl der Arbeitnehmer ist bei dem Fordschen Betrieb der Eisenbahn von 2700 auf 1650 herabgesetzt worden, und es wird darauf bestanden, daß die achtstündige Arbeitszeit auch ausgenutzt wird. Die Hauptursachen für den guten Erfolg der Neugestaltung des Betriebes liegt aber in dem Umstand, daß die Fordsche Fabrik jetzt alle ihre Versandgüter der Detroit-, Toledo- und Ironton-Eisenbahn überweist und die anderen Eisenbahnen zwingt, die für die Fordsche Fabrik bestimmten Güter ihr über die Fordsche Strecke zuzuleiten. So ist es erreicht worden, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr im Juni 1921 um 87 % höher waren als im gleichen Monate des Vorjahres und daß die Betriebskosten, auf 1 tkm bezogen, um 33 % niedriger waren. Neuerdings hat Ford beantragt, die Frachten, die er im wesentlichen selbst trägt, um 20 % herabsetzen zu dürfen. Der ganze Vorgang kennzeichnet ein echt amerikanisches Geschäftsverfahren.

— **Eisenbahnanleihe in Chile.** Die chilenischen Staatseisenbahnen haben in den Vereinigten Staaten eine Anleihe in Höhe von 24 000 000 Dollar aufgenommen, um laufende Bankschulden, die sie bei der Beschaffung von Betriebsmitteln eingehen mußten, zu decken, sowie um, was längst nötig gewesen wäre, ihre Anlagen auszubauen; ein großer Teil der Anleihe ist für diese Zwecke und zur Beschaffung von Kohle aus den Vereinigten Staaten bereits aufgebraucht; der noch verbleibende Überschuß

*) Nach den letzten Zeitungsmeldungen soll die Gefahr des Streikausbruchs in letzter Stunde abgewendet worden sein.

wird für die Zwecke, für die die Anleihe bestimmt ist, kaum ausreichen. Zu ihnen gehört u. a. auch die Einrichtung elektrischen Betriebes auf der Strecke Valparaiso-Santiago. Die Eisenbahnverwaltung führt 15 % ihrer Roheinnahmen an die Staatskasse ab, die dafür die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnanleihe trägt. Die Einnahmen der Eisenbahnen sind jedoch in der letzten Zeit stark zurückgegangen, und man wird sich daher nach anderen Einnahmequellen zur Deckung des Schuldendienstes umsehen müssen.

Rechtspflege.

— Persische Teppiche sind nach ungarischer Rechtsprechung keine Kostbarkeiten. Anläßlich einer Schadenersatzklage hat die Königl. ungar. Kurie über den Ausdruck „Kostbarkeit" folgende Entscheidung getroffen:

„Nach Punkt (2) B 1 des § 54 des Eisenbahnbetriebsreglements sind unter dem hier angegebenen Ausdruck: „ferner anderer Kostbarkeiten" alle diejenigen Waren zu verstehen, die ihrem Umfange und Gewichte gemäß, zufolge ihres Stoffes, der Art ihrer Erzeugung oder sonstiger Eigenschaften im Verhältnis zu andern Waren besonders wertvoll sind, und die eben wegen dieser besonderen Eigenschaften nach gewöhnlicher Lebensauffassung als Kostbarkeiten angesehen werden. Nach gewöhnlicher Auffassung kann ein persischer Teppich im allgemeinen nicht als Kostbarkeit aufgefaßt werden; er müßte nur dann als Kostbarkeit angesehen werden, wenn er nach Umfang und Gewicht im Verhältnis zu andern Textilwaren infolge seiner eigentümlichen feinen Ausarbeitung oder besonderer Eigenschaften einen hohen Wert hat."

Bücherschau.

— Verkehrsrechtliche Rundschau, populäre juristische Zeitschrift für das gesamte Verkehrsleben unter Mitwirkung von Juristen der Praxis und Wissenschaft, herausgegeben von Dr. jur. Roeder, Berlin. Preis halbjährlich 40 *M*, Einzelheft 2,50 *M*.

Diese neue auf dem Umschlage dieser Nummer angekündigte Zeitschrift über das Eisenbahn-, Post-, Speditions-, Schiffahrts- und Autorecht, die ab 1. November d. J. alle 14 Tage erscheint, bringt kurzgefaßte verkehrsrechtliche Aufsätze und Entscheidungen über verkehrsrechtliche Streitfälle der obersten Gerichtshöfe mit Erläuterungen und vergleichender Rechtsanwendung früherer Entscheidungen anderer Gerichte und die Rechtslehre.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrpläne.

Von Mittwoch, den 2. November 1921 bis zum 31. März 1922 fallen die Züge 393 (W) Weimar ab 6.00, Mellingen an 6.15 vorm. und 394 (W) Mellingen ab 6.25, Weimar an 6.40 vorm. aus.

Erfurt, den 29. Oktober 1921. (1039)
Eisenbahndirektion.

2. Betriebsüberlassungen.

Betrifft: Endgültige belgisch-deutsche Grenzregelung.

Mit Wirkung vom 1. November 1921 treten für den Güter- und Tierverkehr folgende Änderungen ein:

A. Gebietsabtretung von Deutschland an Belgien.

Die zum Kreise Monschau gehörige Eisenbahnlinie Roetgen Grenze-Kalterherberg Grenze mit den fünf Stationen Roetgen, Lammersdorf, Conzen, Monschau und Kalterherberg geht in Eigentum und Verwaltung der Belgischen Staatsbahn über.

Für den Verkehr dieser fünf Stationen unter sich sowie mit deutschen Stationen bei Leitung über Walheim werden nach wie vor die deutschen reglementarischen Bestimmungen mit deutschem Frachtbrief sowie die deutschen Tarifvorschriften (Frachtberechnung, Gütereinteilung usw.) beibehalten. Dagegen wickelt sich der Verkehr dieser Stationen mit deutschen Stationen bei Leitung über Kalterherberg - Bleialf Grenze und Kalterherberg - Losheim Grenze sowie mit Belgien über Kalterherberg und Roetgen nach den Vorschriften für den belgisch-deutschen Güterverkehr ab. Bis zu den Grenzpunkten Kalterherberg und Roetgen werden die deutschen Frachtsätze berechnet.

Der Durchgangsverkehr der Strecke Roetgen Grenze-Kalterherberg Grenze, d. h. der Verkehr deutscher Stationen nach Belgien sowie Luxemburg und Elsaß und Lothringen (oder umgekehrt), der über den deutsch-belgischen Grenzübergangspunkt Walheim geleitet wird, wird nur bis und ab Walheim Grenze nach den deutschen Frachtsätzen behandelt. Für den belgischen Durchlauf einschließlich dieser Strecke werden die Frachtsätze des belgischen Tarifs angewendet.

B. Gebietsabtretung von Belgien an Deutschland.

Infolge Abtretung kleinerer Gebietsflächen von Belgien an Deutschland werden die Entfernungen nach den nachgenannten Grenzübergangspunkten wie folgt erhöht:

Ronheide (Hergenrath) Grenze um 1 km
Ronheide (Montzen) Grenze um 1 km
Walheim (Raeren) Grenze um 2 km.

An Stelle des bisherigen Grenzübergangspunktes Hallschlag (Losheim) Grenze tritt der neue Grenzübergangspunkt Losheim (Losheimergraben) Grenze. Für den neuen Grenzübergangspunkt gelten die bisherigen Entfernungen für Hallschlag (Losheim) Grenze zuzüglich 5 km.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Köln, den 30. Oktober 1921. (1034)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. Dezember 1921 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II (Nr. 2192 des Tarifverzeichnisses) der Nachtrag 6, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. (1014)

Berlin, den 27. Oktober 1921.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Reichseisenbahnen — Sächsisches Netz.

Am 1. November 1921 treten zum a) Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Hefte 1 und 2, b) Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, c) Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II, und d) Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal je ein Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten neben den bereits durch Bekanntmachung eingeführten Änderungen und Ergänzungen die neuen, gegen bisher durchschnittlich um 30 v. H. erhöhten Frachtsätze und Nebengebühren. Die Ausnahmetarife 5, Abteilung B, und 5 c enthalten teilweise geänderte Anwendungsbedingungen. Die im Tarif unter b) vorgesehenen Frachtsätze in Kronenwährung für den Tierverkehr werden vom 1. November 1921 ab verdoppelt. Die Umrechnungstafel zum Tierfrachtzeiger, gültig vom 1. April 1921, wird zum gleichen Zeitpunkte aufgehoben. Die Tarifnachträge können vom 28. Oktober 1921 an durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust. und durch die Stationen bezogen werden. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbüro, hier, nähere Auskunft. (1015)

Dresden, am 27. Oktober 1921.
Eisenb.-Generaldirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. November 1921 tritt der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält die neuen, gegen bisher um 30 v. H. erhöhten Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife. Der Nachtrag kann vom 28. Oktober 1921 an durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust. bezogen werden. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbüro, hier, nähere Auskunft. (1016)

Dresden, am 27. Oktober 1921.
Eisenb.-Generaldirektion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Es treten in Kraft:

1. am 1. Dezember 1921 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A vom 1. Mai 1917 der Nachtrag X;
2. am 1. Januar 1922 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag VI,
3. am 1. Dezember 1921 zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. Dezember 1920 der Nachtrag IV,
4. am 1. Dezember 1921 zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. März 1921 der bereits durch unsere Bekanntmachung vom 10. 10. 21 angekündigte Nachtrag III.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur EVO., der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung sowie des Nebengebührentarifs. Neben Tarifermäßigungen und sonstigen Verkehrserleichterungen treten auch Tariferhöhungen und Er-

schwerungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können drei Tage vor obigen Zeitpunkten von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin auch von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (1017)

Berlin, den 28. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Am 15. November 1921 tritt der Nachtrag 4 in Kraft.

Er enthält Änderungen und Ergänzungen. Verkaufspreis 2 ℳ. (1018)

München, den 27. Oktober 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

An Stelle des Frachtsatzzeigers für den Ausnahmetarif 6 — Seite 38—40 des Nachtrags VII — tritt ab 1. November 1921 der Frachtsatzzeiger 1 in dem ab da gültigen Nachtrag I zum Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (Tfv. 1101).

München, den 27. Oktober 1921. (1019)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 ist der Hinweis auf den Ersatz für die Ausnahmetarife 5 und 5c im Ausschreiben V. A. E. 1920/1135 vom 27. November 1920 wie folgt zu ändern:

der Ersatztarife siehe Teil II, Heft C II gültig vom 1. November 1921.

München, den 27. Oktober 1921. (1020)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif.

Mit Wirkung vom 1. November 1921 werden die Nebengebühren für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens und für die Einstellung von Tieren in die Viehbucht in Riesa erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft (1004)

Dresden, am 25. Oktober 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden die Teilhefte B II 9 und 37 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—16 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 16 ℳ. Die Teilhefte sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. (1003)

Berlin, den 22. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Erhöhung der Umschlagsgebühren von Maltsch Hafen und Pöpelwitz (Umschlag).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 erscheint je ein Nachtrag 2 zu den Hafenordnungen für die Wasserumschlagstellen Maltsch Hafen und Pöpelwitz (Umschlag) mit einem neuen erhöhten Gebührentarif. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft.

Breslau, im Oktober 1921. (1012)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Am 1. November 1921 wird der Nachtrag I ausgegeben. (1011)

München, 24. Oktober 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Wechselverkehr Sachsen-Württemberg.

Mit Wirkung vom 1. November 1921 werden die Anstoßfrachtsätze der württembergischen Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b aufgehoben. Von diesem Zeitpunkt an werden die Frachtsätze für den Verkehr mit diesen Stationen auf Grund der Gesamtentfernungen gebildet und um bestimmte im Heft C I b bekanntgegebene Zuschläge erhöht. Gleichzeitig ist bei der Station Münster (Neckar) das Dienstbeschränkungszeichen „O K“ zu streichen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarifanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. (1009)

Dresden, am 25. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Anhang zu den bad. Gütertarifen.

Auf den 1. November 1921 erscheint Nachtrag VI. Verkaufspreis 25 ₰.

Karlsruhe, 25. Oktober 1921. (1008)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.

Vom 1. November 1921 an wird im Verkehr mit den Stationen Baienfurt, Weingarten (Württ.) und Tettnang die Fracht wieder auf Grund von Gesamtentfernungen berechnet. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1007)

Karlsruhe, den 24. Oktober 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch - Südwestdeutscher Verkehr.

Vom 1. November 1921 an werden bei folgenden Stationen der Frachtberechnung zugrunde gelegt die Entfernungen der Station Ulm zuzüglich 87 km bei Baienfurt Zu, 107 km bei Tettnang Zu, 91 km bei Weingarten (Württ.) Zu.

Frankfurt (Main), 25. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion. (1033)

Deutsch - niederländischer Güterverkehr

Am 1. November 1921 tritt für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Steinkohlenkoks, Braunkohlen, Braunkohlenbriketts, Braunkohlenkoks sowie Gaskoks von deutschen Stationen nach den Niederlanden ein Ausnahmetarif in Kraft.

Preis des Tarifs 6 ℳ. (1021)

Essen, den 27. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Badischer Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 29. Oktober 1921 wird für die Benutzung der überdeckten Tierstände und der dabei befindlichen Tränkeinrichtungen im Bahnhof Basel Bad. Bf. für Kleinvieh in Wagenladungen bei Verwendung von einbödigen Wagen eine Gebühr von 10 Franken, bei Verwendung von mehrbödigen Wagen eine solche von 15 Franken erhoben.

Karlsruhe, 28. Oktober 1921. (1028)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-nordische Güter- und Tierverkehre.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird im deutsch-dänischen Gütertarif die Station Schleswig Gbf. gestrichen und dafür nachgetragen Schleswig Altstadt und Schleswig Friedrichsberg.

2. In der unterm 20. Oktober d. J. erfolgten Ankündigung einer vom 1. November d. J. an gültigen „Einrechnungstafel für die 30prcz. Erhöhung der dänischen Schnittfrachtsätze“ ist das Wort „dänischen“ zu ändern in „deutschen“.

Altona, 28. Oktober 1921. (1030)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. treten im Verkehr mit unseren Stationen Änderungen der Frachtberechnung und der Nebengebühren in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gera-R., 27. Oktober 1921. (1022)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn Akt.-Ges.
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr, Teil II. Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 wird die Gebühr für die Überführung von Wagenladungen zwischen Mainz Hbf. und dem städtischen Schlacht- und Viehhofe auf 33 ℳ 20 ₰ für den Wagen erhöht. Näheres enthält die am 31. Oktober 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1026)

Berlin, den 28. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 treten dem Ausnahmetarif für Düngemittel folgende Bahnen bei: Brandenburgische Städtebahn, Buttstädt-Rastenberger, Dahme-Uckroer, Esperstedt-Oldislebener, Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener, Neubrandenburg-Friedländer, Rhein-Lahr-Seelbach-Kuhlaer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn.

Neben den Frachten werden noch Frachtzuschläge nach dem Heft Tfv. 200 C Ib erhoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1025)

Berlin, den 27. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-, Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 erscheint der Nachtrag VIII, durch welchen von der Aufsichtsbehörde genehmigte Erhöhungen im Tier- und Güterverkehr eintreten. (1029)

Tegernsee, den 28. Oktober 1921.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Güterverkehr bad. - schweiz. Übergänge-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 19. d. M. ab ist der gemeinsame schweizerische Ausnahmetarif Nr. 42 für Zuckerrüben nach und von Aarberg neu ausgegeben worden.

Karlsruhe, 28. Oktober 1921. (1027)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Die am 1. November 1921 bei der Reichsbahn eintretende Tariferhöhung wird vom gleichen Tage ab auch in unserm Binnen-Gütertarif durchgeführt.

Blankenburg (Harz), 27. Oktober 1921.
Direktion (1024)
der
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit Wirkung vom 1. November 1921 werden die bisher im Westdeutsch-Südwestdeutschen und im Staats- und Privatbahnverkehr enthaltenen Entfernungen zwischen Aschaffenburg Hbf., Heidingsfeld West, Lichtenfels, Marxgrün, Röttingen (Ufr.) Bahnhof, Stockheim (Ofr.) und Würzburg Hbf. einerseits, und einer Anzahl rheinischer Stationen anderseits, ferner zwischen Bad Münster am Stein einerseits und verschiedenen Stationen des bayerischen (rechtsrheinischen) Netzes anderseits in den Rheinisch-Bayerischen Tarif übernommen.

Erhöhungen sind hierdurch nicht eingetreten. Aufschluß erteilen die Abfertigungsstellen. (1023)

München, den 26. Oktober 1921.
Tarifamt b. RVM., ZB.

Württembergischer Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Wirkung vom 1. Januar 1922 an wird der bisher dem beschränkten Stückgutverkehr dienende Haltepunkt Bittelbronn für diesen Verkehr geschlossen und als Tarifstation im württembergischen Binnen-Gütertarif gestrichen.

Stuttgart, 31. Oktober 1921. (1036)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Frachtzuschläge usw.) — Tfv. 200.

Zu der am 1. November 1921 in Kraft tretenden Neuausgabe des Heftes C I b erscheint ein Ergänzungsblatt, das die während des Drucks eingetretenen Änderungen und Ergänzungen enthält.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Alexanderplatz.

Berlin, 31. Oktober 1921. (1040)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. November 1921 ab werden im Tarifheft 4 für die württembergischen Privatbahnstationen Baienfurt, Tettnang und Weingarten (Württ.) neue Entfernungen eingeführt.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. (1006)

Breslau, den 25. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 wird das Heft C I b neu herausgegeben. Es enthält außer den im Verfügungswege bekanntgegebenen Tarifmaßnahmen die aus der am 1. 11. 1921 in Kraft tretenden allgemeinen Frachterhöhung um 30 v. H. sich ergebende Erhöhung fast sämtlicher Gebührensätze des bisherigen Abschnittes III „Überfuhrgebühren usw." um den gleichen Prozentsatz. Ferner werden geändert:

1. die Frachtzuschlag- und Umladegebühren mehrerer Privatbahnen,
2. die Zuschlagstafeln zur Berechnung der Auslandszuschläge im Verkehr mit deutschen Stationen auf schweizerischem Gebiet und mit Waldshut Übergang,
3. die Überfuhrgebührensätze für Tangermünde.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Das neue Heft C I b kann bezogen werden zum Preise von 4,50 ℳ für ein Druckstück vom Auskunftsbüro, Berlin (C 2, Bahnhof Alexanderplatz) sowie durch die Güterabfertigungen.

Berlin, 25. Oktober 1921. (1005)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden infolge der allgemeinen Frachterhöhung um 30 v. H. die Sätze für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens, die Sätze für die Einstellung von Tieren in Buchten und die Gebühren für eine größere Anzahl Stationen erhöht. Ferner werden einige Stationen in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 25. Oktober 1921. (1010)
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tschechoslowakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II.

Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1921 bis auf weiteres wird im obengenannten Tarife auf Seite 45 im Abschnitt IV D (Frachtsätze für die Schiffsstrecken) unter 1 (Vorbemerkungen) in Ziffer (2) die Verhältniszahl zur Umrechnung auf tschechoslowakische Heller für Frachtgut von 8 auf **6,5**, die Verhältniszahl für Bani von 10 auf **11** abgeändert.

Ferner werden ab dem obenbezeichneten Tage bis auf weiteres im Verkehre zwischen den tschechoslowakischen Umschlagplätzen und ungarischen Schiffsstationen ermäßigte Frachtsätze gewährt; über die Höhe derselben und die in Betracht kommenden Einzelheiten erteilen die beteiligten Schiffahrts-Verwaltungen Auskunft. (1037)

Wien, am 23. Oktober 1921.
Zahl 166 542/Ia.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit ab 1. November 1921 sind die besonderen Frachtzuschläge für den Binnen- und Wechselverkehr erhöht. Die erhöhten Sätze sind in dem vom gleichen Tage herausgegebenen Tarifheft C Ib enthalten.

Mit gleichem Tage ist der Beitritt zum Ausnahmetarife für Düngemittel erfolgt.

Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Tribsees. (1031)

Grimmen, den 29. Oktober 1921.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit ab 1. November 1921 sind die besonderen Frachtzuschläge für den Binnen- und Wechselverkehr erhöht. Die erhöhten Sätze sind in dem vom gleichen Tage herausgegebenen Tarifheft C Ib enthalten.

Mit gleichem Tage ist der Beitritt zum Ausnahmetarife für Düngemittel erfolgt.

Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Tribsees. (1032)

Stralsund, den 29. Oktober 1921.
Der Vorstand.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1921 gelangt der Nachtrag 2 zum diesseitigen Binnentarif zur Ausgabe. Derselbe enthält, dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend, eine 30 %ige Erhöhung der Personenfahrpreise. (1038)

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O.

Berlin, den 1. November 1921.
Die Direktion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Zum 1. Dezember 1921 wird der Nachtrag VI zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif herausgegeben, durch welchen die Beförderungspreise teilweise erhöht werden. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (1013)

Neuhaldensleben, den 24. Oktober 1921.
Die Direktion.

5. Verdingungen.

Deutsche Reichsbahn.
(Bayer. rechts- u. linksrhein. Netz.)

Schwellenholz- und Schwellenverdingung für das Jahr 1923.

Bei dem Baukostenkonstruktionsamt des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern in München, Arnulfstr. 32, wird der Bedarf an föhrenen, eichenen und buchenen Schwellenhölzern, sowie an föhrenen, eichenen und buchenen Bahn- und Weichenschwellen für das gesamte bayer. Netz der Reichsbahn öffentlich zur Verdingung ausgeschrieben. Die Verdingungsunterlagen sind, soweit der Vorrat reicht, bei der Regieverwaltung der Eisenbahndirektion München, Arnulfstraße 19, gegen Einzahlung des Kostenbetrages auf Postscheckkonto Nr. 12 070 München zu erhalten. Die Kosten betragen: für die allgemeinen und besonderen Bedingungen je 4 ℳ, für die übrigen Unterlagen für jedes der beiden Bahnnetze 5 ℳ.

Die Angebote müssen von den Bewerbern unterschrieben und verschlossen spätestens am Mittwoch, den 30. November 1921, abends 6 Uhr, postfrei eingereicht sein. Die Eröffnung der Angebote für das rechtsrheinische Netz erfolgt am Donnerstag, den 1. Dezember 1921, vormittags 9 Uhr, für das linksrheinische Netz am Freitag, den 2. Dezember 1921, vormittags 9 Uhr, im Gebäude des Verkehrsministeriums in München, Arnulfstraße 32, Aufgang II (Seidlstraße), Saal Nr. 100 im 1. Stock. (1035)

München, den 26. Oktober 1921.
Baukonstruktionsamt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 45. | Berlin, den 10. November 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Das neue englische Eisenbahngesetz.

Vom Geh. Regierungsrat **Wernekke.**

Das englische Verkehrsgesetz vom Jahre 1919 bestimmt, daß bis zum 15. August 1921 ein Gesetz erlassen werden sollte, das das englische Eisenbahnwesen neu und endgültig regelt. Das ist, wie auch in dieser Zeitung wiederholt erwähnt, nunmehr geschehen, und obgleich das Gesetz vom König erst am 19. August genehmigt worden ist, ist es doch bereits mit dem 15. August in Kraft getreten. Es bedeutet in vielen Beziehungen ein vollständiges Abweichen von den Richtlinien, die bisher für die englische Eisenbahnpolitik maßgebend gewesen sind. Wie es sich von selbst ergibt, sind die Bestimmungen des Gesetzes, die neues bringen, auch die bedeutungsvollen; bei der nachstehenden Besprechung werden sie daher an erster Stelle zu erwähnen sein.

Die wichtigste Bestimmung des Gesetzes bezieht sich auf die Zusammenfassung der Netze der Eisenbahngesellschaften zu Gruppen. Bisher war man der Meinung, nur der unbeschränkte Wettbewerb der Eisenbahngesellschaften untereinander könne dazu führen, daß die Allgemeinheit den größten Nutzen von den Eisenbahnen habe; neuerdings hat sich aber die Ansicht Geltung verschafft, daß durch den Wettbewerb viel überflüssiger Aufwand verursacht wird, und man will ihn ausschalten, indem man die Eisenbahnen, die dasselbe Verkehrsgebiet bedienen, je zu einem einheitlichen Netz zusammenfaßt. Der Regierungsentwurf sah sieben solcher Gruppen vor und wollte aus den schottischen Eisenbahnen eine besondere Gruppe machen. Bei den Beratungen im Parlament ist die Zahl der Gruppen auf vier zusammengeschmolzen, und die Trennung der Gruppen verläuft in der Längsrichtung der Insel Großbritannien, so daß die schottischen Bahnen nicht von den englischen getrennt sind, sondern innerhalb der Gruppe deren Fortsetzung nach Norden bilden. Die südliche Gruppe umfaßt die Eisenbahnen südöstlich von London und die London und Südwestbahn; mit letzterer berühren sich in der Richtung auf die Halbinsel Cornwall die Strecken der Großen Westbahn, die den Stamm der westlichen Gruppe bildet; zu ihr gehören außerdem die Eisenbahnen von Wales. An der Nordostküste von England und sich nach Schottland fortsetzend, erstreckt sich die nordöstliche, östliche und ostschottische Gruppe. Mit dem südlichen Ende zwischen sie und die westliche Gruppe schiebt sich die nordwestliche, Midland- und westschottische Gruppe ein, die, wie der Name sagt, weiterhin die von der Westküste von England und Schottland hinführenden Eisenbahnen umfaßt. Die großen Gesellschaften in den einzelnen Gebieten sind sozusagen die Mitglieder der Gruppen; ihnen angegliedert sind die kleinen, unbedeutenderen Gesellschaftsnetze. Die zu den einzelnen Gruppen gehörenden Gesellschaften sollen bis zum 1. Januar 1923 dem Minister Vereinbarungen, ihren Zusammenschluß betreffend, vorlegen. Geschieht das nicht, so wird das zur Bearbeitung der einschlägigen Fragen eingesetzte Verschmelzungsgericht — Amalgamation Tribunal — die Bedingungen, unter denen die Gruppenbildung vor sich gehen soll, aufstellen. Außerdem können die als Mitglieder der Gruppen anzusehenden Eisenbahngesellschaften dem Minister zur Genehmigung durch das Verschmelzungsgericht, das übrigens aus drei Mitgliedern besteht,

und dessen Kosten von den Eisenbahngesellschaften zu tragen sind, Vorschläge und Abmachungen unterbreiten, auf Grund deren die untergeordneten Gesellschaften mit ihnen vereinigt werden. In bezug auf Rechtsfragen kann gegen die Entscheidung des Verschmelzungsgerichts Berufung beim Berufungsgericht — Court of Appeal — eingelegt werden, dessen Entscheidung endgültig ist, wenn es nicht selbst die Möglichkeit festsetzt, eine weitere Entscheidung durch das Oberhaus herbeizuführen. Wenn alle mit der Gruppenbildung zusammenhängenden Fragen erledigt sind, wird das Verschmelzungsgericht aufgehoben werden. Bei Festsetzung der Bedingungen für den Zusammenschluß soll der Wert der einzelnen Gesellschaft, der in ihren Einnahmen zum Ausdruck kommt, sowohl als selbständiges Unternehmen wie als Mitglied der Vereinigung in Rechnung gesetzt werden. Die Bildung der Gruppen soll bis zum 1. Juli 1923 durchgeführt sein; zieht sie sich über diesen Zeitpunkt hinaus, so sollen doch von dem genannten Tage an die zusammengehörenden Eisenbahnen als ein einheitliches Unternehmen betrieben werden. Die Bedingungen des Zusammenschlusses bedürfen der Genehmigung durch die Aktionäre und Eigentümer von Schuldverschreibungen der Eisenbahngesellschaften. Leitende und sonstige Beamte, die durch den Zusammenschluß entbehrlich werden, sind zu entschädigen. In den Gemeinschaftsverträgen sind namentlich auch die Verhältnisse der Ruhegehalts- und ähnlichen Kassen zu regeln.

Von besonderer Bedeutung und von großem Vorteil für die Eisenbahngesellschaften sind ferner die Bestimmungen des Gesetzes, die die Festsetzung der Tarife regeln. Die Eisenbahngesellschaften haben allerdings insofern ihre Tarifhoheit verloren, als sie nicht mehr die Tarife festsetzen, worin sie bisher nur insofern beschränkt waren, als sie die gesetzlichen Höchstsätze nicht überschreiten durften und Erhöhungen der Tarife unter dieser Grenze, wenn sie von den Versendern nicht angenommen wurden, der Entscheidung des Eisenbahn- und Kanalamts unterlagen. Die Befugnis, die Tarife festzusetzen, ist vielmehr dem Tarifgericht — Rates Tribunal — übertragen; der Vorteil für die Eisenbahngesellschaften besteht aber darin, daß für die Festsetzung der Tarife die Ergebnisse des Betriebsjahres 1913 als des letzten vor dem Kriege maßgebend sein sollen. Die Tarife sollen so bemessen werden, daß aus dem Eisenbahnbetrieb die gleichen Dividenden wie in jenem Jahre herausgewirtschaftet werden, und da die englischen Eisenbahnen vor dem Kriege gute Dividenden gaben, so daß ihre Aktien beliebte Anlagepapiere waren, so können die Eisenbahngesellschaften ganz zufrieden sein, wenn ihnen auf diese Art auch für die Zukunft die Überschüsse des Jahres 1913 gewährleistet werden. Es wird ihnen sogar vorgehalten, daß sie es auf diese Art gar nicht nötig haben, ihren Betrieb wirtschaftlich zu führen; bei der größten Unwirtschaftlichkeit, die geradezu bis zur Mißwirtschaft gehen kann, müssen doch auf Grund dieser Gesetzesbestimmung die Tarife so festgesetzt werden, daß Überschüsse entstehen. Regelnd werden dabei aber die Bedürfnisse und Forderungen der Verkehrstreibenden wirken; sie werden dafür sorgen, daß die Tarife nicht höher werden, als der Verkehr tragen kann, und schon Mittel und Wege finden, um die Eisenbahnen zu sachgemäßer, wirtschaftlicher Gebarung anzuhalten. Bei Festsetzung der Tarife sind seit 1913 hinzugekommene Teile des Anlagekapitals zu berücksichtigen, indem für sie eine Verzinsung mit 5 % in Rechnung gesetzt wird, ein Satz, der auch die Richtschnur für die Dividende auf das alte Anlagekapital bilden soll. Werden höhere Überschüsse erzielt, so sollen die Tarife so weit herabgesetzt werden, daß 80 % dieser Überschüsse verschwinden, daß also die Herabsetzung insofern der Allgemeinheit zugute kommt, während der Rest des erhöhten Überschusses mit 20 % die Dividenden erhöhen soll.

Das Tarifgericht, daß außer über die Festsetzung der Frachtsätze und Fahrpreise auch über die Zuteilung der Güter zu den verschiedenen Tarifklassen zu entscheiden hat, besteht ebenfalls aus drei Mitgliedern, von denen eins in wirtschaftlichen Dingen und Handelsfragen, eins in Eisenbahnangelegenheiten sachverständig sein soll, während das dritte, der Vorsitzende, rechtskundig sein soll; sie werden vom König auf Vorschlag des Lordkanzlers, des Handels- und des Verkehrsministers ernannt. Auch die Kosten dieses Gerichts sind, soweit sie nicht durch Gebühren gedeckt werden, durch die Eisenbahngesellschaften aufzubringen. Der Minister kann verlangen, von dem Tarifgericht gehört zu werden. Ihm ist jährlich ein Bericht über die Tätigkeit des Gerichts zu erstatten, den er dem Parlament vorlegt. Beigegeben sind dem Gericht zwei beratende Ausschüsse, ein allgemeiner und ein eisenbahnfachlicher. Im ersteren sitzen 36 Mitglieder, von denen 22 vom Handelsminister im Einvernehmen mit den Vertretungen des Handelsstands, 12 vom Arbeitsminister im Einvernehmen mit den Vertretern der Arbeiterschaft und der Eisenbahnreisenden und zwei vom Landwirtschafts- und Fischereiminister ernannt werden. Zum Eisenbahnausschuß ernennt der Verkehrsminister 12 Mitglieder, 11 im Einvernehmen mit der Vereinigung der Eisenbahngesellschaften, den zwölften als Vertreter der nicht zu dieser Vereinigung gehörenden Eisenbahnen und Kleinbahnen. In besonderen Fällen können Mitglieder dieser Ausschüsse in das Tarifgericht abgeordnet werden; sie sollen dann besonderes Sachverständnis für den zur Erörterung stehenden Fall besitzen; auch sind sie zur Vertretung der Mitglieder des Gerichts berufen; nur für den Vorsitzenden des Gerichts ernennt der Lordkanzler einen Vertreter. Die Entscheidungen des Tarifgerichts unterliegen der Überprüfung durch die höchsten Gerichte — Court of Appeal oder Court of Session.

Der dritte wichtige Punkt im neuen Eisenbahngesetz betrifft die Regelung der Arbeiterfrage. Der Regierungsentwurf wollte den Eisenbahnarbeitern Sitz und Stimme im Aufsichtsrat der Gesellschaften verschaffen; die Gewerkschaften scheinen aber selbst hierauf keinen Wert gelegt zu haben, und die Eisenbahngesellschaften haben, wie es nur nahe liegt, diesen Gedanken bekämpft, und so ist denn dieser Teil des Entwurfs nicht Gesetz geworden. Die Arbeiterfrage soll vielmehr dadurch gelöst oder wenigstens ihrer Lösung näher gebracht werden, daß die bereits bestehenden Schiedsgerichte für Arbeiterfragen, das Central Wages Board in erster und das National Wages Board in zweiter Instanz, im Gesetz verankert worden sind. Das erstere besteht aus je acht Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer; in letzterem sind beide mit je sechs Mitgliedern vertreten, dazu kommen noch vier Vertreter der Benutzer der Eisenbahnen und ein unabhängiger Vorsitzender, den der Arbeitsminister ernennt. Die Arbeitervertreter werden von den verschiedenen Gewerkschaften der Eisenbahnen gestellt, die Vertreter der Benutzer der Eisenbahnen von den Vereinigten Handelskammern und ähnlichen Vereinigungen ernannt. Die Zuständigkeit der Schiedsgerichte erstreckt sich auf das ganze Land, es gibt nicht etwa Schiedsgerichte, die nur für einzelne Bezirke zuständig wären. Hierdurch soll vollständige Gleichmäßigkeit in der Behandlung der Arbeiterfragen im ganzen Lande erreicht werden, ein Zustand, mit dem die Eisenbahngesellschaften, als er während des Krieges eingeführt wurde, nicht recht zufrieden waren; sie hätten eher eine weitgehende Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse gewünscht. Auch in bezug auf das Verhältnis zu ihren Arbeitern ist den Eisenbahngesellschaften ein Teil ihrer Selbständigkeit genommen worden: sie verhandeln nicht mehr mit ihren Arbeitnehmern selbst über die Höhe der Löhne, die Länge der Arbeitszeit und die sonstigen Arbeitsbedingungen, sondern die Schiedsgerichte nehmen ihnen diese Arbeit ab. Setzen die Schiedsgerichte aber die Löhne in größerer Höhe fest, als daß die Betriebsausgaben durch die Einnahmen gedeckt werden können, so sind die Eisenbahngesellschaften gegen die verderblichen Folgen für ihre Geldwirtschaft dadurch geschützt, daß die Bestimmungen über die Festsetzung der Tarife ihnen eine Anrufung des Tarifgerichts mit dem Ziel ermöglichen, die Tarife so zu bemessen, daß wieder eine angemessene Verzinsung des in den Eisenbahnen angelegten Kapitals entsteht. — Zur Regelung rein örtlicher Fragen bestehen außerdem Betriebsräte.

Soweit die Hauptbestimmungen des Gesetzes. Weitere Abschnitte beziehen sich auf die Befugnisse des Verkehrsministers in bezug auf die Beaufsichtigung der Eisenbahnen, was die Betriebssicherheit, die Einheitlichkeit ihrer Einrichtungen, die gemeinschaftliche Benutzung von Güterwagen, Werkstatt- und sonstigen Anlagen u. dgl. anbelangt, ferner auf die Gesellschaften, die ihre Netze nicht selbst betreiben, die Zahl der Direktoren für die Eisenbahngruppen, die an das Ministerium zu erstattenden Berichte u. dgl.

Für die Beförderung von Truppen, Heeres- und Flottengut und ähnliche Kriegsleistungen haben die englischen Eisenbahnen nur insofern eine Entschädigung erhalten, als ihnen die Regierung durch Zuschüsse die Möglichkeit gewährte, ihre Dividende trotz der Steigerung der Ausgaben in der Vorkriegshöhe weiter zu bezahlen; eine Vergütung für die einzelnen Leistungen hat aber nicht stattgefunden. Streitig war bei Bemessung der Staatszuschüsse bis vor kurzem im wesentlichen noch die Frage, wieweit die Regierung für Unterhaltungsarbeiten aufzukommen hätte, die während des Krieges aus Mangel an Arbeitskräften und Stoffen unterblieben sind, nunmehr aber, nachdem die Staatszuschüsse aufgehört haben, nachgeholt werden müssen. Das neue Eisenbahngesetz hat diesem Streit ein Ende gemacht, indem es den Eisenbahngesellschaften eine Entschädigung in der Höhe, wie sie sie gefordert hatten, nämlich von 60 000 000 £ zugebilligt hat. Die Entschädigung soll in zwei Teilbeträgen von je 30 000 000 £ gezahlt werden. Von der ersten Hälfte sollen 24 500 000 £ alsbald unter die Gesellschaften verteilt werden, denen die erwähnten Zuschüsse während des Kriegsbetriebs gewährt worden sind; weitere 500 000 £ sind für die Gesellschaften bestimmt, die ihre Eisenbahnanlagen nicht selbst betreiben oder unterhalten. Der Rest von 5 000 000 £ ist zurückzustellen und soll später an die Gesellschaften verteilt werden, die den Nachweis erbringen, daß sie durch die Vereinheitlichung der Löhne, der Arbeitszeit und der sonstigen Arbeitsbedingungen in den letzten vier Monaten des Jahres 1921, also in der Zeit, in der die Staatszuschüsse nicht mehr gewährt werden, außergewöhnlich hohe Mehrausgaben gegenüber denjenigen des gleichen Zeitraums im Jahre 1913 gehabt haben.

Von der zweiten Hälfte sollen 25 000 000 £ die eigentliche Entschädigung für rückständige Unterhaltung und Erneuerung der festen Anlagen und des Betriebsmittelparks bilden. Sie sollen in dem Verhältnis an die betreffenden Gesellschaften verteilt werden, wie diese Arbeiten und Anschaffungen am 31. Dezember 1920 rückständig waren. Mit dem Rest von 500 000 £ sollen diejenigen Gesellschaften entschädigt werden, die im Jahre 1922 infolge der Vereinheitlichung der Löhne, der Arbeitszeit und sonstiger Arbeitsbedingungen außergewöhnliche Mehrausgaben gegenüber dem Jahre 1913 haben. Ein etwa verbleibender Überschuß mit den mittlerweile erwachsenen Zinsen soll ebenso wie der erste Posten von 24 500 000 £ verteilt werden. Gesellschaften, die ihre Strecken nicht selbst betreiben, erhalten außer den erwähnten 500 000 £ keine Entschädigung. Über die ihnen ausgezahlten Beträge können die Eisenbahngesellschaften frei verfügen. Nur insofern sie die Gelder zur Bezahlung von Dividenden oder Zinsen verwenden, unterliegen sie der Einkommensteuer.

Über die Kleinbahnen, deren Verhältnisse im Teil V des Eisenbahngesetzes geregelt werden, ist nicht viel zu sagen, da ja die Kleinbahnen im englischen Verkehrsleben nur eine ganz untergeordnete Rolle spielen. Die Befugnisse der Kleinbahn-Beauftragten — Light Railway Commissioners — sind dem Verkehrsminister übertragen. Er kann einer Hauptbahn die Berechtigung erteilen, eine Kleinbahn auch gegen deren Willen zu erwerben; Straßenbahnen sind aber hiervon ausgenommen. Für Staatsbeihilfen an Kleinbahnen ist der Verkehrsminister, nicht wie für andere derartige Ausgaben der Finanzminister zuständig. Die verschiedenen Bezirksverbände dürfen eine Gewährleistung für die Überschüsse der Kleinbahnen übernehmen. Die Tarifsätze einer Kleinbahn dürfen die Sätze der Hauptbahn, an die sie anschließt, nicht übersteigen; bei Berechnung der Entfernungen werden jedoch die Längen der Kleinbahnen mit 25 % Zuschlag eingesetzt. Die die Tarife regelnden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes gelten nur insoweit für die Kleinbahnen, als durchgehende Tarife in Frage kommen. Soweit bisher der Eisenbahn- und Kanalausschuß für Tariffragen der Kleinbahnen zuständig war, gehen seine Befugnisse auf das Tarifgericht über, das zur Regelung der Tarifangelegenheiten der Hauptbahnen neu eingesetzt ist. Die schon erwähnten Kleinbahn-Beauftragten legen ihr Amt sechs Monate nach Annahme des Gesetzes nieder.

Wie schon erwähnt, nimmt das neue englische Eisenbahngesetz den Eisenbahngesellschaften zwar einen Teil ihrer Selbständigkeit, läßt ihnen aber in der Leitung des Betriebes, in der Einwirkung auf den Verkehr und manchen anderen Beziehungen freiere Hand, als sie während der Zeit des Staatsbetriebes hatten. Die so gebotenen Möglichkeiten werden sie zunächst dazu auszunutzen haben, daß sie den Verkehr zu heben und damit ihre Einnahmen zu vermehren versuchen müssen. Verlangt wird von ihnen, daß sie die hohen Tarife wieder abbauen bis auf eine Höhe, die jede Drosselung des Verkehrs durch abschreckende Fahrpreise und Frachtsätze beseitigt und so den Eisenbahnen das Höchstmaß an Verkehr zuführt. Im übrigen werden von der Unterdrückung des Wettbewerbs, der nunmehr nur noch in den Grenzgebieten der Gruppen, nicht mehr zwischen den einzelnen Gesellschaftsnetzen möglich ist, sehr erhebliche Ersparnisse erwartet. Eins der mit Gruppenbildung erstrebten Ziele, auf das auch die dem Ministerium zugewiesenen Befugnisse in bezug auf die den Eisenbahnen zu erteilenden Vorschriften hinarbeiten, ist eine weitgehende Vereinheitlichung des jetzt infolge des Bestehens der großen Zahl von Einzelnetzen stark zersplitterten Eisenbahnwesens von England. Die Ansichten über die Höhe der durch den Zusammenschluß und die Vereinheitlichung zu erzielenden Ersparnisse sind allerdings geteilt. Von der durch das Gesetz versuchten Regelung der Arbeiterfrage erhofft man die Beendigung der Reibungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern und die Wiederkehr friedlicher Beziehungen zwischen ihnen. Wie weit das neue Gesetz die Hoffnungen, die in die Neuerungen gesetzt werden, erfüllen wird, muß die Zukunft lehren.

Bereits jetzt, nachdem das Gesetz soeben erst in Wirksamkeit getreten ist, erheben sich gewichtige Stimmen, die Bedenken gegen seine Bestimmungen geltend machen. So hat z. B. der Landesverband der Eisen- und Stahlerzeuger eine Denkschrift über die einschlägigen Fragen veröffentlicht. Die Berechtigung, seine Ansicht auszusprechen, leitet er aus der Tatsache her, daß von den 182 000 000 t Kohle, die im Jahre 1920 auf den englischen Eisenbahnen befördert wurden, über 30 Millionen, also ein Sechstel, auf das Eisen- und Stahlgewerbe entfiel, während von 137 000 000 t anderen Gütern sogar 41 Millionen, also beinahe ein Drittel, entweder Rohstoffe oder Erzeugnisse dieses Gewerbes waren. Um 1 t Stahl zu erzeugen, braucht man 8 bis 10 t der verschiedenen Stoffe und so kommt dem Eisenbahnverkehr besondere Bedeutung für die Eisen- und Stahlerzeugung zu und umgekehrt. Der Verband erkennt an, daß ein leistungsfähiger Eisenbahnbetrieb und -verkehr nur möglich ist, wenn das in den Eisenbahnen angelegte Kapital angemessen verzinst wird. Es erhebt aber Widerspruch dagegen, daß die Inhaber der Eisenbahnwerte durch die Gesetzgebung so weit geschützt werden, daß selbst bei einer Mißwirtschaft der Eisenbahngesellschaften ihre Dividende nicht zurückgeht. Da nach dem neuen Gesetz das Tarifgericht die Tarife so festsetzen soll, daß unter Berücksichtigung des mittlerweile erhöhten Anlagekapitals immer die Dividende des Jahres 1913 erreicht wird, müßte selbst ein zu hohes Anlagekapital durch die Betriebseinnahmen verzinst werden; auch unnötig hohe Betriebsausgaben müßten durch die Einnahmen gedeckt werden. Allerdings verlangt das Gesetz von den Eisenbahngesellschaften, daß sie die Eisenbahnen von wirtschaftlich richtigen Gesichtspunkten betreiben und bei ausreichender Leistungsfähigkeit erhalten; aber

der Beweis, daß dies geschieht, sagt der Landesverband der Eisen- und Stahlerzeuger, besteht doch darin, daß der Betrieb einen Überschuß abwirft. Nun schreibt zwar das Gesetz vor, daß die Eisenbahnen dem Ministerium eingehende statistische Berichte vorlegen, und dieser glaubt anscheinend, aus ihnen die wirtschaftliche Lage der Eisenbahngesellschaften genügend beurteilen zu können, um festzustellen, ob sie alle Anstrengungen machen, die zur Erzielung des höchsten wirtschaftlichen Erfolgs nötig sind. Aber Handel und Gewerbe sind nach der erwähnten Denkschrift in dieser Beziehung sehr mißtrauisch. Es wird daher verlangt, daß die Festsetzung der Tarife derart, daß die Dividende des Jahres 1913 erreicht wird, nicht dauernd beibehalten werde, sondern nur für die erste Regelung gelten soll, daß vielmehr später das Tarifgericht dann freie Hand bei der Festsetzung haben soll. — Auch gegen die weitgehenden Befugnisse des Ministeriums wird Einspruch erhoben. Der Staat sollte nur die Aufsicht ausüben, nicht aber selbst in Einzelheiten eingreifen. Man verlangt also die Rückkehr zu der nur geringen Beschränkungen unterliegenden privaten Betätigung, die zu der heutigen Entwicklung des englischen Verkehrswesens geführt hat, während das neue Gesetz in bezug auf die Freiheit, die der einzelnen Eisenbahngesellschaft gelassen wird, namentlich soweit sie dadurch mit anderen Eisenbahnen in Wettbewerb tritt, andere Bahnen beschreitet.

Das Gesetz, in der Form, wie es vom Parlament angenommen worden ist, weicht zwar erheblich von dem Regierungsentwurf ab; schon allein die Zahl seiner Abschnitte ist von 75 auf 86 erhöht worden, es schließt sich aber doch den Grundzügen des Entwurfs an. Es wird als ein Ausgleich aller der widerstreitenden Gesichtspunkte aufgefaßt, die in Frage kamen. Alle Beteiligten können mit dem Ergebnis der Parlamentsverhandlungen, die sehr langwierig und eingehend waren, zufrieden sein. Der Verkehrsminister hat seinen Willen insofern durchgesetzt, als die Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften zu Gruppen angenommen worden ist; auch ist, was eine Zeitlang zweifelhaft erschien, der Bestand seines Ministeriums gesichert, indem seine Rechte in bezug auf die Beaufsichtigung der Eisenbahngesellschaften und der sonstigen Einwirkung auf sie nunmehr gesetzlich festgelegt sind. Die Eisenbahngesellschaften erhalten den Betrag, den sie als Entschädigung für rückständige Unterhaltungsarbeiten gefordert haben, und die Regelung der Tariffrage entspricht auch ihrem Vorteil. In dieser Beziehung sind aber auch die Verkehrtreibenden befriedigt worden, indem die Festsetzung der Tarife einem unparteiischen Gericht übertragen worden ist, so daß sie vor Übervorteilung durch die Eisenbahngesellschaften gesichert sind. Endlich sind auch die Wünsche der Arbeiter erfüllt worden, denn die Bestimmungen des Gesetzes, die die Arbeiterfrage betreffen, sind auf Grund von Vereinbarungen zwischen dem Führer der Eisenbahnergewerkschaft und dem Vorsitzenden des Verbandes der Eisenbahngesellschaften in das Gesetz aufgenommen worden.

Kurz vor der Beratung des neuen Eisenbahngesetzes im Parlament hatte die Arbeiterpartei einen Gesetzentwurf eingebracht, der auf eine Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen abzielte. Es handelte sich dabei nur um einen Scheinangriff aus politisch-taktischen Gründen. Der Gesetzentwurf wurde denn auch, wie erwartet, abgelehnt. Der Gedanke einer Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen, die schon wiederholt angeregt, aber immer als den englischen Anschauungen von Grund auf widersprechend von der Erörterung abgesetzt worden ist, wird wohl nun für längere Zeit von der Tagesordnung verschwinden. Die Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen kann aber als ein Schritt auf dem Wege zu einer vollständigen Vereinheitlichung der englischen Eisenbahnen unter Beibehaltung der Form eines Privatunternehmens angesehen werden.

Das Eisenbahnbetriebspersonal und seine Erziehung[1].

Vom Geheimen Baurat **Heinrich.**

1. Wenn der Betrieb den ihm vom Verkehr gestellten Beförderungsaufgaben in vollem Umfange gerecht werden will, so muß er die ihm zur Beförderung übergebenen Personen und Güter möglichst sicher, schnell und billig befördern, und er muß in der Lage sein, alle Mengen zu bewältigen, deren Beförderung verlangt wird. Um diese Ziele zu erreichen, müssen alle Betriebsaufgaben nach drei Richtungen hin angefaßt und bearbeitet werden, nach der Richtung der

Betriebssicherheit,
Leistungsfähigkeit (Schnelligkeit und Menge),
Wirtschaftlichkeit.

Nach diesen drei Richtungen müssen auch die wichtigsten Werkzeuge der Betriebsführung beschafft und ausgebildet werden. Zu den Werkzeugen haben wir in diesem Zusammenhange nicht nur die baulichen und maschinellen Bahnanlagen, die Betriebsmittel nebst den Betriebsstoffen, die betrieblichen Gesetze und Vorschriften, die organisatorischen Einrichtungen des Betriebsdienstes, sondern auch das B e t r i e b s p e r s o n a l zu rechnen. Trotz aller noch so hoch entwickelten technischen Anlagen und Apparate wird der Betrieb die oben angegebenen Ziele nur mit g u t e m Betriebspersonal erreichen können. Man könnte vielleicht einwenden, daß in bezug auf die Güte des Personals der Betriebsdienst keine andere Rolle spielt als die übrigen Zweige des Eisenbahnwesens. Selbstverständlich muß man zur Erzielung von Höchstleistungen in a l l e n G e b i e t e n des Eisenbahndienstes gutes Personal haben; gerade der Betrieb hat ein großes Interesse daran, daß auch in anderen Gebieten gutes Personal ist, denn schlechtes Personal z. B. im Verkehrsdienst oder Baudienst erschwert die Arbeiten des Betriebes. Aber man muß bedenken, daß mit dem Betriebsdienst eine Wesenseigenschaft untrennbar verbunden ist, die in den übrigen Gebieten des Eisenbahndienstes zurücktritt, nämlich die B e t r i e b s s i c h e r h e i t. Die Wahrung der Betriebssicherheit verlangt Beamte, die nicht nur für ihre Person ständig im Geiste der Betriebssicherheit arbeiten, sondern die auch geeignet sind, beim Publikum die Beachtung der Betriebssicherheitsvorschriften zu erzwingen; deshalb müssen die im Betriebsdienst verwendeten Beamten auch als Bahnpolizeibeamte tätig sein können.

2. Aus diesen Gründen muß auf die Auswahl und die Ausbildung der Betriebsbeamten besondere Sorgfalt verwendet werden. Die Aufgabe ist deshalb sehr umfangreich, weil eine sehr große Menge von Bediensteten in Frage kommt. Man kann wohl damit rechnen, daß es sich (ohne Werkstätten- und Bahnunterhaltungsarbeiter) um etwa ⅔ aller Eisenbahnbediensteten handelt. Wenn man berücksichtigt, daß auch die Abfertigungsbeamten im allgemeinen, ferner für Ablösungszwecke die Rottenarbeiter und Werkstättenarbeiter zum Teil für den Betriebsdienst ausgebildet sein müssen, so werden ¾ aller Bediensteten in Frage kommen.

Nach der deutschen Eisenbahnbau- und Betriebsordnung sind die nachstehend aufgeführten Bediensteten (Beamte und Arbeiter) sowie ihre Vertreter als Betriebsbeamte anzusehen: 1. die die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn leitenden und beaufsichtigenden Beamten, 2. die Bahnkontrolleure, die Betriebskontrolleure, 3. die Vorsteher und Aufseher sowie die sonstigen Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten der Stationen, 4. die Bahnmeister und Telegraphenmeister, 5. die Rottenführer, 6. die Weichensteller, 7. die Block-, Bahn- und Schrankenwärter, 8. die Zugbegleitbeamten, 9. die Betriebswerkmeister, 10. die Lokomotivführer und Heizer, 11. die Rangier- und Wagenmeister.

Die Beamten der Gruppe 3—11 gehören den a u s f ü h r e n d e n D i e n s t s t e l l e n an, die der Gruppen 1 und 7 den ü b e r w a c h e n d e n und l e i t e n d e n S t e l l e n. Es sind demnach die Vorstände der Bezirksämter und ihre Vertreter sowie die ihnen beigegebenen Hilfsarbeiter, ebenso der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen, schließlich die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Zentralstellen und zentralen Ämter als Betriebsbeamte anzusehen. Ein großer Teil der Beamten der ausführenden Stellen besitzt Vorgesetztenstellung, wenn auch nicht in disziplinarer Beziehung, so doch in bezug auf die Ausübung des Dienstes, z. B. alle Beamten der Gruppen 3, 4, 5, 9, 11, ferner die Lokomotivführer und die Zugführer von den Gruppen 8 und 10.

3. Wegen der Wichtigkeit der Dienstobliegenheiten haben

[1] Vortrag, gehalten für den Ausbildungskursus der Bildungsdezernenten der deutschen Reichsbahnen in Tutzing am 19. Oktober 1921.

die Betriebsbeamten stets eine besondere Stellung unter den Eisenbahnbeamten eingenommen, indem für ihre Befähigung einheitliche, für das ganze Reichsgebiet (mit Ausnahme von Bayern) geltende Bestimmungen des Bundesrats erlassen wurden. Mit jeder Neuausgabe der Betriebsgesetze[2]) (Bau- und Betriebsordnung, Signalordnung usw.) wurden auch diese Bundesratsbestimmungen einer Durchsicht unterzogen. Erstmals erschienen sie unter dem 12. Juni 1878, gültig ab 1. Juli 1878, mit der Bezeichnung: „Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern". Zur Zeit gelten die Bundesratsvorschriften vom 8. 3. 1906, die an Stelle der Vorschriften vom 5. 7. 92 getreten sind. Die vom Reichskanzler verkündeten Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebs- und Bahnpolizeibeamten enthalten das Mindestmaß der Anforderungen, denen alle im Betriebe befindlichen Beamten genügen müssen. In einem ersten Abschnitt werden Angaben über die Probezeit der Beamten und über die Erleichterungen der Anforderungen bei Bahnen mit einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen gemacht, ferner Sondervorschriften für leitende Beamte gegeben. In einem 2. Abschnitt werden die allgemeinen Erfordernisse, in einem 3. die besonderen Erfordernisse erläutert, die den Prüfungsbestimmungen der einzelnen Länder zugrunde gelegt wurden.

Die gute Veranlagung in geistiger und körperlicher Beziehung spielt bei allen Betriebsbeamten eine sehr große Rolle. Es bedarf keiner Erwähnung, daß die geistige Veranlagung im ganzen derartig sein muß, daß die Kenntnisse der allgemeinen Schulbildung genügende sind. Wegen ihrer bahnpolizeilichen Aufgaben müssen die Betriebsbeamten unbescholten sein und eine gewisse Lebensreife besitzen (mindestens 21 Jahre alt sein). Außerdem sollen noch einige Geisteseigenschaften hervorgehoben werden, die in den Bestimmungen nicht enthalten sind. Als wichtigstes Erfordernis muß man die Fähigkeit bezeichnen, die Gedanken auf den jeweiligen Dienst zu sammeln. Menschen, die das nicht können, die mit ihren Gedanken nicht bei ihrer Arbeit sein oder bleiben können, sind unbedingt nicht im Betriebsdienst zu beschäftigen, da sie dauernd die größte Betriebsgefahr bilden. Ein Lokomotivführer z. B., der nicht mit gespanntester Aufmerksamkeit längere Zeit ohne Ermüdung die Streckenbeobachtung ausführen kann, ist undenkbar. Sodann muß eine zum mindesten genügende geistige Regsamkeit, insbesondere schnelle Aufnahme neuer Eindrücke und schnelle Entschlußfähigkeit verlangt werden. Geistige Schwerfälligkeit ist von großem Übel. Sie kann in den schwierigen Fällen, wie sie auch bei Bahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen täglich vorkommen können (z. B. gleichzeitige Überholung und Kreuzung auf einer Station einer eingleisigen Strecke), nicht nur zu Verspätungen und Unregelmäßigkeiten, sondern auch zu Unfällen führen. Sofortige Aufnahme neuer Eindrücke und schnellste Entschlußfähigkeit ist besonders wieder beim Lokomotivpersonal nötig. Sehr wichtig ist ferner, daß die Betriebsbeamten ruhiges Blut und gute Nerven haben. Man vergegenwärtige sich, was zuweilen auf die Beamten des Fahrdienstes einstürmt: Pfeifen der Lokomotiven, Klingeln an verschiedenen Fernsprechern, Rufen oder Arbeiten an Morseapparaten, Zurufe aus dem Dienstraum und von draußen her sind bei größeren Stellen zu gewissen Zeiten an der Tagesordnung. Besonders scharf werden die Nerven bei Unfällen mitgenommen. Da soll der Beamte angesichts von Getöteten und Verletzten seine Ruhe bewahren und die ersten Betriebsmaßnahmen zweckentsprechend und schnell wählen. In solchen Augenblicken brauchen wir Männer mit kaltem Blut und gesunden Nerven. Solche Menschen werden auch gegenüber den vielen Wünschen und Forderungen des Publikums, das auf der Reise zuweilen aufgeregt ist, die nötige Höflichkeit und Ruhe bewahren, und damit sich und allen Amtsstellen vielen Ärger und viel unnötiges Schreibwerk ersparen. Diejenigen Betriebsbeamten, welche als Vorgesetzte tätig sein wollen, müssen ferner in der Lage sein, ihren Willen gegenüber den Untergebenen in angemessener Weise durchzusetzen.

In bezug auf ihre Lebenshaltung müssen die Betriebsbeamten mäßig und solide veranlagt sein. Hier soll nur die Neigung zum Alkohol erwähnt werden. Wenn auch der Krieg in dieser Hinsicht eine Besserung gegen die Zeit vor dem Kriege gebracht hat, so dürfen wir doch nicht denken, daß die Zeitverhältnisse die Gefahren des Alkohols beseitigt haben, und müssen ihnen daher dauernd die größte Aufmerksamkeit schenken. Erst kürzlich wurde wieder ein Unfall dadurch verursacht, daß infolge Alkoholgenusses ein Beamter die für das Halten des Zuges vorgesehene Stelle überfahren hatte.

In körperlicher Beziehung sind Gewandtheit und Rüstigkeit, ferner Abhärtung gegen alle Witterungseinflüsse bei den meisten Dienstklassen als wichtiges Erfordernis für eine sichere und pünktliche Betriebsführung zu bezeichnen. Man betrachte z. B. den Dienst des Rangierers, insbesondere des Hemmschuhlegers. Ungeschickte Leute sind für diesen Dienst nicht am Platze, denn sie werden häufig nicht verhindern können, daß bewegte Wagen auf stehende auflaufen, und daß dadurch der deutschen Volkswirtschaft unter Umständen ein nach vielen Tausenden zu bemessender Schaden entsteht. Leute mit körperlichen Gebrechen sind im allgemeinen im Betriebe schlecht zu gebrauchen. Man denke an den Dienst in den Stellwerken. Was soll geschehen, wenn ein schriftlicher Befehl überbracht werden muß, wenn eine Weiche aufgeschnitten war und vor der Benutzung (bei Dunkelheit und Schneetreiben) erst örtlich besichtigt werden muß. Hier können nur Leute mit gesunden Gliedmaßen gebraucht werden; zum mindesten muß man die Forderung stellen, daß Bedienstete, die im Gebrauch ihrer Glieder beschränkt sind, im allgemeinen nicht Dienst allein in einem Stellwerk tun. Der Betriebsbeamte muß ferner ein vorzügliches Auge, tadelloses Farbenunterscheidungsvermögen und vorzügliche Ohren haben, sonst gefährdet er seine Sicherheit und die der Reisenden sowie die ihm anvertrauten Güter.

4. In körperlicher Beziehung wird im allgemeinen die Auswahl der Leute nicht schwer sein. Um so schwieriger gestaltet sich die Eignungsprüfung hinsichtlich der geistigen Veranlagung, auf welchem Gebiete wir bisher im wesentlichen auf praktische Versuche angewiesen waren. Hoffentlich setzt uns die Psychotechnik in den Stand, in Zukunft schon frühzeitig ungeeignete Elemente von der Verwendung, möglichst schon von der Ausbildung, auszuschließen. Hierzu wird vor allem nötig sein, für jede Beamtenklasse die geistigen Erfordernisse — den geistigen Tarif — festzulegen. Danach werden die zweckentsprechenden psychotechnischen Apparate zu bauen sein. Bei der Nutzbarmachung der psychotechnischen Prüfungsergebnisse dürfen aber die Grundsätze vernünftiger Wirtschaftlichkeit nicht außer acht gelassen werden. Auf großen Bahnhöfen wird man stets genügend viele brauchbare Leute haben, aber in kleinen Verhältnissen, besonders bei Nebenbahnen, fällt es oft schwer, die erforderliche Zahl der Bediensteten zu schaffen. Hier wird man zur Verhütung von Kommandierungen häufiger Leute verwenden müssen, die den Bestimmungen gerade noch genügen. Um so wichtiger ist daher in solchen Fällen die gute Ausbildung und die fortgesetzte Schulung des Personals.

Zur Erzielung betrieblicher Höchstleistungen ist es erforderlich, nicht nur die Betriebslehrlinge während der Ausbildungszeit durch Erziehung und Unterricht heranzubilden, sondern auch die schon Beamtendienst Verrichtenden dauernd in der Kenntnis der Vorschriften und im Geiste tüchtiger Betriebsschulung zu erhalten. Für die Heranbildung des Betriebspersonals sind daher zwei Hauptgebiete zu unterscheiden:

die Erziehung,
der Unterricht.

Bei der Menge der Beamtenklassen ist es selbstverständlich nicht möglich, im Rahmen dieses Aufsatzes im einzelnen für jede Gruppe anzugeben, was hinsichtlich der Erziehung und des Unterrichtes beachtet werden muß; es kann dies nur im allgemeinen geschehen.

Als leitende Gesichtspunkte allgemeiner Art, die bei der Erziehung aller Betriebsbeamten, sowohl der Untergebenen als auch der im Vorgesetztenverhältnis befindlichen bei den ausführenden, beaufsichtigenden und leitenden Stellen befolgt werden müssen, kann man die folgenden bezeichnen:

a) die Erziehung auf das Gefahrenmoment,
b) die Erziehung zum Pflichtbewußtsein, zur Pünktlichkeit und Ordnung,
c) die Erziehung auf das Zusammenarbeiten,
d) die Erziehung zur Wirtschaftlichkeit,
e) die Erziehung zu Vorgesetztenpflichten (nur bei Vorgesetzten).

5. Die Erziehung auf das Gefahrenmoment. Der angehende Betriebsbeamte muß vor allem von der Wichtigkeit, der Gefährlichkeit des Betriebsdienstes überzeugt werden, dann wird er auch geneigt sein, die bestimmten Sicherheitsvor-

[2]) Aus dem Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde ging das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. 1. 75 hervor, das durch ein Bahnpolizeireglement vom 30. 11. 85, gültig ab 1. 4. 86, ersetzt wurde. Daneben bestanden:
a) eine Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. 6. 78, gültig ab 1. 7. 78,
b) Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. 6. 78, gültig ab 1. 10. 78, erneuert unter dem 30. 11. 85, gültig ab 1. 4. 86.

An Stelle dieser Vorschriften traten unter dem 5. 7. 92, gültig ab 1. 1. 93:
a) die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands,
b) die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands,
c) die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands.

Diese drei Vorschriften wurden vereinigt in der ab 1. 5. 05 gültigen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. 11. 04.

schriften, die ihm eingeprägt worden sind, zu erfüllen. Mit Rücksicht darauf, daß das ständige Umgehen mit der Gefahr abstumpft, müssen auch die schon im Beamtendienst Befindlichen immer wieder von neuem auf die Gefahren, die ihnen und anderen durch Unachtsamkeit im Dienste drohen, hingewiesen werden, denn ein sehr großer Teil der Unfälle wird durch unrichtige Handhabung des Dienstes oder eigene Fahrlässigkeit verursacht. Zweckmäßig ist es, beim Unterricht einige Zahlen der Unfallstatistik vorzutragen.

Im Vierteljahr April bis Juni 1921 entfielen bei der Reichseisenbahn auf Fehler in der Diensthandhabung von

87 Entgleisungen . . . . . . 29 %,
66 Zusammenstößen . . . . . 94 %,
46 Überfahren von Fuhrwerken 33 %.

In demselben Vierteljahr wurden 95 Bedienstete getötet und 206 verletzt, und zwar beim Überschreiten der Gleise 35 (24), beim An- und Abkuppeln 18 (23), beim Rangieren 22 (68), beim unvorsichtigen Besteigen und Verlassen bewegter Fahrzeuge 14 (45); der Rest entfällt auf sonstige Fälle.

Durch Beispiele aus der Praxis muß dem Bediensteten klargemacht werden, daß er stets fahrlässig handelt, wenn er die zur Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften nicht befolgt, auch wenn ihm die Notwendigkeit dieser oder jener Vorschrift nicht gerade gegenwärtig sein sollte. Der Betriebslehrling muß dahin erzogen werden, daß er gewisse Dinge grundsätzlich tut und andere grundsätzlich unterläßt. Sie müssen ihm in Fleisch und Blut übergehen. Einige Beispiele mögen dies erläutern. Bevor ein Betriebsbeamter ein Gleis überschreitet, hat er sich nach beiden Richtungen hin umzusehen, ob sich kein Fahrzeug auf dem Gleis bewegt; er muß dahin erzogen werden, dies zu tun, auch wenn nur wenige oder gar keine Fahrzeuge im Bahnhof sind. Durch fortgesetzte Belehrung, Überwachung und unter Umständen Bestrafung muß der Weichenwärter dahin gebracht werden, daß er niemals seine Weiche umstellt, ohne sich vorher durch Hinaussehen aus dem Raume überzeugt zu haben, daß die Weiche auch tatsächlich nicht von Fahrzeugen besetzt ist[3]); so muß der Fahrdienstleiter, bevor er die Einfahrt in ein Gleis gestattet, sich durch örtliche Besichtigung überzeugt haben, daß das Gleis in seinem Verantwortlichkeitsbezirk auch wirklich frei ist. Die Redensart: „Das Gleis kann ja seit der letzten Fahrt nicht benutzt worden sein und muß daher frei sein", darf nicht geduldet werden. Sie zeigt, daß der betreffende Beamte nicht richtig erzogen ist, daß das Moment der Abweichung von der Regel, vom Alltäglichen, die im Betriebe so häufig ist und schon zu so vielen Unfällen geführt hat, noch nicht erfaßt hat. Der Betriebsbeamte muß ferner dahin erzogen werden, sich nicht auf andere zu verlassen, „er darf nicht damit rechnen, daß jeder andere, der an der Zug- oder Rangierfahrt beteiligt ist, seine Pflicht tut, und daß es daher nicht viel schade, wenn er eine kleinere Bestimmung nicht befolgt". Wiederholt habe ich derartige Ausreden, auch von Beamten im mittleren Dienste, bekommen, die ich auf Nichtbeachtung von Sicherheitsvorschriften aufmerksam machte. Es wird daher vorteilhaft sein, bei der Belehrung des Personals darauf hinzuweisen, daß das Reichsgericht im Sinne der angeführten Worte vor Jahren eine Entscheidung gefällt hat. Der Geist, von dem sich der Betriebsbeamte bei allen seinen dienstlichen Handlungen leiten lassen soll, ist treffend in § 2,2 der F. V. gekennzeichnet: „Alle im Fahrdienst tätigen Beamten sollen sich bewußt sein, daß Leben und Gesundheit der Reisenden wie der Beamten selbst von der sicheren Führung des Betriebes abhängt, und daß die Sicherheit des Betriebes schon durch geringfügige Verstöße gegen die zu seiner Handhabung erlassenen Vorschriften gefährdet werden kann. Die Beamten sollen es sich zur Pflicht machen, die Vorschriften gewissenhaft zu befolgen, ihre Geschäfte mit der dem Wesen des Eisenbahnbetriebes entsprechenden Raschheit, aber ohne Überstürzung, zu erledigen. Mit vereinten Kräften sollen sie dahin streben, Unregelmäßigkeiten im Lauf der Züge hintanzuhalten." Man muß verlangen, daß jeder Betriebsbeamte diese trefflichen Gedanken sich gut einprägt, möglichst auswendig lernt, damit sie ihm stets vor Augen stehen.

6. Erziehung zum Pflichtbewußtsein, zur Pünktlichkeit und Ordnung. Wegen der grundlegenden Bedeutung der Eisenbahnen für die Wirtschaft des ganzen Volkes ist die Erziehung aller Eisenbahner zum Pflichtbewußtsein und zur Pflichttreue von großer Wichtigkeit. Zu diesem Zwecke wird man den Betriebslehrlingen einige Erläuterungen über die Zusammenhänge zwischen dem Eisenbahnbetrieb und der Volkswirtschaft geben müssen, etwa in folgender Weise: Die Lebensmittel für die in den Industriegegenden und den großen Städten zusammengeballten Volksmassen sind täglich aus den landwirtschaftlichen Erzeugungsgebieten heranzufahren; Kohlen, Kali und andere Düngestoffe sind aus den Gewinnungsgebieten zur Versorgung der Industrie und der Landwirtschaft täglich auf weite Strecken zu befördern. Ferner sind Kohle, Kali und Industrieerzeugnisse zur Ausfuhr an die See und über andere Grenzen zu schaffen. Wenn die Eisenbahn diesen lebenswichtigen Beförderungsaufgaben nicht gerecht wird, so ist die Ernährung eines großen Teils der Bevölkerung gefährdet, müssen vielleicht Tausende von Arbeitern feiern, weil die Kohle fehlt; jede Tonne Kohle oder Düngungsstoff oder dergleichen, die mehr befördert wird, verbessert in gewissem Sinne unsere Valuta und verbilligt unsere Lebensmittel. Daher ist die Eisenbahn mit das wichtigste Werkzeug der Volkswirtschaft. Aufgabe jeden Eisenbahners in jeder Stellung ist es, durch erhöhtes Pflichtbewußtsein, durch mustergültige Pflichterfüllung die Leistungen der Eisenbahnen zu steigern. Zur Ermöglichung guter Leistungen ist in erster Linie nötig die Regelmäßigkeit des Fahrdienstes.

Durch Belehrung, ständige Beeinflussung und, wo es nötig ist, auch durch Strafen muß der Sinn für Ordnung und Pünktlichkeit im Zugverkehr, ohne die ein erfolgreicher Eisenbahnbetrieb nicht möglich ist, den Bediensteten anerzogen werden. Bei der Belehrung muß auf die Zusammenhänge zwischen der Unpünktlichkeit und der Betriebsgefahr hingewiesen werden. Weil die Unpünktlichkeit meist mit der Länge des Weges zunimmt, so fallen die Züge zusammengedrängt zu unpassender Zeit auf die Bahnhöfe, so daß Abweichungen von der Regel, besonders von der Fahrordnung, nötig werden. Solche Abweichungen führen wegen der Eile leicht zu Mißverständnissen und damit zu Unfällen, ganz abgesehen davon, daß die Wirtschaftlichkeit im Zugverkehr durch Unpünktlichkeit stark verringert und die Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen herabgesetzt wird. Beispiele aus der Praxis werden auch hier Gutes wirken. Weil der Bahnmeister mit der Entladung eines Wagens Kohlen im Hauptgleis nicht rechtzeitig fertiggeworden ist, muß ein Güterzug vor dem Einfahrsignal einige Minuten liegen bleiben, hält einen Personenzug und damit einen Schnellzug auf. Oder: Wegen unentschuldigten Fortbleibens eines Hemmschuhlegers geht das Rangieren langsamer vonstatten, wodurch der Güterzugfahrplan für einige Stunden unpünktlich wird.

7. Die Erziehung auf gutes Zusammenarbeiten. Für die Erzielung hoher Leistungen und für die Verbilligung des Betriebes ist die Erziehung auf gutes Zusammenarbeiten der einzelnen Beamtenklassen von höchster Wichtigkeit. Nicht nur den Betriebslehrlingen, sondern auch den in Beamtenstellungen bei allen Betriebsstellen Befindlichen muß immer wieder von neuem eingeschärft werden, daß kein Zug ohne das Zusammenarbeiten der verschiedenen Beamtenklassen pünktlich fahren kann. Der Rangierer, der Weichenwärter, der Zugabfertiger, Fahrdienstleiter, Kohlenlader, Ausschlacker, Putzer, Lokomotivführer und Heizer, Zugführer usw., sie alle sind zur Zugbildung und zur Zugabfertigung nötig, und wenn Rottenführer, Bahnwärter und Schrankenwärter oder die Abfertigungsbeamten nicht auf dem Posten sind, so kann der Zug z. B. wegen fehlender Papiere nicht pünktlich verkehren, oder er wird in Gefahr gebracht. Die Eisenbahn ist ein sehr verwickeltes Räderwerk, das nur gut arbeitet, wenn jedes Glied vorhanden ist und mit dem nötigen Verständnis für das Wirken des anderen Gliedes seinen Dienst tut. Jede Überhebung ist vom Übel und verursacht nur Reibungen, die den Wirkungsgrad der Betriebsmaschine herabsetzen. Für die gute Zusammenpassung der Leistungen der verschiedenen an Zugbildung und Zugabfertigung beteiligten Bediensteten ist ein Aufsichtsbeamter unerläßlich. Der Einzelne, der, in das Räderwerk des Fahrdienstes eingespannt, einen bestimmten Teildienst versieht, kann nicht so gut wie der Aufsichtsbeamte die Zusammenhänge übersehen. Letzterer ist durchaus nicht überflüssig, wie manchmal behauptet wird, aber er muß selbstverständlich sein Geschäft verstehen und gehörig auf dem Posten sein. Wenn man den Ursachen von Betriebsschwierigkeiten nachgeht, so findet man häufig, daß das nicht gute Zusammenarbeiten der Bediensteten der verschiedenen Dienststellen die Schwierigkeiten vergrößert hat[4]). Alle an der Erziehung der Betriebsbeamten Beteiligten müssen sich daher stets vor Augen halten, daß es nicht nur auf Ausbildung gut arbeitender Spezialisten ankommt, sondern daß die Betriebsschule eine umfassende Ausbildung des Zusammenarbeitens der Bediensteten erreichen muß.

8. Die Erziehung auf Wirtschaftlichkeit. Ein vierter allgemeiner Grundsatz, der allerdings nicht nur die Betriebsbeamten, sondern schlechtweg alle Beamten betrifft, ist die Erziehung der Dienstanfänger zu Dienern der Allgemeinheit. Jedem Angestellten ist durch Vorgesetzte und besondere Lehrer

[3]) Es ist selbstverständlich, daß die örtlichen Einrichtungen so sein müssen, daß diese Prüfungen überhaupt möglich sind.

[4]) Nach dem Bericht einer Kommission, die im Dezember 1920 zur Untersuchung der Unregelmäßigkeiten im Betriebe der Holländischen Eisenbahnen eingesetzt wurde, waren die Schwierigkeiten durch das schlechte Zusammenarbeiten von Betrieb, Verkehr, Bau- und Lokomotivdienst verschärft worden.

zum Bewußtsein zu bringen, daß er als Angestellter der Reichseisenbahn gewissermaßen einen Teil des Reichsvermögens mit verwaltet, und daß er zum Wohle der Allgemeinheit bei der Ausübung des Dienstes sein Bestes hergeben müsse. Dies geschieht einmal dadurch, daß mit den Geräten und Betriebsstoffen möglichst sparsam umgegangen wird, und daß der gesamte Betriebsdienst in bezug auf Zahl des Personals und in bezug auf die Arbeitsmethoden sorgfältig nach den bekanntgegebenen Wirtschaftlichkeitsregeln ausgeführt wird. Jeder Bedienstete muß sich bemühen, den Wirkungsgrad der Betriebsmaschine zu heben. Jeder einzelne, auch der auf der untersten Stufe der Beamtenleiter stehende Mann, kann in diesem Sinne wirken. Bei der Durchführung der Grundsätze der Sparsamkeit können die Dienststellenleiter, die Lehrer und die höheren Vorgesetzten eine segensreiche Tätigkeit entfalten, wenn sie verständnisvoll mit den Betriebsräten und Beamtenräten zusammenwirken. Mit Hilfe von bildlichen, anschaulichen Darstellungen, durch Leistungsermittlungen und Vergleichen verschiedener Leistungen muß es allen Bediensteten als ihre Ehrenpflicht hingestellt werden, gewissenhaft zum Wohle des Staates zu arbeiten und sich dabei nicht von den Faulen herabziehen zu lassen, sondern sich am Beispiele der Strebsamen aufzurichten. Nicht unvorteilhaft wird es sein, darauf hinzuweisen, daß durch nichts der Staatsbahngedanke so sehr geschädigt wird als durch ein Versagen der Bediensteten auf dem Gebiete der Wirtschaftlichkeit. Als Ziel muß uns vorschweben, die Angestellten dahin zu bringen, daß sie die Einrichtungen und das Eigentum der Reichseisenbahnen so wie ihre eigenen behandeln. Durch Beispiele aus der Praxis an Hand des Gesetzes der großen Zahlen muß der Lehrer auf die Schüler zu wirken versuchen. Dafür einige Beispiele:

1. Wir haben auf deutschen Bahnen rund 10 000 Stationen; wenn auf jeder Station im Durchschnitt täglich durch sparsame Verwendung des elektrischen Lichtes nur eine Glühlampenstunde gespart wird, so sind das täglich 10 000 Glühlampenstunden oder (eine Lampenstunde = 10 ₰) = 1000 ℳ.
2. Wenn in jeder der rund 3500 Bahnmeistereien durch Aufmerksamkeit der Rottenarbeiter, Bahnwärter, Weichenwärter, Rangierer usw. nur 1 kg Schrott (alte Bolzen, Platten, Muttern, Federringe usw.) vor dem Verschwinden in den Kleinschlag gerettet wird, so werden täglich 3500 kg Schrott oder täglich bei dem jetzigen Preise von 1130 ℳ für 1 t = 4000 ℳ gespart.
3. Wenn nur auf einem kleinen Teil der deutschen Stationen und Blockstellen, z. B. bei 1000, durch Unachtsamkeit der Weichenwärter oder Ungeschicklichkeit der Fahrdienstleiter je ein Güterzug nutzlos zum Halten gebracht wird, so entstehen an Kohlen, Öl usw. Kosten im Betrag von 1000 mal 30 = 30 000 ℳ, die bei sorgfältiger Wahrnehmung des Dienstes hätten gespart werden können.
4. Unter der Annahme, daß durch unpünktliche, nachlässige oder ungeschickte Ausübung des Betriebs- oder Verkehrsdienstes täglich auf rund 100 großen und mittleren Rangierbahnhöfen im Durchschnitt 100 Wagen nur je eine Stunde verzögert werden, entsteht ein Verlust von etwa 10 000 Wagenstunden oder rund 420 Wagentagen. Bei einer Umlaufszeit von 6 Tagen ergibt sich ein Ausfall in der täglichen Wagengestellung von 70 Wagen.
5. Die Reichseisenbahnen haben rund 500 Betriebswerke (Betriebswerkmeistereien) und 600 Lokomotivbahnhöfe. Wenn durch sparsame, geschickte Verwendung der Brennstoffe durch das Lokomotivpersonal im Durchschnitt täglich bei jedem Betriebswerk 1 t Kohle gespart wird, so macht das täglich 500 t zu 400 ℳ = 500 . 400 = 200 000 ℳ aus.

9. Erziehung auf Vorgesetztenpflichten. Vielleicht ist in keinem zivilen Beruf das Zusammenarbeiten von Untergebenen und Vorgesetzten so eng wie im Betriebe der Eisenbahn. In keinem Berufe ist es daher so wichtig, wie bei der Eisenbahn, daß der Vorgesetzte den Dienst des Untergebenen genau versteht, damit er sich den Untergebenen gegenüber keine Blöße durch Unwissenheit geben kann. Der Betriebsvorgesetzte muß ferner die Kraft haben, im Interesse der Verhütung von Unfällen die Befolgung der Sicherheitsvorschriften durch die Untergebenen zu erzwingen. Dazu ist es vor allem nötig, daß der Vorgesetzte selbst die Sicherheitsvorschriften kennt und mustergültig befolgt. Man stelle sich z. B. vor, daß der Fahrdienstleiter in einem Befehlsstellwerk eine Kleinwagenfahrt gestattet, obwohl die Fahranweisung nicht von dem Bahnmeister, sondern dem Rottenaufseher ausgefertigt ist, daß er nicht für genügende Verständigung der Strecke sorgt und die Fahrt gestattet, ohne das Schild „Kleinwagen auf Strecke" am Morseapparat oder Fernsprecher anzubringen. Ein solcher Vorgesetzter kann schlecht dem Eisenbahnassistenten oder Weichenwärter Vorhaltungen über schlechte Dienstausübung machen. Ein Lokomotivführer, der in der Streckenbeobachtung sehr lässig ist, der die Bremsprobe liederlich ausführt, wird schwer seinem Heizer Vorhaltungen machen können, wenn dieser in seinem Dienste lässig ist.

Die Notwendigkeit, als gutes Vorbild der Untergebenen zu wirken, ist besonders bei den höheren Beamtenklassen, den Führern, erforderlich. Zu den Führern in dieser Bedeutung dürfen wir nicht nur Amtsvorstände und Direktionsmitglieder usw., sondern hierzu müssen wir auch die Vorsteher größerer Dienststellen rechnen. Bei der Untersuchung so mancher Unfälle hat es sich herausgestellt, daß sie letzten Endes auf gewohnheitsmäßige, von den Vorstehern geduldete Verstöße gegen bestimmte Sicherheitsvorschriften zurückzuführen waren. Diese Vorsteher hatten dann in gröblicher Weise gegen den § 7 Ziff. 1 der Fahrdienstvorschriften verstoßen. Ein Amtsvorstand oder Direktionsmitglied, der Untergebene z. B. zu einer Lokomotivfahrt nötigt, ohne daß ein Fahrplan festgesetzt ist, ohne daß eine Ankündigung an die Strecke stattgefunden hat, oder der aus persönlicher Bequemlichkeit einem Zuge eine Verspätung beibringt, ist aufs höchste zu verurteilen. Vorgesetzte, die wie vorstehend angegeben handeln, sind moralisch dafür verantwortlich, wenn ihr Personal in der Dienstausführung betriebsgefährdend wird, weil sie es nicht durch gutes Beispiel zur vorschriftsmäßigen Ausführung des Dienstes erzogen haben. Wenn, wie oben ausgeführt, ein Untergebener fahrlässig (siehe Punkt 5) handelt, indem er bestimmte Sicherheitsvorschriften nicht ausführt, so handelt ein Betriebsbeamter in Vorgesetztenstellung gewissenlos, wenn er selbst Verstöße Untergebener unter seinen Augen geschehen läßt, oder wenn er gar Untergebene zu Verstößen verleitet. Er handelt ebenso gewissenlos, wenn er, falls bauliche oder maschinelle Einrichtungen der Befolgung der Vorschriften hinderlich sind, nicht dafür sorgt — sei es aus eigener Machtvollkommenheit oder durch Anträge an vorgesetzte Stellen —, daß die Einrichtungen verbessert werden.

Der Vorgesetzte hat darüber zu wachen, daß genügend Personal vorhanden ist, um den Dienst betriebssicher auszuführen. Er verstößt gegen seine Pflichten als Vorgesetzter, wenn er nicht die nötigen Schritte wegen Vermehrung des Personals unternimmt, falls er sich davon überzeugt hat, daß die Vermehrung nötig ist. Ebenso muß er aber auf der anderen Seite auf Verringerung des Personals dringen, falls nach seiner Überzeugung Leute überzählig sind. Es beeinträchtigt, ja gefährdet häufig die Betriebssicherheit, wenn Betriebsbeamte überlastet sind; aber ebenso gefährlich ist es, wenn Betriebsbeamte nicht ausgelastet sind. Sie fangen dann an, sich mit anderen Dingen zu beschäftigen, sie lesen, schreiben Briefe, unterhalten sich usw. und gefährden dadurch erst recht die Betriebssicherheit. Ihr ist nur gedient, wenn der Beamte genötigt ist, seine ganze Aufmerksamkeit dem Dienst zu widmen.

Jeder Vorgesetzte, in welchem Berufe es auch sei, muß es vermeiden, Befehle zu geben, die nicht befolgt werden können; ganz besonders hat sich aber der Betriebsvorgesetzte zu hüten dies zu tun, weil er seine Untergebenen sonst abstumpft, und dadurch hauptsächlich die Betriebssicherheit, aber auch die Leistungsfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit leiden. Vor Ausgabe eines Befehls oder einer Verfügung ist stets zu prüfen, ob die Aufträge auch befolgt werden können. Ferner ist in gewissem Umfange zu überwachen, ob und wie die Anordnungen ausgeführt werden.

Die leitenden Gesichtspunkte für die Unterrichtserteilung in fachlichen Angelegenheiten sollen nach folgenden Gruppen besprochen werden:

- Inhalt des Unterrichts,
- Hilfsmittel für den Unterricht,
- Einteilung und Art des Unterrichts,
- Lehrpersonal.

10. Inhalt des Unterrichts. Als Ziel des fachlichen Unterrichts wird man die Beherrschung der dienstlichen Vorschriften in dem Umfange, wie sie für jede Beamtenklasse nach den Prüfungsvorschriften vorgesehen sind, bezeichnen müssen. Es kann nicht Aufgabe dieses Aufsatzes sein, zu prüfen, ob nicht im einzelnen Vereinfachungen oder Verschärfungen gewisser Prüfungsbestimmungen nötig sind. Im allgemeinen möchte es sich empfehlen, die Regel „wenig, aber gut" zu befolgen. Vorläufig haben wir noch mit den Prüfungsbestimmungen der einzelnen Länder zu rechnen, da das Reich einheitliche Vorschriften noch nicht bearbeitet hat. Unter Beherrschung der Vorschriften sind nicht nur die positiven Kenntnisse der einzelnen Paragraphen, sondern auch das Verständnis für die Begründungen zu den wichtigsten Vorschriften zu verstehen. Es bedarf daher keiner Erwähnung, daß die einzelnen Bestimmungen der Vorschriften den Anfängern nicht nur vorerzählt, sondern vor allen Dingen in ihren Begründungen erläutert werden müssen. Die Begründungen sind nach zwei Richtungen von größtem Werte. Einmal wird dem Lehrling der Unterricht interessanter gemacht, er hört daher besser zu und schläft nicht ein; sodann behält der Schüler alles viel besser, wenn er die ursächlichen Zusammenhänge übersieht. Sehr oft habe ich z. B. bei der überaus wich-

tigen Frage der Deckung liegen gebliebener Züge (oder auch unfahrbarer Gleisstrecken) feststellen müssen, daß die Leute die Reihenfolge der verschiedenen Deckungsmittel und die Entfernungen zwischen ihnen vertauschten. Der Lehrer hat es in diesem Falle offenbar versäumt, etwa folgendes auszuführen: Das Signal 6b der Signalordnung oder die im Kreise geschwungene rote Fahne ist das eigentliche Haltsignal, über das nicht hinausgefahren werden darf. Das Signal 6b ist dem Gefahrpunkt mit Absicht auf freier Strecke höchstens auf 200 m nahegerückt, weil man noch eine Schutzstrecke zwischen Signal und Gefahrpunkt haben muß, falls doch ein Zug über die Haltscheibe hindurchrutscht. Die Knallkapsel ist allerdings auch ein Haltsignal; in Verbindung mit Signal 6a oder 6b wirkt sie aber wie ein Ankündigungssignal; sie zeigt dem Lokomotivführer, daß etwas Außergewöhnliches zu erwarten ist; er muß sofort bremsen, nachdem er die Explosion der Knallkapseln oder einer derselben gehört hat. Infolgedessen müssen die Knallkapseln so weit vor dem Haltsignal ausgelegt werden, daß diese Entfernung als Bremsweg genügt. Wenn den Lehrlingen in dieser Weise die leblosen Paragraphen gewissermaßen lebendig vorgeführt werden, werden sie die Bestimmungen leichter behalten und sie immer gegenwärtig haben. Ein weiteres Beispiel: Wenn der Zugschluß fehlt, darf der Weichenwärter das Signal nicht auf „Halt“ legen; warum nicht? Der Weichenwärter ist daran gewöhnt worden, gewissermaßen mechanisch nach „Auf Halt-legen“ des Signals zu blocken; die Gefahr liegt demnach vor, daß er dies gewohnheitsmäßig tut, auch wenn der Zugschluß gefehlt hat; in diesem Falle kann aber eine Zugtrennung stattgefunden haben und der Hinterteil des Zuges auf der Strecke geblieben sein. Durch das Blocken würde der Weichenwärter aber die rückliegende Blockstelle entblocken, so daß ein zweiter Zug folgen und auf den liegen gebliebenen Teil des ersten Zuges auffahren könnte. Man darf wohl annehmen, daß die Leute bei derartiger Begründung die Bestimmungen nicht so leicht vergessen, und daß sie auch einen so geführten Unterricht gern besuchen werden. Ich habe jedenfalls stets bei allen Arbeiter- und Beamtenklassen gutes Verständnis und geradezu Lernfreudigkeit gefunden, wenn ich im Packwagen oder in Aufenthaltsräumen in der geschilderten Weise Vorschriften erläuterte.

Im Rahmen dieses Aufsatzes können selbstverständlich nicht alle wichtigen Bestimmungen für die einzelnen Beamtenklassen durchgegangen werden, es soll nur auf einige wichtigere Bestimmungen der Betriebssicherheit, gegen die besonders häufig verstoßen wird, hingewiesen werden:

- Prüfung des Freiseins der Fahrstraßen,
- Verfahren bei Abweichen von der Fahrordnung,
- Deckung liegengebliebener Züge,
- Deckung unfahrbarer Gleisstrecken,
- Verfahren bei Fehlen des Zugschlusses,
- Bestimmungen für das Schließen der Schranken,
- Verfahren bei Zugtrennungen,
- Bestimmungen über das Zugmeldeverfahren, insbesondere Verlegung von Kreuzungen,
- Verfahren bei Ankündigung von Sonderzügen,
- Bestimmungen über Prüfung und Bedienung der Handbremse,
- Bestimmungen über Kleinwagenfahrten,
- Sicherheitsvorschriften bei Oberbauauswechslungen bei Block- und Stellwerksumbauten und bei Block- und Stellwerksstörungen,
- Bestimmungen über die Bremsprobe,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen (nach dem Anhang zum Fahrplanbuch) usw.,
- Pflichten des Rangierleiters.

11. Hilfsmittel für den Unterricht. Nach § 45 der B. O. sollen den Betriebsbeamten schriftliche oder gedruckte Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten ausgehändigt werden. Dieser Bestimmung haben die früheren Staatseisenbahnverwaltungen dadurch genügt, daß sie für die einzelnen Beamtenklassen Dienstanweisungen aufstellten und den Beamten aushändigten. Bei den ehemals preußischen Bahnen war es vor Erscheinen der Fahrdienstvorschriften üblich, in diese Dienstanweisungen sowohl die persönlichen als auch die hauptsächlichsten sachlichen mit der Dienstausübung zusammenhängenden Vorschriften mit aufzunehmen. Das erforderte natürlich eine häufige Wiederholung vieler Sätze der Vorschriften in vielen Dienstanweisungen. Seit Inkrafttreten der Fahrdienstvorschriften ist es immer mehr üblich geworden, in die sogenannten persönlichen Dienstanweisungen nur die allgemeinen Pflichten der Beamten, die Bestimmungen über die Ausübung des eigentlichen Dienstes dagegen in systematisch zusammengefaßte Dienstvorschriften aufzunehmen. Man unterscheidet persönliche Dienst*anweisungen* und sachliche Dienst*vorschriften*. Aus den Fahrdienstvorschriften stellte man früher in Preußen Auszüge, einen für das Stationspersonal, den anderen für das Zugpersonal her. Ein ähnliches Verfahren scheinen im allgemeinen auch die anderen Staatsbahnverwaltungen eingeschlagen zu haben, wenn auch die Trennung nicht so scharf durchgeführt wurde.

Man kann zweifelhaft sein, ob das von den früheren Staatsbahnen geübte Verfahren richtig ist. Es spart Papier, ist einfacher und übersichtlicher, stellt aber an die Auffassungsfähigkeit der Bediensteten hohe Ansprüche, da jeder den gesamten Inhalt verschiedener fachlicher Vorschriften durcharbeiten muß, um das für sich in Frage kommende zu finden. Es hat dagegen zweifellos den Vorteil, daß der oben betonte Zusammenhang der Tätigkeiten der verschiedenen Bedienstetenklassen besser in die Erscheinung tritt, als es bei einer Auflösung in Einzelvorschriften möglich ist. Doch tritt dieser Vorteil, vom Standpunkte der Bediensteten aus betrachtet, in den Hintergrund; jedenfalls scheint es erforderlich, daß das Reichsverkehrsministerium der Frage der Vorschriften seine Aufmerksamkeit zuwendet und baldigst für alle ehemaligen Staatsbahnverwaltungen ein einheitliches Verfahren vorschreibt. Bis zur Regelung dieser Frage erwächst dem Unterrichtspersonal eine besonders große Aufgabe, indem es den Schülern die wichtigsten für sie in Frage kommenden Bestimmungen zusammensuchen muß.

Die Fülle aller Einzelbestimmungen in den verschiedenen Vorschriften kann man zweckmäßig nach zwei Hauptgruppen einordnen: a) Sicherheitsbestimmungen, b) Ordnungsbestimmungen.

Die Sicherheitsvorschriften, von denen einige oben angeführt sind, muß jeder Bedienstete unbedingt sicher wissen und vor allem befolgen. Tod und Verderben sind vielfach die Folge, wenn sie nicht innegehalten werden. Der Beamte hat sie daher unter allen Umständen zu befolgen, ohne Rücksicht auf sonstige Nachteile, die entstehen könnten. Verspätungen, die aus der Befolgung dieser Sicherheitsvorschriften entstehen oder vergrößert werden, hat nicht der Beamte zu vertreten, sondern die Verwaltung. Wenn die Lehrer darauf drücken, daß diese Auffassung über Sicherheitsbestimmungen bei allen Eisenbahnern Platz greift, werden wir zur Vermeidung von Unfällen viel erreicht haben. Bisher sind wir noch nicht so weit. Noch immer entschuldigen sich Bedienstete, wenn Unfälle eingetreten sind, damit, daß sie diese oder jene wichtige Sicherheitsbestimmung nicht befolgt hätten, „um einem Zuge keine Verspätung beizubringen oder sie nicht zu vergrößern“, und es scheint, daß die vorgesetzten Stellen solchen Ausreden nicht immer kräftig genug entgegentreten.

Die Ordnungsvorschriften müssen selbstverständlich ebenfalls von den Beamten befolgt werden, es kann aber wohl vorkommen, daß im Drange der Geschäfte alle die zum Teil weitgehenden Ordnungsvorschriften nicht befolgt werden können. Der Beamte muß in jedem solchen Falle, wo ein Abweichen von den Ordnungsvorschriften zu Nachteilen führt, ausdrücklich Rechenschaft darüber ablegen, weshalb er die Bestimmungen nicht innehalten konnte.

Es wäre vielleicht zu überlegen, die Vorschriften nach den angegebenen Gesichtspunkten durchzusehen und neu zu bearbeiten. Es könnte in Frage kommen, die oben angedeutete Unterscheidung nach der Wichtigkeit durch verschiedenen Druck oder dgl. zu kennzeichnen, man könnte ferner daran denken, die wichtigsten Sicherheitsvorschriften, die ohne Rücksicht auf Verspätungen befolgt werden müssen, wieder besonders hervorzuheben. Es darf wohl behauptet werden, daß durch eine derartige Unterscheidung das Bestreben mancher Kreise, zur gegebenen Zeit durch passive Resistenz den Eisenbahndienst zu erschweren, stark behindert würde[5]). Sehr anzuraten ist die Verwendung von Merkblättern für gewisse Unterrichtsgegenstände. Merkblätter kommen in erster Linie in Betracht, wenn es erforderlich erscheint, wichtige Bestimmungen der Betriebssicherheit oder Regeln zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, die an verschiedenen Stellen der Dienstvorschriften aufgeführt sind, zur Erhöhung der Übersichtlichkeit kurz zusammenzufassen. Ferner für solche Einzelvorschriften, die für die Betriebssicherheit von so hervorragender Bedeutung sind, daß sie den Bediensteten durch Aushang, persönliche Aushändigung oder dgl eingeschärft werden müssen. Es scheint nicht nötig, mit der Einführung derartiger Hilfsmittel zu warten, bis einheitliche Anordnungen von der Zentralstelle getroffen werden. Man kann sehr wohl für kleinere Bezirke das ausführen, was man für erforderlich hält, zunächst mit den einfachsten Mitteln. Ich habe seinerzeit als Amtsvorstand für meinen Betriebsamtsbezirk mehrere derartige Merkblätter (oder Unterrichtsblätter) herausgegeben, die durch Hektographentinte vervielfältigt wurden, denn Schreibmaschinen kannte man damals bei den Ämtern noch nicht. Besonders gern wurde ein Merkblatt, das die Aufgaben des Rangierleiters übersichtlich zusammengefaßt enthielt, gebraucht[6]). Die für den unmittelbaren Gebrauch der Bediensteten bestimmten Merkblätter müssen die bekanntzugebenden Punkte in einfachster Sprache, in kürzester Fassung, möglichst im Telegrammstil und in der Befehlsform enthalten. Jede Weit-

[5]) Vgl. Jahrg. 1917, S. 493 d. Ztg.

[6]) Zum Schluß abgedruckt.

schweifigkeit ist vom Übel, denn nur kurze Merkblätter werden vom Personal gelesen.

Wenn man mit solchen Merkblättern erst gute Erfahrungen gesammelt hat, wird es gegebenenfalls in Frage kommen, sie allmählich zu Leitfäden für die verschiedenen Beamtenklassen umzugestalten, oder neben den Merkblättern noch derartige Leitfäden aufzustellen.

Ein sehr gutes Hilfsmittel für den Unterricht sind Tafeln mit bildlichen Darstellungen, wie sie schon in größerem Umfange ausgeführt worden sind. Die ehemals preußische Eisenbahnverwaltung hat z. B. durch das Zentralamt zum Aushängen in Packwagen, Bahnwärterbuden usw. eine bildliche Darstellung über die Deckung liegengebliebener Züge und unfahrbarer Gleisstrecken herausgegeben.

Bei der mißlichen Finanzlage der Reichseisenbahn wird es wohl nicht möglich sein, sofort in wünschenswertem Umfange Modelle (oder Versuchsstände) als Hilfsmittel des Unterrichts zu beschaffen, z. B. von Block- und Stellwerkseinrichtungen, von der Kunze-Knorr-Bremseinrichtung usw. Man wird sich wohl damit begnügen müssen, nach und nach derartige Modelle in Schulwagen einzubauen, die bei den verschiedenen Eisenbahndirektionen umlaufen.

12. Einteilung und Art des Unterrichts. Nach den Bestimmungen des R. V. M. sind folgende drei Arten des Unterrichts zu unterscheiden: Dienstschulwesen, Dienstvortragswesen, freiwilliges Bildungswesen. Das Dienstschulwesen ist für den Betriebsdienst ein Anfängerunterricht; er ist für die die erste Dienststellung Erstrebenden bestimmt (Bahnwärter, Weichenwärter, Schaffner usw.). Das Dienstvortragswesen ist ein Fortbildungsunterricht für die schon im Dienste befindlichen Betriebsbeamten. Sie sollen durch ihn in der Kenntnis der Vorschriften erhalten werden; wichtigere Änderungen der Vorschriften, Amtsblattverfügungen usw. sollen in ihm erläutert werden. Das freiwillige Bildungswesen umfaßt im wesentlichen den Aufstiegsunterricht für diejenigen, die eine höhere Dienststelle erstreben (Zugführer, Eisenbahnsekretäre, Lokomotivführer, Vorsteher usw.).

Der Lehrer muß beim Anfängerunterricht seine Unterrichtsweise nicht nur auf die Begabten und nach höheren Stellen Strebenden zuschneiden, sondern auf die große Masse der Durchschnittsmenschen, die immer zum großen Teil aus der Rotte kommen werden, und die daher der geistigen Beweglichkeit durch den Bahnunterhaltungsdienst etwas entwöhnt sind. Der Lehrer muß sich daher möglichst an das Anschauungsvermögen der Zuhörer wenden, er muß sich mit einfachsten Mitteln Modelle verschaffen, falls er nicht Vorführungen an Betriebsapparaten vornehmen kann. Er muß z. B. zeigen, wie eine Knallkapsel an der Schiene befestigt wird, er muß den Gebrauch der Signalfackeln vorführen. Ich habe schon manchen Eisenbahnschaffner gefunden, der über die Deckung von Zügen gut Bescheid wußte, der aber im Ernstfall die Fackel nicht hätte anzünden können, weil er die Sturmstreichhölzer, die oftmals in einer Ausbuchtung des Stieles stecken, nicht fand. Die ganze Einrichtung war ihm eben niemals vorgeführt worden; ja, ich habe Zugführer gefunden, die die einfache Schiebereinrichtung an dem inneren Teil des Signalmittelkastens nicht aufmachen konnten, weil ihnen offenbar der geöffnete Kasten niemals gezeigt worden war.

Die wichtigsten Sicherheitsvorschriften müssen je nach dem geistigen Stande der Schüler mehr als einmal durchgenommen werden. Sie müssen den Schülern eingehämmert werden. Der Lehrer darf nicht ruhen, bis jeder seiner Schüler diese Vorschriften am Schnürchen hat, bis er sie, wie der Volksmund sagt, „im Schlafe kennt“. Aus dem Unterrichtsnachweis, den der Lehrer zu führen hat, muß hervorgehen, das alle Schüler über einen bestimmten Gegenstand unterrichtet sind.

Um die Schüler zur aufmerksamen Verfolgung der Lehrstunden anzuhalten, darf der Unterricht nicht nur aus Vorträgen des Lehrers bestehen, sondern es müssen, wie in der Schule, dauernd Fragen an die Betriebslehrlinge gestellt werden. Falls Vorgesetzte und Untergebene gemeinsam am Unterricht teilnehmen, wird es sich aber empfehlen, die Vorgesetzten nicht zu fragen, um sie bei Unwissenheit nicht etwa vor den Untergebenen bloßzustellen.

Nichts wirkt so überzeugend, als die Besprechung von Unfällen, weil an ihnen die Anfänger sehen, welche Folgen die Nichtbeachtung der Vorschriften hat. Es ist vorteilhaft, wenn die Direktionen, wie es bisher auch schon vielfach von einzelnen geschehen ist, lehrreiche Unfälle im Amtsblatt veröffentlichen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten in Preußen hat im Jahre 1910 50 größere Unfälle, für verschiedene Bedienstetenklassen geordnet, in Buchform herausgegeben. Eine ähnliche gut brauchbare Zusammenstellung hat Bayern bearbeiten lassen. Man könnte vielleicht daran denken, die beiden Darstellungen, zu einem Buch zusammengefaßt, neu aufzulegen. Die Übung der Bekanntgabe der Unfälle durch das Amtsblatt muß noch weiter ausgedehnt werden. Es empfiehlt sich, die monatlichen Unfallzusammenstellungen daraufhin besser auszuwerten, denn eine große Masse von Einzeltötungen und -verletzungen kommt auf das Konto der eigenen Unvorsichtigkeit. Vorteilhaft ist es, wenn die Lehrer sich alle diese Veröffentlichungen, Unterrichtsblätter und dergleichen in einer Unterrichtsmappe sammeln.

13. Die Lehrkräfte. Von allergrößter Bedeutung für die Heranbildung richtiger Betriebsbeamten sind naturgemäß die Lehrkräfte. Die Frage des Lehrpersonals ist deshalb sehr schwierig, weil, wie oben erwähnt, für die Heranbildung des Personals nicht nur die Abhaltung regelmäßiger Unterrichtsstunden an bestimmten Tagen und an einzelnen Plätzen in Frage kommt, sondern eine fortgesetzte Beeinflussung, ein dauerndes Erziehungswerk gefordert werden muß. Zu den Lehrkräften dürfen wir daher nicht nur die verhältnismäßig wenigen im Haupt- oder Nebenamt als Lehrer wirkenden Bediensteten, sondern wir müssen zu ihnen eigentlich jeden Dienststellenvorsteher und jeden Amtsvorstand rechnen. Mit Rücksicht hierauf wäre es angebracht, die Eignung zu diesen Stellen auch auf den Punkt „Erziehung des Personals“ zu erstrecken. Jedenfalls scheint es richtig, in der Frage der Lehrerwahl wegen der persönlichen Eigenschaften, die ein Lehrer haben muß, nicht schematisch vorzugehen, sondern die nach der Lage der Verhältnisse am besten befriedigende Lösung in jedem Einzelfall zu wählen.

Der fachliche Unterricht in den oben genannten drei Unterrichtsgruppen verlangt neben den allgemeinen Erfordernissen (positives Wissen, Lust und Liebe, Geduld usw.) vor allem Männer, die mit dem lebendigen Betriebe dauernd in Berührung sind. Es scheint daher vorteilhaft, daß man in allen Unterrichtsarten möglichst solche Leute zur Unterrichtserteilung heranzieht, die nicht ausschließlich Lehrer sind, sondern Eisenbahner, die im Betriebsdienst, wenn auch nur in einzelnen Tagen der Woche, tätig sind. Es ist gleichgültig, ob sie im Außendienst oder im Bürodienst beschäftigt werden. Die Hauptsache ist, daß sie beim Unterricht auf einen sich stetig erneuernden Quell von Betriebserfahrungen zurückgreifen können.

Am leichtesten werden die Kräfte für das freiwillige Bildungswesen zu finden sein, weil es sich hierbei nur um eine verhältnismäßige geringe Zahl von Personen handelt; schwieriger wird es dagegen sein, für den laufenden Unterricht, das Dienstvortragswegen, die genügende Zahl der in oben bezeichnetem Geiste wirkenden Männer zu finden. Auf großen Dienststellen mit einem Personal von mehreren Hundert Köpfen wird man am besten denjenigen Vorsteher (oder einen geeigneten Eisenbahnsekretär), der die Unfallsachen und Unregelmäßigkeiten im Stationsbüro bearbeitet, mit der Unterrichtserteilung beauftragen können, falls der Betreffende über die nötigen pädagogischen Eigenschaften verfügt. Er muß außer dem laufenden (Fortbildungs-) Unterricht auch den Unterricht für Anfänger abhalten. Es versteht sich von selbst, daß dieser Vorsteher soweit von Dienstgeschäften zu entlasten ist, daß er sich dem Lehrberuf genügend widmen kann.

Einer besonderen Prüfung von Fall zu Fall wird es bedürfen, ob ihm auch der Anfängerunterricht für die den anderen Dienststellen unterstellten Bediensteten in Betriebsfragen übertragen werden kann. In manchen Fällen wird es vorteilhaft sein, diesen Vorsteher als Wanderlehrer auf benachbarte mittlere und kleinere Bahnhöfe zu senden, wo die Schüler der kleineren Stationen der Umgegend von Zeit zu Zeit zusammengezogen werden können. Besonders wird dies zweckmäßig sein, wenn erst Unterrichtswagen mit Modellen eingerichtet sein werden. Solche Wanderlehrer werden hauptsächlich für die Stationen in Frage kommen, deren Vorsteher als nicht geeignet für die Unterrichtserteilung befunden sind.

Der in erster Linie in Frage kommende Lehrer in den Betriebsfächern, besonders auf mittleren Stationen, wird stets der Dienststellenvorsteher sein. Man hat gerade bei diesen Vorstehern, die vielfach nicht so überbürdet sind, wie die größerer Bahnhöfe, häufig eine geradezu mustergültige Liebe an der Heranbildung ihres Personals gefunden. Dieses Interesse an der Erziehung und am Unterricht des Personals bei Dienststellenvorstehern zu wecken und zu unterhalten, muß Sache der Amtsvorstände und ihrer Vertreter sein.

Im Schrifttum der letzten Jahre ist wiederholt die Rede davon gewesen, daß die Betriebsämter zu kleine Bezirke hätten, und daß sie daher im Betriebsdienst nicht in erfolgreicher Weise wirken könnten. Diese Anschauung beruht m. E. auf einer unzutreffenden Einschätzung der beiden Aufgabenkreise des Betriebsdienstes[7]). Diese Aufgaben sind: betrieblicher Sicherheitsdienst und betrieblicher Beförderungsdienst. Für das Betriebsamt treten die Aufgaben des betrieblichen Beförderungsdienstes naturgemäß etwas zurück, wenn auch das Amt in diesen Geschäften eine nutzbringende Tätigkeit entfalten kann und muß. Im Vordergrunde der Beschäftigung der Ämter steht der Betriebssicherheitsdienst. Seine Aufgabe liegt darin, daß die baulichen, insbesondere Sicherungsanlagen, in gutem, leistungsfähigem und betriebssicherem Zustande erhalten werden, und daß die

[7]) Vgl. Zeitung d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1920, Seite 273.

Gleisanlagen mit der Entwicklung des Verkehrs fortgebildet werden, denn mangelhafte Bahnanlagen beeinträchtigen nicht nur Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, sondern auch die Betriebssicherheit. Vor allem ist es aber Aufgabe der Betriebsämter, das Betriebspersonal nach den oben angegebenen Grundsätzen zu erziehen und dafür zu sorgen, daß der Dienst nach den Betriebsvorschriften ordnungsmäßig abgewickelt wird. Da beim Betriebsamt alle Betriebsunregelmäßigkeiten, Unfallsachen, die persönlichen Angelegenheiten der Bediensteten zur Untersuchung und zur Verfolgung zusammenlaufen und zum großen Teil auch entschieden werden, da ferner das Amt auch die meisten förmlichen und formlosen Prüfungen für die Anfangsstellungen abzuhalten hat, so ist das Betriebsamt auch die richtigste Stelle für die Beaufsichtigung des gesamten betrieblichen Unterrichtswesens seines Bezirks.

Der Amtsvorstand muß dem örtlichen Anfänger- und Fortbildungsunterricht von Zeit zu Zeit beiwohnen. Soweit der Amtsvorstand selbst und sein Vertreter dazu nicht in der Lage sind, könnte man vielleicht gestatten, daß der Sekretär, der die Betriebssachen im Amtsbüro bearbeitet, ihn darin unterstützt.

Es wäre m. E. nicht richtig, wenn man auf dem Gebiete der Personalerziehung, die seit Kriegsbeginn etwas vernachlässigt werden mußte, und der neuerdings mit Recht erhöhte Bedeutung beigemessen wird, mit Kontrolleuren arbeiten wollte. Soweit von seiten der Direktionen zur Wahrung der Einheitlichkeit der Grundsätze Dienstreisen nötig werden, sollte sie der Unterrichtsdezernent selbst vornehmen. Er wird durch Reisebeobachtungen der übrigen Fachdezernenten außerdem genügend Unterstützung finden.

Unterrichtsblatt Nr. 2 für Rangierleiter § 74—83 F. V.

I. Wer ist Rangierleiter? (§ 75.)

1. Rangiermeister und Rangieraufseher, soweit solche vorhanden sind,
2. im übrigen Fahrdienstleiter,
3. a) Zugführer,
   b) Rangierschaffner (roter Mützenstreifen),
4. geeignete Leute, die zur Rangierleitung vom Vorstand der B. I. geprüft sind (roter Mützenstreifen nötig),

Den Beamten zu 3 u. 4 ist für jeden einzelnen Fall die Rangierleitung vom Fahrdienstleiter oder vom Rangiermeister in bestimmter Form zu übertragen, bei gleichzeitiger Mitteilung
1. wohin die angebrachten Wagen auszusetzen,
2. wo die mitgehenden aufzunehmen sind,
3. ob auf dem Bahnhof Abstoßen oder Ablaufen erlaubt ist,
4. wieviel Bremsen zu bedienen sind vom Hundert.

5. Weichensteller, innerhalb ihres Weichenbezirks für Lokomotivfahrten,
6. Lademeister und Werkführer beim Verschieben im Güterschuppen und in Werkstättengleisen.

Bemerkung: Zur Vermeidung von Mißhelligkeiten ist der Rangierleiter dem Lokomotivpersonal zu bezeichnen.

II. Pflichten des Rangierleiters.

a) Vor Beginn der Bewegungen.

1. Feststellung, daß die notwendigen Personen auch zur Stelle sind, und daß das Handwerkszeug vorhanden ist. Daß
   a) Hemmschuhleger oder sonstige Rangierarbeiter da sind,
   b) brauchbare Hemmschuhe usw. vorhanden sind (§ 75, 7),
   c) Rangierer mit Horn oder Signalpfeife, abends mit einer brennenden Laterne versehen sind (§ 75, 8).
2. Benachrichtigung der sämtlichen beim Rangieren beteiligten Personen über die vorzunehmenden Bewegungen (§ 81, 2):
   a) Lokomotivführer (§ 75, 4 und 79, 1),
   b) Weichensteller (§ 87, 2),
   c) Hemmschuhleger und sonstige Rangierarbeiter,
   d) Fuhrwerksführer an Ladegleisen (Fuhrwerke zurückziehen),
   e) Güterbodenarbeiter beim Rangieren am Schuppen.
3. Sorge dafür, daß die Bewegungen ohne Gefahr geschehen können:
   a) daß die Gleise frei sind und die Weichen richtig liegen (§ 81, 3),
   b) daß die Bremsen gelöst und Hemmschuhe beseitigt sind, Türen geschlossen sind (§ 81, 1), die Wegeschranken geschlossen und die Merkzeichen nicht überstellt sind (§ 81, 3),
   c) Verständigung, wenn von zwei Enden in das gleiche Gleis oder dieselbe Gruppe rangiert wird (§ 75, 6).
4. Vor Benutzung der Hauptgleise Zustimmung des Fahrdienstleiters einholen; ebenso vor Überfahren der Rangierhaltetafel (des Einfahrtssignals, wo Haltetafel fehlt), (§ 77, 1, 2).

b) Während der Bewegungen.

1. Zur ordnungsmäßigen Überwachung des gesamten Rangiergeschäftes ist der Aufstellungsort so zu wählen, daß der Rangierleiter alles gut übersehen kann.
2. Überwachung des Dienstes zur Vermeidung von Verletzungen des Personals. Als besonders gefahrvoll ist untersagt (§ 76, § 80, 3, 5):
   a) die Gleise vor bewegten Fahrzeugen zu überschreiten,
   b) zwischen den Schienen eines Gleises zu gehen,
   c) unter Wagen durchzukriechen,
   d) auf raschfahrende Fahrzeuge aufzuspringen oder davon abzuspringen,
   e) das Dach eines bewegten Wagens zu betreten,
   f) sich auf Puffer oder Kupplungen zu stellen oder zu setzen,
   g) sich gleichzeitig auf die Tritte zweier in Bewegung befindlichen Wagen zu stellen,
   h) sich weit über bewegte Fahrzeuge hinauszubeugen,
   i) Wagen vom Trittbrett aus abzukuppeln,
   k) zwischen nahe beieinanderstehenden Puffern durchzugehen,
   l) Wagen an den Puffern zu schieben (§ 81, 11);
   m) die Signale sind erst nach dem Kuppeln zu geben, wenn der Rangierer aus dem Gleise herausgetreten ist.
3. Überwachung des Rangierdienstes zur Vermeidung von Materialschäden:
   a) für vorschriftsmäßige Bremsbesetzung sorgen, besonders beim Abstoßen oder Ablaufen (§ 82, 3, 4),
   b) für Gebrauch richtiger Rangiersignale sorgen,
   c) nur brauchbare Bremsen besetzen lassen (§ 82, 1),
   d) nicht abstoßen und nicht ablaufen lassen in Gleise, in die dies nicht erlaubt ist (§ 81, 20, 21, 22),
   e) bei Dunkelheit an der Spitze der geschobenen Abteilung Mann mit Laterne, an der feststehenden Abteilung, an die angefahren wird, ebenfalls (§ 79, § 80, 4),
   f) nur brauchbare Hemmschuhe sachgemäß auflegen lassen (§ 82, 6, 7),
   g) Sorge für vorsichtige Behandlung, wenn Vermerk: „Vorsichtig rangieren“ vorhanden, ferner bei Langholz-, Kesselwagen, besetzten Personenwagen, Viehwagen, Pulverwagen, allen Drehgestellwagen. Dem Anprall abgestoßener oder ablaufender Wagen dürfen die Wagen unter g nicht ausgesetzt werden (§ 81, 8, 22, 25, 26, 27),
   h) Weichensteller zur Umstellung erst auffordern, wenn die Weiche frei ist (§ 78, 2).
4. Rechtzeitige Räumung der Hauptgleise (§ 77, 3).

c) Nach Schluß der Bewegungen.

Sorge dafür, daß
a) keine Hemmschuhe auf den von Lokomotiven und Zügen befahrenen Gleisen liegen bleiben (§ 82, 8),
b) die von Rangierern bedienten Weichen wieder in ihre Grundstellung zurückgelegt werden (§ 78, 1),
c) Gleissperren geschlossen werden (§ 83, 6),
d) die Fahrzeuge festgelegt werden: 1. durch Bremsen oder 2. durch Radvorleger oder 3. durch Sperrhölzer; Bremsschuhe, Holz, Steine sind verboten (§ 83, 1 und 4),
e) Merkzeichen nicht überstellt bleiben. Falls es auf Bahnhof Neunkirchen nicht zu umgehen, Meldung an den Fahrdienstleiter oder den Dienstnachfolger (§ 83, 5).

Bemerkung: Die obige Zusammenstellung enthält nur die wichtigsten Pflichten des Rangierleiters. Genauere Angaben sind in den §§ 75 bis 83 der F. V.

Saarbrücken, den 7. November 1910.

Betriebsinspektion 1.

Unterschrift.

Güterwagenumlauf.

In Nr. 27, S. 520/1 d. Ztg. beschreibt Betriebskontrolleur Zimmank ein Verfahren zur „Verkürzung der Güterwagenstillstände“, also zur Beschleunigung des Güterwagenumlaufes, das einige Zeit auf dem Verschiebebahnhofe in Rummelsburg angewendet worden ist. Er meint, daß für die „Ladebahnhöfe“ die gegebenen Vorschriften ausreichen. Diese bestehen bekanntlich nach den Güterbeförderungs- und Güterwagenvorschriften in der Aufstellung des Bahnhofbedienungplanes und zur Überwachung der Einhaltung desselben erstens in der Ermöglichung einer örtlichen Augenblickskontrolle durch die Kreideanschriften am Wagen, zweitens in der Ermöglichung einer zeitlich unbegrenzten, auch örtlich verwendbaren Kontrolle durch schriftliche Aufzeichnungen im Wagen- und Bezirkskontrollbuche. Die erstere Art ist an sich nicht unbedingt nötig, weil durch die

zweite auch gegeben. Aber sie erleichtert die örtliche Prüfung und Behandlung der Wagen auf mittleren und größeren Bahnhöfen und wirkt erzieherisch. Für die Durchgangswagen auf den Verschiebebahnhöfen gibt es als Soll — entsprechend dem Bahnhofbedienungsplan — den Wagenübergangsplan. Dagegen sind gleichartige Mittel, um die Kontrolle der Ausführung zu ermöglichen, nicht vorgesehen. Es fragt sich nun, ob solche überhaupt nötig sind. Wenn „ja", dann ob nicht eine der beiden Formen genügt. Jetzt ergeben nur die Güterwagenzettel — allerdings in zeitraubender Sucharbeit — eine Kontrollunterlage für alle Durchgangswagen. Es fragt sich: welchem Zweck sollen die örtlichen Kontrollmöglichkeiten und die schriftlichen Dauerkontrollmöglichkeiten dienen? Das Rangierpersonal braucht beide nicht, um pünktlich arbeiten zu können; denn die beladenen Wagen, die Leerwagen mit Einzelbestimmung sowie die Desinfektions- und Reparaturwagen sind bezettelt, und die sonstigen Leerwagen haben allgemeinen Ablauf, oder sie sind aufgestellt und erscheinen in dem Wagen- oder Bezirkskontrollbuche. Das genügt für die Arbeit. Es kommen also nur die Aufsichtsbeamten in Betracht. Auch diese entnehmen normalerweise die nötigen Angaben aus den Beklebungen. In Zweifelsfällen sind die Güterwagenzettel und Begleitpapiere in der Zugabfertigung einzusehen. Das gleiche Verfahren wie in Berlin ist im Auftrage eines Ministerialkommissars 1919 — aus Anlaß der Schutzmaßnahmen gegen Güterwagenberaubungen, allerdings nur für beladene Wagen — auch im Bezirke der Direktion Halle auf mehreren Bahnhöfen erprobt worden. Dabei wurden auch gesondert Kreideanschriften, Stempelung oder Datumzettelbeklebung ausprobiert. Es hat sich herausgestellt, daß das Verfahren einmal zuviel Arbeit verursacht, daß es ohne reichliches Personal zur sofortigen Kennzeichnung der Wagen die Zugauflösung und Rangierung verzögert, und daß es einen praktischen oder erzieherischen Erfolg nicht zeitigte. Von der Aufzählung der Mängel im einzelnen soll abgesehen werden.

Für andere Zwecke, spätere Feststellung bei Nachforschungen, Erkennung von Planfehlern, Fahrplan- oder Diensteinrichtungsmängeln kommt die Wagenkennzeichnung nicht in Betracht. Und doch sind diese Ziele auch erstrebenswert, besonders für beladene Wagen. Ihrem Lauf wird am häufigsten nachgeforscht. Zu diesen Wagen befinden sich die Begleitpapiere in der Zugabfertigung, und ihre Durchsicht ermöglicht — allerdings auch etwas zu zeitraubend — die vollständige örtliche Kontrolle der Wagen auf den Gleisen.

Sodann besagen die GBV. (Kdm. 3) § 37[7] wörtlich: „Wenn Wagen nicht in die vorgeschriebenen Züge eingestellt werden können, hat es der Aufsichtsbeamte dem Stationsvorsteher unter Angabe der Gründe zu melden."

Eine schöne sachliche Vorschrift! Leider aber wird sie nicht genügend beachtet. Ihre Befolgung selbsttätig zu erzwingen und dadurch erzieherisch zu wirken, bedarf es eines Hilfsmittels.

Aus diesen Erwägungen heraus war in den Vorkriegsjahren auf dem Güterbahnhof Halle (Saale) eine Kontrolleinrichtung geschaffen, an deren Einführung und Durchführung ich als damaliger Vorstand der Güterabfertigung Halle beteiligt war. Leider ist das Verfahren während des Krieges nicht mehr durchführbar gewesen und daher eingegangen. Es ist mit einigen zeitgemäßen Ergänzungen folgendes:

Die Zugabfertigung fertigt nach den Begleitpapieren bei jedem Schichtbeginn ein Verzeichnis der Wagen, die nicht planmäßig, d. h. mit den im Wagenübergangsplan vorgesehenen Zügen, weitergegangen sind. Darin werden die Wagen, die schon bei Beginn der vorigen Schicht rückständig waren, einmal, in der zweitvorigen Schicht desgl. zweimal, in der drittvorigen Schicht dreimal unterstrichen. Über Wagen, die länger als drei Schichten (24 Stunden) rückständig sind, macht die Zugabfertigung besondere Meldung in je einem Stück (gepaust) an die Vorstände des Bahnhofs und der Güterabfertigung. Das Verzeichnis wird zweifach gepaust. Ein Stück behält die Zugabfertigung, zwei Stück erhält der Aufsichtsbeamte des Verschiebebahnhofs für sich und für das Personal. Dieser verfolgt die schnellste Erledigung der Restwagen und trägt ein oder läßt eintragen den Ausgangszug, den Grund der Verzögerung und gegebenenfalls das schuldige Personal. Bei seinen Bahnhofsbegehungen dient ihm die Nachweisung als wertvolles Hilfsmittel. Nach Schichtschluß reicht er sein so ergänztes und unterschriebenes Verzeichnis an den Bahnhofsvorstand weiter. Dieser prüft und bestätigt die Erledigung, vermerkt etwaige besondere Maßnahmen, die daraufhin getroffen sind, und hebt die Verzeichnisse, geordnet, sechs Monate auf. Diese Sammlung bietet den Kontrolleuren, Ingenieuren, Amtsvorständen, Betriebs- und Verkehrsdezernenten eine bequeme Übersicht über die Abwicklung des Verschiebe- und Güterzugbildungsdienstes. Sie läßt erkennen, ob und wo oft Reste erscheinen, und gewährt die Unterlage für die Erforschung der Gründe. Der Obergütervorsteher und der Wagenbeamte nehmen selbstverständlich auch oft Einsicht in die Verzeichnisse und regen gemeinsam mit dem Bahnhof Abhilfemaßnahmen allgemeiner Art an. Die Vorstände der Güterabfertigung und des Bahnhofs oder deren Vertreter finden in der Zugabfertigung sowie beim Aufsichtsbeamten jederzeit die Unterlage für ihre örtlichen Prüfungen in den Bahnhofsgleisen. Sie werden natürlich auch öfters stichprobeweise die Richtigkeit und Vollständigkeit des Verzeichnisses nach den Papieren in der Zugabfertigung nachprüfen. Der Nachteil, daß die Aufsichtsbeamten sich die Reste in der Zugabfertigung selbst mit Zeitverlust heraussuchen müßten, entfällt.

Den von der Zugabfertigung vorgelegten besonderen Meldungen über mehr als einen Tag rückständige Wagen wird von seiten der Güterabfertigung (durch die Zugabfertigung) und des Bahnhofs unverzüglich nachgegangen. Nach Erledigung werden sie besonders aufbewahrt wie die Verzeichnisse. Dieses Verfahren hat sich seinerzeit in Halle bewährt und die Unpünktlichkeiten wesentlich herabgemindert, so daß die Restlisten immer kleiner wurden. Trotz Nichterfassung der Leerwagen hat der Erfolg sich ohne weiteres auch auf diese erstreckt, so daß ein hoher erzieherischer Wert unzweifelhaft hervortrat.

Dieses Verfahren kostet nicht viel Arbeit, um so mehr, als jeder gewissenhafte Zugabfertiger oder Zugabfertigungs-Aufsichtsbeamte beim Dienstantritt die vorhandenen Papiere doch mehr oder weniger genau durchsehen muß. Es möchte sich empfehlen, bei einigen Direktionen auf je einem Verschiebebahnhofe das eben beschriebene Verfahren zu erproben und bei Bewährung allgemein einzuführen.

Dr. Schulz, Regierungsrat, Vorstand des Va. Dessau.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Frachtbriefmuster. Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 27. d. M. (Reichs-Gesetzblatt Seite 1326) ist die am 31. Dezember d. J. ablaufende Frist für den Aufbrauch der doppelseitig bedruckten (verkleinerten) Frachtbriefe und der gewöhnlichen (großen) Frachtbriefe, auf denen in der Bemerkung am oberen Rande die Worte „sowie das Ladegewicht" zwischen „Eigentumsmerkmale" und „des Wagens" nicht eingeschaltet sind, bis zum 31. März 1922 verlängert worden.

— Jugendpflege. Eine Änderung der Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege bringt wesentliche Erleichterung dieser für die Ertüchtigung der Jugend so überaus wichtigen Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung. Nach den Allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung soll bei Ausflügen die Fahrpreisermäßigung nur dann gewährt werden, wenn diese selbst länger dauerten als drei Tage. Diese Bestimmung ist mit sofortiger Wirksamkeit auf dem gesamten Gebiet der Deutschen Reichsbahnen aufgehoben worden. Somit wird die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege, wenn alle anderen Bestimmungen der Vorschriften zur Erlangung derselben erfüllt sind, ohne Rücksicht auf die Dauer der Ausflüge gewährt.

— Umzugskosten. Die außerordentliche Höhe der Ausgaben an Umzugskosten, die unter den zeitigen Verhältnissen bei Versetzungen von Beamten entstehen, hat den Reichsfinanzminister veranlaßt, zur Entlastung der Reichsfinanzen zu bestimmen, daß für die Folge bei Vornahme von Versetzungen nachstehende Richtlinien berücksichtigt werden:

Die für die Gewährung von Umzugskosten bei Versetzungen von Reichsbeamten maßgebende Vorschrift im § 17 der Verordnung, betreffend die Tagegelder usw. der Reichsbeamten vom 8. September 1910 (Reichs-Gesetzblatt S. 993), sieht eine unterschiedliche Behandlung einer auf Ansuchen und einer von Amts wegen erfolgenden Versetzung nicht vor. Es versteht sich jedoch von selbst, daß das Reich keine Veranlassung hat, die Kosten einer Versetzung, für die persönliche Wünsche eines Beamten ausschlaggebend waren, zu übernehmen. Hierzu ist es vielmehr nur dann in der Lage, wenn das dienstliche Interesse an der Versetzung überwiegt. Ob diese Voraussetzung gegeben ist, muß daher stets geprüft werden, wenn ein Beamter unter Geltendmachung persönlicher Gründe seine Versetzung erbittet. Ist das nicht der Fall, sondern ist vielmehr für die Versetzung die Rücksichtnahme auf die persönlichen Verhältnisse des Beamten

allein bestimmend, so wird vor der Entscheidung auf das Gesuch dem Beamten zu eröffnen sein, daß, wenn dem Gesuche stattgegeben werden solle, die Umzugskosten von ihm selbst zu tragen seien, und daß sein Gesuch keine Aussicht auf Erfolg habe, wenn er sich zur Tragung der Umzugskosten nicht bereit erkläre. Eine entsprechende Erklärung des Beamten ist aktenkundig zu machen.

— **Eisenbahn-Pensionskasse in Elsaß-Lothringen.** Durch Verordnung vom 6. Oktober 1921 hat der Reichsarbeitsminister über die Bestellung eines Ersatzversicherungsträgers für die Pensionskasse der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen folgende Bestimmungen erlassen:

„Auf Grund der die wirtschaftliche Demobilmachung betreffenden Befugnisse wird nach Maßgabe des Erlasses, betreffend Auflösung des Reichsministeriums für wirtschaftliche Demobilmachung, vom 26. April 1919 (Reichs-Gesetzbl. S. 438) folgendes verordnet:

§ 1. Die Arbeiter-Pensionskasse der Badischen Staatseisenbahnen und Salinen ist befugt und auf Anweisung der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe verpflichtet, Geschäfte, die nach dem bisherigen Rechte von der Pensionskasse der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu besorgen sein würden, insoweit vorläufig wahrzunehmen, als dies zur Ordnung der Versicherungsverhältnisse von Personen, die außerhalb der nach dem Friedensvertrag abzutretenden Teile des Reichsgebiets wohnen, erforderlich ist.

§ 2. Beamte, Angestellte und Arbeiter der ehemaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die bei der Pensionskasse der Reichseisenbahnen freiwillig versichert waren oder sich bei ihr weiterversichert hatten, und die in Deutschland wohnen oder bis zum 31. Dezember 1921 ihren Wohnsitz von Elsaß-Lothringen nach Deutschland verlegen, können sich, wenn sie in einem Eisenbahnbetriebe beschäftigt sind, für den eine Sonderanstalt (§§ 1360 ff. der Reichsversicherungsordnung) errichtet ist, bei dieser, in den übrigen Fällen bei der Versicherungsanstalt weiterversichern, in deren Bezirk sie beschäftigt sind oder sich unbeschäftigt aufhalten.

Die im § 1 genannten Personen dürfen freiwillige Beiträge für die Zeit nach dem 10. November 1917, deren Entrichtung wegen Ablaufs der im § 1443 der Reichsversicherungsordnung vorgesehenen Frist unzulässig sein würde, in dem zur Aufrechterhaltung der Anwartschaft erforderlichen Umfang noch bis zum 31. Juli 1922 nachentrichten. Diese Nachentrichtung ist auch nach eingetretener Invalidität und nach dem Tode des Versicherten zulässig.

Der Reichsarbeitsminister kann im Bedarfsfall die im Abs. 1 und 2 vorgesehenen Fristen verlängern.

— **Frankierung von Bescheiden der Eisenbahnbehörden.** Aus Interessentenkreisen wird oft Beschwerde darüber geführt, daß die Eisenbahnverwaltung ihre Bescheide auf Anfragen, Reklamationen usw. in vielen Fällen nicht frankiert. Wie die Eisenbahndirektion Erfurt mitteilt, besteht die Verwaltungsvorschrift, Bescheide nur dann portofrei abzusenden, wenn ein Reichsinteresse vorliegt. Bei ablehnenden Bescheiden auf Reklamationen hat daher stets der Antragsteller das Porto zu tragen. In diesem Sinne hat auch das Reichsverkehrsministerium auf Beschwerden entschieden.

— **Die Reform des Eisenbahnwesens.** Wie eine Berliner Korrespondenz meldet, werden sich am 10. November im Reichsverkehrsministerium Vertreter der großen Beamtenorganisationen versammeln, um gemeinsam mit dem Reichsverkehrsminister und den Ressortchefs über die Möglichkeit und Notwendigkeit von Reformen in der wirtschaftlichen Organisation und dem Verkehrsaufbau zu verhandeln. Die Konferenz wird nur unverbindlichen Charakter tragen, doch soll sie dem Reichsverkehrsminister Anregungen für Neueinrichtungen und Umstellungen geben.

In maßgebenden Kreisen der Reichseisenbahnbeamten werde gewünscht, daß die Reichsbahnen zwar als Staatsbetrieb erhalten bleiben, jedoch wirtschaftlich vom Reichshaushalt unabhängig gemacht werden. Die Leitung des gesamten Eisenbahnwesens solle lediglich nach kaufmännischen Grundsätzen durchgeführt werden. Bemerkenswert erscheine dabei, daß auch in den Kreisen der Beamten die Notwendigkeit erkannt wird, die Arbeitskraft des einzelnen besser auszunutzen und dort an Kräften zu sparen, wo jetzt ein Eingreifen des Staates aus sozialen oder politischen Gründen nicht möglich erscheint. Durch die Aussonderung des Eisenbahnbetriebes aus dem Staatsganzen glaubt man in maßgebenden Kreisen der Beamtenschaft eine verhältnismäßig rasche Gesundung der Finanzen herbeiführen zu können, wenn der Staat durch befristete Zuwendung von Zuschüssen die Aufrechterhaltung des Betriebes ermöglichen würde.

— **Zur Erhöhung der Eisenbahntarife.** Auf Einladung des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands hat sich am 27. v. M. in Berlin eine Anzahl von Verbänden, darunter auch der Bund Deutscher Verkehrsvereine, in einer Versammlung mit den bevorstehenden Eisenbahntariferhöhungen beschäftigt. Verbandsdirektor Müller, Leipzig, wünschte, daß alle am Gedeihen unseres Verkehrswesens beteiligten Körperschaften, die Großindustrie, die Eisenbahnbeamten und -arbeiter und die die Verkehrspflege fördernden Vereine in einem nicht zu großen Ausschuß erörtern sollten, wie das Reichsverkehrswesen auf eine gesunde finanzielle Grundlage zu stellen sei. Die die Öffentlichkeit jetzt stark beschäftigende Frage der sogenannten „Entstaatlichung“ der Reichseisenbahn sollte dem Reichsverkehrsministerium zu denken geben. An den Bericht knüpfte sich eine längere Aussprache, in der vor allen Dingen der Wunsch laut wurde, denjenigen Reisenden, die viel reisen — gleichviel, ob Berufs- oder Privatreisende —, einen festen Rabatt zu gewähren, insofern, als man ihnen Zahlhefte in einem bestimmten Werte zu einem ermäßigten Preise verkaufe. Bedingung müßte sein, daß diese Zahlhefte, die nicht übertragbar sein dürften, in 30 bis 60 Tagen abgefahren sein müßten.

— **Der Verkehr durch den polnischen Korridor.** Das für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch den polnischen Korridor maßgebende Pariser Abkommen vom 21. April d. J., das die Einsetzung eines Schiedsgerichts in Danzig zur Behandlung von Verstößen gegen die Durchgangsfreiheit und gegen die Bestimmungen des Abkommens vorsieht, ist von polnischer Seite noch nicht ratifiziert. Wegen der Beschlagnahmen von Gütern (hauptsächlich Kohlen, Schrott, Düngemitteln), die häufig durch die Polen vorgenommen sind, verhandeln zurzeit deutsche und polnische Kommissare, aber eine wesentliche Besserung der Zustände wird erst eintreten, wenn das Schiedsgericht errichtet und in der Lage ist, der Partei, die das Abkommen verletzt hat, Entschädigungsleistungen aufzuerlegen. Im übrigen werden die Frachtbriefe nach Ostpreußen nach den Grundlagen und Einheiten des deutschen Staffelsystems bis zur ostpreußischen Endstation durchgerechnet, also ohne Rücksicht auf die etwa höheren Frachten auf polnischem Gebiet, so daß der Provinz Ostpreußen durch die Abschnürung vom Reiche frachtliche Nachteile nicht erwachsen. Ob das deutsche Staffeltarifsystem allgemein weiter ausgebaut werden soll, unterliegt zurzeit der Prüfung.

Durch die zögernde Abnahme der von Ostpreußen kommenden Güterzüge seitens der Polen sind wiederholt Überfüllungen der ostpreußischen Bahnstrecken entstanden. Am 28. Oktober warteten z. B. allein wieder 25 Züge mit Kartoffeln auf Übernahme durch die polnischen Bahnen. Noch immer haben übrigens die Polen nicht die Abfuhr der Kohlen aus Oberschlesien nach Ostpreußen wieder aufgenommen.

— **Paßfreier Reiseverkehr durch Dänemark nach und von Sylt.** Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Altona ist vor einiger Zeit eine Abmachung zwischen Deutschland und Dänemark getroffen worden, nach welcher deutschen Reisenden die Reise nach und von Westerland (Sylt) ohne Beibringung eines Passes und ohne Zollabfertigung bei der Durchreise durch dänisches Gebiet ermöglicht wurde. Nach der getroffenen Vereinbarung ist der paßfreie Verkehr nur für bestimmte Personenzüge und nur an bestimmten Tagen zulässig, und zwar in der Richtung nach Westerland der Personenzug ab Hamburg 7.17 Uhr morgens, an Westerland gegen 6 Uhr abends, und zwar: Im November am 1. bis 5., 7., 15. bis 19., 21. und 22. und 29. und 30. November und im Dezember, am 1. bis 3., 5. bis 7., 15. bis 17., 19. bis 21. und 29. bis 31. Dezember. Die Reise in der Gegenrichtung kann an folgenden Tagen angetreten werden: Im November am 1., 11., 12., 14. bis 17., 26., 28. bis 30. November und im Dezember am 12. bis 16. und 26. bis 29. Dezember, und zwar ab Westerland (Sylt) gegen 11 Uhr vormittags, ab Hoyerschleuse 2.50 Uhr, an Hamburg Hauptbahnhof 10.47 abends. Der weiterhin beantragten Zulassung des paßfreien Verkehrs über die Strecke Heide-Tondern-Hamburg haben die dänischen Behörden noch nicht zugestimmt. Auch auf diesem Wege wird für bestimmte Tage ein Verkehr geschlossener Züge, die dänisches Gebiet durchfahren, eingerichtet werden, sobald die Zustimmung der dänischen beteiligten Behörden vorliegt.

— **Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1919.** In dem soeben erschienenen Bericht über die unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen sind zum letzten Male die Betriebsergebnisse dieser Bahnen für die Zeit vom 1. Januar 1919 bis 31. März 1920 veröffentlicht. Vom Rechnungsjahre 1920 ab entfällt der Bericht, da die Sächsischen Staatseisenbahnen am 1. April 1920 durch Staatsvertrag in das Eigentum des Reichs übergegangen sind. Die Angaben des Berichts sind, da er diesmal den Zeitraum von 15 Monaten (= 456 Tagen) umfaßt, mit denen des Vorjahres nicht ohne

weiteres vergleichsfähig. Die Betriebslänge betrug am 31. März 1920: 3402,68 km gegen 3397,23 km im Jahre 1918. Zur Gewinnung des Jahresdurchschnitts ist die Betriebslänge auf $\frac{456}{365}$ erhöht, sie berechnet sich hiernach auf 4251,02 km. Das Anlagekapital, d. i. der Kaufpreis für die teils über, teils unter ihrem Bauaufwande vom Staate käuflich erworbenen Privatbahnen und der Herstellungsaufwand der vom Staate selbst erbauten Bahnen bezifferte sich am Schluß des Berichtsjahres auf 1393,25 Millionen Mark, das sind durchschnittlich auf 1 km der Eigentumslänge 413 421 ℳ gegen 386 019 im Vorjahre.

An Fahrzeugen waren auf den voll- und schmalspurigen Bahnen im Berichtsjahre verfügbar: 1955 Lokomotiven, 4835 Personenwagen mit 255 299 Plätzen, 59 081 Gepäck-, Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen. Die Anschaffungskosten betrugen im ganzen 439,08 Millionen Mark, die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen, einschließlich der Beschaffung ganzer Fahrzeuge 170,87 Millionen Mark, davon entfallen 59,51 Millionen auf Lokomotiven und Tender, 14 Millionen auf Personenwagen, 77,09 Millionen auf Gepäck-, Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen einschließlich Wagendecken, 4,15 Millionen auf mechanische und maschinelle Anlagen und Einrichtungen und 16,12 Millionen auf Leistungen für Dritte einschließlich der Neubau- und der Postverwaltung. Die Betriebseinnahmen sind von 251,52 Millionen Mark im Vorjahre auf 517,89 Millionen Mark im Berichtsjahre gestiegen, davon kommen 166,66 (i. V. 95,18 Millionen Mark auf den Personen- und Gepäckverkehr und 298,46 (i. V. 128,57) Millionen Mark auf den Güterverkehr. Die Gesamtausgaben betrugen 886,98 Millionen Mark gegen 299,35 Millionen im Vorjahre. Von der Gesamtausgabe entfallen 53,47 (57,72) % auf persönliche und 46,53 (42,28) % auf sächliche Ausgaben. Infolge der gewaltigen Steigerung der Ausgaben erhöhte sich der Betriebszuschuß der Staatseisenbahnen auf 369,09 Millionen Mark gegen 47,83 Millionen Mark im Jahre 1918.

Die Zahl der Entgleisungen ist im Vergleich zum Vorjahre von 47 auf 31 zurückgegangen, an Zusammenstößen sind wie im Vorjahre 31 zu verzeichnen, während die Zahl der sonstigen Unfälle von 268 auf 293 gestiegen ist. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen 0,084 Unfälle gegen 0,102 im Jahre 1918. Die Gesamtzahl der beim Eisenbahnbetriebe getöteten oder verletzten Personen fiel von 498 im Vorjahre auf 394 im Berichtsjahre; davon entfallen 13,189 (i. V. 17,455) auf eine Million Zugkilometer und 0,339 (i. V. 0,430) auf eine Million Wagenachskilometer.

— **Eisenbahnverwaltungsschule in Frankfurt (Main).** Am 25. Oktober d. J. wurde der diesjährige Winterkursus der Eisenbahnverwaltungsschule in Frankfurt (Main) von dem Ober-Regierungsbaurat Bethke in Vertretung des Eisenbahn-Direktions-Präsidenten eröffnet. In seiner Ansprache wies der Redner darauf hin, daß es unter den heutigen unsicheren wirtschaftlichen Verhältnissen mehr denn je die Pflicht jedes Eisenbahnbeamten sei, zu seinem Teil an der Wiedergesundung der Eisenbahn intensiv mitzuarbeiten und dazu sein geistiges Rüstzeug zu schärfen. Die Verwaltung biete ihrerseits die Handhabe dazu, indem sie das gesamte Unterrichtswesen auf eine neuzeitliche Grundlage stelle, die bei gutem Fleiß der Anwärter eine zweckentsprechende Ausbildung gewährleistet. Das Mitglied des Bezirks-Beamtenrats, Herr techn. Eisenbahnobersekretär Glaß betonte in seiner Erwiderung den Willen der Beamtenschaft, der Verwaltung auf diesem Wege zu folgen. — Die Eisenbahnverwaltungsschule hat den Zweck, die späteren örtlichen Leiter des Betriebs-, Verkehrs- und Werkstättendienstes eisenbahnfachlich vorzubilden.

— **Die Verwaltung der Ruhrhäfen.** Aus dem Reichsverkehrsministerium wird geschrieben: Der Abgeordnete Hue hat im „Vorwärts" an die Reichs- und preußische Staatsregierung die Frage gerichtet, ob es zutreffe, daß die Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen auf 30 Jahre an eine Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. unter überwiegender Beteiligung des Privatkapitals, insbesondere des Kohlensyndikats und des Kohlenkontors, verpachtet werden soll. Einem solchen Plan steht das Reich fern, ist auch an seiner Vorbereitung nicht beteiligt.

Preußen und die Stadt Duisburg haben im Jahre 1905 ihre Häfen in eine zwischen ihnen gebildete Gesellschaft eingebracht mit dem Ziele, daß nach Abtragung der Duisburg-Ruhrorter Häfenschulden diese gesamte Hafenanlage Staatsbesitz Preußens werden soll. Die Verwaltung der Häfen steht nach dem Vertrage Preußen zu.

Die Reichsverfassung sieht den Übergang der Häfen auf das Reich nicht vor, nur im Wege gütlicher Vereinbarung konnte daher das Reich in die Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen eintreten. Bei den Verhandlungen wegen der Verreichlichung der Wasserstraßen hat das Reich niemals einen Zweifel darüber gelassen, daß es auf die Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen maßgebenden Einfluß erhalten müsse. Preußen hat dem Reiche Vorschläge über die künftige Gestaltung der Verwaltung der Häfen in Ausicht gestellt, ist aber bisher mit solchen nicht hervorgetreten.

Der Standpunkt des Reiches ergibt sich aus den gesamten Verkehrs- und Betriebsverhältnissen der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen. Der auf das Reich übergegangene Rhein-Herne-Kanal mündet in den Ruhrorter Hafen und hat zurzeit durch ihn die einzige Verbindung mit dem Rhein.

Auch wenn in einigen Jahren die im Bau begriffene zweite Mündung des Rhein-Herne-Kanals in der Ruhr vollendet sein wird, wird ein erheblicher Teil des Verkehrs von und zum Rhein-Herne-Kanal durch den Ruhrorter Hafen gehen. Der Hafenverkehr erfordert umfassende Liegeplätze für die Schiffe, die im Hafen löschen oder laden oder aus ihm zurückkehren. Solche Liegeplätze bietet nur der Rhein selbst, der bekanntlich jetzt der Reichswasserstraßenverwaltung untersteht. In Ruhrort sind die Häfen auf das engste mit den Reichsbahnen verbunden, weil der ausgedehnte, namentlich für Kohlenumschlag geschaffene Hafenbahnhof Meiderich-Süd von der preußischen Eisenbahnverwaltung gebaut wurde und mit dieser auf das Reich übergegangen ist. Zur Regelung des Übergangsverkehrs von der Bahn auf die Wasserstraßen und umgekehrt sind zwischen der Hafenverwaltung und dem früheren preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Reihe von Verträgen abgeschlossen worden. Diese Zusammenhänge zwischen den Häfen einerseits, der Eisenbahn, dem Rhein-Herne-Kanal und dem Rhein andererseits zu zerschneiden, würde ohne Benachteiligung wichtigster Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen nicht möglich sein.

— **Abnahme der deutschen Lokomotiven für Sowjetrußland.** Aus Moskau wird amtlich gemeldet: Am 29. Oktober fand auf der Nikolaibahnlinie eine Prüfung der von Deutschland gelieferten Lokomotiven statt, die glänzende Ergebnisse brachte. Es nahmen teil: der Vertreter des Kommissariats für Verkehrswesen, Vertreter der deutschen und schwedischen Industrie, der Bevollmächtigte des Deutschen Reiches in Moskau, Dr. Wiedenfeld, die schwedische Handelsdelegation mit Direktor Algot und Vertreter des amerikanischen Handels. Während des Abendessens, das sich an die Probefahrt der deutschen Lokomotiven im Speisewagen des Zuges anschloß, erwiderte Dr. Wiedenfeld auf die Rede Professor Lomonossows, der als Gast anwesend war, mit einigen Worten des Dankes für die den deutschen Mitgliedern des Lokomotivverbandes gewährte Gastfreundschaft. Beide Völker ständen vor der Notwendigkeit eines wirtschaftlichen Wiederaufbaus und müßten daher in gleicher Weise mit Kräften und Material sparen. Deutschland habe alles Interesse daran, und Rußland könne sich darauf verlassen, daß von Deutschland ihm stets das Beste und Geeignetste geliefert werde. Die deutsche Industrie des Lokomotivbaus habe mit dem Vertrag und mit der Lieferung gezeigt, daß sie ohne Rücksicht auf die russische Staats- und Wirtschaftsform gewillt sei, wirtschaftliche Beziehungen mit Rußland zu pflegen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten:

Versetzt sind: der Abteilungsdirektor Grapow, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, die Regierungsräte Hausmann, bisher in Breslau, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cassel, Buhtz, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Wiesbaden, die Regierungsbauräte Streuber, bisher in Hamburg, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Stettin, Wahrendorf, bisher in Stettin, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Marburg (Lahn), Richter, bisher in Berlin, zum Eisenbahnwerk nach Brandenburg West, der Eisenbahnamtmann Hallstein, bisher in Mainz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Mayen, der Regierungsassessor Dr. jur. Pischel, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Cassel. — Der Regierungsbaurat Sorger in Halle (Saale) ist der Eisenbahndirektion daselbst überwiesen. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Dr.-Ing. Karl Jacobi ist bei der Eisenbahndirektion in Cassel zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Walter Hin aus Coblenz, die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Karl Vogt aus Neuwied (Rhein), Ernst Neumann aus Berlin und Heinrich Frohnhäuser aus Benrath, Kreis Düsseldorf. — Der Abteilungsdirektor Simon bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz ist auf seinen Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt. — Der Regierungsbaurat Ruelberg, bisher in Breslau, ist infolge Ernennung zum Oberregierungsrat im Reichswirtschaftsministerium aus dem Reichseisenbahndienst ausgeschieden.

Österreich.

— **Die finanzielle Lage der Bundesbahnen.** Aus Zeitungsberichten entnehmen wir folgende Darstellung der finanziellen Lage der Bundesbahnen: Der Voranschlag für das zweite Halbjahr 1921 hat Einnahmen ohne Berücksichtigung der seither eingetretenen Tariferhöhung im Betrage von 4 Milliarden, Ausgaben im Betrage von 11 Milliarden, mithin einen Abgang von 7 Milliarden Kronen vorgesehen. Seit der Aufstellung des Voranschlages haben sich aber, zumal in den letzten Wochen, die Verhältnisse in einer so grundstürzenden Weise geändert, daß diese Zahlen jetzt auch nicht einmal mehr annähernd Geltung besitzen. Vor allem sind die Einnahmen in den Monaten Juli und August d. J. auf Grund der bereits vorliegenden Ausweise erfreulicherweise um je eine halbe Milliarde gestiegen. Dies ist zum Teil auf die günstige Verkehrsentwicklung, zum Teil darauf zurückzuführen, daß die Personentarife vom 1. Juni, die Gütertarife vom 1. Juli d. J. eine 100prozentige Erhöhung erfahren haben. Bei dem Umstande, daß die Zahl von einer Milliarde Kronen als Mehreinnahme für die ersten zwei Monate des zweiten Halbjahres 1921 nur vorläufig und, wie stets in solchen Fällen, sehr vorsichtig ermittelt wurde, ist anzunehmen, daß die endgültige Abrechnung eine noch höhere Zahl ergeben wird.

Viel einschneidender sind die Veränderungen auf der Ausgabenseite. Die erwähnte, für das zweite Halbjahr 1921 vorgesehene Zahl von 11 Milliarden Kronen — die entsprechende Zahl für 1920 betrug 5,9 Milliarden — setzt sich wie folgt zusammen: 1,3 Milliarden Anschaffungen und Anlagen (Fahrbetriebsmittel, bauliche Anlagen usw.), 0,9 Milliarden Aufwand für die Elektrisierung der Bundesbahnen, 1,2 Milliarden Vorschüsse an die Südbahn, 3,8 Milliarden persönliche, 3,4 Milliarden sachliche Ausgaben und schließlich etwa 100 Millionen Kronen für die Zentrale und ihre Nebenstellen und nahezu eine halbe Milliarde als Kosten für die Altersversorgung. Was an Stelle dieser veranschlagten Zahlen als tatsächliches Ergebnis treten dürfte, das läßt sich nicht einmal vorausahnen. Als der Voranschlag aufgestellt wurde, waren 100 österreichische Kronen ungefähr einen schweizerischen Franken wert; seitdem sind sie auf den fünften Teil dieses Wertes gefallen. Die Verschlechterung der Währung macht sich nun erfahrungsgemäß bei den sachlichen Ausgaben beinahe sofort geltend. Der Erzeuger und der Kaufmann sind in der Zeit des Gütermangels in der glücklichen Lage, erhöhte Aufwendungen unverzüglich auf den Verbraucher abzuwälzen. Die Bundesbahnen müssen also damit rechnen, daß die Anschaffungen für die Bundesbahnen ein Vielfaches der vorgesehenen Beträge ausmachen werden. Insbesondere dürften mit Rücksicht darauf, daß die Bundesbahnen einen großen Teil ihres Bedarfs (wie zum Beispiel Kohle) im Auslande decken müssen, die sogenannten Kursverluste, welche sich aus dem Unterschiede in der Bewertung der Krone in der Vorkriegszeit und in der Gegenwart ergeben, eine gewaltige Höhe erreichen. Später als bei den Materialpreisen macht sich die Geldentwertung bei den persönlichen Ausgaben bemerkbar. Aber auch auf diesem Gebiete dürfte infolge der Besoldungsreform und der weiteren Bezugsaufbesserungen der Bahnbediensteten eine bedeutende Steigerung der veranschlagten Ausgaben eintreten. Demgegenüber gelangt die Einnahmenmehrung viel später zur Geltung. Bevor neue Tarife beschlossen, eingeführt, in Wirksamkeit gesetzt werden, vergeht verhältnismäßig viel Zeit, so daß die Tariferhöhungen der Entwertung des Geldes nur langsam nachhinken und selbst da, wo ein Gleichgewicht im Haushalte der Bahnen möglich wäre, den durch eine plötzliche Geldentwertung entstandenen Schaden niemals vollständig beheben könnten.

Es wirft sich nun die Frage auf: Läßt sich der jedenfalls sehr erhebliche Abgang der Bundesbahnen durch entsprechende Maßnahmen mildern oder gar gänzlich beheben? Auf der Einnahmenseite werden zweifellos durch die bevorstehende Neuregelung der Eisenbahntarife erhebliche Besserungen zu erzielen sein, trotzdem den Bundesbahnen durch den Friedensvertrag vielfach die Hände gebunden sind. Daß einem so niedergebrochenen, hilflos dastehenden Staate, wie es Österreich ist, auch noch Tariffesseln auferlegt wurden, ist, nebenbei bemerkt, durch nichts zu rechtfertigen.

Bei den persönlichen Ausgaben, die, alles in allem gerechnet, rund 60 % der ordentlichen Ausgaben betragen, ist mancherlei Ersparnis zu erzielen. Die Bundesbahnen beschäftigen 90 000 Bedienstete, von denen 75 000 unkündbar (definitiv) angestellt sind, während 15 000 als Hilfsbedienstete im Tagelohn stehen und einem kündbaren Dienstvertrage unterliegen. Die ausgiebigere Verwendung und allmähliche Verringerung dieser Bedienstetenschar stellt einen wichtigen Programmpunkt dar, wobei die Ausgestaltung solcher, im österreichischen Bahnbetriebe übrigens vielfach bestehender Einrichtungen eine große Rolle spielen wird, die an einer Steigerung des Arbeitserfolges das Personal wirtschaftlich beteiligen wollen. Wenn aber bedacht wird, daß ein Beamter schon zu den höchstentlohnten Funktionären zählt, wenn er jährlich etwa 300 000 K bezieht, daß dieser Betrag 30 Pfund Sterling ausmacht, was einem Friedenswert von — 720 K als Jahresgehalt und dies, wie zu betonen ist, bei den höchstgestellten Beamten ergibt, so läßt sich daraus zweierlei ableiten: Erstens, daß bei unverändertem Werte der Krone weitere Steigerungen derartiger Bezüge zu gewärtigen sind, und daß selbst weitgehende Ersparnisse die Mehrausgaben bestenfalls ausgleichen, keinesfalls aber eine Ausgabenverminderung bewirken können. Nur bei einer Steigerung des Kronenwertes, also lediglich dann, wenn die den Bahnbediensteten zukommenden Kronenbeträge an innerer Kaufkraft zunehmen, läßt sich mit einem Zurückdämmen der persönlichen Ausgaben rechnen.

Das gleiche gilt für die sachlichen Ausgaben. Mit geringeren Gütermengen wird sich, da in dieser Beziehung bei den Bundesbahnen ohnehin sehr sparsam gewirtschaftet wird, das Auslangen nicht finden lassen. Für Investitionen sollten vielmehr noch größere Geldaufwendungen gemacht werden, da sie ein werbendes, hohen Nutzen bringendes Kapital darstellen. Nur bei einer Besserung des Kronenkurses würden die Kursverluste herabgedrückt, die sachlichen Ausgaben verringert werden können. So ist die finanzielle Frage bei den Bundesbahnen zum großen, zum allergrößten Teile mit der Währungsfrage, mit dem Lebensproblem Österreichs, aufs innigste verknüpft.

— **Die Tariferhöhung der Bundesbahnen.** Der Verkehrsminister Dr. Rodler hat an alle Kammern für Handel, Gewerbe und Industrie und an alle Kammern für Arbeiter und Angestellte nachstehenden Erlaß gerichtet: „Die Betriebsausgaben der österreichischen Bundesbahnen sind in der letzten Zeit derart gestiegen, daß unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Einnahmen- und Ausgabenzahlen der Betriebsabgang für ein ganzes Jahr berechnet mit annähernd 40 Milliarden Kronen zu veranschlagen ist. Diese bedauerliche Tatsache stellt die österreichische Bundesbahnverwaltung abermals vor die zwingende Notwendigkeit, Maßnahmen zu treffen, die einerseits auf eine Hebung der Einnahmen und anderseits auf eine Verringerung der Ausgaben im Bundesbahnbetriebe abzielen. Die Durchführung der in letzterer Beziehung mit dem gebotenen Ernste in Aussicht genommenen Verfügungen erfordert naturgemäß längere Zeit, und kann deren Erfolg somit erst in einem späteren Zeitpunkte in Erscheinung treten. Die Dringlichkeit einer tunlichsten Herstellung des Gleichgewichtes zwischen den Betriebsausgaben und den Betriebseinnahmen der Bundesbahnen macht daher vorerst eine ausgiebige Steigerung der Einnahmen erforderlich.

Zur Herstellung eines vollkommenen Gleichgewichtes im Haushalte der Bundesbahnen wäre die Hinaufsetzung der Eisenbahntarife um nahezu 300 %, also etwa auf das Vierfache der gegenwärtig gültigen Gebührensätze, notwendig. Mit Rücksicht darauf, daß eine so weitgehende Erhöhung unserer Eisenbahntarife die Grenzen der Tragfähigkeit der heimischen Volkswirtschaft überschreiten dürfte, nehmen wir in Aussicht, die Tarife der Bundesbahnen nur in einem geringeren Ausmaße hinaufzusetzen. Diese Erhöhung muß wegen des dringenden Geldbedarfes des Bundes, und da zur Erstellung eines auf systematischer Grundlage aufgebauten Tarifs die Zeit mangelt, linear vorgenommen werden. Im einzelnen nehmen wir nachstehende Maßnahmen in Aussicht:

I. Personenverkehr.

1. Die Preise für einfache normale Fahrt einschließlich der Z-Zug-Zuschläge und die Preise der Streckenkarten sollen in der 2. und 3. Klasse um 200 %, in der 1. Klasse um 350 % erhöht werden. Das heutige Klassenverhältnis 3. Klasse : 2. Klasse : 1. Klasse = 1 : 2 : 4 soll sonach durch das Verhältnis 1 : 2 : 6 ersetzt werden.

Die Preise der ermäßigten Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter und der ermäßigten Rückfahrkarten für Angestellte und Arbeiter sollen um 200 % erhöht werden. Da die Preise der ermäßigten Kartengattungen in demselben prozentualen Ausmaße erhöht werden wie die Preise für einfache Fahrt, bleibt das heutige Begünstigungsausmaß unverändert.

2. Die Preise der Schülermonatskarten werden nur um 100 % erhöht.

3. Die Frachtsätze für die Beförderung von Reisegepäck und von Hunden werden um 300 % erhöht.

4. Die Frachtsätze für Expreßgut werden entsprechend der im gewöhnlichen Eilgute eintretenden Erhöhung um 200 % erhöht. Desgleichen werden die Frachtsätze für gebührenpflichtiges Handgepäck um 200 % erhöht, so daß sie mit den Expreßgutfrachtsätzen übereinstimmen.

II. Güterverkehr.

1. Die Frachtsätze der normalen Tarifklassen sowie der Ausnahmetarife 1, 2, 3 und 4 (für Eilgut, sperrige Güter und Güter der Klassen 1 und 2), 12 (lebende Tiere), 15 a und 15 b (Stamm-, Stangen-, Schleif- und Grubenholz), 19 (Zeitungen in Ballen bei Auflieferung als Schnellzugsgut), 20 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Zeitungsdruckpapier), 21 (Roheisen, Alteisen, Ton- und Zementwaren) und 22 (Ausnahmetarif für Sendungen von und nach westlich von Saalfelden gelegenen Stationen) werden um 200 % erhöht.

2. Für Kohle werden die erhöhten Frachtsätze des Spezialtarifs 3, abzüglich 20 %, für Koks die Frachtsätze dieses Spezialtarifs, zuzüglich 20%, berechnet. Die für Schnittholz der Post H—13 c bestehende Deklassifikation wird aufgehoben.

3. Für die nachstehenden Artikel sind im gegenwärtig gültigen Gütertarif der Bundesbahnen Tarifermäßigungen bis zu 95 % gegenüber der Normaltarifierung vorgesehen. Da die unveränderte Aufrechterhaltung dieser Ermäßigungen mit Rücksicht auf die budgetäre Lage des Bundesbahnbetriebes und den geringen Effekt für die Lebenshaltung der Bevölkerung nicht mehr gerechtfertigt wäre, sollen diese Frachtermäßigungen eingeschränkt werden, wobei jedoch bemerkt wird, daß auch nach dieser Einschränkung noch erhebliche Ermäßigungen verbleiben werden. Die in Aussicht genommenen Maßnahmen bestehen in folgendem:

Um 100 % werden erhöht:

a) die für Obst des Ausnahmetarifs 10, für Fette der Post F—7 a, b und d, Fleisch der Post F—15 a und b, Getreide der Post C—6, Hülsenfrüchte aus Post G—6, Mahlprodukte der Post M—3, Vieh, geschlachtetes, aus Post T—7 b, und Zucker der Post Z—12 c und d auf Grund der Normaltarifierung sich gegenwärtig ergebenden Frachtsätze;

b) für Milch und zurückgehende leere Milchgefäße als Eilgut die nach der Klasse A sich gegenwärtig ergebenden Frachtsätze;

c) für Brot und leer zurückgehende Brotumschließungen bei Aufgabe als Eilgut die nach Klasse II, bei Aufgabe als Frachtgut die nach den Klassen A (Stückgut) bzw. B (Wagenladungen) sich gegenwärtig ergebenden Frachtsätze. Diese Begünstigung bleibt auf Beförderungsstrecken bis 200 km beschränkt;

d) für die im Ausnahmetarif 8 aufgezählten Gemüsegattungen bei Aufgabe als Eilgut die nach der Klasse II sich gegenwärtig ergebenden Frachtsätze, bei Aufgabe dieser Gemüse sowie die von Sauerkraut (A T 9) als Frachtgut die gegenwärtigen Taxen der gegenüber ihrer normalen Tarifierung laut Gütertarif I B nächst niedrigeren Tarifklasse. Für Zwiebeln und Knoblauch wird jedoch eine Tarifermäßigung künftighin nicht mehr gewährt;

e) für Kartoffeln bei Aufgabe als Eilgut die nach der Klasse II sich gegenwärtig ergebenden Frachtsätze, bei Aufgabe als Frachtgut die gegenwärtigen Frachtsätze der Klasse B (Frachtzahlung für 5 t) oder des Spezialtarifs 3 (Frachtzahlung für 10 t);

f) für Brennholz des Ausnahmetarifs 15 die gegenwärtigen Frachtsätze der Klasse C.

Um 150 % werden erhöht die gegenwärtigen Frachtsätze für höherwertige Rohstoffe des Ausnahmetarifs 16, für minderwertige Rohstoffe und Düngemittel des Ausnahmetarifs 17 und für Zement des Ausnahmetarifs 18.

Im Sinne der §§ 3 (2) der Gesetze vom 25. Februar 1920, und vom 26. Februar 1920 übermitteln wir Ihnen diesen Tarifentwurf zur Begutachtung mit dem Beifügen, daß Anträge, die uns nach dem 8. November 1921 zukommen würden, anläßlich der Durchführung dieser Tarifmaßnahmen nicht mehr berücksichtigt werden könnten. Eine Hinausschiebung dieses Termins ist zu unserm lebhaften Bedauern mit Rücksicht darauf nicht möglich, weil die Tariferhöhungen mit 1. Dezember 1921 in Kraft gesetzt werden sollen, die bezügliche Verlautbarung daher spätestens am 15. November erfolgen, vorher aber noch im Sinne des Gesetzes vom 13. April 1920, St. G. B. Nr. 180, über die Mitwirkung der Nationalversammlung an der Regelung von Eisenbahntarifen die Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrates eingeholt werden muß.“

— **Vorschlag zur Umwandlung der Bundesbahnen in gemeinwirtschaftliche Anstalten.** Nach dem sozialdemokratischen Finanzplan soll die Gesundung der Bundesbetriebe, in erster Linie also der Bundesbahnen, dadurch erfolgen, daß sie in gemeinwirtschaftliche Anstalten mit finanzieller Selbständigkeit, mit einer aus kaufmännisch und technisch gebildeten Direktoren zusammengesetzten Geschäftsleitung und einem übergeordneten Verwaltungsausschuß umgewandelt würden. Der Verwaltungsausschuß bestünde aus Vertretern der Bundesregierung, des Nationalrats und der Personalvertretung; die Mitglieder der Geschäftsleitung wären keine Bundesbeamten, sondern würden nach denselben Grundsätzen besoldet und am Ertrag des Unternehmens beteiligt wie die Direktoren großer Privatunternehmungen. Die Anstalt führte ihre Geschäfte selbständig nach kaufmännischen Grundsätzen, nähme selbständig Kredite auf und gäbe selbständig Obligationen aus, sie führte ihre Rechnungen nach kaufmännischen Grundsätzen. Die Entlohnung der Angestellten erfolgte unabhängig von der Besoldungsordnung der Bundesangestellten. Die Anstalten müßten sich selbst erhalten, nur den Bundesbahnen würde für eine begrenzte Dauer ein von Jahr zu Jahr sinkender Zuschuß aus Bundesmitteln zugesichert.

Diese geänderte Organisation erscheint den Verfassern des Finanzplanes das einzige Mittel, die Betriebe von der bisherigen unzweckmäßigen Verwaltung und den Bund von der schweren Bürde der Bundesbetriebe zu befreien.

— **Personenzugverkehr Wien-Oedenburg.** Am 29. Oktober wurde der durchlaufende Personenzugverkehr zwischen Wien und Oedenburg wieder aufgenommen. Geführt werden täglich von Wien nach Oedenburg Zug 11 (ab Wien 6 Uhr 15 Minuten, an Oedenburg 10 Uhr 16 Minuten) und Zug 17a (ab Wien 16 Uhr 20 Minuten, an Oedenburg 20 Uhr 19 Minuten), von Oedenburg nach Wien Zug 12a (ab Oedenburg 5 Uhr 30 Minuten, an Wien 9 Uhr 24 Minuten) und Zug 18a (ab Oedenburg 16 Uhr 20 Minuten, an Wien 20 Uhr 4 Minuten).

— **Die Wasserkraftwerke in Partenstein (Ober-Österreich).** Vor kurzem fanden die Durchschläge in vier Richtstollen des zweiten Bauloses statt. Damit sind von der Stollenlänge von 4700 m bereits 1600 m in einem Stück aufgefahren, welche Arbeitsleistung in einem Zeitraume von sechs Monaten ausgeführt wurde. Dieser Teil wurde früher fertiggestellt als erhofft, indem Tagesleistungen bis beinahe 6 m erreicht wurden, wodurch der Simplonrekord mit 4,7 m Tagesleistung übertroffen erscheint. Hierdurch wird das Werk mit 24 000 PS um ein Jahr früher betriebsfähig als angenommen wurde.

Ungarn.

— **Störungen im Eisenbahnverkehr.** Die unerwartete Rückkehr König Karls nach Ungarn hat auch im Eisenbahn- und Telegraphenverkehr Störungen hervorgerufen. Auf einzelnen Strecken mußte der Verkehr vollständig eingestellt werden, während er auf anderen Strecken nur in beschränktem Maße aufrechterhalten werden konnte. Nachdem es gelungen ist, die Störungen zu beheben, konnte der Eisenbahnverkehr nach kurzer Zeit wieder in vollem Umfange aufgenommen werden.

— **Gleis-Kraftwagenzüge.** Auf dem Gebiete des Kraftwagenverkehrs wurden in Ungarn wichtige Schritte getan, um den Eisenbahnverkehr nach Tunlichkeit zu entlasten. Es werden nämlich Versuche mit auf Gleisen laufenden Kraftwagenzügen unternommen. Derartige Züge verkehren versuchsweise auf den Strecken Kecskemét-Tiszany, Kecskemét-Kerekegyháza, Szombathely-Rum, Györ-Veszprém-Varsány, Nyiregyháza-Vásárosnamény, Félegyháza-Majsa, Miskolcz-Mezöcsát und Szolnok-Kiskunfélegyháza und befördern außer Personen auch Gepäck sowie Eil- und Frachtgüter, letztere jedoch nur in beschränktem Maße.

— **Verkehrseinstellung.** Infolge des ungünstigen Zustandes der Bahn ist der Gesamtverkehr auf der Strecke Üszög-Mecsek-Szabolcs bis auf weiteres eingestellt worden.

— **Erhöhung der Lagergebühren in Budapest.** Mit Rücksicht darauf, daß die verspätete Abbeförderung der eingetroffenen Güter auf dem Westbahnhofe und auf dem Donauuferbahnhofe eine Güterstauung hervorzurufen droht, hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen vom 15. Oktober d. J. an auf dem Westbahnhofe das Lagergeld für Eilgüter auf 4 K. für je 100 kg und Tag, und auf vorgenannten beiden Bahnhöfen für in offenen Wagen gelieferte Güter auf 1 K, für sämtliche übrigen Lastgüter auf 3 K. für je 100 kg und einen Tag erhöht.

— **Gebührenfreie Ausfuhr von Spirituosen.** Nach einer Verordnung des Finanzministers wird für die bis 31. Oktober d. J. nach dem Auslande aufgegebenen bzw. ausgeführten Spirituosen die Bezahlung einer Ausfuhrgebühr nicht gefordert.

— **Einschränkung der Mehlausfuhr.** Laut einer Verordnung des Finanzministers dürfen Weizen- und Roggenmehl seit 10. Oktober nur auf Grund der durch den Ackerbauminister ausgestellten Ausfuhrbewilligung nach dem Zollauslande ausgeführt werden.

— **Ausbesserung von Eisenbahnwagen und Lokomotiven für Südslawien.** Die südslawische Regierung hat wieder mehrere Eisenbahnwagen und Lokomotiven zur Ausbesserung an die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen gesandt.

Niederlande.

— **Halbjahrseinnahmen.** Im ersten Halbjahr 1921 hatten die niederländischen Eisenbahnen eine Einnahme von 92 820 000 Fl., während die Betriebsausgaben 108 217 000 Fl. erforderten, so daß ein Verlust von 15 397 000 Fl. bleibt. Für 1921 rechnet man auf einen Verlust von rund 30 000 000 Fl., der kraft des neuen Übereinkommens zu Lasten des Staates kommt. In allen Richtungen soll Sparsamkeit angestrebt werden. In der letzten Besprechung mit den Personalverbänden hat die Direktion schon auf die Notwendigkeit hingewiesen, entweder die Löhne herabzusetzen oder die Dienstzeit zu verlängern. Herabsetzung der kürzlich festgestellten Löhne erscheint aber schwierig.

— Mit dem **Winterfahrplan** ist eine wirklich bessere Verbindung zwischen Süddeutschland und England über Vlissingen zustande gekommen. Morgens trifft man 35 Minuten eher in London ein (9.45 Uhr vorm.). In der anderen Richtung erreicht man Köln 12.08 Min. mittags und Frankfurt (Main) 6.04 nachm. Eine nicht unerhebliche Ermäßigung der Personenfahrpreise zwischen den niederländischen Bahnhöfen und London über Vlissingen ist in Aussicht genommen.

— **Notlage der Kleinbahnen.** Die Kleinbahnen sind durch die Steigerung der Kohlenpreise während der letzten Jahre, durch das Neben- und Kleinbahngesetz von 1917 und durch das Arbeitsgesetz in eine Notlage geraten. Die neuen Verpflichtungen der Kleinbahnen, die sich aus diesen Gesetzen ergeben, fordern große finanzielle Opfer, welchen die Bahnen nicht gewachsen sind. Eine endgültige, bleibende Lösung der Frage, in welcher Weise den Kleinbahngesellschaften zu helfen sei, ist noch nicht gefunden worden. Die Regierung ist grundsätzlich nicht abgeneigt, den Gesellschaften Hilfe zu leisten.

Uebrige europäische Länder.

— **Staats- oder Privatbahnen?** Unter dieser Überschrift ist in der letzten Nummer dieser Zeitung die Schlußzusammenfassung aus einem Bericht veröffentlicht worden, den die Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen als Gegenäußerung zu dem Bericht der sogenannten Ökonomiekommission (vgl. Nr. 41, Seite 765 d. Ztg.) über ihre Untersuchung der Verhältnisse auf den schwedischen Staatsbahnen erstattet hat. Aus dieser Entgegnung ließ sich bereits ein Teil des Inhalts des Kommissionsberichtes erkennen. Nunmehr finden wir noch in der Presse Mitteilungen über einige Teile der umfangreichen Ausführungen des Kommissionsberichtes, von denen wir unseren Lesern nachträglich noch Kenntnis geben möchten. Es wird in dem Bericht zunächst hervorgehoben, daß die Störungen im Welthaushalte die der wirtschaftliche Krieg verursachte, in den meisten Ländern die Grundlagen der Eisenbahnfinanzen erschüttert haben. Dabei treten mehrere Schwächen in der Verfassung der Staatsbahnen, die in früheren Zeiträumen nicht bemerkbar waren, hervor, unter anderem ein gewisser Mangel an Anpassungsfähigkeit in der Frage der Angleichung der Ausgaben an die Verkehrsschwankungen und vor allem eine im Vergleich zu Privatunternehmungen größere Neigung, Ausgaben ohne Deckung vorzunehmen und dadurch Fehlbeträge hervorzurufen. Diese Schattenseiten des Staatsbahnsystems konnten auch bei den schwedischen Staatsbahnen während der vergangenen, überaus schwierigen Jahre nicht vermieden werden. So sind Ausgaben, die nach dem Umfange für das Gleichgewicht des Haushaltes ausschlaggebend waren, beschlossen worden, ohne daß die Deckungsfrage zu rechter Zeit gelöst wurde. Auch konnten die Ausgaben erst allmählich dem verminderten Verkehre angepaßt werden, so daß die Jahresabschlüsse in der Zwischenzeit ungünstig werden mußten. In dem Berichte wird in diesem Zusammenhange das bekannte Mißverhältnis zwischen Personal und Verkehrsleistungen während der Abwicklung des Hochkonjunkturverkehrs berührt, und es wird darauf hingewiesen, daß die schwedischen vollspurigen Privatbahnen sich während der Krisenjahre der Verkehrsentwicklung besser angepaßt haben.

Ein bedeutungsvoller Schritt zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Staatsbahnen wäre nach Ansicht der Kommission die Einführung der f i n a n z i e l l e n S e l b s t ä n d i g k e i t bei den Staatsbahnen. Die wirkliche Rentabilität der Staatsbahnen läßt sich an Hand der Statistik nicht feststellen, da die Höhe der Eisenbahnschuld nicht genau berechnet werden kann. Je deutlicher festgestellt wird, wieviel an Renten und Tilgungsbeträgen aufgebracht werden muß, und welche Abzüge gemacht werden müssen, desto leichter ist es, eine zielbewußte Finanzpolitik zu führen, und desto unwahrscheinlicher ist es, daß in schlechten Zeiten die Deckungsfrage vernachlässigt wird. Voraussetzung hierfür ist aber, daß der Staatsbahnetat nicht nur formell vom Gesamtetat losgelöst, sondern daß er auch sachlich ganz selbständig gemacht wird.

Es wird empfohlen, durch Gesetz die Eisenbahnschuld festzulegen, das Anlagekapital für unrentable Strecken abzuschreiben und von der Verzinsung der hierfür verwendeten Beträge abzusehen. Ferner sei durch Gesetz die Verzinsung der übrigbleibenden Schuld in Übereinstimmung mit den vom Staate wirklich aufgewendeten Kosten vorzuschreiben, eine angemessene Tilgungsquote zu bestimmen, den Erneuerungsfonds zu einem wirklichen Reservefonds umzugestalten, einen Ausgleichfonds zu errichten und etwaige Überschüsse über Verzinsung, Tilgung und Abzüge hinaus an die Eisenbahndirektion für Verkehrsverbesserungen zu überweisen. Die so erhaltene finanzielle Selbständigkeit würde außer einer Verständigung der Verantwortlichkeitsfrage für die Eisenbahndirektion den Vorteil bringen, daß sie erhöhte Geschmeidigkeit und Anpassungsmöglichkeit in der Frage der Personalverwaltung ermöglichen würde. Das bedeute natürlich noch keine Verschlechterung der wirtschaftlichen Stellung des Eisenbahnpersonals, aber es würde für die persönliche Tüchtigkeit die Möglichkeit eröffnen, sich in höherem Maße geltend zu machen. Zugunsten der Privatunternehmungen spreche der Umstand, daß diese erstklassige Kräfte besonders gut entlohnen und, ungebunden durch Vorschriften und Überlieferung, für wichtige Posten die richtige Auswahl treffen könnten, was bei Staatsunternehmungen schwerer möglich sei. Insofern würde die Loslösung der Eisenbahnen aus der Staatsverwaltung ihre Bewegungsfreiheit erhöhen. Die Kommission meint weiter, es dürfe sich empfehlen, daß die Prüfungsrechte der Regierung und des Reichstags einer fortdauernd bestehenden sachkundigen Korporation übertragen würden zu dem Zwecke, wirksamere Kontrollmöglichkeiten herbeizuführen. Dr. S.

— **Streckenreiniger der schwedischen Privatbahnen.** Auf einigen schwedischen Privatbahnen hat man in letzter Zeit Versuche gemacht, einen Pflug zu bauen, der die Bettung von der Seite des Gleises aufhebt und zugleich das Unkraut beseitigt. Die Versuche sind mehr oder minder gut ausgefallen. Man ist dann noch weitergegangen und hat auch einen eggenartigen Kratzer mitangebracht, der auch das Unkraut zwischen den Schwellen beseitigt. Erfinder der Vorrichtung ist Bahnmeister Petterson der Skara-Timmersdalabahn. Er hat die Vorrichtung selbst gefertigt, und zwar mit ganz primitiven Mitteln. Nach allem zu urteilen ist die Vorrichtung ganz gut geglückt. Sie machte kürzlich ihre erste Probefahrt von Jotrum nach Skara. Die 14 km wurden ohne jede Störung in 3 Stunden zurückgelegt. Dr. S.

— **Eine schwedisch-norwegische Grenzbahnkommission.** Die norwegische Regierung hat sich dem schwedischen Vorschlage, für das Zustandekommen von Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Eisenbahnnetzen im nördlichen Bohnslän einen gemischten Sachverständigenausschuß einzusetzen, angeschlossen. Von schwedischer Seite sind Generaldirektor Granholm als Vorsitzender, Oberstleutnant Fogelmarck, der Vorstand des statistischen Kontors der Eisenbahndirektion Axelsson, Kapitän Andersson in Tingvalla und Stadtrat Larsson in Strömstad bestimmt worden. Dr. S.

— **Schwedisch-finnischer Dampffährenausschuß.** Die schwedisch-finnische Dampffährenangelegenheit stand in letzter Zeit wieder stark in Erörterung. Es fanden auf Anregung der finnischen Regierung Verhandlungen statt, nach deren Schluß der Ausschuß alle die Punkte besuchte, die als Endpunkte der Fähre in Frage kommen. In Kapellskär wurde der geplante Landungsplatz besichtigt, wobei die Kommission auch von dem mit dem Dampffährenplane verknüpften Eisenbahnprojekte Stockholm-Kapellskär Einsicht nahm. Auch Nynäshamn wurde besucht. Dann ging die Fahrt nach Mariehamn, von wo aus eine neue, von den Russen während des Krieges ausgeführte, bedeutend kürzere Einfahrt nach Abo besichtigt wurde. Weiterhin diente der Aufenthalt in Abo und Hangö dazu, die Hafenverhältnisse und sonstige für die Lösung der Dampffährenfrage wichtige Umstände kennen zu lernen. Während des Aufenthaltes der Kommission in Mariehamn wurde eine åländische Abordnung vorstellig, die sich um ein Anhalten der Dampffähre in Södra Lumparland bewarb. Das Gesuch soll in Erwägung genommen werden. In Hangö löste sich die Kommission auf. Sie stand unter dem Vorsitz des finnischen Staatsrates Ramsay, und es gehörten ihr der finnische Staatsbahngeneraldirektor Vuolle und der schwedische Generaldirektor Granholm an. Dr. S.

— **Neue Erhöhung des Gütertarifs in Polen.** Das Eisenbahnministerium veröffentlicht hierüber unterm 20. Oktober folgendes: Das ständige Wachsen der Teuerung und das dadurch bedingte Steigen sämtlicher Materialien sowie der Arbeitslöhne haben die von der letzten Erhöhung der Eisenbahntarife (vgl. Nr. 37, S. 690 d. Ztg.) erwartete Aufbesserung der Eisenbahneinkünfte illusorisch gemacht. In Anbetracht der Notwendigkeit einer defizitfreien Bewirtschaftung der Eisenbahnen wird eine

weitere Vergrößerung der Einnahmequellen der Bahnen auf dem Wege einer abermaligen Erhöhung der Transportgebühren vonnöten. Bei einer am 13. d. M. im Eisenbahnministerium zu diesem Zweck unter Beteiligung von Vertretern anderer Ministerien sowie Vertretern von öffentlichen Handels-, industriellen und landwirtschaftlichen Organisationen abgehaltenen Beratung wurde einmütig für die Notwendigkeit einer Gütertariferhöhung gestimmt und deren Höhe auf 200 % im Vergleich zu den zurzeit geltenden für Eilgutsendungen und Güter der drei höchsten Tarifklassen sowie 150—100 % für Massenartikel und billigere Waren festgesetzt. Unter die besondere Kategorie, die nach dem Differentialtarif befördert wird, der mit 50 ₰ für 100 kg und 1 km beginnt und bei weiten Entfernungen auf 25 ₰ für 100 kg und 1 km übergeht, fallen ebenfalls Rohstoffe wie: Kohle, Erz, Holz, Torf, Rohsteine, Kies, Sand, Rübkuchen, Kartoffelschalen u. dgl. Wenn man bedenkt, daß in letzter Zeit sogar Artikel allerersten Bedarfs bedeutend gestiegen und zu einer Preishöhe von z. B. für Roggen 11 000 ℳ für 100 kg, Weizen 18 000 ℳ, Weizenmehl 30 000 ℳ, Kartoffeln 4000 ℳ, Kohle 2000 ℳ angewachsen sind, so muß man zugeben, daß die geplante Gütertariferhöhung einen derart geringen Prozentsatz im Vergleich zu den Verkaufspreisen angeführter Artikel darstellt, daß von einer Einwirkung der Tariferhöhung auf deren Verteuerung keine Rede sein kann. Die obengenannte Gütertariferhöhung tritt mit dem 1. November 1921 in Kraft.

— **Wiederaufbau in Rumänien.** Der rumänische Ministerrat hat beschlossen, die im außerordentlichen Etat des Budgetjahres 1921/22 für den Wiederaufbau des Verkehrswesens vorgesehene einmalige Ausgabe von 400 Millionen Lei wie folgt zu verteilen: 10 Millionen für den Umbau der Linie Jassy-Kischinew auf Vollspur, 90 Millionen für die Wiederherstellung der im Kriege zerstörten Eisenbahnbrücken, 80 Millionen für die Wiederherstellung anderer Bauten und Anlagen der Eisenbahn, 125 Millionen zur Wiederherstellung, Vergrößerung und Vermehrung der Eisenbahnwerkstätten, 47,5 Millionen für die Ausbesserung und Anschaffung von Schiffen und für den Ausbau der See- und Flußhäfen, 18,5 Millionen für die Vervollkommnung des drahtlosen Verkehrs, 9 Millionen für Zwecke der Luftschiffahrt, 20 Millionen für die Wiederherstellungen und Erweiterungen im Bereiche der Post-, Telegraphen- und Telephondirektion.

— **Brückenbau und Verkehr über den Donauarm bei Feteschti (Rumänien).** Die Brücke über den Donauarm B o r t s c h a bei Feteschti, im Zuge der Eisenbahnlinie Bukarest-Konstanza, wurde im Kriege zerstört. Das deutsche Militärgouvernement hatte die Wiederherstellung vorgesehen und die Eisenkonstruktionen bei den M.A.N.-Werken bestellt. Es wurde bereits mit der Aufstellung der Montagegerüste begonnen, als der Zusammenbruch eintrat. Da die rumänische Regierung die Übernahme der im Werke bereits fertiggestellten Eisenkonstruktion aus Gefühlsgründen verweigern zu müssen glaubte und eine neutrale Vermittlung wegen zu hoher Forderungen scheiterte, versuchte die rumänische Regierung die Eisenkonstruktion in den alliierten Ländern, namentlich in Amerika, zu beschaffen. Dies gelang jedoch hauptsächlich infolge der raschen Entwertung des rumänischen Geldes nicht, und nach zweijährigen, fruchtlosen Bemühungen wurde schließlich beschlossen, den Brückenbau mit eigenen Kräften im Lande auszuführen, zumal in dem Material, das im ungarischen Feldzuge des Jahres 1919 erbeutet wurde, drei Eisenkonstruktionen von je 101,76 m Spannweite zur Verfügung standen, die seinerzeit für die Savebrücke bei S a m a t s c h in Bosnien bestimmt waren. Da die bestehenden Pfeiler und Widerlager der Brücke drei Öffnungen zu 140 m notwendig machten, wurde beschlossen, nur zwei der ungarischen Eisenkonstruktionen in den Seitenöffnungen zu verwenden, die Mittelöffnung aber mit einer Eisenkonstruktion zu überbrücken, die noch zwei Kragarme von je 38 m in die Seitenöffnungen zur Unterstützung der ungarischen Konstruktionen hinüberstreckt. Die Brückenpläne wurden im Brückenbaubüro der rumänischen Staatsbahnen ausgearbeitet und die Ausführung den Eisenwerken in Reschitza übergeben, die — ein Überbleibsel der ehemaligen Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft — das einzige Fassoneisenwalzwerk Großrumäniens besaßen. Die Arbeit wurde im Sommer 1920 in Auftrag gegeben, die Montage wurde im Frühjahr dieses Jahres begonnen und soweit gefördert, daß die Brücke voraussichtlich im Laufe des Monats Dezember dem Verkehr wird übergeben werden können.

Der sehr erhebliche Verkehr Bukarest-Konstanza wurde im Anfang auf einer Schiffsbrücke abgewickelt, die aus großen Donauschleppkähnen zusammengestellt war. Da aber diese Schleppkähne auf die Dauer unmöglich der Schiffahrt entzogen werden konnten, ihre Miete auch ungemein kostspielig war, wurde sie im Herbst 1920 beseitigt und durch eine solche aus Pionierpontons ersetzt, die natürlich nur die Übersetzung von Straßenfahrzeugen zuließ. Der auf zwei Zugpaare täglich beschränkte Personenverkehr wurde mit Hilfe dieser Brücke durch Umsteigen abgewickelt. Für den Güterverkehr wurden zwei Fähren eingerichtet, die aus je einem Schleppdampfer und je zwei durch einen ausgesetzten Holzbau miteinander fest verbundenen Donauschleppkähnen bestanden, auf denen 11 Gleise zu je zwei Wagenlängen verlegt waren. Jede Fahrt schaffte also 22 Wagen über den Strom. Mit Hilfe dieser Einrichtung wurden bei bloßem Tagesverkehr bisher bis zu täglich 360 Wagen übergesetzt, und zwar, abgesehen von einigen infolge nachlässiger Bremsung in den Strom gestürzten Wagen, ohne nennenswerte Betriebsunfälle.

Fremde Erdteile.

— **Die französische Bagdad-Bahn.** Wie aus Paris gemeldet wird, hat die f r a n z ö s i s c h e R e g i e r u n g kürzlich das am 20. Oktober in Angora unterzeichnete französisch-türkische Abkommen ratifiziert, das von der Nationalversammlung in Angora bereits zum Austausch der Unterschriften ratifiziert worden war. Nach dem „Temps“ soll das Abkommen innerhalb zweier Monate, gerechnet vom 4. November an, ausgeführt werden. Es enthält u. a. folgende Bestimmungen;

Die Bagdadbahn wird auf der Strecke zwischen Bosamti und Nisibin von einer französischen Gesellschaft betrieben werden. Die französichen und die türkischen Behörden erkennen sich gegenseitig das Recht zu, sowohl auf syrischem wie auf türkischem Gebiet Truppen auf dem Schienenwege zu befördern. Im syrischen Gebiet von Alexandrette soll eine Sonderverwaltung eingerichtet werden, um die Rechte der türkischen Bevölkerung zur Geltung zu bringen. Das Türkische wird dort zu den Amtssprachen gehören. In Cilicien wird der Schutz der Minderheiten durch Maßnahmen und nach ähnlichen Regeln gesichert, wie sie die verschiedenen europäischen Friedensverträge zum gleichen Zweck enthalten. Schließlich soll durch besondere wirtschaftliche Maßnahmen verhindert werden, daß Nordsyrien durch eine Zollgrenze von dem anliegenden türkischen Gebiet abgeschnitten wird.

— **Eine neue Eisenbahnlinie im ehemaligen Deutsch-Ostafrika.** In Nr. 40, S. 745 d. Ztg., ist von einem Vertrage über den Bau einer neuen Eisenbahnlinie im ehemaligen Deutsch-Ostafrika berichtet worden. In dieser, der Tagespresse entnommenen Mitteilung wird diese ehemalige deutsche Kolonie als die jetzige „Kolonie Kenya“ bezeichnet. Wir werden indessen darauf aufmerksam gemacht, daß die Kolonie Kenia (nicht Kenya) das britische Ostafrika ist, während die frühere deutsche Kolonie jetzt Tanganyka Territory heißt.

— **Die Lage der amerikanischen Eisenbahnen.** Im vergangenen Mai und Juni hat der Ausschuß des amerikanischen Senats für zwischenstaatlichen Verkehr Erörterungen über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten angestellt und dabei eine Anzahl leitender Beamten der führenden Eisenbahngesellschaften vernommen. Ihre Aussagen ermöglichen einen lehrreichen Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse der amerikanischen Eisenbahnen, und ihre Veröffentlichung ist daher ein wertvoller Beitrag zur Beurteilung der Lage der Eisenbahngesellschaften. Aus den Bekundungen der genannten Beamten geht hervor, daß im Jahre 1920 die Betriebseinnahmen aller Eisenbahnen der Vereinigten Staaten um eine Milliarde, die Ausgaben um ein und eine halbe Milliarde Dollar höher waren als im Jahre 1919. Infolgedessen blieb 1920 nur ein Betrag von 62 000 000 Dollar zur Verteilung als Dividende verfügbar, während im Durchschnitt der vorhergehenden fünf Jahre jährlich 900 Millionen für diesen Zweck verwendet worden sind. Die Ursache für die Zunahme der Ausgaben ist im wesentlichen in der Steigerung der Löhne während der Zeit des Staatsbetriebes im Kriege zu suchen. 1916 wurden an Löhnen 1 468 000 000 Dollar, 1920 dagegen 3 698 000 000 Dollar gezahlt. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter hat in diesem Zeitraum um 23,4 %, ihr Lohn dagegen um 151,8 % zugenommen. Außerdem haben an den Mehrausgaben im Jahre 1920 die hohen Anforderungen für Unterhaltung einen beträchtlichen Anteil, was auf das Unterbleiben zahlreicher Unterhaltungsarbeiten während des Kriegsbetriebes zurückzuführen ist. Im ganzen werden die Kosten, die auf Grund der von der Regierung während des Staatsbetriebes eingegangenen Verpflichtungen von seiten der Eisenbahngesellschaften zu tragen sind, auf 300 000 000 Dollar im Jahre beziffert. Die Verpflichtungen bestehen noch, und es ist noch nicht abzusehen, wann sie abgebaut werden können.

An der Abnahme der Einnahmen trägt die Hauptschuld das Darniederliegen von Handel und Verkehr, das sich nicht auf Amerika beschränkt und sich zunächst auch im Eisenbahnverkehr bemerkbar macht; namentlich hat auch der überseeische Handel der Vereinigten Staaten gelitten, und das Verhalten der Käufer, die mit ihren Einkäufen wegen der hohen Preise zurückhalten, wird geradezu als ein Ausstand bezeichnet. Den

Eisenbahnen fällt es aber sehr schwer, sich mit genügender Schnelligkeit den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen, woraus sich ihre jetzige Notlage ergibt. Die Erhöhung der Eisenbahnfrachtsätze hat keinen nennenswerten Einfluß auf die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes gehabt, und ihre Wirkung auf die Kosten der Lebenshaltung wird als ganz unbedeutend bezeichnet. Es liegt nahe, daß unter diesen Umständen die Eisenbahngesellschaften eine Abänderung der Eisenbahngesetzgebung zu ihren Gunsten verlangten; das ist aber nicht der Fall; sie wünschen in gemeinschaftlicher Arbeit mit dem Bundesverkehrsamt und dem Eisenbahnarbeitsamt die Durchführung des Bundesverkehrsgesetzes zu gewährleisten. Dabei stellen sie die folgenden Forderungen auf. Die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen sollen nicht eher durch eine Herabsetzung der Tarife verringert werden, als bis die Betriebsausgaben so weit ermäßigt sind, daß niedrigere Frachtsätze berechtigt erscheinen. Die Betriebsausgaben sollen durch Abbau der von der Bundesregierung während des Kriegsbetriebes eingegangenen Verpflichtungen, Zurückführung der Löhne auf angemessene Höhe und dadurch verringert werden, daß den Leistungen der Eisenbahngesellschaften wieder die volle Freiheit gegeben wird, um ihre Unternehmungen so zu führen, daß die höchste Leistung bei voller Wahrung der Wirtschaftlichkeit erzielt wird. Das Betriebskapital soll wieder aufgefüllt werden indem alle Ausgaben für Neuanlagen und Verbesserungen aus der Zeit des Kriegsbetriebes dem Anlagekapital zur Last geschrieben werden, statt daß den Eisenbahngesellschaften das Geld für diese Aufwendungen, das ihnen der Staat schuldet und dessen sie notwendig bedürfen, um laufende Ausgaben zu decken, länger vorenthalten wird. Endlich soll dem neuen Bundesverkehrsgesetz eine gewisse Probezeit gegeben werden, und nach deren Ablauf soll die gegenwärtige, demnach als vorläufige anzusehende Regelung der Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen durch endgültige Bestimmungen ergänzt werden.

Von anderer, finanztechnischer Seite wird darauf hingewiesen, daß die Zunahme der Betriebsüberschüsse bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in den letzten Monaten durchaus kein Kennzeichen dafür ist, daß die Verhältnisse sich gegenüber dem Zustande, wie er für das Jahr 1920 eben beschrieben worden ist, erheblich gebessert haben, und daß die Eisenbahnen wieder einträgliche Unternehmungen geworden sind. Diese Zunahme ist vielmehr auf einschneidende Ersparnismaßnahmen, die auf die Betriebsausgaben einwirken, zurückzuführen; sie beziehen sich auf eine Verringerung der Arbeiterzahl und auf die Verschiebung von Unterhaltungs- und Wiederherstellungsarbeiten auf die Zukunft. Die Ersparnisse durch Unterlassen von Unterhaltungsarbeiten werden auf 50 000 000 Dollar bei den baulichen Arbeiten und auf 175 000 000 Dollar bei den Betriebsmitteln beziffert. Die Menge der beförderten Güter beläuft sich im ersten Halbjahr 1920 auf nur ungefähr 780 000 000 t gegenüber 1 020 000 000 t im gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Auch die Zahl der beförderten Fahrgäste ist 1920 gegenüber 1919 zurückgegangen. Trotz aller Anstrengungen, die Überschüsse zu erhöhen, sind die Eisenbahngesellschaften noch weit davon entfernt, 5½ % ihres Anlagekapitals, das das Bundesverkehrsamt auf Grund vorläufiger Ermittelungen zu 18 900 000 000 Dollar festgesetzt hat, zu verdienen, wie es das Bundesverkehrsgesetz als das erstrebte Ziel hinstellt. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, daß es ein Irrtum ist, wenn behauptet wird, das neue Bundesverkehrsgesetz gewährleiste den Eisenbahnen eine Verzinsung ihres Anlagekapitals zwischen 5½ und 6 %. Die Lage ist vielmehr die, daß das Gesetz das Bundesverkehrsamt anweist, die Tarife für die ersten zwei Jahre nach dem 1. März 1920 so festzusetzen, daß eine Verzinsung von mindestens 5½ und höchstens von 6 % erzielt wird, daß aber für die Zeit nach dem 1. März 1922 das Amt selbst festzusetzen hat, was als angemessene Verzinsung anzusehen ist; unter Zugrundelegung dieser Zahl soll es dann die Höhe der Tarifsätze bemessen. Es ist nicht recht einzusehen, daß für die angemessene Verzinsung nach dem 1. März 1922 ein anderer Maßstab den Ausschlag geben soll als vor diesem Zeitpunkt, es sei denn, daß sich bis dahin die wirtschaftlichen Verhältnisse so geändert haben, daß auch auf anderen Gebieten des Erwerbslebens mit wesentlich veränderten Zinssätzen gerechnet wird, und es ist wohl anzunehmen, daß auch nach dem 1. März 1922 das Bundesverkehrsamt die jetzt als angemessen angesehene Verzinsung als beizubehalten bezeichnen wird.

Die geringe Besserung in der Lage der amerikanischen Eisenbahnen, die die letzten Monate mit sich gebracht haben, kann nach fachmännischem Urteil nur so gedeutet werden, daß sie zur Hoffnung auf eine bessere Zukunft berechtigt. Trotzdem bleibt die zwingende Notwendigkeit, die Schulden dem Anlagekapital zuzuschlagen, und für eine Herabsetzung der Tarife, die von gewisser Seite gefordert wird, ist die Zeit noch lange nicht gekommen.

— **Elektrischer Betrieb auf der Chilenischen Staatsbahn.** Die chilenische Staatsbahnverwaltung veröffentlicht, wie wir der „Zeitschrift des Ver. Dt. Ing." entnehmen, in den Anales del Instituto de Ingenieros de Chile vom Juni 1921 die Ergebnisse des ausgeschriebenen Wettbewerbes zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den breitspurigen Strecken Valparaiso-Santiago und Ramal-Los Andes, die zunächst für elektrischen Betrieb auszurüsten sind, unter Zugrundelegung eines Verkehrs, der den gegenwärtigen Stand um 50 % übertrifft. Das erste Los umfaßt die Unterwerke, Oberleitungen und Lokomotiven. Angebote haben eingereicht die Westinghouse Electric Co., die International Electric Co., die Siemens-Schuckert-Werke gemeinsam mit der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft, außerdem die Maschinenfabrik Oerlikon, die sich nur auf Lokomotiven beschränkte. Alle Bieter haben sich für Gleichstrom von 3000 V Fahrdrahtspannung entschieden. Das zweite Los umfaßt die Stromlieferung eines Jahresverbrauchs von 30 Mill. kWh. Hierum hat sich nur die Chilian Electric Tramway & Light Co., Ltd., beworben, die Drehstrom von 111 000, 44 000 und 12 000 V bei 50 Per./s an drei oder fünf Punkten längs der Bahn abgeben will. Der Zuschlag für das erste Los ist inzwischen der Westinghouse Co. erteilt worden, deren Zahlungsbedingungen am günstigsten waren.

— **Verringerung der Ausgaben bei den australischen Eisenbahnen.** Der leitende Minister von Südaustralien hat angekündigt, daß die Regierung sich entschlossen habe, bei den Ausgaben für Eisenbahnzwecke im laufenden Rechnungsjahr 186 000 £ zu streichen. Bei den Eisenbahnwerkstätten soll nur noch an fünf Tagen in der Woche und dann nur mit verkürzter Arbeitszeit gearbeitet werden, und auch die Gleiserneuerungen sollen beschränkt werden; die Folge wird die Entlassung von 300 Streckenarbeitern sein. In Queensland sind die Ausgaben für Eisenbahnzwecke schon sehr erheblich beschränkt worden, und weitere Beschränkungen stehen bevor. Bei den Eisenbahnen von Victoria ist die Bewegung, die auf das gleiche Ziel hinarbeitete, wieder zur Ruhe gekommen, weil die Regierung gestürzt worden ist und die Vorbereitung der Neuwahlen die allgemeine Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt.

Allgemeines.

— **Neue gute Reliefkarten.** Jede Landkarte will in verkleinertem Maßstab ein möglichst genaues Bild der Erdoberfläche vermitteln. Das gewöhnliche zweidimensionale Kartenbild erfüllt diese Aufgabe vollständig nur in ebenem Gelände. Die Bodengestalt im Gebirge dagegen kann in der Fläche nur durch unvollkommene Behelfe, wie Schraffierung oder Höhenkurven, wiedergegeben werden, die selbst einem im Kartenlesen geschulten Auge den Überblick erschweren. Für welliges Gelände bleibt daher das Ideal: die dreidimensionale Karte, die Reliefkarte. Die Herstellung der meisten Reliefkarten geht davon aus, nach einer zuverlässigen Höhenkurvenkarte Ausschnitte der einzelnen Höhenschichten in Karton oder Holzbrettchen übereinander zu befestigen und dadurch ein zwar stufenförmiges, sonst aber genaues Abbild der Geländegestalt zu geben. Die Schwierigkeit lag bisher darin, dieses bloße Geländerelief mit den zeichnerischen Einzelheiten der Landkarte zu versehen. Die einen begnügten sich damit, auf jede der terrassenförmig übereinanderliegenden Höhenschichten den entsprechenden Ausschnitt dieser Höhenschicht aus der Landkarte zu kleben. Für die meisten Zwecke geeigneter war das andere Verfahren: Die Stufen der Höhenschichten mit Modelliermasse auszufüllen, um die wirkliche Geländeform zu erhalten, und diese dann mit Hand nach dem Kartenbild im einzelnen zu bemalen. Dieses Verfahren hat den Mangel, daß es sehr zeitraubend und kostspielig ist und schließlich doch mit den von Hand eingezeichneten Einzelheiten nicht allen Anforderungen an Genauigkeit genügen kann. (Abgüsse, z. B. in Gips, sind hierbei zwar möglich, die kostspielige Bemalung muß aber bei jedem Abguß für sich wiederholt werden.)

Hier setzt nun eine neue, wertvolle Erfindung des Bildhauers Wenschow ein, der ein technisches Verfahren gefunden hat, um nicht nur die Modellierung der Geländeform auf Grund der einzelnen Höhenschichten wissenschaftlich genau auszuführen, sondern vor allem auch: auf mechanischem Wege, und daher zuverlässig genau, das Kartenblatt (z. B. Generalstabskarte), das die ausführliche Geländezeichnung enthält, durch eine Art Aufpressung mit dem Relief zu verbinden. Dadurch entsteht eine wirklich ideale „Relief-Karte", und es ist ohne weiteres möglich, ebenso wie das erste Stück mit den vorhandenen Formen und Hilfsmitteln auch weitere Stücke dieser Reliefkarte herzustellen. Diese neuen Reliefkarten, die die Kartographische Relief-Gesellschaft in München herstellt, haben gegenüber den bisherigen, von Hand gefertigten Reliefs den Vorzug erschwinglichen Preises, der sich natürlich im einzelnen nach der Auflage richtet. Diese Reliefkarten werden ein nützliches Lehrmittel für Hoch-, Mittel- und Volksschulen, auch für

gewisse Fachschulen, sie werden eine gern benutzte Unterlage für touristische Zwecke (z. B. in den Alpenhütten, aber auch im Mittelgebirge), sie werden vor allem aber auch ein wertvolles Hilfsmittel für Behörden und für private Betriebe bei Anlagen im Gelände, insbesondere z. B. für Entwurf und Ausführung von Eisenbahnen, Wasserstraßen, Wasserkraftwerken usw. sein. Dr. Th. Kittel.

— **Reinigung von Eisenbahnwagen mittels Druckluft-Waschvorrichtung.** Eine solche Vorrichtung ist in den Werkstätten der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Neuaubing längere Zeit hindurch mit gutem Erfolge erprobt worden. Nach einem in Glasers Annalen (Heft 7 des lfd. Jahrg.) veröffentlichten Bericht gehört zu der Anlage ein die Reinigungsflüssigkeit enthaltender, in der Werkstatt angeordneter Sammelbehälter, der nach Bedarf auch mit einer Heizschlange zur Erwärmung der Waschlösung (Seife oder Laugenlösung) zu versehen ist. Der eigentliche Waschapparat besteht aus einem fahrbaren Kessel; dieser wird, nachdem er vom Hauptbehälter mit der Waschlösung gespeist ist, durch einen Schlauch mit der Druckluftleitung verbunden, die in den meisten Wagenwerkstätten zu anderen Zwecken wohl bereits vorhanden ist. Die Preßluft drückt die Waschlösung in einen am Ende einer zweiten Schlauchleitung angebrachten Zerstäuber. Von hier aus wird die Waschlösung in kräftigem Strahl gegen den zu reinigenden Wagen geschleudert. Mittels einiger an dem Zerstäuber vorgesehenen Ventile kann die Kraft des Strahles zweckentsprechend geregelt werden. Der Zerstäuber wird von einem Mann bedient, während ein anderer mit einer an einer Wasserleitung angeschlossenen Bürste den aufgelösten Schmutz abwäscht. Zerstäuber und Bürste sind an langen Handgriffen befestigt, so daß zur Vornahme der Wascharbeit die Aufstellung von Gerüsten entbehrlich wird. Da die Duckluftleitung auch an die Bremsleitung der Wagen selbst angeschlossen werden kann, so lassen sich auch die Züge im Freien rasch und zweckmäßig reinigen. Zum Betriebe der Vorrichtung genügt ein Druck von drei Atmosphären.

Rasche Arbeit, Schonung des Anstriches und der Lackierung des Wagenkastens und daraus sich ergebende wesentliche Ersparnisse sollen gewährleistet sein. Nach der Quelle kostete im Jahre 1916 die Reinigung eines größeren vierachsigen Eisenbahnwagens beim Waschen mit Schmierseife von Hand 29,50 ℳ, beim Waschen unter Benutzung der beschriebenen Drucklufteinrichtung dagegen nur 10,40 ℳ. Herstellerin solcher Waschapparate ist die Firma Heinrich Krom, vormals Gebrüder Krom in München.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn für Verlust eines Rohrplattenkoffers mit teurer Damengarderobe.** Was „Kostbarkeiten" im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung sind, hat das Gericht nach freiem Ermessen zu bestimmen. In dem gegenwärtigen Urteil verneint das Reichsgericht zum ersten Male die Kostbarkeitseigenschaft bei einem Kilogrammwerte von mehr als 600 Mark.

Dem Kaufmann F. in Düsseldorf war auf der Reise von Garmisch-Partenkirchen nach Hannover ein versicherter Rohrplattenkoffer verloren gegangen. F. erhielt gegen Abtretung seiner Schadensersatzrechte Entschädigung von der Süddeutschen Transportversicherungs-Aktiengesellschaft in Frankfurt a. M. Diese klagt nunmehr gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus auf Schadensersatz. Der Beklagte wendet ein, daß der Koffer bei seinem Gewicht von nur 40 Kilogramm und dem hohen Wert des Inhalts in Höhe von 24 050 ℳ als Kostbarkeit unter Beobachtung der besonderen Verfrachtungsbedingungen hätte befördert werden müssen. Da er aber nicht als Kostbarkeit aufgegeben sei, entfalle die Ersatzpflicht des Fiskus.

Landgericht Hannover und Oberlandesgericht Celle haben den Einwand des Beklagten verworfen und den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Reichsgericht hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts mit folgenden Entscheidungsgründen gebilligt: „Der Begriff der Kostbarkeit ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts dahin festgelegt worden, daß er ganz allgemein alle Gegenstände umfaßt, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Gewicht und Umfang ungewöhnlich hoch ist. Dieser Begriffsbestimmung ist auch das Berufungsgericht gefolgt. Es hat aber die Voraussetzungen einer „Kostbarkeit" sowohl für das Gepäckstück als Ganzes wie für die einzelnen darin enthaltenen Gegenstände verneint. Der Wert von 600 ℳ auf 1 Kilogramm könnte wohl — so führt das Berufungsgericht im einzelnen aus — als ungewöhnlich hoch erscheinen, wenn lediglich der aus früheren Jahren geläufige Wert deutschen Geldes in Anschlag zu bringen wäre. Dieser Maßstab sei aber ausgeschlossen, da zur Zeit des Verlustes — September 1919 — das deutsche Geld bereits sehr stark entwertet gewesen sei und die dadurch bedingte scheinbare Werterhöhung der Sachgüter bei allem Reisegepäck in gleicher Weise stattgefunden habe. Der strittige Koffer, der den üblichen Inhalt von Reisegepäck gehabt habe, habe im Vergleich zu anderem Reisegepäck keinen ungewöhnlich hohen Wert dargestellt, wenn auch die einzelnen Stücke anscheinend von besonders guter Beschaffenheit und teilweise aus teueren Stoffen hergestellt gewesen seien. Dies gelte besonders von den beanstandeten seidenen Kleidungsstücken und Spitzentaschentüchern. Auch hier handle es sich um gewöhnliche Gebrauchsgegenstände, die sich von den aus Wolle, Baumwolle oder Leinen hergestellten gleichartigen Stücken zwar durch den kostspieligeren Stoff unterschieden, an der allgemeinen Wertsteigerung aller Gebrauchsgegenstände aber nicht in höherem Grade beteiligt seien, als die anderen. Diese Ausführungen werden von der Revision mit der Begründung bekämpft, daß im September 1919 sich in Deutschland nur wenige Leute eine so wertvolle Reiseausstattung, wie die fragliche, mit ihrer Fülle von seidenen Bekleidungsstücken und pelz- und spitzenbesetzten Gegenständen hätten leisten können und deshalb die Sendung bei dem hohen Kilogrammwerte von 600 Mark als Kostbarkeit angesehen werden müsse, zumal im September 1919 die allgemeinen Einkommensverhältnisse der damals stark fortschreitenden Geldentwertung noch nicht annähernd angepaßt gewesen seien. Die Vorentscheidung läßt jedoch einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Begründung des Berufungsrichters, daß der hohe Wert des abhanden gekommenen Gutes lediglich eine Folge der allgemeinen Wertsteigerung ist und ein besonderes, ungewöhnliches Anwachsen des Wertes der einzelnen Stücke nicht in Frage kommt, trägt diese Entscheidung. Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß nach der deutschen Staatsumwälzung und besonders im Jahre 1919 der Wert des deutschen Geldes gewaltig gesunken und dadurch eine außerordentliche Verteuerung der meisten Waren eingetreten ist. Die Burteilung, die der Vorderrichter dem vorliegenden Fall hat angedeihen lassen, setzt sich daher auch nicht in Widerspruch zur Rechtsprechung des Reichsgerichts, die auf Sendungen aus früherer Zeit den Kostbarkeitsbegriff schon bei einem erheblich geringeren ziffermäßigen Wert von 1 Kilogramm Ware angewendet hat." (Aktenzeichen: I. 14/21. — 4. 5. 21.) K. M.-L.

— **Weiterbeförderung von Wagenladungen mit neuem Frachtbrief.** Am 22. November 1917 war ein Kesselwagen mit Putzölersatz nach Hamburg zur Beförderung aufgegeben worden. Am 1. Dezember kam er in Hamburg an, der Frachtbrief wurde eingelöst und der Wagen vom Empfänger an seinen Abnehmer mit neuem Frachtbrief nach Wandsbek weitergesandt. Bei der Ankunft in Wandsbek stellte sich heraus, daß statt der eingeladenen 15 460 kg nur noch 2290 kg im Kesselwagen waren. Die Klage des Absenders gegen die Bahn auf Schadenersatz wurde abgewiesen. Das Reichsgericht legt in seinem Urteil vom 13. April 1921 I 385/20, das in den Mitteilungen der Handelskammer Berlin wiedergegeben wird, dar, daß mit der Einlösung des Frachtbriefes in Hamburg und der Ausstellung eines neuen Frachtbriefes das Gut in Hamburg als angenommen zu gelten hatte, und daß damit entsprechend der Vorschrift des § 438 HGB. alle Ansprüche aus der Beförderung nach Hamburg erloschen waren; daß der Absender nicht die Absicht gehabt habe, mit seiner neuen Verfügung die Beförderung als erledigt anzusehen, sei ohne Bedeutung. Dies sei weder ausdrücklich, noch in irgendwelchen Umständen zutage getreten und der Eisenbahn nicht erkennbar gewesen.

Der Versender hatte noch geltend gemacht, daß die Bahn wenigstens wegen der Beförderung von Hamburg nach Wandsbek hafte, und daß in dem neuausgestellten Frachtbrief das Gewicht ebenfalls wie ursprünglich mit 15 460 kg angegeben worden sei. Dabei stützte sie sich auf den § 61 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, wonach der abgestempelte Frachtbrief bis zum Beweis der Unrichtigkeit für das darin angegebene Gewicht den Beweis liefere. Auch dies wies das Reichsgericht zurück. Es handelte sich um ein Gut, das nach dem Tarif nicht von der Eisenbahn, sondern vom Absender zu verladen war. Bei solchen Gütern sei die Angabe des Frachtbriefes über das Gewicht nach § 61 Abs. 4 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht ohne weiteres maßgebend. Gegenüber dem Bedenken, daß dieses Ergebnis unbillig sei, erklärt das Reichsgericht, der Versender hätte die Nachwiegung in Hamburg vornehmen oder behufs Vornahme durch die Bahn einen Antrag stellen können; damit hätte er sich seine Ansprüche gewahrt.

Bücherschau.

— **Jahrbuch der angewandten Naturwissenschaften 1919—1920.** 31. Jahrgang. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben von Dr. Joseph Plassmann. Mit 147 Abbildungen auf 20 Tafeln und im Text. Lex. 8° (XVI u. 394 S.). Verlag der Herder & Co. G. m. b. H. in Freiburg i. Br. 1921. Geb. 40 ℳ und Zuschläge.

In dem durch widrige Umstände mit reichlicher Verspätung erschienenen 31. Bande des bekannten Jahrbuches nimmt dessen bisheriger Herausgeber Professor Dr. Joseph Plassmann nach zwölfjähriger Wirksamkeit Abschied von dem Leserkreis des unter seiner Leitung zu hohem Ansehen gelangten Sammelwerkes. In Zukunft wird die Herausgabe des Jahrbuches der Schriftleitung des Herderschen Konversationslexikons angegliedert werden; Dr. phil. August Schlatterer, der für die genannte Lexikonarbeit von jeher die naturwissenschaftlichen Fächer vertritt, wird bereits den nächsten Jahrgang des Jahrbuches verantwortlich zeichnen.

Zweckbestimmung auch des vorliegenden Bandes ist, über die im praktischen Leben zur Anwendung kommenden Neuerungen aus allen Zweigen der Naturwissenschaften in leichtverständlicher Form — unter Ausschluß reiner Theorie — zu berichten; nicht weniger als rd. 500 Einzelfragen werden innerhalb der verschiedenen Fachabschnitte behandelt. Das Auge des Eisenbahnfachmannes wird naturgemäß vor allem auf die der Technik gewidmeten Abschnitte gelenkt. Wir finden bemerkenswerte Darlegungen über Tiefbau-, Hochbau-, Gesundheits-, Maschinen-, Meß-, Apparate-, Elektro- und Verkehrstechnik. Aus dem Abschnitt Tiefbautechnik seien besonders erwähnt die Abhandlungen über Tunnelbau, über den Mittellandkanal, die Ausnutzung der Wasserkräfte und schließlich über Eisenbetonroste für Schienenstöße. Im Abschnitt Hochbautechnik finden sich u. a. Berichte über große Brückenbauten; z. B. ist die Eisenbahnhochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal, die bekanntlich zur Überführung der zweigleisigen schleswigholsteinschen Marschbahn dient, beschrieben. Der über den neuesten Stand der Elektrotechnik Aufschluß gebende Teil des Buches geht u. a. auf Wittfelds Vorschlag ein, vor allem den Bau von elektrischen Einheitslokomotiven mit Zahnradübertragung zu fördern; bei dieser Betriebsart erhält jede Achse ihren unabhängigen Motor. Im Bilde vorgeführt und ausführlich beschrieben wird eine B + B-Güterzug- und Schiebelokomotive, hergestellt von der Brown Boveri & Co. A.-G. in Mannheim, für den schweren Güterzugdienst auf der Strecke Salzburg-Freilassing-Reichenhall-Berchtesgaden; dort sind Steigungen bis 1 : 40 zu überwinden, die Betriebsspannung beträgt 15 000 Volt. Bemerkenswert ist die in dem Buche festgelegte Erkenntnis, daß die bisher für die preußischen Staatsbahnen gelieferten elektrischen Lokomotiven mehr oder weniger als Versuchsausführungen galten. Der über die Verkehrstechnik berichtende Abschnitt könnte in nachfolgenden Auflagen des Jahrbuches etwas tiefschürfender sein.

In weiteren Hauptabschnitten behandelt das Jahrbuch die chemische Technologie, das Berg- und Hüttenwesen, wobei auch neuere Untersuchungen über die Wünschelrute berücksichtigt sind. Es schließen sich an die Abschnitte über Forst- und Landwirtschaft, Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte, Medizin, Luftfahrt und Wetterkunde, Erdkunde und über Himmelserscheinungen. Die unter „Verschiedenes" gebotene umfangreiche, mit 4 Tafeln ausgestattete Abhandlung über das Eigenheim als Volkswohnung gibt denen, deren Sehnsucht nach einem eigenen Heim geht, einen wertvollen Überblick über die zahlreichen vor der Ausführung des Baues zu erwägenden Fragen. Am Schluse finden sich kurz gehaltene Biographien aller in den Jahren 1915 bis 1919 verstorbenen Männer, die in hervorragender Weise für die in dem Jahrbuche gestreiften Naturwissenschaften gewirkt haben.

Die im Anhang gegebene Zusammenstellung der wichtigsten Maßeinheiten außerdeutscher Länder wird manchem willkommen sein; auch das Personen- und Sachregister leistet als Führer durch das Jahrbuch gute Dienste. In drucktechnischer Beziehung und in der Ausstattung steht das inhaltreiche Buch auf der Höhe; es wird sicherlich viele Freunde finden. W. M.

— **Technische Anstrich-, Imprägnier- und Isoliermittel** und deren Verwendung in der Industrie und den Gewerben. Zeitgemäß dargestellt von Professor Max Bottler, Chemiker in Würzburg. Verlagsdruckerei Würzburg G. m. b. H. 1921. Broschiert 14,40 ℳ, gebunden 20,40 ℳ.

Der Allgemeinheit ist immer noch nicht genügend bekannt, daß zur Herstellung von Anstrichen neben den jetzt so teueren, meist unter Verwendung von Ölen, Spiritus und eingeführten Harzen erzeugten fetten Lacken eine große Zahl anderer recht brauchbarer und verhältnismäßig billiger Anstrichmittel zur Verfügung stehen. Willkommene Aufklärung hierüber gibt das vorliegende, drei Teile umfassende Buch in seinem einleitenden Abschnitte. Zunächst werden die zu technischen Anstrichen brauchbaren Materialien beschrieben und verschiedene Vorschriften zur Herstellung geeigneter Anstrichmittel bekanntgegeben. Da die Anstrichtechnik in einem gewissen Zusammenhange mit der Imprägnierungstechnik steht, war folgerichtig auch auf die verschiedenen Verfahren zur Imprägnierung von Holz und Geweben einzugehen, wobei eine Beschreibung der zu Imprägnierungszwecken und zum Wasserdichtmachen dienenden Materialien und Flüssigkeiten zu geben war; auch lernen wir verschiedene Verfahren zur Erzielung von Feuersicherheit kennen. Der Holzkonservierung ist ein nur kurzer allgemein gehaltener Abschnitt gewidmet. In dem die Isoliermittel behandelnden Teile folgt einigen erläuternden Vorbemerkungen über Isolierung (Wärme- und Kälteschutz) und Isoliermaterialien eine Beschreibung der zu den verschiedenen Isolierzwecken dienenden Materialien und der Isolierkompositionen. Es werden Wärme- (Kälte-) Schutzmittel und Isoliermittel berücksichtigt und Vorschriften zur Anfertigung geeigneter Schutzmassen aufgeführt. Von den Isoliermitteln für Elektrotechnik sind besonders solche berücksichtigt worden, die in neuerer Zeit vielfach und mit bestem Erfolge verwendet werden.

Da das Werk wertvolle Winke gibt über die zweckentsprechendste Verwendung altbewährter Anstrich-, Imprägnier- und Isoliermittel und in dankenswerter Weise auf sämtliche einschlägige Neuerungen eingeht, sollte es auch dem Eisenbahner und nicht zuletzt den in den Bauämtern, den Reparatur- und Betriebswerkstätten der Eisenbahnen Beschäftigten gute Dienste leisten.

Berichtigungen.

1. In dem Leitaufsatz der Nr. 44 d. Ztg.: „Die Enteignung für Reichseisenbahnen in Preußen", sind folgende Fehler zu berichtigen:

Seite 812, Spalte 2, bei C 2, Zeile 1, muß es statt „Reichsfinanzminister" heißen: „Reichsverkehrsminister".

Seite 812, Spalte 2, bei C 2b, Zeile 2 v. o., muß es statt „Anspruch" heißen: „Ausspruch".

Seite 813, Spalte 2, bei D, Zeile 10 v. o., ist hinter „schon angeordnet" das Wort „ist" einzufügen.

2. In der Mitteilung der Nr. 40, Seite 745 d. Ztg.: „Eine neue Bahn im Kongogebiet zum Anschluß an die Kap-Kairo-Linie", muß es in der vierten Zeile statt „Basergo" heißen „Basongo", ferner in der 6. Zeile statt „Kassei" heißen „Kassai" und statt „Sarkuru" heißen „Sankuru".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement.

Zu dieser Drucksache ist ein I. Nachtrag erschienen und an die Verwaltungen verteilt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Am 1. November 1921 ist die 34,19 km lange vollspurige Nebenbahn Pollnow-Zollbrück den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Stettin zugerechnet worden.

Die 4,76 km lange Teilstrecke Siedenburg-Harbergen-Staffhorst der vollspurigen Nebenbahn Nienburg-Sulingen-Diepholz ist vom 15. November 1921 ab den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Münster zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. November 1921 ist die vollspurige Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Gr. Reetz, Rochow, Misdow, Crangen-Bussin, Wend.-Puddiger und Suckow sowie den Holzverladestellen Lantow und Waldhof für den beschränkten öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 15. November 1921 wird die vollspurige Bahnstrecke Siedenburg-Harbergen-Staffhorst als Nebenbahn mit der Station Harbergen-Staffhorst für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 1. November 1921 ist der an der Nebenbahn Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) gelegene Bahnhof 4. Klasse Allendorf (Kreis Wetzlar) auch für den öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Verlegung einer Haltestelle.

Bundesbahndirektion Villach. Am 26. Oktober dieses Jahres ist die zwischen den Stationen Admont und Selz-

tal in Kilometer 132,112 der Linie Amstetten-Tarvis gelegene Haltestelle Frauenberg an der Enns in die gleichnamige in Kilometer 130,803 gelegene Betriebsausweiche verlegt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Trier. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bahnhofsbezeichnungen Birkenfeld (Stadt) in „Birkenfeld (Nahe)", Birkenfeld-Neubrücke in „Neubrücke (Birkenfeld)", Schwarzenbach in „Schwarzenbach (Birkenfeld)", Wallhausen in „Walhausen (Birkenfeld)" geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 94 vom 20. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Radstandsverzeichnis (abgesandt am 29. Oktober d. J.);

Nr. I 99 vom 25. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachtrag IV zu den T.V. (abgesandt am 28. Oktober d. J.);

Nr. III 306 vom 30. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse der Berliner Vereinsversammlung am 7. und 9. September 1921 (abgesandt am 30. Oktober d. J.);

Nr. III 310 vom 24. Oktober 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einstellung der Tätigkeit der Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (abgesandt am 30. Oktober d. J.);

Nr. III 315 vom 3. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Übergangsbestimmungen für Privatwagen (abgesandt am 3. November d. J.);

Nr. IV 219 vom 31. Oktober 1921 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend die Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 2. November d. J.);

Nr. IV 220 vom 1. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Staatsbahndirektionen und die vereinsfremden Bahnen, die Abdrücke des Übk. zum VBR. bezogen haben, betreffend Nachtrag I des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 31. Oktober d. J.);

Nr. V 277 vom 5. Oktober 1921 an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins (abgesandt am 26. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Änderung von Bahnhofsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bahnhofsbezeichnungen
Birkenfeld (Stadt) in „Birkenfeld (Nahe)",
Birkenfeld-Neubrücke in „Neubrücke (Birkenfeld)",
Schwarzenbach in „Schwarzenbach (Birkenfeld)",
Wallhausen in „Walhausen (Birkenfeld)",
geändert. (1052)

Trier, den 1. November 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin.

Am 1. Dezember 1921 wird die Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück, für die bisher nur der beschränkte Wagenladungsverkehr zugelassen ist, mit den Bahnhöfen Groß Reetz, Rochow, Misdow, Crangen-Bussin und Wend. Puddinger auch für den beschränkten öffentlichen Personenverkehr eröffnet. Bis auf weiteres werden nur Fahrkarten 3. und 4. Klasse ausgegeben. Über die Fahrpreise erteilen die Fahrkartenausgaben Auskunft. Die Züge werden nach dem besonders veröffentlichten Fahrplan verkehren. (1051)

Stettin, den 1. November 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Wagengestellung und Frachtberechnung für Zuckerrüben.

Während der Dauer des starken Wagenmangels können auf den Strecken der Reichseisenbahnen für die Beförderung von Zuckerrüben Arbeitswagen gestellt werden. Da ihr Ladegewicht wegen der niedrigen Seitenwände nicht ausgenutzt werden kann, ist bei gleichzeitiger Auflieferung zweier solcher Wagen an einen Empfänger und Ausnutzung des Laderaums die Fracht für das Gesamtgewicht, mindestens für 15 000 kg nach der Hauptklasse E zu berechnen. Die Ausdehnung dieser Maßnahme auf deutsche Privatbahnen wird durch die nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1053)

Berlin, den 1. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 10. November 1921 tritt der Nachtrag 18 in Kraft. Er enthält Änderungen der Entfernungen für verschiedene Knotenstationen des rechtsrheinisch-bayerischen Netzes der Reichsbahn. Außerdem sind die Stationen Aschaffenburg Hbf., Gemünden (Main), Eger, Hof Hbf., Lichtenfels, Marxgrün, Ritschenhausen und Stockheim Ofr. nunmehr in vollem Umfange in den mitteldeutsch-bayerischen Güterverkehr einbezogen worden.

Die Frachterhöhungen treten erst am 10. Januar 1922 in Kraft.

Nähere Auskunft durch die beteiligten Güterabfertigungen. (1047)

Erfurt, den 31. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Bad.-Württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Eilgut (auch beschleunigtes Eilgut) von Rohrdorf nach Breisach Grenze mit Wegevorschrift des Absenders „über Pforzheim" eine Tarifentfernung von 248 Kilometer eingeführt. (1046)

Karlsruhe, den 1. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Die Gebühr für die Benachrichtigung durch den Fernsprecher in Abschnitt XIV des Nebengebührentarifs wird in Übereinstimmung mit dem gleichen Abschnitt des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, gebracht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (1050)

Dresden, am 1. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Die abgekürzte Bezeichnung „WA" ist zu ergänzen bei den Stationen: Lohgarten-Roth (Seite 15), Neuaubing (Seite 16) und Schönmühl (Seite 18).

II. Seite 2 des Nachtrags I muß unter den Berichtigungen der „Seite 9—21 des Schnittarifs" bei Station Altenplos ergänzt werden: „-Bayreuth Hbf.".

III. Seite 28 des Schnittarifs ist zu streichen. (1060)

München, 3. November 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 7. November 1921 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen
a) der Hetzbach-Beerfeldener Eisenbahn,
b) der Osthofen-Westhofener Eisenbahn,
c) der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn,
d) der Selztalbahn,
e) der Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn und
f) der Worms-Offsteiner Eisenbahn
zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht und zwar:
1. bei einer Sendung Einzelvieh von 2,20 ℳ auf 3,00 ℳ,
2. bei einer Wagenladungssendung von 8,60 ℳ auf 11,20 ℳ.

Näheres enthält die am 7. 11. 21 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1061)

Berlin, den 4. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 treten bei den Stationen Eberbach, Mannheim und Weinheim (Bez. Mainz) Entfernungsänderungen und Ergänzungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1062)

Berlin, den 28. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Vom 1. November d. J. ab werden die Gebühren für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen auf den Strecken des pfälzischen Netzes erhöht. Der Abschnitt D „Örtliche Bestimmungen" wird geändert.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (1048)

Erfurt, den 31. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1921 wird die Station Uslar Stadt des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel in den Tarif aufgenommen und es werden die Tarifentfernungen einiger Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Essen und Münster (Westf.) ermäßigt. Näheres hierüber und einige weitere Tarifänderungen enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. (1049)

Dresden, am 1. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und über Tarvis.
Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die für den am 1. November 1921 erschienenen Nachtrag I angekündigten Reihensätze für den Schnitt III (tschechoslowakische Schnittsätze) werden vorerst nicht eingeführt. Bis auf weiteres werden jedoch die Sätze des Schnittes III (tschechoslowakische Schnittsätze) in den Tafeln 4—13 der Abteilung A (Verkehr über Brenner) und B (Verkehr über Tarvis) mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 verdoppelt.

München, den 4. November 1921. (1056)
Tarifamt b. RVM., Z B.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.
Tarif vom 1. Oktober 1921.

Ab 11. November 1921 gelangen für den außeritalienischen Schnitt II die Sätze der Reihe G zur Anwendung.

München, den 4. November 1921. (1057)
Tarifamt b. RVM., Z B.

Güterverkehr badisch-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 werden die allgemeinen Tarifvorschriften der schweiz. Bahnen und der Ausnahmetarif Nr. 14 durch Aufnahme von Stickstoffsuperphosphat ergänzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1058)

Karlsruhe, den 5. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtzuschläge für die Stationen Beerfelden (Odenw.), Jugenheim-Partenheim (Selzt.) und Reichelsheim (Odenw.) erhöht.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (1059)

Erfurt, den 2. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif für Kohlen usw.

Unter IV I a des Geltungsbereichs — Gewinnungsstätten — wird mit Wirkung vom 1. Februar 1922 ab der Kohlenversand von Duisburg-Hafen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 6 auf den Versand von Kohlen der Zeche Diergardt beschränkt. (1055)

Essen, den 2. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr

Vom 1. November d. J. ab werden die Gebühren für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen auf den Strecken des bayerischen Netzes erhöht. Der Abschnitt D „Örtliche Bestimmungen“ wird geändert. Des weiteren wird die Station Dillingen (Saar) mit sofortiger Gültigkeit in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (1041)

Erfurt, den 27. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1921 wird die württembergische Station Weil (Schönbuch), Dienstbeschränkungszeichen keine, in den Tarif aufgenommen. Entfernungen = Böblingen + 18 Kilometer.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1042)

Hannover, den 31. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel, Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1921 treten dem Ausnahmetarif für Düngemittel bei: die Butzbach-Licher, Greifswald-Grimmen- und Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1043)

Berlin, den 31. Oktober 1921.
Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Mit 1. November 1921 kommt der IV. Nachtrag zur Einführung. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Tarifs. Preis 25 Kronen. (1044)

München, im Oktober 1921.
Z. 30 569/T/18.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.
Gütertarif, Teil II, vom 1. April 1918.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918.
Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918.
Änderung von Verhältniszahlen und Bestimmungen.

Die in der Vereinszeitung Nr. 9 und 21 in Bekanntmachung Nr. 195 und 555 festgesetzten Verhältniszahlen werden mit Geltung vom 25. Oktober 1921 bis auf weiteres folgend abgeändert:

zur Umrechnung in: österreichische Heller auf 75, tschechoslowakische Heller auf 6,5 und Bani auf 11.

Ab dem gleichen Zeitpunkt wird im Verkehr von ungarischen nach österreichischen Stationen und Ladeplätzen die Frachten und Gebühren statt in österreichischer in ungarischer Währung berechnet und erhoben. (1045)

München, im Oktober 1921.
Z. 30 539/T/21.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisermäßigung für Angehörige der auf dem Friedhof in Marzahn Beerdigten.

Vom 20. November 1921 an werden die oben genannten Personen zwischen den Stationen Berlin Schles. Bhf. und Lichtenberg-Friedrichsfelde einerseits und Marzahn andererseits unter bestimmten Voraussetzungen zum halben Fahrpreis 4. Klasse befördert.

Nähere Auskunft erteilen die genannten Bahnhöfe und die Auskunftstellen.

Berlin, 4. November 1921. (1063)
Eisenbahndirektion.

---

5. Generalversammlung.

Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einladung

zur 76., als ordentlichen 68. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 6. Dezember 1921, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredovská ulice Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1920.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1920.
3. Antrag auf Zahlung einer Dividende aus den Reservefonden.
4. Antrag auf Änderung des § 4 der Gesellschaftsstatuten (Wortlaut und Zeichnung der Firma).
5. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Ausgabe weiterer Prioritätsobligationen bis zum Betrage von 30 000 000 Kč nom.
6. Wahl in den Verwaltungsrat.
7. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1921.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf den Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genußscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B — oder die betreffenden Depositenscheine bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
bei der Allgemeinen Österreichischen Boden-Credit-Anstalt in Wien,
bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
bei der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
bei der Bayerischen Vereinsbank in München,
bei der Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,
bei Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 28. November 1921 zu hinterlegen. (1064)

Prag, am 4. November 1921.
Der Verwaltungsrat.
Nachdruck wird nicht honoriert.

---

6. Offene Stellen.

Telegraphenmeister gesucht!

Bewerber muß imstande sein, sämtliche vorkommende Arbeiten in den Telegraphen- und Telephonanlagen selbständig auszuführen, sowie Fähigkeit in schriftlichen Arbeiten besitzen. (1054)

Blankenburg (Harz), 1. November 1921.
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 46. Berlin, den 17. November 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Einzelwerttarifierung im Güterverkehr.

Von **Dr. Born**, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Berlin.

Seit einiger Zeit wird von verschiedenen Seiten die Frage erörtert, ob die Gesichtspunkte, die für die Bildung der Eisenbahnbeförderungspreise, d. h. der Eisenbahntarife und insbesondere der Gütertarife, bisher maßgebend waren, nicht geändert werden müssen, da die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur eine wesentliche Veränderung gegen die Vorkriegszeit, sondern in vielen Beziehungen eine bis in die Tiefe gehende Umwälzung erfahren haben. Dabei werden oft alte Grundwahrheiten der Volkswirtschaft, an denen niemand zu rütteln wagte, angezweifelt und als überlebt abgetan. Der Umstand, daß die wirtschaftlichen Veränderungen der letzten Jahre die Eisenbahnunternehmungen, staatliche und private, zu Sorgenkindern ihrer Leiter gemacht haben, da fast überall die Ausgaben die Einnahmen überschreiten, läßt an sich die Prüfung berechtigt erscheinen, ob abgesehen von den wirtschaftlichen Richtlinien der Eisenbahn für die Ausgabenseite die Grundsätze, auf denen sich die Haupteinnahmen aufbauen sollen, überhaupt oder noch zutreffend sind. Und es ist selbstverständlich, daß an die Prüfung dieser Frage ohne Voreingenommenheit herangegangen werden muß angesichts der völlig veränderten Wirtschaft und der Wichtigkeit, die dem Eisenbahnwesen in unserer Wirtschaft zukommt. Man kann ohne weiteres behaupten, daß die innere Gesundung des Eisenbahnwesens einen wesentlichen Schritt auf dem Wege der Gesundung der Gesamtwirtschaft in sich schließt. Es handelt sich hier nicht etwa nur um die Verteuerung aller Bedürfnisse infolge Erhöhung der Sachwerte und Entwertung des Geldes, sondern durch das Unterliegen im Kampfe — und zwar nicht so sehr im militärisch-politischen als vielmehr im wirtschaftlichen Kampfe — sind alle wirtschaftlichen Verhältnisse aus ihrer früheren Zusammengehörigkeit, ihrer gegenseitigen Abhängigkeit, ihrer ineinandergreifenden Wechselwirkung herausgerissen, zum mindesten stark verschoben, soweit sie nicht überhaupt zugrunde gegangen sind. Die Umwälzung hat starke Verschiebungen in der wirtschaftlichen Lage der Bevölkerungsschichten verursacht, als deren Folge eine schon mehr oder weniger erkennbare Neugruppierung der Wirtschaftskreise und ihrer Beziehungen zueinander eingetreten ist, die aber ganz und gar noch nicht abgeschlossen ist, geschweige denn sicher beurteilt werden kann. Immerhin läßt sie die Bedenken gegen die Lehre und die Richtlinien früherer Zeiten begreiflich erscheinen. Die Prüfung muß sich also darauf erstrecken, ob die bisherige Lehre von den Grundlagen der Tarifgestaltung sich noch als richtig erweist, und ob die bisher in der Anwendung zum Ausdruck gekommenen Grundsätze beibehalten werden können und müssen. Dabei ist die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß die früher für die Tarife angewandten Grundsätze (das Tarifsystem) von unrichtigen Voraussetzungen ausgingen und ihre Fehlerhaftigkeit nur infolge der glänzenden Entwicklung der deutschen Wirtschaft nicht in Fehlbeträgen in die Erscheinung trat.

Dem wirtschaftlichen Bedürfnis der Ortsveränderung von Personen und Gütern, dessen Befriedigung Aufgabe der Eisenbahn ist, kann man, abgesehen von anderen mehr theoretischen Gesichtspunkten (Unentgeltlichkeit, Durchschnittsgebührensatz)

nach dem Verwaltungsgrundsatz der privatwirtschaftlichen (gewerblichen) Gebarung oder der staatswirtschaftlichen (öffentlichen) Unternehmung Rechnung tragen. Für die naturgemäß von den Privatbahnen angenommene privatwirtschaftliche Betriebsweise ist wesentlich neben der Deckung sämtlicher Betriebs- und Verwaltungskosten sowie Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ein möglichst weit darüber hinausgehender Überschuß. Die nach dem staatswirtschaftlichen Grundsatz als öffentliches Unternehmen betriebene Eisenbahn muß zwar nach allgemeiner Auffassung neben der Deckung der Kosten gleichfalls auf einen Überschuß bedacht sein. Dieses rein privatwirtschaftliche Ziel wird aber eingeschränkt durch die staatswirtschaftliche Rücksicht auf den Einfluß, den die Kostenfestsetzung und Frachtenerhebung auf die den Gewinn genießende Gesamtheit und den ihn leistenden einzelnen Staatsangehörigen ausübt.

Keiner dieser Grundsätze ist bisher allgemein in Deutschland für die Eisenbahnen rein zur Geltung gelangt, da sie aus Staatsbahnen und Privatbahnen bestanden und nicht einmal die Wirtschaftsgrundsätze der verschiedenen Staatseisenbahnen durchaus übereinstimmten. Wohl aber ist in den Grundsätzen über die Gestaltung der Beförderungspreise im Gütertarif seit den 70er Jahren durch Schaffung des sogenannten Reformtarifs eine weitgehende Einheitlichkeit erreicht worden.

In den Gütertarifen spricht sich ein ganz bestimmtes System aus, wobei man unter System die Gesamtheit der Grundsätze versteht, nach denen die Tarifklassen gebildet und die Bedingungen für die Anwendung festgesetzt, d. h. die Beförderungsgegenstände tarifarisch erfaßt werden. Die Systeme der Eisenbahnländer sind nun außerordentlich vielgestaltig, ließen sich aber von jeher in drei verschiedene Gruppen einteilen. Man unterscheidet:

1. das Gewicht- und Raumsystem,
2. das Wertsystem,
3. das gemischte System.

Das Wagenraumsystem geht von der Anschauung aus, daß es der Eisenbahn gleichgültig sein müsse, welcher Art und von welchem Wert die ihr zur Beförderung übergebenen Güter sind. Es bemißt die Beförderungspreise, die Entschädigung für die Eisenbahnleistung, unter Zugrundelegung der für den Einzelfall allerdings kaum feststellbaren Selbstkosten wesentlich nach der Ausnutzung des Laderaums und der Tragfähigkeit der Güterwagen, also nach der Menge und dem Gewicht der beförderten Güter, außerdem nach der Schnelligkeit der Beförderung, läßt also jede Berücksichtigung des Wertes der Güter und ihrer Fähigkeit, Beförderungskosten zu tragen, außer Betracht. Der Wert dieses Systems liegt in der klaren und einfachen Ermittelung der Fracht; denn es kennt grundsätzlich nur Wagenladungen, meistens ganze und halbe, und Einzelgüter. Die im Tarif festzulegende, stets ungenaue Berücksichtigung des Güterwertes, der fortwährenden Schwankungen unterliegt, fällt fort. Es werden alle Güter grundsätzlich gleich behandelt, billige Massengüter, soweit sie überhaupt zur Beförderung gelangen, also etwa im Verhältnis zu ihrem Wert stark, hochwertige Güter aber verhältnismäßig gering belastet.

Dem Übelstande, daß bei Anwendung des Wagenraumsystems die Versendung geringwertiger Massengüter wegen der Frachtbelastung unterbleibt, jedenfalls ungünstig beeinflußt wird, wobei besonders ins Gewicht fällt, daß die geringwertigen Güter die hochwertigen an Menge weit übertreffen, half das Wertsystem ab. Hier gilt als Grundsatz, daß der Beförderungspreis dem Wert des Gutes anzupassen, auf die Art und Weise der Wagenausnutzung aber keine Rücksicht zu nehmen ist. Der Vorteil des Wertsystems besteht in der Möglichkeit, alles das an Fracht zu erhalten, was die Ware tragen kann, ohne ihre Verkaufsmöglichkeit einzubüßen. Es war im eigentlichen Sinne das System der Privatbahnen, da es dem privatwirtschaftlichen Grundsatz, einen möglichst hohen Überschuß herauszuwirtschaften, voll Genüge leistete. Entgegenhalten kann man dem Wertsystem, daß die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung einer Ware und ihrer Absatzfähigkeit stets unsicher ist, da Wert und Absatz beständig schwanken.

Das Wertsystem ist in seiner Reinheit niemals zur Durchführung gekommen. Aber auch das Wagenraumsystem ist wohl nur bei der Nassauischen Staatsbahn 1867 ohne Einschränkung eingeführt worden, deren Tarif damals nur Eilgut, Stückgut, sperriges Gut und Wagenladungen zu 5 und 10 t kannte. Tatsächlich überwog nur in der Tarifgestaltung bei den einzelnen Bahnen bald das eine, bald das andere System. Die Mängel, die beiden anhaften, und deren Einzelbehandlung hier zu weit führen würde, brachten in den 70er Jahren den Übergang zu dem sogenannten gemischten System, das 1874 z. B. die Bayerischen und Württembergischen Bahnen angenommen hatten, und das auch dem 1877 von sämtlichen deutschen Bahnen angenommenen Reformtarif zugrunde lag. Der Reformtarif enthielt von dem Raumsystem die Bestimmungen über Eilgut und Stückgut und die allgemeinen Wagenladungsklassen, von dem Wertsystem dagegen die Spezialtarife für besonders in der Klassifikation bekannte Güter.

Der deutsche Tarif ist seit dem Reformtarif bis in die neueste Zeit nach dem gemischten System weitergebildet, d. h. es ist sowohl das Raum- und Gewichtsystem als auch das Wertsystem dabei berücksichtigt worden.

Es fragt sich nun, ob die Ansicht, man müsse von diesem gemischten System angesichts der neuen Wirtschaftsverhältnisse abgehen, berechtigt ist. Es wird im wesentlichen als Grund für eine Änderung die allgemeine Geldentwertung und die damit in ursächlicher Verbindung stehende Verteuerung aller Bedürfnisse herangezogen und gleichzeitig behauptet, daß die Grundgedanken und Grundsätze des Eisenbahnwesens eine Wandlung erfahren hätten: Bei der jetzigen Berechnung der Tarife fasse man in den einzelnen Klassen eine Unzahl Güter zusammen, die trotz ihrer außerordentlichen Unterschiedlichkeit im Wert die gleiche Fracht zahlen. Die Güter würden infolgedessen ungleich belastet und zweifellos ein großer Teil zu gering von der Fracht in Anspruch genommen. Eine neue Klasseneinteilung, gegen deren Unübersichtlichkeit, schwierige Handhabung und Vieldeutigkeit sich die Angriffe der Verfechter des neuen Systems richten, sei aussichtslos; man müsse also das System ändern. Da hochwertige Güter, insbesondere Feinerzeugnisse, von der Fracht jetzt bei weitem nicht genügend in Anspruch genommen würden, und da andererseits der Wert der Güter dauernden, oft großen Schwankungen unterworfen sei, die wieder auf die Betriebskosten der Eisenbahn einwirken, so müsse diesem Wert der beförderten Güter ein größerer Einfluß bei der Tarifberechnung eingeräumt werden, mit anderen Worten, das Wertsystem müsse für die Tarifbildung allein oder doch in ganz überwiegendem Maße zur Geltung kommen. Insoweit wird lediglich die Rückkehr zu dem alten Standpunkt vor Schaffung des Reformtarifs empfohlen, neu ist aber folgender Plan: Da die Güterklassifikation unbefriedigend und ungerecht sei, so müsse zur Erlangung eines wahren Werttarifsatzes unter Abschaffung der Klassen stets die Fracht in (Hundert- oder Tausend-) Teilen des Wertes der Einzelsendung berechnet und erhoben werden.

Auf den ersten Blick ist der Vorschlag außerordentlich bestechend, besonders die von den Anhängern des Einzelwertsystems angeführte Klarheit der Tarifgrundlagen und die Anpassungsfähigkeit an die unaufhörlichen bedeutenden Wertschwankungen. Bei näherem Zusehen widerspricht aber das Wertsystem bei seiner Durchführung im Einzelfall allen Grundsätzen der Wirtschaft und ist in den vorgeschlagenen Formen nicht praktisch verwertbar. Zunächst muß auffallen, daß das Wertsystem niemals rein zur Einführung gekommen ist, daß also niemals der Wert der beförderten Eisenbahnsendungen allein die Grundlage für die Berechnung der Fracht abgegeben hat. Es war stets von Einrichtungen des Raumsystems beeinflußt. Während aber das Raumsystem gewissermaßen logisch und formell zu begründen ist, trifft das bei dem reinen Wertsystem nicht zu. Der Raumtarif legt die Selbstkosten der Eisenbahn zugrunde. Das größere Gewicht der Ware, die Beanspruchung

eines größeren Teils des Wagenraums, verursacht dem Frachtführer höhere Kosten, die seine höhere Frachtforderung an den Versender berechtigt erscheinen lassen. Damit läßt sich die reine Gewichts- und Raumtarifierung begründen, wenn auch nicht als einzige Tarifgrundlage rechtfertigen. Die reine Werttarifierung, der Warenpreis als alleinige Tarifgrundlage ist vom wirtschaftlichen Standpunkt unmöglich.

Den Eckstein des Wertsystems bildet die Auffassung, daß eine Ware, die viel kostet, auch eine hohe Fracht zahlen kann und bringen muß. Allgemein läßt sich das aber nicht behaupten. Wenn auch z. B. ein wertvolles Erzeugnis der Seidenkonfektion im allgemeinen verhältnismäßig stärker belastet werden kann als ein geringwertiger dafür erforderlicher Rohstoff, so darf dabei nicht außer acht gelassen werden, daß in einem Fertigerzeugnis gewissermaßen die Frachten für die dazu benötigten Rohstoffe und Halbfabrikate, für die Maschinen, Werkzeuge usw. enthalten sind. Der Unterschied liegt nicht in der Höhe des Preises. „Eine Ware, die einen hohen Preis hat, ist deshalb noch nicht fähig, zu dem Preise noch eine hohe Fracht zu vertragen.“ Es kommt auf die wirtschaftliche Beförderungsfähigkeit, d. h. im wesentlichen den Unterschied zwischen dem Preise des Gutes am Versandorte und der Preiswilligkeit der Käufer am Bestimmungsorte an. „Dieser Unterschied kann bei Waren hohen Versandwertes unter Umständen geringer sein als bei Waren geringen Versandwertes. Jedenfalls ist es ganz unrichtig, anzunehmen, daß die Beförderungsfähigkeit einer Ware stets zu dem Preise der Ware am Versandorte in einem bestimmten einfachen Verhältnis steht“, daß also die Beförderungsfähigkeit und damit die Frachtbelastungsmöglichkeit um so größer ist, je höher der Preis ist[1]). Unter diesen Umständen ist die Beschränkung der Tarifgrundlage auf den Wert der Ware allein unmöglich. Für die Beurteilung der neuen Tarifbildungsvorschläge kommt aber noch folgendes in Betracht:

Während die Entwicklung so vor sich gegangen ist, daß mit der Berücksichtigung des Wertsystems in einem Tarif gleichzeitig als selbstverständlich die Unmöglichkeit erkannt wurde, für jedes einzelne Gut, für jede Eisenbahnsendung eine dem Werte entsprechende Tarifierung vorzunehmen, stellen die neuen Vorschläge sie gerade als das allein richtige und wirtschaftlich Logische hin.

Die Vorschläge gehen aber zum Teil wesentlich auseinander. Während von einer Seite neben den bestehenden Tarifen nur ein W e r t z u s c h l a g ohne Unterschied der Entfernung und des Gewichts e i n e i n f a c h e r T a u s e n d t e i l - S a t z stets gleicher Höhe vom Wert empfohlen wird[2]), sehen andere Vorschläge für hochwertige Güter und weite Entfernungen hohe Prozentsätze, für billige Güter und kurze Entfernungen geringere Sätze vor[3]). Für die Beurteilung der Durchführbarkeit ist diese Verschiedenartigkeit ohne Belang.

Nicht die Durchführung des Wertsystems ist also das Wesentliche, sondern die Ermittlung und Festsetzung der Fracht in jedem Einzelfalle lediglich nach dem Wert des beförderten Gutes. Es soll nicht mehr, wie es bisher alle Tarifsysteme als unumgänglich ansahen, eine mehr oder weniger große Anzahl von Klassen geben, nach denen die aufgeführten Güter die Fracht zu zahlen haben, sondern in jedem Einzelfalle soll eine Frachtberechnung allein nach dem Wert vor sich gehen. Voraussetzung für eine solche Regelung wäre, daß Fracht und Wert einer Ware in einem bestimmten und annähernd bestimmbaren Verhältnis zueinander stehen. Das trifft aber nicht zu. Die Erfahrung lehrt einmal, daß die Höhe der Fracht den Preis oft gar nicht oder nur unwesentlich beeinflußt. So haben z. B. die mit dem ausgesprochenen Zweck der Lebensmittelpreissenkung eingeführten Tarifermäßigungen im Juli 1921 nicht nur nicht diesen Erfolg gehabt, sondern die Lebensmittelpreise sind, wie allgemein bekannt, seit dieser Zeit ständig gestiegen. Weiter sind die Eisenpreise seit dem Monat Juni 1920 bis Juli 1921 wesentlich gesunken, die Tarife aber während dieser Zeit gestiegen. Es wirken eben in der Hauptsache andere Ursachen auf die Preisbildung ein als die Fracht. Zum anderen ist aber jetzt und war stets das Verhältnis von Fracht und Wert ein ganz verschiedenes, und der Umstand, daß die Fracht für billige Rohstoffe einen höheren Vom-Hundert-Satz des Wertes ausmachte als für Fertigerzeugnisse, hat nicht verhindert, daß unser Wirtschaftsleben die bekannte ungeahnte Entwicklung vor dem Kriege genommen hat.

Was ist aber unter dem Wert eines Gutes zu verstehen? Unter Wert wäre einmal zu verstehen der zeitige M a r k t w e r t einer Ware. Schon hier beginnen die Bedenken. Es genügt ein Blick auf eine Übersicht der deutschen Marktpreise, um zu zeigen, daß die Unterschiedlichkeit eine so starke ist, daß dieser Wertbegriff nicht gemeint sein kann. Am 20. Juli 1921 lagen die Kleinhandelspreise in den 18 größten Städten Deutschlands für Kartoffeln zwischen 140 ₰ und 260 ₰, für Speck zwischen 36 ℳ und 52 ℳ, für Schellfische zwischen 3 ℳ und 7 ℳ je Kilogramm. In der zweiten Septemberwoche kostete in Deutschland auf 9 Produktenmärkten Weizen zwischen 4500 und 4200 ℳ, Roggen zwischen 3540 und 3140 ℳ, Gerste zwischen 4400 und 3700 ℳ je Tonne. Etwa den Beförderungspreis dem w i r t s c h a f t l i c h e n W e r t anzupassen, den die Beförderung eines bestimmten Gutes für die Beteiligten hat, ist völlig unmöglich, weil es an jedem Anhalt für seine Feststellung fehlt. So unentbehrlich die Berücksichtigung des Wertes der Güter bei der Tarifbildung ist, so stößt sie doch bei der Ausführung auf große Schwierigkeiten und leidet an erheblichen, jedem mit der Güterklassifikation Beschäftigten bekannten, aber unvermeidbaren Mängeln. Wenn schon der Marktwert der einzelnen Güterarten bei der Schaffung von Klassen sehr schwierig zu ermitteln ist, so ist es noch in erheblich höherem Maße der wirtschaftliche Wert, den die Beförderung besitzt, und der durchaus nicht ohne weiteres, wenn auch meistens, in dem Werte des Gutes am Empfangsort zum Ausdruck kommt. Den o b j e k t i v e n W e r t eines Gutes feststellen zu wollen, um danach die Fracht zu berechnen, ist also ein vergebliches Bemühen. Es bliebe nichts anders übrig, als für die Frachtberechnung den Handelswert des einzelnen Gutes auf Grund des Einzelvertrages zwischen Versender und Empfänger heranzuziehen; das ist aber kein allgemeiner W e r t, sondern ein außerordentlichen Schwankungen und Zufälligkeiten unterworfener P r e i s. Diesen wollen denn auch die Verfechter der neuen Tarifgrundsätze als maßgeblich ansehen. Daß er eine irgendwie zuverlässige Grundlage darstellt, wird nicht behauptet werden können. Es ist wohl zutreffend, daß ein großer, wenn nicht der größte Teil der Eisenbahnsendungen durch Rechnungen oder schriftliche Preisvereinbarungen belegt werden, daß also an sich diese V e r t r a g s v e r e i n b a r u n g über den Preis maßgebend sein könnte. Aber wer wollte annehmen, daß die bei der Frachtfestsetzung vorgelegten Papiere und Angaben der Wahrheit entsprechen? Sollte selbst die seit langem entschwundene Ehrlichkeit im deutschen Volk aller Schichten sich wieder heben, eine zuverlässige Erklärung über den Wert des aufgelieferten Gutes, eine zweifelsfreie Urkunde über den Preis wird man in vielen Fällen nicht erhalten. Wenn schon jetzt in nicht wenigen Fällen bei Anträgen auf Entschädigung wegen Verlustes der Eisenbahnverwaltung besonders ausgestellte sogenannte „Reklamationsrechnungen“ vorgelegt worden sind, so wird etwas Ähnliches in weit höherem Maße eintreten, wenn von den Rechnungen die Frachthöhe abhängig gemacht ist. Mit Vertragsstrafen da hindernd und bessernd eingreifen zu wollen, muß jedem Eisenbahner nach gemachten Erfahrungen als zweck-

[1]) Siehe die Ausführungen von Dr. Oskar Engländer im Globus, Zeitschrift für internationales Verkehrs- und Tarifwesen, Nr. 35, vom 1. September 1921 über „Individuelle Werttarifierung“.

[2]) Oberregierungsrat Dr. Goudefroy-Frankfurt a. M. in Nr. 628 der Deutschen Allgemeinen Zeitung vom 22. Dezember 1920 und in Nr. 5 der Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk vom 22. Januar 1921 und soeben nochmals in der Vossischen Zeitung Nr. 530 vom 10. November 1921.

[3]) U. A. Oberstaatsbahnrat Dr. Siegmund Frei-Wien in Nr. 20 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 19. Mai 1921.

los und keinen Erfolg versprechend erscheinen. Auch die gesetzliche Beschränkung der Haftung der Eisenbahnverwaltung auf die Höhe des der Frachtfestsetzung zugrunde gelegten Rechnungsbetrages kann den erstrebten Zweck nicht erfüllen. Einmal wird der unredliche Verfrachter diese Gefahr in den Kauf nehmen können, wenn die Beraubungen und Diebstähle, wie doch zu hoffen, abnehmen, und zum anderen kann es ihm niemand verwehren, bei einer Privatgesellschaft über den Rechnungsbetrag hinaus eine besondere Versicherung einzugehen, die ihm weit mehr als diesen einbringt.

Dabei braucht der Zweck, der mit der Vorlegung einer falschen Rechnung verfolgt wird, nicht einmal überhaupt oder in erster Reihe auf einen Betrug der Eisenbahn bei der Frachtberechnung gerichtet zu sein. Kaufleute und Gewerbetreibende wollen und müssen es vermeiden, jedem Eisenbahner, der mit der Sendung zu tun hat, dem anrollenden und abrollenden Rollfuhrmann, jedem Boten usw. ihre Vertragsverhältnisse, die Massen-Warenpreise, bisher geheim gehaltene Vergünstigungen offenzulegen, und es ist nicht ausgeschlossen, daß lediglich zu diesem Zwecke, zur Wahrung des Geschäftsgeheimnisses, unrichtige Angaben in den Rechnungen gemacht werden. Es ist so gut wie sicher, daß die Kaufmannschaft gegen eine derartige Veröffentlichung ihres Geschäftsgebarens Einspruch erheben wird. Der Verkaufspreis ist meistens ein Geschäftsgeheimnis, das mit der neuen Tarifberechnung dem Wettbewerb leicht zugänglich würde.

In zahlreichen Fällen ist es aber auch gar nicht möglich, eine Rechnung oder eine ähnliche Unterlage beizubringen, um den Wert einer Ware zu belegen oder auch einen geschätzten Wert wahrscheinlich zu machen. Es kommen nicht unwesentliche Gütermengen zur Versendung, die für den Versender oder Empfänger unersetzlich sind, überhaupt einen gar nicht bestimmbaren Liebhaberwert haben, deren Wert zurzeit nicht bekannt ist, usw. Kann man dem Versender zumuten, einen Sachverständigen unter Kosten zur Abgabe eines Gutachtens zu veranlassen? In eine völlig unlösbare Verlegenheit und Bedrängnis kommt z. B. jeder mit der Eisenbahn einen Umzug Bewerkstelligende. Es ist völlig unmöglich — zumal unter den jetzigen wechselnden Preisverhältnissen — den Wert einer auch nur mittleren Wohnungseinrichtung, die etwa vor dem Kriege gekauft und längere Jahre benutzt und ergänzt worden ist, nur annähernd anzugeben. Wenn die Abschätzung durch Preisprüfungsstellen oder nach Preisverzeichnissen für solche Fälle vorgesehen und vorgeschlagen wird, und wenn dasselbe Verfahren für die Nachprüfung zweifelhafter oder verdächtiger Wertangaben gelten soll, so kann man nur über die Weltfremdheit solcher Gedanken staunen.

Vorstehende allgemeine Bedenken ergeben sich für jeden die Frage Prüfenden. Für den Eisenbahner sprechen noch andere Erwägungen gegen eine Durchführung des Wertsystems in der vorgeschlagenen Weise. Die Verkehrsordnung und die Abfertigungsvorschriften ebenso wie das Internationale Übereinkommen gehen davon aus, daß jede Eisenbahn-Gütersendung von einem Frachtbrief begleitet sein muß und grundsätzlich nur von diesem einen durch den Absender beizubringenden Papier. Wird nun für die nach den Angaben des Frachtbriefes vorzunehmende Frachtberechnung noch mindestens ein weiteres Papier — eine Rechnung oder gar ein Vertrag oder der einen Vertrag ersetzende Schriftwechsel — beigefügt, so wird das Abfertigungsgeschäft, das auf den großen Dienststellen und zu bestimmten Zeiten mit einer erstaunlichen, aber nur infolge größter Vereinfachung des Geschäftsganges möglichen Schnelligkeit bewältigt werden muß, auf das äußerste erschwert und gestört. Jede Sendung, der neben dem Frachtbrief andere Papiere, statistische Anmeldescheine, Ausfuhrbewilligungen, Zollpapiere usw. beigefügt sind, bedeutet schon heute eine arge Verzögerung für den kartierenden Beamten der Versandabteilung. Dabei sind die genannten Papiere für ihn zum größten Teile unwesentlich, da er lediglich nach den Angaben im Frachtbrief abfertigt. Wenn er nun aber neben dem Frachtbrief stets eine Rechnungsabschrift, einen unübersichtlichen Schriftwechsel durchgehen und prüfen soll, um überhaupt eine Frachtberechnung vornehmen zu können, so wird die Arbeit auf das äußerste verlangsamt werden. Da die Berechnung der Fracht in Hundertteilen des Wertes bestehen soll, so wird sie in jedem Falle rechnerisch vorgenommen werden müssen, da „Rechenknechte“ und Tabellen für die zahlreichen Rechenexempel kaum aufgestellt werden können. Anstände in den beigefügten Rechnungen, Zweifel an ihrer Richtigkeit oder an der Wertangabe werden umständliche Nachfragen und Verhandlungen mit dem Versender notwendig machen. Schon jetzt werden zwar Feststellungen erforderlich, zu welcher Güterart, der Gütereinteilung eine aufgelieferte Sendung gehört, um die Tarifklasse zu finden; aber diese besonderen Ermittlungen der Art der Ware brauchen nur hin und wieder oder einmal vorgenommen zu werden, während der Preis bei seinem ständigen Wechsel immer Nachprüfungen verlangen wird.

Die jetzt das Geschäft außerordentlich vereinfachende Praxis und technische Fertigkeit in der Abfertigung wird der Beamte sich dann nicht annähernd zu eigen machen können. Jetzt haben die gewandten und längere Zeit an einer Abfertigungsstelle tätigen Kräfte die Tarifklassen bestimmter Güter ebenso im Kopf wie den häufiger vorkommenden Tarifkilometersatz. Nach Einführung der Einzelwerttarifierung wird der Satz infolge der Preisänderungen oder der Änderungen in der Wertangabe ständigem Wechsel unterliegen. Es wird nicht nur jede Änderung in der Markt- und Wirtschaftslage die Fracht für Sendungen gleicher Art auf gleicher Strecke verändern, sondern am gleichen Tage werden die Frachten gleicher Güter verschieden sein, da ja der Kaufpreis das Maßgebende sein soll und dieser in zahlreichen Fällen ohne jede Einheitlichkeit ist. Für sämtliche Sendungen wird etwa ein Arbeitsaufwand erforderlich sein, wie er früher schwierigen internationalen Frachtbriefsendungen eigen war. Auch wenn die Wertberechnung in der Weise vorgenommen werden sollte, daß nicht jede spitze Wertangabe als Tarifgrundlage genommen wird, sondern zusammenfassende Gruppen von 1 — 25 — 50 — 100 ℳ usw., und vielleicht sogar Kilometerzonen von etwa je 10 km gerechnet werden, so ist doch die Schwierigkeit der Frachtfeststellung eine außerordentliche. Es genügt in dieser Hinsicht, auf die in den Ausführungen Dr. Siegmund Frei's enthaltene Tabelle hinzuweisen, um die Umständlichkeit zu erkennen.

Daß unredliche Eisenbahnbedienstete sich die jedem Beteiligten zugänglichen Angaben über genauen Inhalt und Wert des aufgelieferten Gutes zunutze machen werden, unterliegt wohl keinem Zweifel. Unredliche Firmen werden diese Möglichkeit ausnutzen, um Einblick in die Geschäfte der Anderen sich zu verschaffen. Die Wertangabe wird den Dieben ein zuverlässiges Merkmal dafür sein, ob es lohnt, die Sendung sich anzueignen, und zugleich ein sicherer Anhalt für die „Verschärfung“ des geraubten Gutes beim Hehler.

Ganz außerordentliche Schwierigkeiten muß aber die Feststellung des Wertanteilsatzes bereiten, der als Fracht oder Wertzuschlagsfracht erhoben werden soll. Wie schon erwähnt, ist zurzeit das Verhältnis zwischen Wert des Gutes und Fracht außerordentlich verschieden. Bei einer Wagenladung Kohlen beträgt der Wert der 10-t-Sendung z. B. 3331 ℳ, die Fracht auf 100 km 350 ℳ oder 10,51 %, auf 200 km 600 ℳ = 18,01 % und auf 500 km 1130 ℳ = 33,92 %. Nach dem vorgeschlagenen Zuschlagswertsystem mit einem einzigen Satz für alle Entfernungen müßte ein Durchschnittssatz nicht nur für die Kohlentransporte, sondern für alle Güter gleicher Werthöhe gefunden werden. Zu diesem Zweck bedürfte es also der Feststellung, welchen Wert die sämtlichen mit der Eisenbahn beförderten Güter haben, und welcher Vom-Tausend-Satz als Zuschlag erhoben werden müßte, um zunächst einmal sämtliche Unkosten der Eisenbahn mit der regelrechten Fracht und dem Zuschlag zu decken. Diese Feststellung ist völlig unmöglich, da eine solche Statistik nicht vorhanden und auch kaum zu beschaffen sein dürfte. Man kennt zwar annähernd den Wert der Ausfuhr und Einfuhr, aber nicht im mindesten den Wert der

innerhalb eines Landes überhaupt oder mit der Eisenbahn beförderten Güter. Versuchsweise könnte man zwar einen Satz, der auf Grund von Schätzungen gefunden wird, etwa eine Zeitlang anwenden und zusehen, welche Wirkungen dieser auf die Eisenbahneinnahmen und die einzelnen Wirtschaftskreise ausübt. Eine solche Eisenbartkur wird aber beiden Teilen außerordentlich schlecht bekommen und kann im Ernste nicht gut vertreten werden.

Ähnliche Untersuchungen müssen aber auch vorgenommen werden, wenn die ganze Fracht nach dem Warenpreise berechnet werden soll. Hier müßte nicht nur Entscheidung getroffen werden, welcher Satz für jede bestimmte Entfernung gerecht und möglich erscheint, sondern auch welcher Vom-Hundert-Satz bei dem Wert des Gutes etwa von 2 ℳ, 5 ℳ, 10 ℳ, 50 ℳ, 100 ℳ, 200 ℳ usw. je Kilogramm angemessen ist. Dabei wird offenbar vorausgesetzt, daß im Preise gleich hochstehende Waren der verschiedensten Art auch wirtschaftlich gleichwertig sind. Hier zeigt sich so recht die schematische, jede Rücksicht auf bestehende Verhältnisse und wirtschaftliche Entwicklung vermissen lassende Auffassung. Eine solche Regelung, die nach den zeitigen Beziehungen der Güter in der ewig veränderlichen Wirtschaft nicht fragt, muß zu unübersehbaren Verschiebungen der Wettbewerbsverhältnisse führen. Gerade die Bewahrung des Bestehenden ist aber wenn auch nicht das Wesentliche, so doch ein wichtiger wirtschaftlicher Grundsatz der Tarifpolitik; wenn nicht allgemeine wichtige Gründe für eine Änderung von Tarifen sprechen, wird man keine Änderungen vornehmen. Die Aufgabe, eine solche Tariftabelle einzurichten, die bei jedem Kilometer nicht wie jetzt etwa 30 Frachtsätze, sondern eine Unzahl von Vom-Hundert-Sätze für Werte von 1 bis x Mark enthalten müßte, ist tausendmal schwieriger als die Arbeit, die die Einstufung der Güter in einzelne Tarifklassen der Gütereinteilung verursacht. Ein Mangel wird sich aber besonders geltend machen, es wird nicht mehr möglich sein, bedrängte unterstützungsbedürftige Güter vor anderen zu bevorzugen. Wollte man, wie auch wohl vorgeschlagen wird, solche Güter nicht nach dem für ihren Kilogrammwert vorgesehenen Satz, sondern mit einem geringeren Vom-Hundert-Satz belegen, so entstehen einmal doch wieder bestimmte Klassen, und man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß dauernd aus den verschiedenen Wirtschaftskreisen das Verlangen sich geltend machen wird, solche Ermäßigung zu erlangen. Wegen Beibringung sozialpolitischer und volkswirtschaftlicher Gründe, die die Vertreter des Einzelwerttarifsystems allein zulassen wollen, wird man nicht in Verlegenheit geraten. Fast alle für Notstandstarife oder Ausnahmetarife früher und jetzt ins Feld geführten Gründe sind volkswirtschaftlicher oder sozialpolitischer Art, ob es sich um die Versorgung der Landwirtschaft mit billig zu verfrachtenden künstlichen Düngemitteln oder um billige Zuführung von Grubenholz nach den Kohlengebieten oder um Verbilligung der Kartoffeln durch ermäßigte Stückgutfracht u. a. m. handelt. Eine Begünstigung bestimmter Güter auf weite Entfernungen durch Staffelung ist wohl ganz ausgeschlossen.

Schließlich geht auch die Begründung fehl, daß die Einzelwerttarifierung, die sich jeder Wertverschiebung der Güter nach oben und unten, jeder Schwankung im Wirtschaftsleben selbsttätig anpasse, eben dadurch von stets entsprechendem Einfluß auf die Einnahmen (und Ausgaben) der Eisenbahn sei. Beim Anziehen der Preise würden die Einnahmen von selbst höher, bei Entspannungen geringer. Wäre die Eisenbahnverkehrsmenge stets die gleiche, so könnte man dem schließlich zustimmen, wenn auch die Ausgaben der Eisenbahnen zu ganz anderen Zeiten festgelegt werden, als die Einnahmen entstehen, und nicht ohne weiteres beim Rückgang der Geschäftslage herabgesetzt werden können. Die Folge eines wirtschaftlichen Niederganges ist aber nicht nur und nicht einmal wesentlich für die Eisenbahn das Sinken der Preise, sondern ein Verkehrsrückgang. Zu dem nach dem gesunkenen Wert der beförderten Güter berechneten geringeren Frachtbetrag gesellt sich also noch für die Eisenbahn die Verringerung der Beförderungsgeschäfte, so daß sie doppelt die Wirkungen der Wirtschaftskrise empfinden muß. Für die Beförderung der den geringen Frachtertrag abwerfenden, selber im Preise gesunkenen Güter kann sie die bisher für einen stärkeren Verkehr geschaffenen Betriebseinrichtungen, die in Vergrößerung der Betriebsanlagen, Vorhaltung von ausreichenden Betriebsmitteln und entsprechendem Personal u. a. m. bestanden, nicht sofort, zum Teil überhaupt nicht so einschränken, wie es die Mindereinnahmen erfordern.

Nur kurz sei noch auf die sich aus der Einzelwerttarifierung ergebenden Schwierigkeiten im internationalen Verkehr hingewiesen. Zu all den bereits erwähnten Bedenken kommt hier noch hinzu, daß nicht nur in den mit Deutschland im Eisenbahnverkehr stehenden, sondern in allen Eisenbahnländern des festländischen Europa der Einzelwerttarifierungsgrundsatz durchgeführt werden müßte, sobald er in einem Lande angenommen werden soll. Anderenfalls kämen direkte Tarife kaum zustande; es würden lediglich Gesamtfrachten aus den beiden an den Grenzen zusammengestoßenen Schnittfrachten, die in dem einen Land nach dem Preis der Ware, auf der anderen Seite nach anderen Grundsätzen berechnet werden, möglich sein. Abgesehen davon erscheint es aber ausgeschlossen, selbst wenn wirklich der Grundsatz diesseits und jenseits der Grenze gilt, eine Einigung über die Höhe der als Fracht zu berechnenden Wertanteile herbeizuführen, da die Wirtschaft der Staaten zu verschiedenartig ist. Auch ist es mehr als zweifelhaft, ob der rechnungsmäßig feststehende Preis einer Ware von dem Empfangsland oder gar einem nur im Durchlauf berührten Gebiet, in dem ganz andere Warenpreisverhältnisse bestehen, anerkannt werden wird; ganz zu schweigen von den geradezu unüberwindlichen Währungsschwierigkeiten, die ja allerdings auch jetzt die Einführung direkter Tarife außerordentlich erschweren. Gerade in der jetzigen Zeit der völlig ungeklärten internationalen Wirtschaftsbeziehungen und des eher einem Wirtschaftskampfe gleichenden scharfen internationalen Wettbewerbs ist der direkte Frachtsatz im zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr, berechnet nach einem allgemein geltenden tarifsystematischen Grundsatz, ein (vielleicht nicht einmal schöner) Traum.

Wenn nun auch den auf eine Änderung des Tarifsystems gerichteten Vorschlägen nach alledem nicht zugestimmt werden kann, so soll damit nicht behauptet werden, daß der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, wie er heute besteht, untadelhaft und nicht verbesserungsbedürftig sei. Der Tarif ist im Laufe der letzten Jahre sicher nicht besser geworden. Zwar hat man die in den Jahren 1918—1920 eingeführten, in Hundertteilen des Frachtsatzes ausgedrückten Tariferhöhungen Ende 1920 systematisch unter Nachprüfung der Gütereinteilung im Tarif zu berücksichtigen versucht; bei der Schnelligkeit, mit der auch dies geschehen mußte, und bei den bereits wieder notwendig gewordenen Tariferhöhungen wird man aber nicht behaupten können, daß die Tragfähigkeit der Güter in den Normalklassen und in den Ausnahmetarifen ausreichend geprüft worden ist, so daß nichts mehr zu tun bleibt. Es ist im Gegenteil zu hoffen, daß die wirtschaftliche Entwicklung Zeit zu einer eingehenden Prüfung in dieser Richtung, die ja dem Werttarifsystem entspricht, läßt; dabei wird es sich als notwendig erweisen, eingehender und genauer als bisher zu untersuchen, ob die vorhandenen Klassen unter den jetzigen Preis- und Wertverhältnissen ausreichen, und ob nicht doch an ihre Vermehrung oder die Schaffung einer Klasse hochwertigster Güter oder ähnliches herangegangen werden muß.

Zur Entschädigungspflicht der Reichseisenbahnen.

Von Regierungsrat **Dr. jur. Joseph**, Frankfurt (Main).

Nicht mit Unrecht hat Rechtsanwalt Dr. Seligsohn in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Jahrgang 1921, S. 516 ff.) auf die wichtige Rolle hingewiesen, die der Umfang der Haftpflicht für die Folgen von Betriebsunfällen für die Frage der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen spielt. Er kommt zu dem Ergebnis, daß das nun 50 Jahre geltende Gesetz die Eisenbahnen einer besonders strengen Haftung unterwirft, daß aber nicht übersehen werden darf, „daß der Umfang der Haftung durch die Rechtsprechung der Gerichte im Laufe der Zeit eine außerordentliche Verschärfung erfahren hat". Diesem Urteil muß der Eisenbahnfachmann — ob Techniker oder Jurist — zustimmen.

Die Entstehung des Reichshaftpflichtgesetzes fällt in eine Zeit, in der das eben zusammengeschweißte Deutschland nach einem siegreichen Kriege im Beginne einer damals ungeahnten wirtschaftlichen Machtentwicklung stand. Mit Riesenschritten vorwärtsstrebender Erfindergeist, gepaart mit industriellem Wagemut, ließ technisch hochentwickelte Großbetriebe entstehen, in denen größte und kleinste Maschinen, zum Teil in vielfacher Abhängigkeit voneinander, Gefahren schufen, die der früheren Kraftentfaltung von Mensch und Tier spotteten. Die Entwicklung der Maschine im weitesten Sinne des Wortes war der Feind der Unversehrtheit von Körper, Leben und Gesundheit des im Großbetriebe tätigen Menschen. War im Fabrikbetriebe der Wirkungsbereich der Gefahren im wesentlichen in einen verhältnismäßig engen Raum gebannt und in der Hauptsache auf die im Betriebe Tätigen beschränkt, so war der Gefahrenbereich des Eisenbahnbetriebes in räumlicher und persönlicher Hinsicht gewissermaßen unbegrenzt. Es mußte Aufgabe der Gesetzgebung sein, die Folgen des Eintritts der Gefahren von dem Beschädigten auf den Betriebsunternehmer als den Schöpfer der Gefahren abzubürden. Sie löste die Aufgabe im Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, in dem sie neben rechtlichen Gesichtspunkten die Erfüllung sozialer Pflichten, deren Erkenntnis sich Bahn zu brechen begann, erstrebte.

Die Unkenntnis der großen Masse auf dem Gebiet der Erfindungen, deren Wesen aus erklärlichen Gründen auch den gebildeten Kreisen fremd sein mußte, die in der Unkenntnis begründete Furcht des Publikums vor den Wirkungen der Gefahren und die darin wurzelnde Unsicherheit und Unbeholfenheit bei Eintritt der Gefahr rechtfertigten damals die für den Unternehmer empfindliche strenge Auslegung, die die Rechtskunde in Anpassung an die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Gesetzesvorschrift angedeihen ließ. Es konnte damals nicht befremden, wenn bei selbst bedeutendem Eigenverschulden der Geschädigten die Gerichte den Betriebsunternehmer mit den vollen Folgen des Gefahreneintritts belasteten.

Gewiß hat sich mit fortschreitender Entwicklung der Kreis der Gefahren nicht beschränken lassen. Zunehmende Kräfteentfaltung der Maschinen, als Folge davon gesteigerte Geschwindigkeiten und alle damit zusammenhängenden physikalischen Wirkungen, wie im Eisenbahnwesen z. B. die der schweren Züge, Verkehrsdichtigkeit, und alle auf hochentwickeltem Eisenbahnverkehr beruhenden bekannten Einrichtungen und Zustände haben zweifellos neue und ernstere Gefahren gezeitigt. Mit der machtvollen wirtschaftlichen Entwicklung ist aber auch das Verständnis des Einzelnen wie der breiten Masse für die Gefahrenquellen, für ein der Wirkung von Unfällen und der Umgehung oder Abwehr der Gefahr angepaßtes Verhalten gewachsen. Ja darüber hinaus ist im Publikum ein erhebliches Maß von Gleichgültigkeit gegen die Gefahren entstanden, die als Leichtsinn in Eigenverschulden umgemünzt zu werden verdiente. Diese psychologische Wirkung im Bereiche physikalischer Machtgebote hat — das muß leider festgestellt werden — in der Rechtsprechung auf dem Gebiete des Haftpflichtrechtes noch wenig Anerkennung gefunden. In dem Mangel dieser Erkenntnis beruht zu nicht geringem Teil die von dem eingangs genannten Verfasser gerügte Verschärfung der Rechtsprechung zum Nachteil des Betriebsunternehmers.

Wer mit Aufmerksamkeit einen kritischen Gang durch die Judikatur des Haftpflichtrechtes unternimmt, erkennt mit geradezu schaudernder Ehrfurcht, mit wie großer Folgerichtigkeit die Rechtsprechung der neueren Zeit in der Urteilsfindung sich an die höchstrichterlichen Urteilsbegründungen früherer Zeiten anlehnt. Nur wenig ist da zu finden von dem Geiste der fortschreitenden Technik, nicht nur im Eisenbahnwesen, sondern auf allen Gebieten unseres Wirtschaftslebens. Und gerade hierin liegt zum großen Teil der Kernpunkt der kritischen Betrachtung. Was ehemals eine Gefahr des Eisenbahnbetriebes darstellte, kann heute vielfach nicht mehr als solche gelten, sei es, daß sie gleichgeartete Verhältnisse auf Gebieten des Wirtschaftslebens findet, die von der Wirkung des Haftpflichtgesetzes nicht berührt werden, sei es, daß sie im Verhältnis zu anderen gefährdenden Vorgängen in der Außenwelt die Eigenschaft einer des gesteigerten Haftpflichtschutzes bedürftigen Gefahr verloren hat. Die der Urteilsfindung in dieser Beziehung zugrunde zu legende sachliche Würdigung kann allerdings in vielen Fällen — und namentlich bei Beginn einer der Entwicklung angepaßten Rechtsprechung — nicht Aufgabe des Richters sein, sondern muß sachverständigem Fachwissen überlassen bleiben. Mehr als bisher muß deshalb der fachliche Berater an der Schaffung der Unterlagen für die Urteilsfindung beteiligt werden.

Heute ist die wirtschaftliche Entwicklung eines Gebietes abhängig von der Vollkommenheit der Technik. Nicht alle Gebiete einer zu einem Staatsganzen zusammengefaßten Volksgesamtheit sind gleichmäßig wirtschaftlich und damit technisch entwickelt. Landwirtschaftlichen, verhältnismäßig dünn bevölkerten Gegenden stehen industriell entwickelte, dicht bevölkerte Gebiete in scharfer Abgrenzung gegenüber. Die Intensität der Gefahren und deren Häufung ist in diesen Gebieten ungleich größer als in jenen. Demgemäß ist auch der Sinn der Bevölkerung und des einzelnen für die Bedeutung der Gefahren hinsichtlich ihrer Wirkung und ihrer Abwehr ein verschiedener. Alter und Geschlecht vervielfachen die Verschiedenheit der Beurteilung der Gefahrenwirkung. Diese im Leben eine bedeutende Rolle spielende Relativität hat im Reichshaftpflichtgesetz keinen Ausdruck gefunden. Sie mag z. B. bei der Entstehung des Gesetzes eine gleich Null zu setzende Bedeutung gehabt haben. Um so mehr hätte es Aufgabe der Rechtswissenschaft und Spruchpraxis sein müssen, diesem im Leben mehr und mehr an Beachtung gewinnenden Umstande die gebührende Würdigung zuteil werden zu lassen. Eile z. B. und die darin liegende Gefahr ist kein Vorrecht des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen. In verkehrsarmen Gegenden bildet sie für den Bewohner jener Gegend eine Besonderheit im Eisenbahnbetrieb. Anders in industriell hochentwickelten Gegenden, wo dem Bewohner die Hast und Eile zur Alltagsgewohnheit geworden ist. Die Eigenheiten der Eisenbahnwagentür sind dem Industriemenschen nicht fremd. Er ist sich ihrer Gefahren voll bewußt. Er weiß genau, was ihm droht, wenn er sich am Türrahmen einer offenstehenden Abteiltür hält. Er würde den geringschätzig und ironisch, vielleicht auch grob behandeln, der ihm außerhalb einer Gerichtsverhandlung einen belehrenden Vortrag über die Eisenbahnwagentür und ihre Gefahren halten wollte. Anders die alte Frau aus dem sächsischen Erzgebirge in eisenbahnloser Gegend, die nach mehrstündiger Wagenfahrt oder langem Fußmarsch zum ersten Male in ihrem Leben einem Schnellzug ihr Dasein anvertraut.

Es muß bei der Kritik der Rechtsprechung auf dem Gebiete des Eisenbahn-Haftpflichtrechtes zugegeben werden, daß viele dem Fachmann als Fehlspruch erscheinenden Urteile ihren Grund in dem Richter verborgenen Betriebsvorgängen haben. Nicht immer liegt das daran, daß der Richter nicht Fachmann ist und der den Betriebsunternehmer vertretende Anwalt über ausreichende technische Fachkenntnisse nicht verfügt. Für beide gilt vielmehr die den Eisenbahnfachmann betrübende Erfahrung über eine oft erstaunliche Unerfahrenheit des Publikums auf dem gesamten Gebiete des Eisenbahnwesens. Nicht allzu schwer wiegt allerdings dieser Mangel, wenn man bedenkt, wie wenig die Eisenbahnverwaltung bislang getan hat, den Schleier des Geheimnisses zu lüften und den Gralskelch ihrer Tätigkeit in vollstem Glanze erstrahlen zu lassen. Wie überhaupt im Eisenbahnrecht, so namentlich im Haftpflichtrecht, hat die Eisenbahnverwaltung nichts zur Fortentwicklung des Rechts getan. Das ist nicht Aufgabe des Theoretikers auf dem Lehrstuhl der Hochschulen, sondern des Praktikers. Ihm allein ist die Fülle der Mängel bekannt, zu deren Abstellung er vornehmlich berufen ist, Vorschläge zu machen und Anregungen zu geben. Es gibt wohl kein Gebiet des Wirtschaftslebens, das so sehr der Entwicklung unterworfen ist, wie das Verkehrsleben. Um so mehr müßte es vornehmste Sorge der das Verkehrsleben und namentlich das Eisenbahnwesen leitenden Stellen sein, darüber zu wachen, daß Verkehrswesen einerseits und Gesetzgebung und Rechtsprechung andererseits in ihrer Entwicklung miteinander Schritt halten.

Damit glaube ich auf den Angelpunkt hingewiesen zu haben, um den sich das Bestreben einer Besserung der augenblicklichen Verhältnisse zu drehen haben würde. Die Vorgänge aus dem Eisenbahnwesen müssen aus dem Geheimschrank in die Öffentlichkeit. Die breitesten Schichten der Bevölkerung müssen mit dem Wesen der Verkehrsunternehmungen, ihren Aufgaben, Rechten und Pflichten vertraut gemacht werden. Das Publikum muß durch die Presse dazu erzogen werden, einer

großen Zahl von Vorgängen im Eisenbahnwesen eine andere Beurteilung als sonst zuteil werden zu lassen. In Zeitschriften, die in der Juristenwelt gelesen werden, müssen Entscheidungen höherer und höchster Gerichte nicht nur abgedruckt, sondern von Fachleuten unter kritischer Beleuchtung der Mängel besprochen werden. Mit anderen Worten: Das Pressewesen der Reichseisenbahnen muß eine seiner großen Bedeutung entsprechende Umbildung erfahren. Der Reichsverkehrsminister hat in dieser Beziehung letzthin den Willen zur Tat offen ausgesprochen. Das Wie der Durchführung bleibt hoffentlich nicht auf dem Wege vom Willen zur Tat an der Etappe der Erwägungen und Prüfungen kleben.

Vieles könnte durch die Anwälte der Reichseisenbahnen gebessert werden. Hier fehlt es allerdings häufig an der mangelnden Instruktion durch die mit Geschäften verschiedenster Art überlasteten Verwaltungsdezernenten. Eine Besserung verspreche ich mir hier nur von der anders gearteten Verteilung der Streckenverwaltungsgeschäfte im Sinne einer Arbeitsverteilung nach sachlichen anstatt nach örtlichen Gesichtspunkten.

Vermag die Rechtsprechung alsdann nicht den oben besprochenen Weg zu gehen — auf die Gründe kommt es dabei nicht an — dann bleibt nur übrig, von oberster leitender Stelle aus Gesetzesänderungen vorzuschlagen, die den veränderten Verhältnissen Rechnung tragen und eine Handhabung des Gesetzes sichern, die seinen Aufgaben und Zielen entspricht. In gewissem Umfange ist allerdings schon heute das Reichshaftpflichtgesetz dringend reformbedürftig. Ich weise in dieser Beziehung auf meine obigen Darlegungen hin, die im folgenden noch ergänzt werden sollen.

Der schädigende Anlaß verpflichtet den Eisenbahnfiskus zum Ersatz des Schadens nach §§ 3, 3a und 7 des Gesetzes. Ist der Umfang der Haftung nach dem Sinne des Gesetzes kein so weitgehender, wie er in §§ 843 und 844 BGB. normiert ist, so lehrt die Erfahrung, daß der Umfang der Haftung aus dem Reichshaftpflichtgesetz den Umfang der Haftpflicht nach dem BGB. weit hinter sich läßt. Die Kapitalkraft der Eisenbahnunternehmungen und schließlich der Umstand, daß der Staat der Betriebsunternehmer wurde, haben eine Rechtsprechung gezeitigt, die an der weitgehenderen Haftung nach §§ 843, 844 BGB. gemessen weit über das Ziel hinausschießt. Hierher gehört nicht nur die von Dr. Seligsohn erwähnte Schärfe der Rechtsprechung in der Beurteilung des Mitverschuldens des Geschädigten, sondern der ganze Komplex der Rentenzuweisung. Ich habe wohl eingangs auf den auch sozialen Charakter des Reichshaftpflichtgesetzes hingewiesen und scheue keineswegs die Konsequenzen. Soziale Maßnahmen haben aber auch eine Kehrseite. Sozial ist eine Maßnahme nur dann, wenn sie zugunsten eines wirtschaftlich Schwachen wirkt, ohne der Gesamtheit, der der Einzelne zugehört, einen im Verhältnis zur Wirkung zugunsten des Einzelnen übermäßig große Nachteile aufzubürden. Die von Getöteten wirtschaftlich Abhängigen und der Verletzte mit seiner Familie sind gewiß übel daran. Ihnen im Verhältnis zur Erwerbsfähigkeit des Getöteten oder Verletzten zu helfen, ist nicht nur soziale, sondern auch Rechtspflicht. Daß ihnen in diesem Rahmen die Sorge ums Dasein genommen wird, leuchtet ohne weiteres ein. Daß aber Abfindungssummen oder Renten gezahlt werden, die ein gewohntes luxuriöses Leben gestatten, oder gar bereits vorhandenen Reichtum stärken, erscheint in dem oben entwickelten Sinne unsozial und ungerechtfertigt. Ich möchte indes nicht falsch verstanden werden. Gewiß sollen solche Leute oder deren Hinterbliebene entschädigt werden. Nur erscheint es zweckmäßig, den Umfang der Haftpflicht nach Maßgabe der Einkommens- und Vermögensverhältnisse des Ersatzberechtigten auf ein beiderseitigen Interessen entsprechendes, d. h. der Billigkeit entsprechendes Maß zu beschränken. Eine solche Maßnahme, die natürlich eine gesetzliche Grundlage haben müßte, vermöchte zugleich für sogenannte Rentenkranke eine Art Heilbehandlung darstellen.

Die Einbeziehung zukünftiger Erwerbsmöglichkeiten bei der Berechnung der Schadenshöhe erscheint auch vielfach zu weitgehend. Oft werden die Grundlagen späterer erweiterter Erwerbsfähigkeit als vorliegend angenommen, ohne daß der Weg mit seinen Sorgen, Klippen und Gefahren verfolgt wird, der zu jener größeren Erwerbsfähigkeit führen muß. Die Psychologie des im Eisenbahnbetriebe Verletzten ist ein Studium für sich. Nirgends liegt mehr Tragik und Komik nebeneinander, als gerade hier. Verletzte wähnen sich vielfach als Titanen der Arbeit und glauben schließlich daran. Hier gilt es, den sozialen Gesichtspunkt mit dem rechtlichen zu einer einheitlichen Lösung im Wege der Rechtsprechung zu verschmelzen.

Noch weit ungünstiger liegen die Verhältnisse auf dem Gebiete der Entschädigungspflicht für Verlust, Beschädigung oder Minderung zum Eisenbahntransport aufgegebener Güter, einerlei, ob es sich um Fracht- und Eilgut, beschleunigtes Eilgut, Tiere, Expreßgut oder Gepäck handelt. Die Zahl der vom Fachmann als Fehlsprüche erkannten Entscheidungen ist Legion. Die Unkenntnis des Richters und Anwaltes über die Abwicklung des Gütertransportvertrages spielt hier eine noch viel größere Rolle. Was beispielsweise auf diesem Gebiete der Eisenbahn als mangelnde Sorgfalt ausgelegt wird, hält vielfach selbst einer milden Kritik nicht stand. Die Beseitigung der Mängel würde der Aufrechterhaltung des Betriebes widerstreben oder einen Kostenaufwand an Menschen und Material bedingen, der das augenblickliche Milliardendefizit vervielfachen müßte. Auf diesem Gebiete vermöchte allerdings eine den gänzlich veränderten Verhältnissen Rechnung tragende Rechtsprechung schon erhebliche Erleichterung zu schaffen. Und es muß anerkannt werden, daß neuerdings einige Obergerichte — z. B. hinsichtlich der Auslegung des § 86 der EVO. — diesen Weg gehen. Trotz dem bleibt der Reichseisenbahnverwaltung bezüglich der Umgestaltung der EVO. viel zu tun übrig. Die EVO. ist kein systematisch und sachlich wohlgeordnetes Gesetzbuch, wie wir es sonst in Deutschland gewohnt sind. Es enthält viel Überflüssiges und entbehrt andererseits der klaren Vorschrift, wo man sie wünscht. In manchen Stücken ist es veraltet. Soweit eine Änderung der EVO. Änderungen des HGB. erfordert, muß diese angestrebt werden. Die Aufgabe der Umgestaltung der EVO. und der entsprechenden Bestimmungen des HGB. ist nicht einfach. Die Umwandlung der Staatsbahnen in Reichsbahnen sollte aber dazu führen, dem neuen Kinde ein modernes Kleidungsstück zu schenken, das es mit Anstand tragen kann.

Der Studienkursus für die neuernannten Dezernenten des Unterrichts- und Bildungswesens und der psycho-technischen Angelegenheiten.

Von Eisenbahnoberinspektor **Josef Popper**, Berlin.

Der Kursus fand vom 5. bis 8. Oktober in Berlin und vom 18. bis 22. Oktober in Tutzing (Oberbayern) statt. Die hierbei gehaltenen Vorträge sind an früherer Stelle bereits bekanntgegeben (vgl. Nr. 41, S. 763 und Nr. 42, S. 780 d. Ztg.). Daß es sich bei dem Kurse um eine eisenbahnschultechnisch wie volkswirtschaftlich äußerst bedeutsame Veranstaltung handelte, bewies allein schon der Umstand, daß der Herr Reichsverkehrsminister die Eröffnung persönlich vornahm. Nach kurzer Begrüßung durch den Herrn Präsidenten Jacobs der Eisenbahndirektion Berlin-Osten und den Sachreferenten des Ministeriums, Herrn Geheimen Baurat Dr.-Ing. Schwarze, nahm Seine Exzellenz das Wort zu folgenden Ausführungen:

Meine sehr verehrten Herren!

Ich danke zunächst dem Herrn Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin-Osten für seine freundlichen Begrüßungsworte.

Wie die Herren aus meiner Anwesenheit ersehen wollen, lege ich der Aufgabe, die Sie erwartet, ganz besonderen Wert bei, weshalb ich nicht verfehlen möchte, Sie hier auch mit m e i n e r Auffassung bekanntzumachen. Die Aufgaben der Reichsbahn nach Krieg und Revolution, also in einer Zeit größter Unsicherheit auf wirtschaftlichem Gebiete, wo es sich noch nicht erkennen läßt, ob die deutsche Volkswirtschaft in stetigem Aufstiege bleiben wird, sind ganz gewaltig und dürfen am wenigsten von uns selbst unterschätzt werden.

In der Öffentlichkeit ist, wie Sie alle wissen, ein heftiger Streit darüber im Gange, was aus unseren Eisenbahnen, die einst so Glänzendes leisteten, angesichts ihrer schlechten finanziellen Lage werden soll. Es ist daher bei allen unseren Bestrebungen — das Ihnen zukommende Gebiet nicht ausgeschlossen — dringend nötig, als Endziel nicht allein die Bewältigung des Verkehrs, sondern auch die Beseitigung des Defizits stets im Auge zu behalten. Dazu gehört in erster Linie F r e i h e i t d e r g e i s t i g e n B e t ä t i g u n g, I n i t i a t i v e b e i j e d e m e i n z e l n e n u n d e i n S i c h - f r e i m a c h e n v o n v e r a l t e t e n F o r m e n, b ü r o - k r a t i s c h e n M e t h o d e n u n d G e w o h n h e i t e n. Mein ganzes Streben geht dahin, diese geistige Freiheit zu fördern. Ich möchte jedem ins Gewissen reden: „Auch du mußt dazu beitragen, daß wir aus unserem Defizit herauskommen!" Gelingt dies nämlich nicht, dann, meine Herren, kommt es eben zum Bankerott des Staatsbetriebes. Da es aber keineswegs meine Absicht ist, die Reichsbahn dem

Bankerott entgegenzuführen, wende ich mich an Sie mit der Bitte, zu unserem wirtschaftlichen Aufstiege ebenfalls beizutragen, indem Sie die Leistungen des Personals im einzelnen wie in der Gesamtheit durch möglichst beste Ausbildung zu heben suchen; nicht etwa, um dem Menschen überhebliche Ideen beizubringen, sondern seine vollkommene Berufsbildung sicherzustellen.

Bemerkenswert ist mir der Ausspruch eines unserer bedeutendsten Industriellen, mit dem ich kürzlich sprach: Er sagte mir: „Sie müssen Ihr Personal als Vorbild und Muster für die ganze deutsche Industrie erziehen!" Ich habe mir diese Worte sehr zu Herzen genommen. Sie weisen uns den Weg, um den Staatsbetrieb vor den Angriffen zu schützen, denen er zurzeit ausgesetzt ist.

Ihre Aufgabe, meine Herren, wird sich schon aus dem Grunde besonders schwierig gestalten, weil es mit manchem zu brechen gilt, was bisher war. Ich hatte in dieser Hinsicht kürzlich Gelegenheit, einer Prüfung beizuwohnen und mich dabei von dem Ergebnis des vielfach noch vorhandenen Unterrichtsverfahrens zu überzeugen. Es handelte sich um eine kleine Sache, doch war sie immerhin ein Symptom, und den Verlauf konnte man kaum anders als katastrophal bezeichnen, mochte man sich den Prüfling oder Prüfenden besehen. Was soll man zu einem Unterrichte sagen, der sich auf ein bloßes Vorlesen der Vorschriften beschränkt, unmögliche Fragen stellt, aller Liebe zur Sache und jeder geistigen Freiheit entbehrt? Versuchen Sie daher die Lehrlinge, Arbeiter und Beamten heraufzubilden, und erklären Sie ihnen neben der Vermittlung beruflichen Wissens insbesondere auch die Zusammenhänge des Eisenbahnwesens mit den finanziellen und volkswirtschaftlichen Fragen! Sie stellen damit unser ganzes Unterrichtswesen auf einen neuen Grund und Boden, während Sie mit dem bloß schematischen Unterricht den Leuten Steine statt Brot geben würden.

Es hat sich als notwendig erwiesen, für die vielen und schwierigen Aufgaben des Bildungs- und Unterrichtswesens selbständige Dezernate zu schaffen, die sich planmäßig und sachverständig mit der Ausbildung des Personals nach den von mir dargelegten Gesichtspunkten zu befassen haben, und deren Tätigkeit sich daher sehr verdienstvoll gestalten kann. Ihre besondere Befriedigung werden die Herren Dezernenten nicht nur in der eigenen Betätigung, sondern auch vor allem darin finden, das Personal mehr und mehr in seinen Leistungen gefördert zu sehen.

Zum Schluß möchte ich Ihnen allen hohe Anregungen aus den jetzt beginnenden Kursen wünschen!

Als Gäste waren erschienen die Herren Staatssekretäre Bodenstein und Kumbier, Regierungsrat Brunner und Nußer von der Zweigstelle Bayern, Professor Dr. Aumund vom preußischen Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung, Ministerialdirektor von Seefeld vom preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, Direktor Dr.-Ing. Lasche als Vertreter des technisch-wissenschaftlichen Vortragswesens des Vereins deutscher Ingenieure und eine größere Zahl Ministerialdirektoren, Direktionspräsidenten und Referenten, außerdem Vertreter der Beamten- und Arbeiterschaft und der Presse.

Nach der Rede des Herrn Ministers beglückwünschte Ministerialdirektor von Seefeld die Eisenbahnverwaltung zu dem wichtigen Tage, der in der Entwicklung des Bildungswesens eine Epoche einleite, und gab der Hoffnung Ausdruck, es möge sich zwischen seinem und dem Reichsverkehrsministerium die bisher bestandene freundliche Fühlungnahme auch künftig fortsetzen, wobei beide Teile die Gebenden und Nehmenden sein würden.

Herr Professor Dr. Aumund wies auf eine Reihe bedeutungsvoller Aufgaben hin, zu deren glücklicher Lösung die Zusammenarbeit der Eisenbahnverwaltung mit der Technischen Hochschule besonders wünschenswert erscheine, und Herr Dr. Lasche verband mit seinem Glückwunsch für den ersprießlichen Verlauf des Kurses eine Schilderung der Absichten und Ziele des technisch-wissenschaftlichen Vortragswesens.

Im ersten Teile des Studienkurses wurde den Teilnehmern auch der von der Eisenbahnverwaltung neubeschaffte „Unterrichtswagen" vorgeführt, nach dessen Muster die Zweigstelle Bayern soeben einen zweiten Wagen anfertigen läßt, den sie auf der im kommenden Jahre stattfindenden Münchener Gewerbeschau auszustellen beabsichtigt. Über Zweck und Einrichtung dieses Wagens wird in einer der folgenden Nummern eingehender zu sprechen sein.

Der Fortsetzung des Kurses in Tutzing schickte der Leiter der Zweigstelle Bayern, Herr Staatssekretär von Frank, folgende Gedanken voraus:

Man sagt: „Wissen ist Macht!" Dieser ideale Satz hat gegolten, bis der Friede von Versailles ihn zur Unwahrheit machte. Denn obgleich unser Vaterland die Feinde an Durchschnittsbildung übertrifft, sind wir arm und machtlos geworden, und unser Wort gilt nichts mehr im Rate der Völker. Erschauernd über die Friedensbedingungen und über die Sklavenketten, die sie uns anlegten, haben wir einen einzigen Ausblick auf Rettung nur noch in der Organisation der Arbeit. Diese zu pflegen, muß auch die Eisenbahnverwaltung mehr als bisher bestrebt sein.

Es wäre ein schwerer Fehler, wollten wir nur vom äußeren Besitz unserer Arbeitskraft sprechen und dabei den Wert der Seelenbildung übersehen. Gerade der geistige Inhalt des Arbeitsprozesses verleiht der Arbeit kulturellen Wert. Möge es Ihnen gelingen, meine Herren, diesen Geist auf die Menge zu übertragen!

Ich beglückwünsche Sie zu Ihrer künftigen Tätigkeit. Ich kann mir nichts Schöneres denken, als sein Wissen anderen zu vermitteln. Man gewinnt dadurch Vertrauen und Autorität, die beide für unsere heutige Zeit dringend nötig sind. Denn der Mangel an Vertrauen und Autorität ist der Eiswind, der an den Grundmauern des gesellschaftlichen Lebens rüttelt, so daß die Eckpfeiler unseres Gesellschaftsbaues wanken und es höchste Zeit ist, helfend einzugreifen, ehe sie stürzen.

Schwer ist die Aufgabe, die Ihrer harrt; aber gerade in der Schwierigkeit lag von jeher die Lockung für den rechten Mann. Mit dem Ausdruck sicherer Erwartung, daß die neuen Dezernenten die dienstlich gestellte Aufgabe, mit der sie zu den Mitarbeitern an dem Problem der Höherführung des Menschentums zählen, nicht als Last, sondern als Lust empfinden möchten, und mit dem Wunsche, daß die an den Kursus geknüpften Erwartungen in Erfüllung gehen, schloß der Herr Staatssekretär seine Ausführungen.

In Tutzing hatten sich als Gäste eingefunden: Ministerialdirektor Dr. Schmitt als Vertreter des bayerischen Ministeriums für Handel, Industrie und Gewerbe und Ministerialrat Hetzner als Vertreter des bayerischen Ministeriums für Unterricht und Kultus. Beide stellten ein Zusammenarbeiten mit der Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiete des Bildungswesens bereitwillig in Aussicht. Ferner waren als Gäste zugegen der Präsident der Eisenbahndirektion München, Dr. von Völker, der die Anwesenden mit herzlichen Worten begrüßte, mehrere Referenten der Zweigstelle und der Eisenbahndirektion München, außerdem noch der Vorsitzende des Landesverbandes der bayerischen Presse.

An den Kursus reihte sich die Besichtigung des Walchenseewerkes, über dessen Einrichtung und volkswirtschaftliche Bedeutung vorher Herr Ministerialrat Dr. Gleichmann von der Zweigstelle Bayern in einem mit Lichtbildern ausgestatteten Vortrage wertvolle Aufklärungen gab.

Der bayerische Verkehrsbeamtenverein hatte in Tutzing die Räume seines vorbildlich eingerichteten Erholungsheims für die Abhaltung der Vorträge und Unterkunft und Verpflegung der Kursusteilnehmer zur Verfügung gestellt, und die Leitung des Heims war erfolgreich bemüht, ihre Gäste in jeder Hinsicht zufriedenzustellen. Die besonders in letzter Zeit deutlich hervortretende Absicht, derartige Heime zu größeren dienstlichen Beratungen in Anspruch zu nehmen, ist nach den in Tutzing gemachten Erfahrungen wärmstens zu begrüßen.

Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdienststellen.

Zu dem Aufsatz des Regierungs- und Baurats Sarrazin in Nr. 10 d. Ztg. erhalten wir folgende Zuschriften:

1. Der Eisenbahnobersekretär Schümann, Oldenburg, schreibt: Herr Regierungs- und Baurat Sarrazin hat eine Formel aufgestellt, nach der allgemein der Grad der Wirtschaftlichkeit eines Bahnhofs mit gemischtem Dienst berechnet werden soll. Demgegenüber weist Herr Eisenbahninspektor Dr. Ritter in Nr. 21 nach, daß es nicht angängig ist, den Verkehrsdienst mit in diese Formel einzubeziehen. In knapper aber zutreffender Weise streift er die vielen sachlichen Gründe, die gegen einen solchen Versuch sprechen. Aber auch ideelle Gründe lassen sich gegen die Bewertung der Leistungen einer Verkehrsdienststelle nach einem bestimmten Schema anführen. Ein solches würde dem Empfinden der Dienststellenvorsteher und des Personals nicht Rechnung tragen. Jener wird nie seine Dienststelle richtig bewertet und dieses sich in eine Art Akkordsystem eingezwängt sehen, gegen das es sich zu wehren suchen wird. Sobald es sieht, daß eine gewisse Anzahl Positionen die Mindestleistungsgrenze bilden soll, tritt das Bestreben zutage, diese zu drücken. Niemals wird es aber in Zeiten hochflutenden Verkehrs bereit sein, die Mehrarbeit mit eigener Kraft zu leisten.

Wenn sich nun von dem von Herrn Sarrazin vorgeschlagenen Wege nicht erreichen läßt, den Grad der Wirtschaftlichkeit einer Verkehrsdienststelle zu bestimmen und vor allem, eine größere Wirtschaftlichkeit zu erzielen, wie kommen wir dann auf den Bahnhöfen mit gemischtem Dienst, mit denen er sich beschäftigt, zu diesem Ziel?

Herr Oberbahnhofsvorsteher Neuhahn fordert in einem Artikel in Nr. 11 d. J. der „Reichseisenbahnzeitung" (Zeitschrift der Fachgewerkschaft der deutschen Eisenbahnverkehrsbeamten in gehobener Stellung) zur Erreichung von Höchstleistungen, die Amtsbefugnisse der Dienststellenvorsteher zu erweitern, ihnen möglichst freie Hand bei der Diensteinteilung zu geben. Auf die hochinteressanten Ausführungen sei besonders hingewiesen. Ohne Zweifel läßt sich auf diesem Wege viel erreichen. Doch gilt es noch weiter, einen wunden Punkt zu beseitigen, auf den ich das Augenmerk besonders richten möchte. Die Betriebsbeamten, zu denen ich auch die Vorsteher der Bahnhöfe mit gemischtem Dienst rechnen muß, pflegen vielfach den Betriebsdienst dem Verkehrsdienst in seiner Bedeutung voranzustellen. Letzteren betrachten sie als eine Art notwendiges Übel. Die Organe der Betriebsaufsicht sind auch nicht frei von diesem Fehler. Die Bewertung des Abfertigungsdienstes auf den Bahnhöfen und die Verteilung des Personals leiden darunter. Wir werden Betriebsposten aus mehr oder minder großer Besorgnis oft überreichlich besetzt sehen, während es in der Abfertigung mangelt.

Die den Dienststellenvorstehern nachgeordneten Betriebsbeamten folgen dem; sie wollen sich auf Dienstverrichtungen in ihrem Dienstzweig beschränkt sehen. Hier ist eine Änderung erforderlich. Der Betriebsbeamte muß seine Abneigung gegen den Abfertigungsdienst ablegen. Er muß ferner den Standpunkt verlassen: „Ich mache nur in dem Zweige Dienst, für den ich ursprünglich bestimmt bin." Wenn er das tut, wird er sicherlich noch manchen Augenblick Zeit finden, den Abfertigungsdienst zu unterstützen, hier und da eine Lücke auszufüllen, ohne daß der Betrieb darunter leidet. Der Dienststellenvorsteher kann dann besser über sein Personal verfügen und wird zweifelsohne in der Lage sein, Kräfte verfügbar zu machen. Wo mangelnde Ausbildung diesen Bestrebungen Einhalt gebietet, muß unverzüglich alles daran gesetzt werden, diese zu ergänzen.

Wenn ich bis dahin von Betriebsbeamten gesprochen habe, so hatte ich solche im Auge, die ohne weiteres befähigt sind, mindestens nach kurzer Anleitung, in ihrem Schwesterdienstzweig einzuspringen. Lenken wir unser Augenmerk aber auf dasjenige Personal, welches bisher nach der allgemeinen Meinung nicht in Frage kommen konnte. Mancher Bedienstete ist nicht voll ausgenutzt; er verbringt einen Teil seiner Dienstzeit in Dienstbereitschaft. Sollte diese Zeit nicht auszunutzen sein? Ohne Zweifel! Manche Kraft wird sich bald für leichte, einfache Abfertigungsarbeiten dienstbar machen lassen, wird eine Förderung begrüßen und dankbar anerkennen. Die Ausbildung und Fortbildung muß nur gefördert werden. Hier muß die Verwaltung eingreifen. Das Dienstvertragswesen, wie es in den Richtlinien des Reichsverkehrsministeriums treffend gekennzeichnet ist, muß unverzüglich ins Leben treten. Die freien Fachschulen der Eisenbahner sind der Unterstützung der Verwaltung wert; sie bringen das, was das Dienstvertragswesen nicht bringen kann, nämlich die Förderung des Allgemeinwissens und die grundlegende Ausbildung des Fachwissens *in freiwilliger Mitarbeit*, durch die die besten Erfolge erzielt werden können, zum Wohle des Personals, aber nicht minder zum Nutzen der Verwaltung. Darum, nochmal kurz zusammengefaßt, volle Bewertung des Verkehrsdienstes *neben* dem Betriebsdienst. Möglichst vielseitige Verwendung des Personals und zu diesem Zwecke Förderung des Fortbildungswesens.

2. Der Oberbahnmeister *Zöller*, Meudt, führt aus:

In dem Aufsatz über die Wirtschaftlichkeit der Bahnhöfe dritter und vierter Klasse mit vereinigtem Dienst in Nr. 10 d. Ztg. gibt Herr Regierungs- und Baurat Sarrazin an, wie auf Grund einer Wirtschaftlichkeitszahl der Personalbedarf dieser Bahnhöfe zu ermitteln ist. Zur Ermittelung des Personalbedarfs einer Dienststelle können jedoch auch die gesammelten Erfahrungssätze über die von einem Bediensteten zu leistenden Arbeiten benutzt und hiernach der Personalbedarf berechnet werden. Leider werden die erprobten Erfahrungssätze nicht genügend beachtet. Die Folge davon ist, daß viele Stellen einen Personalbestand aufweisen, der mit der Einführung des Achtstundentages und den sonstigen, dem Personal gewährten Vergünstigungen nicht in Einklang gebracht werden kann.

Personalüberfüllungen, die durch Übernahme vertriebener Bediensteter aus den abgetretenen Gebieten entstanden sind, sollen hier außer Betracht bleiben, wenn auch nicht unerwähnt bleiben darf, daß auch hier nach und nach eine wirtschaftliche Verwendung mit allen Mitteln angestrebt werden muß.

Die Dienstzeiten der einzelnen Bediensteten sind durch eine Diensteinteilung festgelegt. Die Aufstellung derselben muß unter allen Umständen nach dem durch die Erfahrungssätze berechneten Personalbedarf erfolgen. Sie dürfen auf keinen Fall so aufgestellt werden, daß sie sich nach dem vorhandenen Personalbestand richten. Sie würden dann nur für jeden Bediensteten eine Arbeitszeit festlegen. Dies würde dazu führen, daß die Tätigkeit der einzelnen Bediensteten immer geringer wird und die Leistungen trotz des hohen Personalbestandes mehr und mehr sinken.

Um eine ordnungsmäßige Berechnung des erforderlichen Personalbedarfs zu erhalten, darf diese Arbeit nicht den einzelnen Dienststellen überlassen werden. Sie muß durch einen besonderen Beamten für einen größeren Dienstbereich, mindestens drei Betriebsämter, erfolgen. Zweckmäßig werden die Bezirke so eingeteilt, daß sie teilweise Haupt- und teilweise Nebenbahnen umfassen. Hierdurch läßt sich ein viel besserer Vergleich zwischen den einzelnen Dienststellen ziehen; die einzelnen Leistungen können dann besser bewertet werden.

Die Unterlagen zur Berechnung des Personalbedarfs können aus dem bildlichen Fahrplan für den Betriebsdienst und den Nachweisungen über die verkauften Fahrkarten und abgefertigten Frachtbriefe usw. im Güterverkehr bei den einzelnen Dienststellen entnommen werden. Hier und da wird auch eine eingehende Vorprüfung dieser Unterlagen zweckmäßig, wenn nicht sogar notwendig sein.

Bei Durchführung der Berechnung dürfte auf folgendes zu achten sein: Es dürfen keine Bediensteten mit Arbeiten beschäftigt werden, wie der täglichen Reinigung der Dienst-, Warte- und Nebengebäude. Diese Arbeiten durch Weichenwärter vornehmen zu lassen, ist höchst unwirtschaftlich. Hierfür sind weibliche Arbeitskräfte (Scheuerfrauen) heranzuziehen und mit diesen ein einfacher Arbeitsvertrag abzuschließen. Weiter wäre zu beachten, daß die Arbeiten auch von den Bediensteten geleistet werden, die hierfür vorgesehen sind. Hier käme die Be- und Entladung der Güter aus den Zügen in Betracht. Sie muß, soweit nur eben möglich, durch das Zugpersonal erfolgen; hierfür dürfen nicht auf jeder kleinen Stelle besondere Arbeitskräfte vorgesehen werden. Weiter wäre die Aufsicht bei den Güterzügen beim Aufenthalt auf den Stationen weitmöglichst dem Zugführer zu übertragen; der Fahrdienstleiter könnte für andere Arbeiten freigemacht werden. Das Umstellen der handbedienten Weichen muß ausschließlich durch das Zugpersonal erfolgen. Die Güterzüge, hauptsächlich der Nebenbahnen, sind infolge der vorhandenen Neigungen derartig mit Personal besetzt, daß diesen unbedenklich die Weichenbedienung auf kleineren Bahnhöfen übertragen werden kann. Durch diese Anordnung würden die Weichensteller ebenfalls für andere Arbeiten frei. Sie könnten mehr zur Unterhaltung der Anlagen, die ja auf Nebenbahnen oft sehr vernachlässigt ist, herangezogen und an vielen Stellen ganz erspart werden. Auch dürfen bei den heutigen Löhnen keine Arbeiter zu Botengängen vorgesehen werden. Bestellungen sind schriftlich und soweit wie möglich zu Lasten des Betreffenden zu machen. Eilige Bestellungen müssen durch Fernsprecher erledigt werden. Hierzu wäre es zweckmäßig, einzelne Stellen an das Reichsfernsprechnetz anzuschließen.

Mit dem so bezeichneten Personalbedarf ist die Diensteinteilung aufzustellen. Hierbei können die Wünsche der einzelnen Bediensteten weitgehend berücksichtigt werden, weil die Wirtschaftlichkeit rechnerisch nachgewiesen ist. Die Leistungen eines jeden Bediensteten sind auf diese Weise genau festgestellt und auch eine gerechte Arbeitsverteilung erreicht. Auch ergibt dann die vorhandene Personenzahl einen wirklichen Überblick über die bei der Dienststelle zu leistenden Arbeiten und kann als Maßstab bei Bewertung der Dienststelle benutzt werden.

Ferner käme es bei dieser Berechnung nicht vor, daß die Besetzungen vieler Dienststellen gegenüber dem Personalbedarf von 1913 nach Zusetzung des Mehrbedarfs für den Achtstundentag und die sonstigen Vergünstigungen eine Personalvermehrung von 30—50 % aufweisen, obgleich Betrieb und Verkehr um 30 bis 50 % gesunken sind. An vielen Stellen könnten bei einer Nachprüfung nach dem Gesagten Arbeitskräfte freigemacht und dort, wo sie fehlen (Bahnunterhaltung) wirtschaftlich verwendet werden. Es würde eine gerechte Arbeitsverteilung durchgeführt, und die Eisenbahnverwaltung würde auch an vielen Stellen die persönlichen Ausgaben um größere Beträge vermindern können, da eine Neueinstellung von Arbeitskräften, die bei einigen Stellen unter den jetzigen Verhältnissen baldigst erfolgen muß und teilweise durch unfachgemäße Aufstellung der Diensteinteilungen herbeigeführt worden ist, unterbleiben könnte.

Die trostlose Finanzlage der Eisenbahnverwaltung sowie die steigenden Geldbedürfnisse des Staates bedingen, daß jede Quelle, die auf eine Ersparung hinzeigt, aufgesucht werden muß. So dürfte auch hier eine eingehende Prüfung am Platze sein.

Alkohol und Farbensinnprüfung.

Von Eisenbahn-Inspektor **Hans Schöning**, Schwerin i. Meckl.

In seinem Aufsatze über Farbensinnprüfung in Nr. 34 und 35 dieser Zeitung schildert Oberregierungsrat Pfeiffer in Erfurt zunächst die verschiedenen Prüfungsmethoden und weist nach, wie außerordentlich schwierig es sei, völlig einwandfrei die verschiedenen Grade der Farbenuntüchtigkeit festzustellen. Für das neu einzustellende Personal verlangt er also die denkbar schärfste Prüfung des Farbensinns. Bei Aufstellung seiner Forderungen hat aber Herr Pfeiffer nicht alle Möglichkeiten der Beeinflussung des Farbensinns in Betracht gezogen, so daß hier zur Ergänzung noch auf einen wichtigen Punkt aufmerksam gemacht werden soll. Es ist weiten Kreisen bekannt, daß der Alkoholgenuß je nach den genossenen Mengen mehr oder weniger Ermüdung, Erschlaffung, Nervosität und körperliche und geistige Unfähigkeit hervorruft, und dadurch den besten Farbenkenner infolge Lähmung der Sehnerven vorübergehend hindert, genau zu sehen. Aber auch das Farbenunterscheidungsvermögen für rote und grüne Farben trübt der Alkohol. Ich erinnere in dieser Beziehung daran, daß früher, in Nr. 85, S. 718, Jahrg. 1917 d. Ztg., besprochene Untersuchungen im pharmakologischen Institut der Universität Greifswald (Arch. f. d. g. Physik, Bd. 155, S. 127) zu folgenden Ergebnissen geführt haben: „Die Aufnahme alkoholischer Getränke mit einem ungefähren Gehalt von 10 ccm Alkohol bedingte in nahezu allen Fällen eine deutliche Herabsetzung des Unterscheidungsvermögens für Rot und Grün. Durchwegs ist Abnahme des Unterscheidungsvermögens bei Rot stärker ausgesprochen als bei Grün. Die stärkste Abnahme für beide Farben trat ein nach der Aufnahme von Bier.

Es macht den Eindruck, als ob hier neben der Alkoholwirkung auch das Hopfenbitter im Bier nachteilig auf das Unterscheidungsvermögen eingewirkt hätte. Im Gegensatz zu der Wirkung der geistigen Getränke wird durch den Genuß von Kaffee die Unterscheidungsfähigkeit von Hell und Dunkel für Rot und Grün gesteigert.

Auch aus diesen Versuchen ergibt sich mit zwingender Deutlichkeit die große Gefahr, die die Aufnahme selbst scheinbar geringfügiger Mengen alkoholischer Getränke für diejenigen Berufe mit sich bringen kann, bei denen von der Fähigkeit auch unter ungünstigen äußeren Bedingungen die Farben Rot und Grün scharf erkennen zu können, die Sicherheit von „Menschenleben und materiellen Werten“ abhängig ist.

An dieser wissenschaftlichen Feststellung kann man nicht stillschweigend vorübergehen, wenn man die brauchbarsten Methoden zur Prüfung des Farbensinns beleuchtet. Zweifellos führt schon geringfügiger Alkoholgenuß (denn 10 ccm sind enthalten in ¼ Liter leichten Bieres, $^1/_{10}$ Liter Weins, $^1/_{20}$ Liter Cognac, $^1/_{10}$ Liter Sekt) Farbenanomalie bei einer erheblichen Anzahl von Personen herbei. Man muß also bei der Prüfung des Farbensinns mit diesem Umstande rechnen, und darum gehen die Vorschläge und Forderungen des Oberregierungsrats Pfeiffer nicht weit genug.

Wenn auch durch eine große deutsche alkoholgegnerische Organisation der Reichsverkehrsminister in einem besonderen Vortrage auf die oben wiedergegebenen wissenschaftlichen Feststellungen mit den sich logischerweise ergebenden Forderungen hingewiesen worden ist, so ist doch wohl in absehbarer Zeit nicht damit zu rechnen, daß der Alkoholgenuß während des Dienstes und einige Stunden vorher (je nach seiner Wirkung auf die Farbenunterscheidung) den Eisenbahnbetriebsbeamten völlig verboten wird, und darum muß vorläufig noch bei der Farbensinnprüfung die Wirkung des Alkoholgenusses in Rechnung gestellt werden. Weil das bisher nicht geschah, darum war die Farbensinnprüfung bisher in vielen Fällen völlig zwecklos. Denn jeder Betriebsbeamte darf heute noch nach seinem Belieben in mäßigen Mengen (und 10 ccm Alkohol *ist* eine mäßige Menge) vor und während des Dienstes sein Trinkbedürfnis mit berauschenden Getränken befriedigen und *kann* damit farbenuntüchtig werden, vorübergehend in Farbenanomalie verfallen. Er macht also die sorgfältigsten Untersuchungen und Nachuntersuchungen völlig illusorisch. Oder aber ein farbentüchtiger Beamter, der einen Unfall herbeigeführt hat, soll hinterher auf seinen Farbensinn geprüft werden. Auf dem Gange zum Arzt oder eine Stunde länger vorher hat der Beamte Gelegenheit zum Alkoholgenuß oder er will sich durch ein Glas Bier für die Untersuchung Mut machen und *kann* dadurch *bei der Untersuchung* farbenuntüchtig sein. So kann es schon bei vielen zurückliegenden Fällen gewesen sein.

Nachdem uns die Wissenschaft durch die Greifswalder Untersuchung aber von neuem die Augen geöffnet und eine Handhabe gegeben hat, eine der allerwichtigsten Fehlerquellen bei der Farbensinnuntersuchung zu vermeiden, darf es nicht bleiben, wie es bisher gewesen ist, sondern der Faktor Alkohol muß bei jeder Farbensinnprüfung eingeschaltet werden. Darum ergeben sich aus dem Gesagten die folgenden Forderungen:

1. Jede Farbensinnprüfung ist zweifach vorzunehmen und zwar:
   a) unter Zugrundelegung der Vorschläge des Oberregierungsrates Pfeiffer zu einem Zeitpunkte, zu welchem der betreffende Beamte mindestens 24 Stunden lang nachgewiesenermaßen keinen Alkohol genossen hat;
   b) nach Genuß bestimmter, wissenschaftlich festzustellender Alkoholmengen, um festzustellen, ob überhaupt oder zu welchem Zeitpunkte nach aufgenommenem Alkohol Farbensinnstörungen und in welchem Umfange auftreten.
2. Vom Betriebsdienst auszuschließen ist jede Person, bei der nach Aufnahme geringer Alkoholmengen Farbensinnveränderungen gegenüber dem normalen Zustande auftreten.
3. Die unter 1a und b und 2 gestellten Forderungen sind auf alle bereits im Dienst befindlichen Betriebsbeamten zu erstrecken.
4. Grundsätzliche Abstinenten sind nur der Prüfung unter 1a zu unterziehen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Weitere 50prozentige Erhöhung der Eisenbahntarife.** Im Ordentlichen Haushalt der Reichseisenbahnen für 1921 war der Fehlbetrag auf 6,6 Milliarden berechnet. Inzwischen hatten sich die Ausgaben infolge der Gehaltserhöhungen im August und Oktober infolge der starken Steigerung der Materialpreise um 10,5 Milliarden erhöht. Diesen Mehrausgaben stehen Mehreinnahmen in Höhe von 2,7 Milliarden aus der Erhöhung der Gütertarife zum 1. November und der zum 1. Dezember bevorstehenden Erhöhung der Personentarife gegenüber. Der voraussichtliche Fehlbetrag würde sich damit um 7,8 Milliarden oder von 6,5 auf 14,3 Milliarden erhöhen. Der Reichsverkehrsminister hat demgegenüber eine weitere Tariferhöhung im Güter- und Personenverkehr um je 50 % in Aussicht nehmen müssen. Es ist dabei beabsichtigt, hinsichtlich der *Gütertarife* eine *organische Durchbildung* vorzunehmen, wobei eine weitere Staffelung der Tarife zugunsten der für den Bezug ihrer Bedarfsartikel und den Absatz ihrer Erzeugnisse ungünstig gelegenen Gegenden, namentlich Ostpreußen, vorgesehen ist. Die Vorschläge für diese Umbildung der Gütertarife werden dem vorläufigen Reichseisenbahnrat vorgelegt werden. Die Vorarbeiten sind so weit gefördert, daß die neu durchgearbeiteten *Gütertarife* zum 1. *Februar* 1922 *eingeführt* werden können. Auch im *Personenverkehr* wird die Tariferhöhung vor diesem Zeitpunkt aus technischen Gründen nicht durchgeführt werden können. Die Monate Februar und März des laufenden Haushaltsjahres würden durch diese Tariferhöhung Mehreinnahmen von zwei Milliarden erwarten lassen, so daß noch ein Fehlbetrag von 12,3 Milliarden übrig bliebe. Infolgedessen sieht sich der Reichsverkehrsminister genötigt, für den *Güterverkehr* bereits vom 1. Dezember 1921 ab den *Zuschlag von 50 %* durch *rein rechnerische Erhöhung* der Tarife eintreten zu lassen.

— **Ausschußberatungen im Reichswirtschaftsrat.** Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich erneut mit der Gestaltung der Eisenbahnfinanzen. Der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums führte aus, daß durch die Verkürzung der Arbeitszeit eine Personalvermehrung von ungefähr 30 % gegen den Friedensstand notwendig geworden sei. Das mache pro Kopf einen Rückgang der Leistung in Achskilometer auf etwa 77 % der Friedensleistung aus. Außerdem sei eine Verkehrsminderung um etwa 20 % gegen den Friedensstand eingetreten, ohne daß das Personal dementsprechend vermindert werden könnte, was einen weiteren Rückgang gegen die Friedensleistung auf etwa 62 % pro Kopf ergebe. Bis zu diesem Grade sei der Rückgang an Leistungen also sachlich begründet,

die Erhöhungen der Arbeiterzahl von 740 000 auf 1 040 000 dadurch erklärt.

Nach längerer Erörterung faßte der Ausschuß folgenden Beschluß:

„Der Verkehrsausschuß erkennt als notwendig an, daß neben den zur Zeit zur Erörterung stehenden Maßnahmen zwecks organisatorischer Änderungen der deutschen Eisenbahnen sofort die Frage der ausreichenden Regelung der Eisenbahntarife geprüft wird. Die mit dem 1. November in Kraft getretene Erhöhung der Tarife um 30 % nimmt in der Hauptsache lediglich Rücksicht auf die bis zum Herbstanfang eingetretene allgemeine Preiserhöhung. Für die absehbare nächste Zukunft ist eine weitere nicht unerhebliche allgemeine Preissteigerung bestimmt zu erwarten. Daraus ergeben sich weitere ganz erhebliche finanzielle Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung.

Als Richtlinie für die Prüfungen der Tariffrage stellt der Verkehrsausschuß den Grundsatz auf, daß seitens der Eisenbahnverwaltung für die Zukunft die Anpassung der Einnahmen an die Selbstkostensteigerung wesentlich schneller und vollständig durchgeführt wird.

Angesichts der tiefgreifenden Wirkung der Anpassung der Eisenbahntarife an die allgemeinen Preisverhältnisse auf das gesamte Wirtschaftsleben ist die sofortige Einberufung der zur Mitarbeit heranzuziehenden Reichseisenbahnräte geboten und für eine beschleunigte Arbeitsweise dieser Beiräte Sorge zu tragen."

Der Ausschuß beschäftigte sich ferner mit einer Reihe von Eingaben, und zwar zunächst denen betreffend die Besetzung der Beiräte für die Reichseisenbahnen. Der Ausschuß gab der Reichsregierung die Anträge weiter, da infolge eines am 20. September zu der Frage gefaßten Beschlusses eine erneute Stellungnahme dazu nicht angängig erschien.

Im Unterausschuß des Verkehrsausschusses des vorläufigen Reichswirtschaftsrats, dessen Aufgabe die Prüfung der Organisation und der Wirtschaftlichkeit der Reichseisenbahnen ist, und dem Vertreter aller Abteilungen des Reichswirtschaftsrates angehören, fand eine eingehende Aussprache über den, Zeitungsnachrichten zufolge, vom Reichsverband der deutschen Industrie gefaßten Beschluß, die Reichseisenbahnen zu entstaatlichen, statt. In dieser Aussprache wurde von allen Ausschußmitgliedern einstimmig und mit größter Bestimmtheit der Standpunkt vertreten, daß eine Überführung der Reichseisenbahnen in den Besitz des Privatkapitals mit den Interessen der deutschen Volkswirtschaft und des Bestandes des Deutschen Reiches für unvereinbar und darum für wirtschaftlich und politisch verhängnisvoll zu erachten sei.

Der Bildungsausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrats befaßte sich mit der beruflichen Ausbildung der landwirtschaftlichen Arbeiter und der an das landwirtschaftliche Unterrichtswesen zu stellenden Anforderungen.

— **Über die Schlafwagen 3. Klasse** hat der Verband reisender Kaufleute Deutschlands auf eine Anfrage beim Reichsverkehrsministerium erfahren, daß bei der versuchsweisen Einführung dieser Schlafwagen lediglich von der Ueberlegung ausgegangen worden ist, dem Reisenden einen Platz zu sichern, auf dem er die Nacht in gestreckter Lage verbringen kann, ohne daß er sich dabei seiner Kleider entledigt. Die Sitzbänke werden daher nur mit losen Polstern belegt, besondere Decken und Kissen werden nicht gestellt. Die Hergabe von Bettwäsche, oder das Mitbringen von Wäsche durch die Reisenden ist, wie das Reichsverkehrsministerium bemerkt, unter diesen Voraussetzungen nicht erforderlich.

— **Die Gültigkeit der Fahrkarten nach der Tariferhöhung.** Die zum 1. Dezember in Aussicht genommenen Erhöhungen der Fahrpreise im Eisenbahnverkehr erfordern hinsichtlich der Gültigkeit der Fahrkarten besondere Bestimmungen. Für die Fahrkarten des Fernverkehrs wird bestimmt, daß die viertägige Geltungsdauer für die Zeit vom 28. bis 30. November dahin beschränkt wird, daß die Reise am ersten Tage der Geltungsdauer angetreten werden muß. Mit Fahrkarten für den 28. und 29. November können jedoch die Reisen noch bis zum 30. November angetreten werden. Für den Monat Dezember werden Fahrkarten im Monat November nicht ausgegeben. Die Fahrscheine, die vom Mitteleuropäischen Reisebüro ausgestellt sind, die im allgemeinen eine Geltungsdauer von 60 Tagen haben, gelten, wenn sie im Oktober oder November gelöst sind, nur bis zum 3. Dezember, wobei noch ausdrücklich festgesetzt ist, daß die Reise spätestens am 30. November angetreten sein muß. Hinsichtlich der Stadt-, Ring- und Vorortbahnkarten ist bestimmt worden, daß die im voraus gelösten, zur Fahrt noch nicht benutzten Fahrkarten zu alten Preisen nur bis zum 30. November benutzt werden dürfen. Die nach Inkrafttreten der Tariferhöhung noch unbenutzten Karten können gegen Erstattung des Fahrpreises, der für die Karten gezahlt ist, zurückgegeben werden. Zur Zurücknahme dieser Karten ist jeder Fahrkartenschalter der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ohne Rücksicht darauf, ob die Karten dort gelöst sind oder nicht, verpflichtet. Die Rücknahme erfolgt bis zum 15. Januar k. J.

— **Verkehr auf dem Hauptbahnhof Leipzig.** Von jeher bilden in größeren Städten die Bahnhofsgebäude und -wirtschaften einen beliebten Schlupfwinkel für Gesindel aller Art. Die Bekämpfung der damit verbundenen Mißstände stößt naturgemäß auf besondere Schwierigkeiten, da durchgreifende Maßnahmen leicht zu einer Belästigung des allgemeinen Reiseverkehrs führen. Die Zustände auf dem Leipziger Hauptbahnhof haben schon vor längerer Zeit der Eisenbahnverwaltung Veranlassung gegeben, mit dem Polizeiamt der Stadt besondere Maßnahmen zu vereinbaren, die sich auch bisher gut bewährt haben, ohne den Verkehr in nennenswerter Weise zu belästigen. Da zahlreiche in Leipzig eingegangene Anfragen beweisen, daß auch in anderen Städten Interesse für die in Leipzig getroffenen Vorkehrungen besteht, sei hier auf das wichtigste aufmerksam gemacht.

Verstöße gegen die von der Eisenbahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung erlassenen allgemeinen Anordnungen sind nach § 77, 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit Geldstrafe bis zu 100 ℳ bedroht. In zahlreichen Fällen bieten diese Bestimmungen keine genügende wirksame Handhabe, um durchgreifend einzuschreiten. Die ausgeworfenen Geldstrafen sind gerade bei gewohnheitsmäßigen Verfehlungen regelmäßig nicht beizutreiben. Schon die Zustellung der Strafverfügung stößt häufig wegen Wohnungswechsels auf Schwierigkeiten, und ehe es dazu kommt, daß die Geldstrafe gemäß § 28 St.-G.-B. in eine Haftstrafe verwandelt werden kann, ist der Beschuldigte meist nicht mehr zu erlangen, besonders wenn er es verstanden hat, durch Antrag auf gerichtliche Entscheidung die Sache genügend in die Länge zu ziehen. Auch § 75 (4) B.O. bietet hier keine genügende Aushilfe. Es galt vielmehr, eine Möglichkeit zu schaffen, in geeigneten Fällen sofort mit Haftstrafen einzuschreiten, und diese Möglichkeit fand sich in der Bestimmung des § 366 Ziff. 10 St.G.B. Es wurde mit dem Polizeiamt, das ohnehin durch seine Beamten die Ordnung im Hauptbahnhof mit aufrechterhalten läßt, vereinbart, eine gemeinsame Verordnung zu erlassen, die nachfolgenden Wortlaut erhielt:

„Verordnung über den Verkehr auf dem Hauptbahnhof Leipzig. Verboten ist:

1. Alles müßige Auf- und Abgehen, Sitzen, Liegen oder Herumstehen Unbefugter in den Verkehrsräumen des Hauptbahnhofes, insbesondere auch auf dem Querbahnsteige, in der Bahnhofswirtschaft, in den Warteräumen und in den Abortanlagen sowie das unbefugte Nächtigen in diesen Räumen;

2. verkehrsstörender Aufenthalt vor den Zugängen zu den Bahnsteigen;

3. alles ungebührliche Lärmen, Musizieren und jedes Karten- oder Würfelspiel im Bereiche des Hauptbahnhofs einschließlich der Bahnhofswirtschaft und der Warteräume;

4. das Feilbieten oder Ankaufen von Gegenständen aller Art, insbesondere der Vertrieb von Zeitungen, Zigaretten, Gebäck und anderen Waren, das Anbieten von Wohnräumen und Gaststätten, die Vorführung von Schaustellungen und das Einsammeln von Geld ohne besondere Erlaubnis der Eisenbahnbehörde im gesamten Bereiche des Hauptbahnhofs einschließlich der Bahnhofswirtschaft, der Warteräume und Eisenbahnwagen;

5. das Wegwerfen von Papier, Obstschalen und dgl.;

6. das Ausspucken in den Bahnhofsräumen, auf den Bahnsteigen, Treppen und in den Eisenbahnwagen;

7. die Beschädigung, Verunreinigung und das Beschreiben der Wände und Türen, insbesondere in den Abortanlagen;

8. das Tragen ungeschützter Hutnadeln in den Eisenbahnverkehrsräumen und Zügen;

9. das Umherlaufenlassen von Hunden, auch in der Bahnhofswirtschaft und den Warteräumen; zum Führen ist eine kurze Leine zu verwenden;

10. nach Eintritt der Polizeistunde der Aufenthalt in der Bahnhofswirtschaft und den Warteräumen bis 6.00 Uhr vorm. für Nichtreisende.

Zuwiderhandlungen werden mit Geldstrafe bis zu einhundert Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen bestraft, wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist. (Vgl. §§ 77, 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, § 366 Ziff. 10 des Reichsstrafgesetzbuches).

Leipzig, den 20. Mai 1920.

Das Polizeiamt der Stadt Leipzig.
Eisenbahn-Betriebsdirektion Leipzig I.
Eisenbahnbetriebsamt Leipzig 2."

Das Polizeiamt ist hierdurch in die Lage versetzt, die Aufgegriffenen sofort mit 14 Tagen Haft zu bestrafen und gegebenenfalls für diese Zeit ins Arbeitshaus zu schicken. Hierbei wurde in Kauf genommen, daß die Eisenbahnverwaltung auf die ihr in Sachsen zustehende eigene Strafbefugnis insoweit zugunsten des Polizeiamts verzichten mußte, als Fälle der Übertretung dieser Verordnung durch städtische Polizeibeamte zur Anzeige gelangen. Es ist hierbei aber auch zu berücksichtigen, daß die Berufsfreudigkeit der städtischen Schutzleute nur günstig beeinflußt wird, wenn diese die Gewißheit haben, daß ihre Anzeigen von der eigenen vorgesetzten Behörde weiterbehandelt werden.

Die Polizeiwache des Hauptbahnhofes verfügt ferner ständig über eine größere Anzahl von „Bahnhofsverweisen“ folgenden Wortlautes:

„In Ausübung unseres Hausrechtes in der Bahnhofswirtschaft verbieten wir Ihnen hiermit den Zutritt zu den bewirtschafteten Räumen des Hauptbahnhofes Leipzig. Im Falle der Zuwiderhandlung werden wir Sie festnehmen lassen und Strafantrag wegen Hausfriedensbruches stellen.“

Diese Verweise sind von der Eisenbahnverwaltung unterzeichnet, die Betroffenen werden in eine Liste eingetragen, nachdem ihnen gegen Quittungsleistung der vom Polizeibeamten entsprechend ausgefüllte Verweis übergeben worden ist. Dem Polizeiamt liegen auch stets für eilige Fälle bereits von der Eisenbahnverwaltung vollzogene Strafanträge wegen Hausfriedensbruchs vor, so daß die Festgenommenen auf schnellstem Wege der Staatsanwaltschaft zugeführt werden können.

Durch diese Maßnahmen ist bereits eine wesentliche Besserung der zeitweise sehr unerfreulichen Zustände erreicht worden, wobei nicht verkannt werden soll, daß für besondere Fälle noch einschneidendere Maßregeln vorgesehen werden müssen, die dann aber stets eine gewisse Verkehrsbelästigung bedingen.

— **Einführung des Personenverkehrs auf der Strecke Pollnow-Zollbrück.** Am 1. Dezember d. J. wird diese im Eisenbahndirektionsbezirk Stettin gelegene Bahnstrecke, für die bisher nur der beschränkte Wagenladungsverkehr zugelassen ist, auch für den beschränkten öffentlichen Personenverkehr eröffnet.

— **Eisenbahngüterverkehr mit Ostpreußen.** Die Eisenbahnverkehrsverhältnisse im Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (vgl. Nr. 45, S. 842 d. Ztg.) haben sich gebessert. Es ist gelungen, die in Ostpreußen infolge der säumigen Abfuhr durch die polnische Bahn aufgestellten Züge mit Frachten für das Reich, auch Kartoffeln, vollständig abzufahren. Die Eisenbahndirektion Königsberg hat nunmehr zur Annahme wieder freigegeben: lebende Tiere, Lebensmittel — auch Getreide und Mehl —, Umzugsgut, Eil- und Frachtstückgut. Da in Ostpreußen die Temperatur erheblich unter den Gefrierpunkt gesunken ist, dürfte beim Anhalten der Kälte mit einem starken Rückgang der Kartoffelverfrachtung zu rechnen sein.

— **Neue Fahrkarten.** Die Tariferhöhung, die im Personenverkehr zum 1. Dezember zur Durchführung kommt, bringt im Berliner Verkehr eine neue Art von Fahrkarten, mit deren Ausgabe bedeutende Bequemlichkeiten für den Reisenden verbunden sind. Es handelt sich um durchgehende Fahrkarten für solche Reisende, die nach Stationen jenseits der Vorortgrenze gelangen wollen und bis zur Vorortgrenzstation die Vorortbahn mit ihrem wesentlich billigeren Tarif benutzen wollen. Die Karten, die nicht wesentlich größer sind als die Karten des Fernverkehrs, tragen die Angaben für die zu benutzende Fernstrecke auf dem oberen Drittel der Karten und diejenigen für die Vorortstrecke auf dem übrigen Teile der Karte. Die neuen Karten, die den Namen Anstoßkarten führen werden, entsprechen in der Farbe den gewöhnlichen Fahrkarten in der Grundfarbe und tragen als besondere Kennzeichnung gegenüber den Vorortkarten einerseits, den Karten des Fernverkehrs andererseits drei weiße Querstreifen auf der unteren Hälfte der Karte. Es werden Fahrkarten 2., 3. und 4. Klasse ausgegeben, bei den letzteren wird auf den Vorortstrecken die 3. Klasse benutzt, dementsprechend ist auch die Karte auf der einen Hälfte grau, auf der anderen braun mit den drei weißen Querstreifen. Die Gültigkeit dieser neuen „Anstoßkarten“ ist auf vier Tage festgesetzt. Für die Vorortstrecke sind die auf solchen geltenden Bestimmungen, z. B. hinsichtlich des Überganges in die höhere Wagenklasse usw. maßgebend, während auf der Fernstrecke die für den Fernverkehr allgemein geltenden Bestimmungen Wirksamkeit, z. B. hinsichtlich der Fahrtunterbrechung, haben. Die Karten gelten nur als Ganzes; die durch einen Strich getrennten beiden Abschnitte etwa einzeln verwenden zu wollen, macht die Karte überhaupt ungültig. Die Preise entsprechen den Fahrpreisen der Einzelkarten für die durchfahrenen Strecken und zwar der Vorortstrecke und der Fernstrecke je gesondert berechnet. Der Preis für die ganze Strecke ist am unteren Rande unmittelbar über der Nummer der Fahrkarte aufgedruckt. Die „Anstoßkarten“ werden zunächst für eine Reihe bestimmter Stationen ausgegeben, doch können auch andere Stationen, bei denen ein besonderes Bedürfnis besteht, späterhin die neuen Fahrkarten erhalten. Der Preis der neuen Karten wird auf jeden Fall niedriger sein, als der Fahrpreis des Fernverkehrs. Die Benutzer der neuen Karten können jedoch auf den Vorortstrecken nur die Vorortzüge benutzen und dürfen auf dieser Strecke die Fahrt nicht mehr unterbrechen.

— **Über die Verkehrslage auf der deutschen Reichsbahn im Monat Oktober d. J.** schreibt „Der Deutsche“: Der Personenverkehr flaute — wie stets nach Beendigung der Ferienzeit — allmählich ab, ist aber auf den großen Durchgangsstrecken, besonders in Westdeutschland, weiterhin recht stark. Er konnte ohne Schwierigkeiten abgewickelt werden. Der Übergang zum Winterfahrplan brachte keine Störungen.

Für den Güterverkehr gelten im allgemeinen noch die in unserer Nr. 160 für September geschilderten Verhältnisse. Die Anforderungen an die Eisenbahn sind sogar noch weiter gestiegen. Sie muß fast den gesamten Verkehr, der sich sonst bei besseren Wasserständen auf unseren Flüssen und Kanälen abwickelt, mitübernehmen. Dabei fällt der Umstand sehr ins Gewicht, daß sich der Überseeverkehr in unseren Seehäfen außerordentlich entwickelt hat. Die Zollgrenze am Rhein fiel endlich am Anfang des Monats und brachte einerseits betriebliche Erleichterungen durch Wegfall der Zollaufenthalte, der Wagenanstauungen, der weiten Umwege usw., andererseits aber auch einen plötzlichen starken Andrang in dem bisher verhinderten oder erschwerten Güteraustausch zwischen dem besetzten und dem unbesetzten Gebiet. Die herbstlichen Unbilden des Wetters — Regen, Sturm, Nachtfröste, Nebel — beginnen sich in der Betriebsführung, z. B. auf den großen Rangierbahnhöfen, störend bemerkbar zu machen. Erfreulicherweise gingen die Reparaturarbeiten an Wagen und Lokomotiven flott von statten. Ein gewaltiges Verkehrshindernis bilden die unzureichenden Leistungen der polnischen Bahnen in der Bedienung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich, worauf wir schon wiederholt hinwiesen. Polen ist trotz aller erhobenen Vorstellungen nicht dahinzubringen, den starken Lebensmittelverkehr von Ostpreußen her — das sind Kartoffeln, Vieh, Getreide — zu bewältigen, so daß es schwerlich gelingen wird, den ganzen Überfluß an Lebensmitteln aus Ostpreußen bald herauszuschaffen. Fast zwei Wochen stockte auch völlig die Kohlenabfuhr aus Oberschlesien über Polen nach Ostpreußen. Die Brennstoffe müssen deshalb auf dem weiten Umwege über Stettin und weiter zu Schiff dorthin gefahren werden, was einesteils die Frachten erheblich verteuert, anderenteils die Kohlen wegen der öfteren Umladung verschlechtert.

Wie die Eisenbahnverwaltung hervorhebt, haben in den Sommermonaten viele Tausende von Eisenbahnwagen unbenutzt gestanden. Jetzt ist die Verkehrswelle so angewachsen, daß es unmöglich ist, mit den nach dem Friedensschluß nur noch verbliebenen Eisenbahnwagen alle ankommenden Gütermengen sofort zu befördern. Der Umlauf eines jeden Wagens hat sich unter den oben geschilderten Verhältnissen gegenüber den Friedenszeiten verlangsamt. Die Klagen über Mangel an bedeckten Wagen wollen nicht verstummen. Diese Wagen müssen in der kurzen frostfreien Zeit, die für den Transport nur verfügbar ist, zunächst für das wichtigste Volksnahrungsmittel, die Kartoffeln, verwendet werden. Die Zahl der im Oktober allein für Kartoffeln gestellten Wagen wird 145 000 übersteigen. Angesichts dieser hohen Leistung war allerdings nicht zu umgehen, daß an mehreren Tagen die Wagengestellung für Düngemittel, Getreide usw. gedrosselt werden mußte. Auch der Versand von Stückgut wurde zeitweise völlig eingestellt. Immerhin sind fast 60 000 Wagen für Düngemittel und 85 000 für Getreide gestellt worden.

Die Gesamtgestellung offener Wagen konnte gegenüber September gesteigert werden. Die lebhafte Beschäftigung der Industrie mit Auslandsaufträgen, die rege Bautätigkeit verstärkten die Nachfrage nach offenen Wagen gewaltig. Die Rübenkampagne setzte scharf ein. Sie beansprucht allein täglich über 8000 Wagen. Diese gehen natürlich für Brennstoffe usw. teilweise verloren. Die Umschlagsmöglichkeit von Kohlen und Koks im Ruhrgebiet ging infolge Sinkens des Rheinwasserstandes von Tag zu Tag unter 10 000 t täglich herunter (sonst 25—300 000 t). Dies verlangsamte wegen der weiten beladenen Läufe die Rückkehr der Leerwagen, so daß die Wagenausfälle anstiegen. Das gleiche Bild ergibt sich infolge niedrigen Wassers der Oder im oberschlesischen Kohlengebiet. Die Haldenbestände erhöhen sich deshalb etwas. In den mitteldeutschen Kohlengebieten wurden etwa die Leistungen des Vormonats erreicht. In Westdeutschland wurde der Versand minderwertiger Brennstoffe — wie Waschberge — verboten. Schlammkohle wird nur noch auf Entfernungen bis 100 km befördert. Hiermit soll die Wagengestellung für die besseren Kohlensorten gehoben werden.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk wurde in der Woche vom 30. Oktober bis 5. November auch weiter durch den wegen des Versagens der Wasser-

straßen stärkeren Frachtenandrang beeinflußt. Dazu kam, daß überall gegen Ende vorigen Monats besonders viele Güter zur Beförderung aufgegeben waren, weil am 1. November die neue Tariferhöhung in Aussicht stand. Die Menge der über die Rheinlinien zu fahrenden Güter war so groß, daß in der Abnahme zeitweise eine gewisse Verzögerung eintrat, während sonst im allgemeinen sich der Betrieb glatt abwickelte. In der Gestellung von Wagen für Brennstoffe fand namentlich in der zweiten Hälfte der letzten Woche eine wesentliche Besserung statt, was in erster Linie auf die Arbeit der Eisenbahn am Sonntag und Allerheiligen zurückzuführen ist. Die Gestellung bedeckter Wagen gestaltete sich auch weiterhin schwierig. Um solche Wagen für Kartoffeln in erhöhtem Umfang zu gewinnen, mußte die Annahme anderer Güter zeitweise wesentlich eingeschränkt werden. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich gestellten Wagen 23 065 Wagen (zu 10 t) angefordert. Gestellt wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt 18 603 Wagen (Höchstgestellung am 4. November 21 779). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 438 Wagen. Die Brennstoff-Lagerbestände auf den Zechen betrugen am 5. November 711 146 t (634 634 t). Der Rheinwasserstand ist in der vorigen Woche noch um einige Zentimeter schlechter geworden; die letzten Tage haben allerdings infolge der Niederschläge einen Wasserzuwachs gebracht, der aber kaum länger vorhalten wird, zumal inzwischen Frostwetter eingetreten ist. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug 9035 t (8288 t), der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle 17 896 t (19 460 t).

— **Lokomotivbeförderung nach Rußland.** Die von der russischen Regierung in Deutschland bestellten E-Heißdampflokomotiven und vierachsigen Tendern von 72 + 73 t Leergewicht (vgl. Nr. 40, S. 741 und 744 d. Ztg.) werden auf dem Seewege nach Petersburg gebracht. Nachdem die Achsen, das Führerhaus, der Domdeckel und der Schornstein abgenommen und vier vollspurige Tragachsen untergesetzt worden sind, werden sie nach der Deutschen Werft in Hamburg befördert und dort wieder für russische Spurweite zusammengebaut. Mit einem 75-t-Kran werden die Lokomotiven und Tender in die Transportschiffe geschafft. Eines davon ist der ehemalige Küstenpanzer „Odin“, der sich auf seiner ersten Reise Ende September im Sturm vorzüglich bewährt hat. Da das Deck durch Ladeluken unterbrochen ist, stehen die Lokomotiven querschiffs und ruhen nun mit den Endachsen auf Böcken, während die drei mittleren Achsen über den Luken schweben. Eine Nachrechnung des Rahmens ergab, daß er sich nicht etwa in der Mitte nach unten durchzubiegen sucht, sondern daß infolge der großen Lasten an den Lokomotivenden das größte Biegungsmoment über den Endachsen entsteht, während die Rahmenmitte fast spannungslos ist. Da bei dieser Aufstellung auf dem Schiff die Endachsen mit je 36 t belastet sind, wurden zur Entlastung der Tragfedern zwischen Achslager und Rahmen eiserne Klötze gelegt. Auf diese Weise wurde die Federung ausgeschaltet, so daß die Lokomotiven nicht ins Wanken geraten können. In ihrer Längsrichtung, also querschiffs, mußten sie wegen der Rollbewegung des Schiffes besonders gut verankert werden. Zunächst wurden an die Endachsen Radschuhe durch Schrauben angepreßt; dann wurden an beiden Enden mittels Stroppen je zwei Paar Spannschrauben befestigt, die durch Augenringe am Panzerdeck angreifen. Bei Krängungen bis zu 35°, die absichtlich durch Querlegen des Schiffes zum Seegang herbeigeführt waren, hat sich diese Art der Befestigung vollkommen bewährt. Die ursprünglich vorgesehenen wasserdichten Bezüge haben sich wegen des geringen Salzgehaltes der Ostsee und der kurzen Fahrtdauer von 4 bis 5 Tagen als unnötig erwiesen.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium (Eisenbahnabteilungen) sind folgende Änderungen eingetreten: Der Ministerialrat a. D. Dr. jur. S a r t e r ist in den Reichsdienst wieder eingetreten und zum Ministerialrat, die Regierungsräte Dr. S a u t e r und Dr. v. S c h l i c h t e g r o l l sind zu Oberregierungsräten ernannt.

Beim Reichsverkehrsministerium (Zweigstelle Bayern) wurden in gleicher Diensteigenschaft b e r u f e n : der Vorstand der Bauinspektion Kempten Regierungsrat Dr. Friedrich K a r n e r und der Vorstand der Bauinspektion Plattling Regierungsrat Franz M a d e r an die Eisenbahndirektion Augsburg, der Vorstand der Bauinspektion Salzburg Regierungsrat Max S c h l ä g e l an die Eisenbahndirektion Würzburg, der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Kaiserslautern Regierungsbaurat Fritz S c h e r e r an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein), der Regierungsbaurat der Werkstätteninspektion I Neuaubing Hans B o h l i g an die Werkstätteninspektion III München als deren Vorstand, und der Vorstand der Bauinspektion II Regensburg (Hochbau) Regierungsbaurat Georg G s ä n g e r an die Neubauinspektion II München (Hochbau) als deren Vorstand. — V e r s e t z t wurde der Oberregierungsbaurat Erwin E b e r l e in Nürnberg an die Eisenbahndirektion Regensburg. — In den dauernden Ruhestand wird vom 1. Januar 1922 an der Vorstand der Bahnstation Schweinfurt Hbf. Direktionsrat Johann B r u n n e r auf sein Ansuchen versetzt.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden wurden versetzt: der Regierungsbaurat Köhler vom Maschinenbetriebsbüro zum Maschinentechnischen Büro, der Regierungsbaurat S o r g e r von der Eisenbahn-Generaldirektion zum Maschinenamt Halle (Saale) als dessen Vorstand und der Regierungsrat F r e y t a g von der Eisenbahn-Betriebsdirektion Zwickau nach Dresden. (Er bleibt bis auf weiteres zur deutschen Gesandtschaft in Prag abgeordnet.)

Dem Regierungsrat R ö m e r bei der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst mit Ruhegehalt erteilt worden.

Österreich.

— **Die Eisenversorgung Österreichs.** In der Eisenversorgung Österreichs ist in letzter Zeit eine wesentliche Änderung eingetreten. Im ersten Halbjahr 1921 hatte es den Anschein, als ob sich Österreich von der Einfuhr aus der Tschechoslowakei nach und nach ganz unabhängig machen könnte. Die kompensatorischen Roheisenlieferungen nach der Tschechoslowakei haben aufgehört und die Roheisenausfuhr Österreichs ist daher erheblich zum Nutzen der verarbeitenden Industrie gesunken. Die Einfuhr von Roheisen und Halbfabrikaten ist im ersten Halbjahr 1921 dagegen erheblich gestiegen, indem hauptsächlich große Mengen von Gießereiroheisen usw. aus Deutschland bezogen wurden. In Zahlen ausgedrückt, stellte sich der Verkehr wie folgt: Die Einfuhr von Roheisen betrug im ersten Halbjahr 1921 46 000 t und hat gegenüber der gleichen Zeit von 1920 um rund 36 000 t zugenommen. Sogar die Einfuhrmenge für 1920 (36 175 t) wurde im ersten Halbjahr 1921 bereits überschritten. An Halbfabrikaten hat Österreich im ersten Halbjahr 1921 aus dem Ausland 80 800 t bezogen, um 69 500 t mehr als im ersten Halbjahr 1920 und um 40 828 t mehr als im ganzen Jahre 1920. Die Ausfuhr an Roheisen hat dagegen im ersten Halbjahr 1921 nur 32 870 t betragen (gegen 75 812 t im ganzen Jahre 1920); an Halbfabrikaten wurden 22 340 t ausgeführt (gegen 41 875 t im Jahre 1920). In der letzten Zeit hat sich die Lage völlig geändert. Die deutschösterreichischen Eisenwerke erstellen Lieferfristen bis zu vier Monaten und die Händler sind ausverkauft. Nicht nur die verarbeitenden Industrien, sondern auch die Spekulation hat vielfach Angstkäufe in Eisen getätigt, so daß derzeit Knappheit an Material besteht. Von deutschen Angeboten ist nichts zu merken, da die deutschen Eisenwerke mit Bestellungen überhäuft sind. Die Lieferungen aus Steiermark verzögern sich aus betriebstechnischen Gründen. Den Verbrauchern erübrigt unter diesen Umständen nichts anderes, als wieder tschechisches Material zu beziehen, das sofort lieferbar ist. Infolge der vermehrten Nachfrage haben die tschechischen Eisenwerke auch bereits den Preis für Gießereiroheisen auf 240 tschechoslowakische Kronen für den Meterzentner erhöht.

— **Dritte Industriekonferenz** (vgl. Nr. 42, S. 782 d. Ztg.). Die U n t e r a u s s c h ü s s e , die mit der Beratung der Einzelheiten des von der dritten Industriekonferenz aufgestellten Plans für die Vergebung öffentlicher Arbeiten und Lieferungen und die Beschaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten betraut wurden, haben ihre Tätigkeit sofort aufgenommen. Die Verwaltung der Bundesbahnen will in ihren Werkstätten durch Verstärkung der einfachen Arbeitsschicht, vielleicht auch durch Einlegung von Doppelschichten in einzelnen Werkstättenabteilungen, rund 600 arbeitslose Metallarbeiter für die Dauer des Bedarfes einstellen. Nach Sicherstellung der erforderlichen Zahl von Kesselschmieden und Tischlern könnten dann noch weitere rund 400 Arbeitslose in den Bundesbahnwerkstätten für einige Zeit Beschäftigung finden. Für die Vergebung von Arbeiten am Ober- und Unterbau der Bundesbahnen und die Ausgestaltung der Eisenbahnsicherungsanlagen sowie für die Ausführung von Wohnungsbauten hat das Bundesministerium für Verkehrswesen einen umfangreichen Plan ausgearbeitet, der nach Sicherstellung der zu dessen vollständiger Durchführung noch erforderlichen Kreditmittel in vollem Umfange verwirklicht werden soll und eine Belebung der in Betracht kommenden Industriezweige erhoffen läßt. Die Verwaltung der staatlichen Kraftfahrbetriebe nimmt — die Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen vorausgesetzt — im Interesse einer sparsameren Betriebsführung die Erneuerung des Wagenparkes nach einheitlichen Typen in Aussicht. Wegen Verbesserung des Straßenzustandes — einer Vorbedingung für die Hebung des Kraftfahrwesens und die Ausdehnung der staatlichen Kraftfahrlinien — und wegen Inangriffnahme der zu diesem Zweck erforderlichen Straßenher-

stellungsarbeiten, bei denen eine große Zahl Beschäftigungsloser Verwendung finden könnte, werden die Verhandlungen mit den maßgebenden Stellen unverzüglich aufgenommen werden. Auch die Heranziehung Arbeitsloser zur Bau- und Siedlungstätigkeit bildete unter Zuziehung von Vertretern des Metallarbeiterverbandes den Gegenstand eingehender Erörterung. Hinsichtlich der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten auf dem Gebiete des staatlichen Fernsprechwesens sind die Beratungen noch nicht abgeschlossen.

— **Verband der Elektrizitätswerke.** In der Zeit vom 16. bis 19. Oktober hat in Salzburg die 18. Hauptversammlung des Verbandes der Elektrizitätswerke stattgefunden, auf der 19 österreichische Elektrizitätswerke durch 66 Abgeordnete vertreten waren. Nach der Begrüßung der Erschienenen gab der Vorsitzende einen kurzen Rückblick über die bisherige Tätigkeit des Verbandes während seines 18jährigen Bestandes. Hierauf fand die Eröffnung der vom Verbande im Karabinersaale der ehemaligen Residenz veranstalteten, reich beschickten Ausstellung statt. In Fortsetzung der Hauptversammlung erstattete der Vorsitzende, Direktor Karel, den Rechenschaftsbericht des Vorstandes, dem zu entnehmen ist, daß im abgelaufenen Geschäftsjahre (bis zum 16. Oktober 1921) dem Verbande 40 Mitglieder beigetreten, während nur 4 Austritte zu verzeichnen sind, sohin der Verband gegenwärtig 168 ordentliche und 4 außerordentliche, zusammen 172 Mitglieder zählt. Ausführlich wurden in dem Rechenschaftsberichte u. a. die Verhandlungen mit dem Bundesministerium für Verkehrswesen bzw. der Telegraphensektion, betreffend die Erreichung von Erleichterungen bei den Vorschriften für die Kreuzungen von Starkstromfreileitungen mit Bahnen und Schwachstromleitungen, hervorgehoben und darauf verwiesen, daß die Veröffentlichung dieser Vorschriften in der kürzesten Zeit erfolgen wird.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Aufhebung der Kundmachung betreffend die Übernahme der Wettbewerbsfrachtsätze.** Bekanntlich haben die tschechoslowakischen Eisenbahnen die sich aus dem Wege über Deutschland ergebenden billigeren Frachtsätze auf die tschechoslowakischen Strecken übernommen, wenn es sich um den Verkehr zwischen tschechoslowakischen Stationen gehandelt hat. Mit Gültigkeit vom 14. November 1921 wird diese Bestimmung aufgehoben, so daß nunmehr etwaige sich über die deutschen Linien ergebenden Frachtsätze auf die tschechoslowakischen Strecken nicht übernommen werden. Will der Absender den über Deutschland sich ergebenden billigeren Frachtsatz erreichen, so muß er einen internationalen Frachtbrief verwenden und in diesem die deutschen Grenzstationen, über welche die Fracht zu berechnen ist, vorschreiben. Bei regelmäßig wiederkehrenden Transporten empfiehlt es sich, bei den betreffenden Bahnverwaltungen darum anzusuchen, daß die über die deutsche Strecke sich ergebende billigere Fracht in der betreffenden Verkehrsverbindung veröffentlicht werde, da dann die Sendung dem inländischen Wege erhalten bleibt.

— **Einführung von Transportbescheinigungen für gewisse Lebensmittel nach den Grenzbezirken.** Durch die Verordnung der Regierung der tschechoslowakischen Republik vom 13. Oktober 1921 wurde Transportscheinzwang für Sendungen von Schlachtvieh einschließlich Schlachtpferden, Fleisch, Fleischerzeugnissen, Geflügel, Butter und Eiern in die Grenzbezirke in Böhmen, Schlesien, Slowakei und Karpathorußland eingeführt. Die Transportbescheinigungen werden von den politischen Bezirksbehörden, in der Slowakei von den administrativen Obrigkeiten I. Instanz (des Bestimmungsortes im Grenzgebiete) ausgestellt. In der Transportbescheinigung ist kalendermäßig die Geltungsdauer (längstens 14 Tage), ferner Gattung, Menge und Empfänger der Ware sowie der Bestimmungsort bzw. Bestimmungsstation anzuführen. Die vorstehenden Bestimmungen finden unter anderem keine Anwendung auf Sendungen der Militärverwaltung, an staatliche oder autonome Behörden, an öffentliche Wohltätigkeitsanstalten, an Wirtschaftsräte oder Gewerbegenossenschaften, die mit einer behördlichen Bewilligung zur Ausfuhr über die Staatsgrenzen gedeckt sind, auf Postsendungen bis zu 5 kg und auf Fleischerzeugnisse ausländischen Ursprungs, wenn sich die Sendung in der Originalverpackung befindet.

Ungarn.

— **Schmalspurbahn zwischen Dombóvár und Szekszárd.** Eine hauptstädtische Unternehmung beabsichtigt zwischen Dombóvár und Szekszárd eine schmalspurige Eisenbahn zu bauen. Die Länge dieser Bahn beträgt 53,4 km. Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich schon im Frühling begonnen werden.

— **Die Ungarische Eisenbahn-Verkehrs-A.-G.**, deren Eisenbahnwagen während des Krieges im Dienste der Militärverwaltung standen, erhält jetzt alle diejenigen Wagen zurückgestellt, die in Rumänien, Südslawien und Tschechien aufgehalten wurden. Die Gesellschaft hat aber ihre Wagen nicht nach den Heimatstationen zurückleiten lassen, sondern sie hat die Wagen den Staaten in Pacht gegeben, auf deren Gebiete sie sich zurzeit befinden.

— **Ungarns Außenhandel im ersten Halbjahr 1921.** Das Statistische Amt hat kürzlich statistische Mitteilungen veröffentlicht, aus denen wir die wichtigeren Angaben mitteilen. Ungarn hat in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 199 027 Gütersendungen im Gewichte von 6,9 Millionen Meterzentnern eingeführt und 204 841 Stück im Gewichte von 4 Millionen Meterzentnern ausgeführt. Die Halbjahrsergebnisse des Außenhandelsverkehrs weisen dem Vorjahre gegenüber eine namhafte Steigerung auf. Die Einfuhr war um 1,5 Millionen Meterzentner größer als die Einfuhr im ganzen Jahre 1920, was auf die steigende Einfuhr von Holz, Kohle, Koks, Eisen- und Textilwaren zurückzuführen ist.

Während die Ausfuhr im ganzen Jahre 1920 insgesamt 5,2 Millionen Meterzentner betragen hat, betrug sie im ersten Halbjahr 1921 4 Millionen Meterzentner, was insbesondere mit dem zunehmenden Verkehr in Eisenerzen und Getreide zusammenhängt. Am ungarischen Außenhandelsverkehr war vornehmlich Tschechien, Österreich und Deutschland beteiligt. Fast die Hälfte der Einfuhr stammt aus der Tschecho-Slowakei, von wo 1 908 000 Meterzentner Holz, 217 000 Meterzentner Koks, 266 000 Meterzentner Eisenerz, 130 000 Meterzentner rohe Kalksteine eingeführt wurden. Holz, Eisenerz und Kalkstein stammen fast ausschließlich aus den von Ungarn abgetrennten Gebieten. Aus der Tschecho-Slowakei wurden noch Eisen und Eisenwaren (197 000 Meterzentner), Ton- und Glaswaren (109 000 Meterzentner), Papierwaren (42 000 Meterzentner) und Textilwaren eingeführt. Aus Österreich beschränkte sich die Einfuhr auf hochwertigere Fabrikate, so auf zugerichtetes Holz (287 000 Meterzentner), Textilwaren (49 000 Meterzentner), ferner Chemikalien (62 000 Meterzentner), Eisenwaren (175 000 Meterzentner), Papier (107 000 Meterzentner) und Maschinen (28 000 Meterzentner). Von der deutschen Einfuhr (1,6 Millionen Meterzentner) entfiel die Hälfte (811 000 Meterzentner) auf Steinkohle; eingeführt wurden außerdem 314 000 Meterzentner Salz, ferner 160 000 Meterzentner Eisenwaren, 110 000 Meterzentner Koks, 29 000 Meterzentner Chemikalien, 25 000 Meterzentner Mineralien und 16 000 Meterzentner Maschinen und Apparate. Von der Einfuhr stammen 34 000 Meterzentner Reis und 28 000 Meterzentner Südfrüchte aus Italien, 21 000 Meterzentner Zucker aus Holland, 103 000 Meterzentner Petroleum aus Polen und 28 000 Meterzentner Jute aus Italien.

Von der Ausfuhr entfallen 65 % auf Österreich, darunter 1,2 Millionen Meterzentner Braunkohle. Die Weinausfuhr betrug 340 000 Meterzentner, ferner erscheinen in dieser Ausfuhr 339 000 Meterzentner Getreide und Hülsenfrüchte, 318 000 Meterzentner Obst und Gemüse, 32 000 Meterzentner Heu, ferner 20 338 Meterzentner Vieh und 24 000 Meterzentner Zement. Nach Tschechien führte Ungarn 851 000 Meterzentner Eisenerz, 85 000 Meterzentner Braunkohle, 65 000 Meterzentner Mais, 18 000 Meterzentner Wein, 14 000 Meterzentner Wolle, 10 000 Meterzentner Mehl und 9000 Meterzentner Zement aus. Nach Deutschland wurden befördert 61 000 Meterzentner Mais, 10 000 Meterzentner Mehl und 10 000 Meterzentner Wein. Schließlich wurden noch 11 000 Meterzentner Alteisen nach Italien ausgeführt. Vom gesamten Außenhandel entfallen 50 % der Einfuhr und 8 % der Ausfuhr auf von Ungarn abgetrennte Gebiete.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Dovre-Bahn.** Das Unglück von Oppau, schreibt die „D. A. Z.“, hat begreiflicherweise unser Interesse ganz abgelenkt von einem Eisenbahnunglück, das sich in Norwegen zugetragen hat und das größte Eisenbahnunglück in der Geschichte des Landes darstellt. Bei der Eröffnungsfeierlichkeit der neuen Dovrebahn fuhr bekanntlich der von Süden kommende regelmäßige Schnellzug aus Kristiania in einen von Trondhjem mit Festteilnehmern besetzten Sonderzug hinein, durchschnitt den ersten Wagen vollständig, tötete sieben der bekanntesten, zum Teil am Bau der neuen Bahn beteiligten norwegischen Persönlichkeiten und verletzte über zwanzig schwer.

Die neue Bahn, die am 17. September eröffnet wurde, stellte eine Verbesserung der bisherigen Verbindung zwischen Kristiania und Trondhjem dar, insofern als bisher die Strecke von Trondhjem südwärts bis Hamar über eine Schmalspurbahn ging und für die Reise Kristiania-Trondhjem 17 Stunden erforderlich waren. Jetzt zweigt etwa 52 km südlich von Trondhjem bei Stoe-

ren die neue Dovrebahn nach Südwesten ab und geht bei Dombaas in die bereits bestehende Gudbrandsdalsbahn über. Auch der nördlichste Teil zwischen Stoeren und Trondhjem ist jetzt vollspurig ausgebaut.

Der Bau der Dovrebahn wurde vom Storthing im Jahre 1908 mit einem Kostenanschlag von 13 Millionen Kronen bewilligt. Die Arbeiten begannen bereits 1909, aber die gestiegenen Arbeitslöhne während des Krieges haben die Kosten auf mehr als 47 Millionen Kronen gesteigert. Außerdem haben die Materialkosten große Ausgaben verursacht, insofern als die Schutzbauten gegen Schnee, Schnee- und Steinlawinen sehr kostspielig wurden. Man hat an manchen Stellen, an denen die Schneelawinen regelmäßig im Winter mit großer Gewalt niedergehen, Schutzbauten errichtet, die die Lawinen auf andere Wege zwingen, so daß sie die Bahn nicht erreichen können.

Die ganze Bahnstrecke von Stoeren nach Dombaas ist 158,07 Kilometer lang, davon 7,53 km Tunnel. Die beiden längsten Tunnel sind die bei Hoegsnyta und Hestekrubben (1000 bzw. 1410 m). Die Bahn geht über insgesamt 87 Brücken, von denen die größte die über den Orkla ist. Sie stellt die größte Steinbrücke in Skandinavien mit Spannungen von 60 und 9,5 m dar. Zwischen den Stationen Dombaas und Fokstua hat die Bahn eine Steigung von 18 : 1000. Bei Fokstua wird die Hochgebirgsebene über die Baumgrenze erreicht, und die nächste Station Hjerkinn stellt den höchsten Punkt der Bahn (1025 m über dem Meere) dar. Nun senkt sich die Bahn wieder und bei der nächsten Station Kongsvoll beginnt der Baumwuchs wieder. Durch Schluchten, Viadukte und Tunnel führt die Strecke über den Hjerkinn-Paß, nachdem sie einer Strecke von 25 km 334 m gefallen ist, nach Drivstua. Nun beginnt auch wieder bevölkerte Gegend bis nach Berkaak, hinter welcher Station die Bahn, auf der 34,8 km langen Strecke von 450 m bis auf 60 m fällt, um in Stoeren zu enden.

Die Dovrebahn ist keine Hochgebirgsbahn in demselben Sinn wie die bekannte Bergesbahn. Die Gebirge, die sie durchfährt, sind nicht so wild und der einzige große Berg, den man von ihr wahrnimmt, ist der Snehätta, allerdings einer der höchsten Berge Norwegens. Trotzdem verspricht man sich in Norwegen einen regen Touristenverkehr auf dieser Bahn, die eine der malerischsten und eigentümlichsten Partien des Landes erschlossen hat.

— **Europäische Fahrplankonferenz.** Vom 9. bis 11. d. M. tagte in Bern die europäische Fahrplankonferenz, an der von der Deutschen Reichsbahn das Reichsverkehrsministerium und mehrere Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen teilnahmen. Auf dieser, nach dem Kriege zum zweiten Male stattfindenden Konferenz — auch die vorjährige tagte in Bern (vgl. Nr. 80, Jahrg. 1920, S. 869 d. Ztg.) — waren mit Ausnahme von Spanien, Portugal und Rußland sämtliche Staaten des Festlandes vertreten. Auch die Eisenbahnverwaltungen der Türkei, Estlands, Livlands und Littauens, sowie die Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaften und wichtigen Schiffahrtsunternehmungen sind an den Beratungen beteiligt. Außer mehreren allgemeinen Beratungsgegenständen, die unter dem Vorsitz der Schweizer Bundesbahnen zur Erörterung gelangten, wurden in Gruppenverhandlungen an 300 Anträge unter den beteiligten Eisenbahnvertretern erörtert. Der europäischen Fahrplankonferenz lag die Aufgabe ob, den Fahrplan und die direkten Wagenläufe für den internationalen Personenverkehr für das Jahr 1922 festzulegen. Es sollte auf der Konferenz u. a. über die sogenannte 24-Stundenzeit, die künftige Beibehaltung eines Jahresfahrplans, die Sommerzeit, sowie über den Ausgleich für Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr beraten werden.

— **Nachrichten von dem französischen Eisenbahnwesen.** Die „Schweizerische Verkehrskorrespondenz" schreibt: Da die französischen Bahnnetze mit Ausnahme eines einzigen in privatwirtschaftlichem Betriebe stehen, während sonst die Hauptbahnen fast aller umliegenden mitteleuropäischen Staaten Staatsbahnen sind, sind einige interessante Mitteilungen aus dem französischen Eisenbahnwesen lehrreich. Aus diesem Verhältnis heraus ist es auch zu begreifen, daß die französischen Bahnen den Grundsatz, daß Binnenschiffahrt und Eisenbahnen keine Konkurrenten sind, niemals praktisch anerkannt haben, denn die vom rein kapitalistischen Standpunkte aus betriebenen Privatbahnen hatten niemals ein Interesse daran, neben sich die Konkurrenz der Wasserstraßen aufkommen zu lassen, und sie haben auch stets alles getan, um die Schiffahrt im Innern des Landes zu erschweren. Man vergleiche hiermit das Vorgehen der badischen Staatsbahnen, die, wie Direktor Jaeger in seinem in der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Mannheim gehaltenen Vortrag sehr richtig bemerkte, die technische Ausgestaltung des Bindegliedes zwischen Schiffahrt und Eisenbahn in Gestalt der Mannheimer Hafenanlagen in den Vordergrund ihrer Eisenbahnpolitik stellten und in stetiger Verfolgung ihrer bewährten Verkehrspolitik im Jahre 1901 den großen Staatshafen Kehl erbauten. Im Widerstand der französischen Bahngesellschaften mag auch der Grund dafür liegen, daß sich der Hafen von Marseille und einige der französischen atlantischen Häfen nicht derart haben entwickeln können wie die Nordseehäfen — ein Zustand, unter dem heute die französische Verkehrs- und Schiffahrtspolitik schwer leidet. Der Sinn für die Hebung der Binnenschiffahrt ist zwar, seitdem die Franzosen wieder am Rhein zu Hause sind, beträchtlich gestiegen, und es ist auch schon mancherlei Verbesserung an den Wasserwegen vorgenommen worden, aber die privaten Bahngesellschaften stehen allem Anscheine nach noch auf dem alten Standpunkte und werden eine zu weitgreifende Binnenschiffahrt ebensowenig zulassen, wie sie seiner Zeit die Verwirklichung des Freycinetschen Wasserstraßenprogramms zugelassen haben.

Über die Arbeiten der französischen Hauptbahnen während des Krieges und in der Nachkriegszeit hat kürzlich Marcel Peschaud, der Generalsekretär der Orléans-Bahngesellschaft, unter dem Titel „Les chemins de fer pendant et depuis la guerre" ein sehr interessantes Buch veröffentlicht. Er stellt darin fest, daß die französischen Bahnen von langer Hand alles vorbereitet hatten, was die Eventualität eines Krieges erforderte. Als eine besonders hervorragende Leistung im Kriege führt er an, wie Ende 1917, bei Eintritt Italiens in den Krieg, eine Armee von 120 000 Mann binnen vier Tagen vermittelst 500 Lokomotiven an die Front in Oberitalien gestellt wurde, und wie im Jahre 1918, als die Linie Paris-Amiens für Frankreich außer Betracht fiel, in 114 Tagen eine 88 km lange neue Linie von Feuquières nach Ponthoile erbaut wurde. Im ganzen sind während der ersten vier Kriegsjahre von der Nord- und Ostbahn in Verbindung mit den Genietruppen nahezu 15 000 km neue Gleise erstellt worden. Die Überanstrengungen des Personals und die zu starke Inanspruchnahme des Materials im Jahre 1918 tragen die Schuld an der Krisis, unter der die französischen Bahnen heute noch leiden. Es mußte immer mehr Personal eingestellt werden, und sein Effektivbestand erreichte am 1. Januar 1920 rund 466 000 Mann gegen 355 000 im Jahre 1914. Im Februar und Mai 1920 kamen die revolutionären Bewegungen unter den Eisenbahnern, die zur Folge hatten, daß z. B. die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn fünf Monate und die Orléansbahn zwei Monate brauchte, um die Verspätungen wieder einzuholen. Um die demagogische Bewegung einzudämmen, wurde Personal entlassen, und zwar in den hauptsächlichsten Agitationsmittelpunkten, und die hatte seinerseits wieder zur Folge, daß die Orléansbahn ihre Werkstätten in Saint-Pierre-des-Corps vermietete und diejenigen von Tours und Périgueux einschränkte. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gab ihre Werkstätten in Oullins und Arles auf und das Staatsbahnnetz die ihrigen in Saintes.

Auch die mit dem 1. Juli 1919 in Kraft getretenen neuen Besoldungssätze belasteten die Bahnen in beträchtlichem Maße. Während sich die Personalausgaben im Jahre 1913 noch auf 766 Millionen beliefen, waren sie im Jahre 1919 auf 2,5 Milliarden angestiegen. Die durchschnittliche Ausgabe für einen Mann, der sich vor dem Kriege auf 2364 belief, erreichte die Höhe von 7466 Fr., so daß die Besoldungserhöhung 216 % beträgt. Um aus der andauernden Krisis herauszukommen, empfiehlt Peschaud ein gegenseitiges Handinhandarbeiten der verschiedenen Bahngesellschaften und erwähnt als bereits Geschehenes auf diesem Boden den Erwerb einer Handelsflotte, die Schaffung eines Amtes zur Prüfung des Rollmaterials und die Gründung eines Konsortiums zur Ausbeutung der afrikanischen Wälder. Dazu gehöre auch das Vorgehen zur Elektrisierung der Südbahn, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Orléansbahn sowie die gemeinsame Prüfung der Frage der Lokomotivheizung mit Torf. Mit jedem Tag wüchsen die laufenden Verluste und, wenn man nicht wolle, daß das wirtschaftliche Werkzeug der Nation, das die Eisenbahnen darstellen, in Trümmer zerfalle, so müsse das Land durch Vermittlung der Kammern beistehen, denn die Ausbesserung der Gleisanlagen dürfe nicht weiter hinausgeschoben werden. (Die Korrespondenz bemerkt hierzu: Wenn man die zahlreichen Unglücksfälle in Rechnung zieht, die in der letzten Zeit auf den französischen Bahnen vorgekommen sind, so erkennt man, daß Peschaud in dieser Hinsicht sehr recht hat.) Zum Schlusse bemerkt Peschaud, daß auch mit dem Erlaß eines neuen Eisenbahngesetzes nicht mehr länger gewartet werden darf, denn die Bahnen müssen mehr Freiheit erhalten, um den Verlusten, die ja doch im letzten Grunde die Nation bezahlen muß, standzuhalten. Erhöhung der Tarife, Ausgabe neuer Obligationen und die Ermäßigung der Löhne ohne Dazwischentreten des Parlamentarismus, seien die Dinge, die heute die französischen Bahnen notwendig brauchten.

— **Zeppelinverbindung Spanien - Argentinien.** Wie die „D. A. Ztg." mitteilt, haben örtliche Studien und Verhandlungen mit den argentinischen Behörden den vollen Erfolg eines neuen Unternehmens gesichert, das eine ständige Verbindung durch Zeppelinluftschiffe zwischen Spanien und Argentinien schaffen

will. In Spanien soll die Linie in Cadiz beginnen, wo die Halle und sonstige Einrichtungen gebaut werden. In Argentinien soll der Endpunkt in Rosario errichtet werden. Die etwa 10 000 km lange Linie will man in 80 bis 90 Stunden zurücklegen. Der Fahrpreis für Passagiere soll kaum die Hälfte der ersten Klasse der Schiffskajüte betragen. Außer Post und Eilpaketen können jedesmal 40 bis 50 Reisende befördert werden. Die finanzielle Seite des Unternehmens soll dadurch gesichert sein, daß sich interessierte Verkehrsgesellschaften aus Deutschland, Spanien und Argentinien daran beteiligen und außerdem die Regierungen von Spanien und Argentinien dem Unternehmen alle Unterstützung gewähren.

— **Die Heimkehrerzüge aus Rumänien nach Ungarn.** Ein recht beträchtlicher Teil der magyarischen Beamten und sonstigen intellektuellen Kreise aus Siebenbürgen ist nach dem verkleinerten Ungarn ausgewandert, und trotz aller Proteste der siebenbürgischen magyarischen Zeitungen hält diese Auswanderung auch heute noch an, obwohl die Beamten, die infolge Verweigerung des Diensteides das Land verlassen mußten, schon abgezogen sind, also wohl nicht mehr immer zwingende Gründe für diese Auswanderung maßgebend sind. In vielen Fällen kommt als Hauptgrund der Valutaunterschied in Betracht, der es als vorteilhaft erscheinen läßt, das eigene Vermögen in Rumänien aufzulösen und nach Ungarn hinüberzuschaffen. Die rumänischen Eisenbahnbehörden stellten bisher die notwendigen Wagen für diesen Auswanderungsverkehr gegen Wagentausch an der Grenze ohne weiteres zur Verfügung und besorgten den Transport in geschlossenen Auswandererzügen kostenlos. Für die ungarischen Eisenbahnen waren diese Transporte, welche die beanspruchten Wagen infolge der Wohnungsnot meist noch monatelang dem Verkehr entzogen, eine schwere Last. Dies und wahrscheinlich auch nationalpolitische Momente bewogen die ungarische Regierung, die Annahme der Transporte bzw. den Wagentausch zu verweigern. Eine unmittelbare Folge dieser Maßregel war die Anhäufung der Auswanderer an den Grenzstationen, wo diese schließlich mit ihren Möbeln in den Bauernhäusern der umliegenden Dörfer Unterschlupf suchen mußten und größtenteils in schweres Elend gerieten.

Die ungarische und rumänische Regierung trafen zur Verhütung dieser Zustände das Übereinkommen, in Klausenburg eine Amtsstelle für die Heimkehrer zu errichten, der auch ein ungarischer Vertreter zugeteilt sein wird. Es werden in Zukunft nur solchen Auswanderungslustigen Wagen zur Verfügung gestellt werden, die eine Erlaubnis dieser Amtsstelle vorweisen können.

— **Auflösung der Eisenbahndisziplinargerichte Rumäniens.** Infolge Militarisierung der rumänischen Staatsbahnen übernehmen die Militärgerichte den Wirkungskreis der in der Eisenbahndienstordnung vorgesehenen Disziplinargerichte. Infolgedessen wurde die Tätigkeit dieser Gerichte auf die Fälle beschränkt, die vor der Militarisierung entstanden, und es ist nach Erledigung dieser Angelegenheiten ihre Auflösung zu gewärtigen.

— **Drahtlose Telegraphie in Rumänien.** In Bukarest, Galatz und Kischinew werden die bestehenden Einrichtungen für drahtlose Telegraphie erheblich erweitert. Das notwendige Material hierfür ist bereits in Galatz eingetroffen.

— **Neue Balkanbahnen.** Eine rumänisch-serbische Kommission, die mit der Aufgabe betraut worden war, die Frage der direkten Bahnverbindung zwischen Belgrad und Bukarest zu lösen, hat nun ihre Arbeiten erledigt und schlägt die Anlage zweier Linien vor. Die eine besteht in der Erstellung eines Teilstückes zur Verbindung der Linie Belgrad-Konstantinopel an die Linie Budapest-Bukarest. Dieses Teilstück zweigt bei der Station Méhadia ab, schneidet die Donau bei Semendria und erreicht über Valea Nera die Station Biserica Alba. Das Teilstück würde auf Kosten von Jugoslawien erstellt werden. — Das zweite Projekt würde Bukarest mit Belgrad über Gruis verbinden. Die angestrebte Verbindung Bukarest-Belgrad bildet einen Teil des Entwicklungsprogramms der internationalen südeuropäischen Transitlinie, die unter dem Namen „Linie des 45. Breitegrades“ bekannt war und sowohl während als nach dem Kriege vielfach besprochen wurde, und die den Zweck hat, die Verbindung zwischen West- und Osteuropa zu verbessern.

Fremde Erdteile.

— **Elektrische Bahnen in Japan.** In Kobe ist eine elektrische Hochbahn von 12 km Länge mit vier Gleisen geplant. Im Innern der Stadt soll unter ihr eine Straße mit Fahrdamm und Bürgersteigen angelegt werden, in den Außenbezirken sollen die Straßen neben der Hochbahn verlaufen. Schienen und sonstige Baustoffe sollen zum Teil aus Europa, zum Teil aus Amerika bezogen werden. In Amerika sind auch 12 elektrische Lokomotiven bestellt worden, die für die Strecke Kobe-Tokio bestimmt sind. Die Herstellung der Oberleitungen für den elektrischen Betrieb soll demnächst in Angriff genommen werden. Die Planungen sind bereits seit längerer Zeit fertiggestellt, aber die Ausführung hat sich bis jetzt verzögert, weil die Beschaffung des Stromes für den elektrischen Betrieb Schwierigkeiten machte. Diese sind jetzt überwunden, und die Arbeiten sollen nun lebhaft betrieben werden. — Dem nächsten Reichstag sollen eine Anzahl Pläne für den elektrischen Ausbau von jetzt mit Dampf betriebenen Eisenbahnstrecken vorgelegt werden, und auch eine Privatgesellschaft plant den Bau einer elektrischen Bahn, nachdem ihr die Genehmigung dazu erteilt worden ist.

— **Die Eisenbahn von Beira zum Sambesi *).** Der Bau der seit längerer Zeit geplanten Eisenbahn von dem portugiesischen Hafen Beira in nördlicher Richtung durch Mosambik (portugiesisch Ostafrika) zum Sambesi und über diesen Strom hinweg zum Anschluß an die britische zentralafrikanische oder Nyassa-Hastend-Eisenbahn war durch Gründung der britischen Trans-Zambesia-Eisenbahngesellschaft in London Anfang 1920 seiner Ausführung nahegerückt. Neuerdings macht dieser Eisenbahnbau nach der Zeitschrift „United Empire“ (Nr. 10 vom Oktober d. J.) erhebliche Fortschritte, so daß die Bauspitze voraussichtlich mit Ende dieses Jahres das südliche Ufer des Sambesi und den dortigen einstweiligen Endpunkt der Bahn gegenüber Chindio erreichen wird. Durch diese Bahn erhält das britische Protektorat Nyassaland seinen unmittelbaren, lange gewünschten Schienenweg zum Weltmeer, sobald die Shire Hastendbahn ihre in nördlicher Richtung geplante Verlängerung bis zur Südspitze des Nyassasees ausgeführt haben wird. Nyassaland gewinnt damit den Vorteil, daß an Stelle der unregelmäßigen Stromverbindung auf dem Sambesi von Chindio bis zur Sambesi-Mündung, die der Versandung stark ausgesetzt ist, eine sichere und leistungsfähige Eisenbahnverbindung nach dem Hafen Beira geschaffen wird. Der Bahnbau wird von der Londoner Baufirma Pauling betrieben; 160 km Gleis sind vollendet, die Erdarbeiten bereits bis Kilometer 225 fertiggestellt. Die ganze Strecke wird etwa 306 km umfassen; die Baukosten sollen 810 000 £ betragen, und die fertige Bahn soll am 31. März 1922 dem Betriebe übergeben werden (wohl ausschließlich der Sambesibrücke).

Die Neubaulinie entspringt etwa 40 km nordwestlich Beira aus der Strecke Beira-Umtali der Beira-Maschonaland-Eisenbahn und verläuft von da auf ausschließlich portugiesischem Gebiet im allgemeinen in nördlicher Richtung. Die Brückenbaustelle zur Überschreitung des Sambesi wird westlich Sena etwa 48 km oberhalb Chindio bei Mutavava liegen, wo Felsboden für die Gründung der Brückenpfeiler ansteht; der Brückenbau wird etwa 2,4 km lang werden und sich auf die beiden Arme des Stromes erstrecken, die dort durch eine 2 km breite Sandbank getrennt sind; die ganze Brückenanlage wird daher ziemlich kostspielig. Nach Überschreitung des Sambesi mündet die Bahn auf dem linken Sambesiufer in die Zentralafrikanische Eisenbahn, die hier südlich Port Herald auf dem rechten Ufer des Schireflusses bei Chindio oberhalb Sena endigt. Das von der Bahn durchschnittene Gelände bietet, von dem großen Brückenbau abgesehen, keine besonderen Schwierigkeiten. Die Bahn wird nicht nur der Ein- und Ausfuhr des Nyassalandes dienen, sondern auch das mittlere Sambesibecken mit seinen Bodenschätzen, wie Kohle, Ölschiefer, vielleicht auch Kupfer und Petroleum, erschließen. Der südliche Teil des Bahngeländes soll ein ausgezeichnetes Jagdgebiet für Großwild sein.

Auf die sechsprozentigen Schuldverschreibungen der Eisenbahn-Gesellschaft soll die Regierung von Nyassaland eine Zinsbürgschaft für die ersten 25 Betriebsjahre übernehmen. F. B.

— **Abwendung des Eisenbahner-Ausstands in den Vereinigten Staaten.** Wie in Nr. 44 dieser Zeitung schon kurz berichtet, ist die Gefahr eines allgemeinen Ausstandes der amerikanischen Eisenbahnarbeiter, der am 31. Oktober als Kundgebung gegen die beabsichtigte Herabsetzung der Löhne um 10 % beginnen sollte, diesmal noch abgewendet worden. Die Führer der Eisenbahner-Gewerkschaften müssen zugeben, daß dies entschlossene Auftreten der Regierung zusammen mit der Haltung der öffentlichen Meinung sie zu der Einsicht gebracht habe, daß der Ausstand keine Aussicht auf Erfolg hatte. Auch bei den Eisenbahnarbeitern selbst und den „Brüderschaften“, zu denen sie zusammengeschlossen sind, fand der Gedanke, die Arbeit einzustellen, nur wenig Anklang, und so blieb den Führern nichts anderes übrig, als die Weisung, in den Ausstand zu treten, wieder zurückzuziehen, was sie denn auch am 27. Oktober getan haben. Voraussetzung war dabei, daß die Eisenbahngesellschaf-

*) Vgl. Jahrg. 1919 d. Ztg., Nr. 35, S. 362.

ten Änderungen der Lohnordnung nur durch Vermittelung des Arbeitsamts durchführen würden, eines Amts, das, aus drei Vertretern der Arbeitgeber, der Arbeitnehmer und der Allgemeinheit bestehend, zur Schlichtung von Lohnstreitigkeiten eingesetzt ist. Ausschlaggebend auf Seiten der Arbeiterführer waren auch die Erwägungen, daß ein Ausstand bei der Bevölkerung heftigen Unwillen erregen würde, daß die Regierung gegen ihn auftreten würde, und daß die Eisenbahngesellschaften alle Vorkehrungen getroffen hatten, um seine schlimmen Folgen soweit möglich abzuwenden. Die Führer haben es also auf eine Kraftprobe, bei der sie ihre eigenen Leute nicht mit voller Überzeugung hinter sich gehabt hätten, nicht ankommen lassen.

— **Einheitsspur für Australien.** Das australische Verkehrswesen leidet bekanntlich schwer unter der Verschiedenheit der Spurweite der Eisenbahnen; jeder der Bundesstaaten hat seine eigene Spurweite für die durchgehenden Strecken, so daß an jeder Grenze umgeladen und umgestiegen werden muß. Schon wiederholt ist die Vereinheitlichung der Spurweite erwogen, stets aber wieder zurückgestellt worden, und so wird es wohl auch dieses Mal werden, wo ein eigens zu diesem Zweck eingesetzter Ausschuß die Frage beraten und Vorschläge zur Durchführung einer Einheitsspur gemacht hat. Er beziffert die Kosten des Umbaues aller Eisenbahnen auf die Regelspur, für die auch in Australien 1,435 m angenommen werden soll, auf 57 000 000 £, wobei Tasmanien und eine Anzahl Privatbahnen sowie solche mit engerer als Kapspur (1,067 m) nicht inbegriffen sind. Um den durchgehenden Verkehr zwischen den Bundesstaaten ohne Umladen und Umsteigen zu ermöglichen, müßten 18 bis 19,5 Millionen aufgewendet werden; in diesem Betrag ist aber nicht nur der Umbau bestehender breit- und schmalspuriger Strecken auf Regelspur, sondern auch der Neubau einiger Verbindungsglieder zur Abkürzung von Umwegen enthalten. Auch der Umbau der Betriebsmittel ist dabei berücksichtigt. Die Herstellung der Einheitsspur durch Einlegen einer dritten Schiene wird abgelehnt, ebenso Vorrichtungen, die den Übergang der Betriebsmittel auf Strecken mit anderer Spur, als für die sie gebaut sind, ermöglichen sollen. Als Vorsitzenden des Ausschusses hatte man einen geschäftskundigen Mann, nicht einen Eisenbahnfachmann gewählt, und dieser spricht sich denn von seinem Standpunkt dahin aus, daß bei der heutigen Lage des Geldmarkts dieser Betrag kaum aufzubringen sein wird und daß die Höhe der Baukosten heutzutage ein solches Unternehmen kaum rechtfertigen dürfte. Der leitende Minister des Staatenbundes nimmt aber demgegenüber den Standpunkt ein, Australien könne kein Einheitsstaat sein, ehe es nicht eine Einheitsspur habe, und will die Angelegenheit demnächst mit den leitenden Ministern der Bundesstaaten erörtern.

Allgemeines.

— **Wechselschalter.** In Nr. 70, Jahrg. 1920 d. Ztg. ist ein Wechselschalter beschrieben, der die für größere Fernfahrkartenausgaben nötige Zahl Fahrkarten enthält. Für den Stadt-, Ring- und Vorortverkehr eignet sich die dort eingerichtete Schaltereinrichtung nicht. Bei dieser Anordnung kann zwar der ablösende Beamte sofort an der gleichen Schalteröffnung weiterverkaufen, doch ist der abgelöste Beamte nicht in der Lage, den Abschluß aufzustellen, da sein Schalter durch den vorgeschobenen Schrankteil verdeckt ist. (Vgl. Abb. in Nr. 70, 1920 d. Ztg.)

Die Firma Oskar Fritz & Co., Berlin-Schöneberg, Eisenacher Straße 44, hat daher auf meine Anregung eine Schaltereinrichtung in folgender Art hergestellt:

Links und rechts vom Schalterfenster steht je ein Schrank für die Fahrkarten des Handvorrats. Auf diesen Schränken laufen auf U-förmigen Schienen je zwei Verkaufsschränke, die oben gleichfalls an Schienen Führung haben. Da diese Schienen senkrecht zu der Schalteröffnung verlaufen, können die Schalter vom Schalterfenster in den Verkaufsraum geschoben werden. Hat also ein Beamter seinen Verkaufsdienst beendet, so schiebt er den Verkaufsschrank zurück und stellt seinen Abschluß auf, während der ablösende Beamte sofort an dem freigewordenen Schalterfenster aus dem ihm zugeteilten Schranke weiterverkaufen kann. Nach Beendigung des Dienstes ist der Verkaufsschrank zu verschließen.

Die Ausrüstung der Fahrkartenausgaben mit derartigen Wechselschaltern bietet folgende Vorteile:

1. An einer Schalteröffnung können in dem kleinsten Raum vier Verkaufsschränke aufgestellt werden, aus denen vier Beamte nacheinander verkaufen. Das Schließen der Schalter zum Abschluß fällt fort. In vielen Fällen wird die Ausrüstung eines Schalterfensters mit diesen Wechselschaltern zur Bewältigung des Verkehrs ausreichen und die bauliche Vergrößerung der Fahrkartenausgaben entbehrlich machen.

2. Jeder ständige Verkäufer hat einen besonderen Verkaufsschrank, den er unter Verschluß hält. Unredlichkeiten der Fahrkartenverkäufer untereinander werden hierdurch sehr erschwert.

Die Anordnung der Wechselschalter wird sich auch auf solchen Fernbahnhöfen bewähren, die etwa 200—300 verschiedene Fahrkartensorten führen.

Richard Couvé, Eisenbahn-Oberinspektor.

Rechtspflege.

— **Wann haftet die Bahn bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger?** Die Frage der Haftung der Bahn bei Verlust von Frachtgut wird durch § 456 HGB. (§ 84 E.V.O.) geregelt. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (Entscheidungen Band 94, S. 99) fällt unter den Begriff des Verlustes auch die Aushändigung an eine zum Empfang nicht berechtigte Person. Die Haftung der Bahn ist in solchen Fällen jedoch davon abhängig, ob sie sich nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen entlasten kann, oder ob sie etwa durch das Verhalten des Geschädigten selbst entlastet wird. Bezeichnend hierfür ist eine Reichsgerichtsentscheidung, die folgenden Sachverhalt zur Grundlage hat.

Ein Betrüger kaufte unter dem Namen Heinrich Lange von der Darmstädter Pneumatik-Reparaturanstalt 18 Automobilreifen und 18 Automobilschläuche, angeblich als beauftragter Einkäufer der Firma H. Büssing in Frankfurt a. M. Als die gekauften Sachen am 28. August 1919 auf dem Bahnhofe zu Darmstadt durch den Arbeiter B. der Verkäuferin zur Beförderung nach Frankfurt als Expreßgut aufgegeben wurden, war der Betrüger zugegen. Durch Unachtsamkeit des B. gelang es ihm, die Eisenbahnpaketkarten für kurze Zeit in die Hand zu bekommen, um auf die Karten hinter „bahnlagernd“ noch den Vermerk „gegen Rechnung“ zu setzen. Auf Grund dieses Vermerks hat er nach Ankunft des Gutes in Frankfurt von dem Gepäckfahrer L. unter Vorlegung der auf H. Büssing lautenden Rechnung und gefälschter Papiere (einem mit Namensunterschrift und Photographie versehenen Reisepaß und einem Briefbogen der Firma H. Büssing mit der Bescheinigung, daß er Prokurist der Firma und zum Einkauf von Gummi berechtigt sei) die Herausgabe des Expreßgutes erlangt, um damit zu verschwinden. Als die Verkäuferin der Gummiwaren Bezahlung von der Firma Büssing verlangte, stellte sich heraus, daß die Sachen einem Betrüger zum Opfer gefallen waren. Die geschädigte Darmstädter Firma erhob deshalb Schadensersatzklage gegen den Preußischen Eisenbahnfiskus auf Ersatz von insgesamt 30 000 ℳ, indem sie geltend machte, daß der Angestellte L. des Beklagten das Gut schuldhaft an den Betrüger herausgegeben habe. Wenn es rechtmäßig an die Firma Büssing abgeliefert worden wäre, so wäre es nicht verlorengegangen.

Das Landgericht Frankfurt a. M. ist der Klägerin beigetreten und hat den Schadensersatzanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht in Frankfurt am Main hat die Berechtigung des Ersatzanspruches auf den gemeinen Handelswert der in Verlust geratenen Waren beschränkt. Die vom beklagten Eisenbahnfiskus beim Reichsgericht eingelegte Revision war zum Teil von Erfolg, nämlich soweit, als das Oberlandesgericht das Verschulden des Arbeiters B. der Klägerin nicht berücksichtigt hat. Auf Grund dieses mitwirkenden Verschuldens sei der Anspruch entsprechend der Höhe des Verschuldens abzuweisen. Der höchste Gerichtshof hat deshalb das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an einen anderen Senat des Oberlandesgerichts zurückverwiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist hierzu folgendes bemerkenswert: „Richtig ist zwar, daß die Gefahr der Aushändigung der Ware an den Schwindler überhaupt nicht entstanden wäre, wenn die Klägerin auf den Betrug nicht hineingefallen wäre und die Ware nicht abgesandt hätte. Aber auf diese Vorgänge, die dem Beförderungsvertrage vorausgegangen sind, kann der Beklagte, der gerade aus dem Beförderungsvertrage in Anspruch genommen wird, sich nicht berufen. Sie würden ohne Einfluß geblieben sein, wenn der Beförderungsvertrag bis zur Auslieferung der Ware an den richtigen Empfänger ordnungsmäßig ausgeführt worden wäre. Der Beklagte muß somit für den Verlust des Gutes einstehen, wenn er nicht den Nachweis erbringt, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder durch eine von der Bahn nicht verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten oder durch höhere Gewalt, durch Verpackungsmangel oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes verursacht worden ist. Daß unter den Begriff des Verlustes auch die Aushändigung des Gutes an eine andere Person als den bestimmungsmäßigen Empfänger zu rechnen ist, hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen. Ebenso hat es zutreffend ausgeführt, daß im vorliegenden Falle der Verlust des Gutes weder durch eine Anweisung des Verfügungsberechtigten noch durch höhere

Gewalt verursacht worden sei. Wenn die Revision geltend macht, daß die Handlungsweise des Schwindlers als höhere Gewalt gewertet werden müsse, weil L. ihren Erfolg auch bei größter Aufmerksamkeit nicht habe abwenden können, so verkennt sie den Begriff der höheren Gewalt. "Diese setzt stets ein Ereignis voraus, dessen Einwirkung auch bei äußerster Sorgfalt und Umsicht sich durch geeignete Vorkehrungen nicht abwenden ließ. Im vorliegenden Falle hätte aber L. bei Anwendung der durch die Zeitverhältnisse besonders gebotenen Vorsicht sich zur Feststellung der Empfangsberechtigung nicht mit einer privatschriftlichen, unbeglaubigten Vollmacht begnügen dürfen. Er wäre daher, wenn er die Prüfung der ihm vorgelegten Ausweise mit noch größerer Aufmerksamkeit vorgenommen hätte, in der Lage gewesen, den Erfolg der Handlungsweise des Schwindlers abzuwenden. Zu einer solchen Aufmerksamkeit bestand für ihn im August 1919 um so mehr Veranlassung, als Betrügereien mittels Anwendung gefälschter Papiere damals infolge der Verwirrung der sittlichen Begriffe bei einem großen Teile des deutschen Volkes bereits zu den alltäglichen Erscheinungen gehörten. Recht kann der Revision nur darin gegeben werden, daß das Berufungsgericht die Frage des Verschuldens auf seiten des Inhabers der Klägerin und des Arbeiters B. nicht einwandfrei beurteilt hat. Die Klägerin hatte sich auf den Abschluß des Geschäfts mit dem ihr unbekannten angeblichen Lange eingelassen, ohne sich über dessen Person und die Echtheit des von ihm in Zahlung gegebenen Schecks völlige Gewißheit zu verschaffen. Ihr mußte auch auffallen, daß die Ware an die Firma H. Büssing nicht unter deren gewöhnlicher Wohnungsangabe, sondern bahnlagernd gesandt werden sollte. Daß der Weg post- oder bahnlagernder Sendung häufig zu Betrügereien benutzt wird, ist allgemein bekannt. Um so größere Vorsicht war für die Klägerin geboten, und um so sorgfältiger mußte die Klägerin den B., den sie mit der Auflieferung des Guts und der Aushändigung der Paketkarten an die Bahn beauftragte, auf die Beobachtung äußerster Aufmerksamkeit hinweisen. Eine Unterlassung der erforderlichen Unterweisung des B. mußte als Vernachlässigung der durch die Lage des Falls gebotenen Sorgfalt angesehen und der Klägerin zum eigenen Verschulden angerechnet werden. B. war allerdings auch dann, wenn er keine besondere Belehrung von der Klägerin empfing, zu vorsichtigem Handeln verpflichtet. Da die Klägerin sich seiner zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit gegenüber der Bahn bediente, so hat sie sein Versehen zu vertreten. Daß er aber, als er dem später als Schwindler erwiesenen Manne die Paketkarten und das Auflieferungsbuch aushändigte und ihm so die Hinaufsetzung des Vermerks „gegen Rechnung" auf die Paketkarten ermöglichte, die durch die Umstände des Falls gebotene und im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen, also fahrlässig gehandelt hat, unterliegt nach dem unstreitigen Sachverhalt keinem Bedenken".

Im weiteren führt das Reichsgericht noch aus, daß das Versehen des Arbeiters B. der Klägerin für die spätere Aushändigung des Gutes ursächlich geworden ist. Da aber auch der Beklagte das Verschulden des Gepäckfahrers L. als seines Erfüllungsgehilfen zu vertreten hat, hängt die Verpflichtung der Bahn zur Leistung von Schadensersatz von der Höhe der beiderseitigen Verschulden ab. Zur Prüfung hierüber ist die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen worden. (Aktenzeichen: I. 130/21. — 28. 9. 21.) K. M.-L.

— **Eisenbahnunfall beim Schließen der Wagentür durch den Reisenden.** Am 1. Oktober 1919 fuhr der Bäcker und Händler S. in einem Zuge der jetzt auf das Reich übergegangenen preußischen Staatsbahn von Köln nach Herdorf. Kurz vor der Einfahrt des Zuges in die Station Betzdorf ging, wie behauptet wird, die Tür des Abteils auf, in welchem der S. sich befand. Er trat heran, um die Tür wieder zu schließen. In demselben Augenblick schlug die Tür wieder zu. Hierbei wurde S. so heftig getroffen, daß er einen Bruch des rechten Oberarms erlitt, wofür er Schadensersatz auf Grund des Haftpflichtgesetzes verlangt. Die Vorinstanzen haben den Anspruch des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Reichsgericht hat die vom beklagten Eisenbahnfiskus gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt a. M. eingelegte Revision zurückgewiesen und das Berufungsurteil mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt: „Die Revision führt aus, solange der Kläger nicht beweise, daß sich die Tür des Abteils von selbst geöffnet habe, könne kein Betriebsunfall im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes angenommen werden. Dieser Angriff geht fehl. Nicht in dem Aufgehen, sondern in dem Zufallen der Türe erblickt das Berufungsgericht den Unfall, der den Kläger geschädigt hat. Daß dieser Unfall im Betrieb der Eisenbahn, d. h. im Zusammenhang mit den ihm eigentümlichen Gefahren eingetreten ist, kann in der Tat nicht zweifelhaft sein; denn das Berufungsgericht geht ernstlich davon aus, daß die Schnelligkeit des Zuges und vielleicht eine plötzlich beim Überfahren einer Weiche oder beim Durchfahren einer Kurve oder aus anderem Anlaß eingetretene geringfügige Änderung in der Stellung des Wagens das heftige Zufallen der schweren Wagentür herbeigeführt haben. Selbst wenn der Kläger dieses Ereignis durch verbotswidriges Öffnen der Tür oder sonstwie selbst verschuldet hätte, würde das an der Tatsache, daß die Tür im Betrieb der Eisenbahn zugefallen ist, nichts ändern. Indessen ist der dem Beklagten obliegende Beweis, daß der Kläger den Unfall durch eigenes Verschulden verursacht habe, nach der Anschauung des Berufungsgerichts mißlungen. Auch nach dieser Richtung sind rechtliche Bedenken nicht geltend zu machen. Die Ausführungen des Berufungsurteils, daß für ein Öffnen der Tür durch den Kläger nichts erbracht sei, halten sich durchaus im Rahmen des dem Gericht zustehenden Rechtes der freien Beweiswürdigung. (§ 286 ZPO.) Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß das Schließen einer während der Fahrt aufgegangenen Wagentür den Reisenden nicht zu verwehren sei, läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Aus der von dem Beschwerdeführer angerufenen Entscheidung des erkennenden Senats VI. 304/10 vom 22. April 1911 ist nichts Gegenteiliges zu entnehmen. Etwas anderes wäre es, wenn der Kläger bei dem Versuche, die Wagentür zu schließen, nicht mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zu Werk gegangen wäre. Aber nach dieser Richtung hat der Beklagte nichts vorgebracht, und das Berufungsgericht, das diesen Punkt geprüft hat, erachtet nicht für dargetan, daß der Kläger bei diesem Versuch durch die Art seines Verhaltens irgendwie fahrlässig gehandelt habe." (Aktenzeichen: VI. 517/21. — 13. 10. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Wasserstraßen-Jahrbuch 1921 (Oberes Rhein- und Donau-Gebiet).** Herausgeber Direktionsrat Dr. Reinhold Zeitler. Verlag von Richard Pflaum in München.

Die neuerdings auftretende Forderung, bei Anlage einer Wasserstraße nach Möglichkeit das fließende Wasser gleichzeitig zur Krafterzeugung auszunutzen, schafft völlig neue Werturteile über die Wirtschaftlichkeit geplanter Verbindungsstraßen. Unter diesem Gesichtswinkel wird — nach dem Jahrbuche — z. B. die finanzielle Grundlage einer Kraftwasserstraße Rhein-Main-Donau heutigentags vielleicht günstiger beurteilt werden müssen, als selbst die des verkehrswirtschaftlich so bedeutsamen Mittellandkanals. Ausgehend von der Erkenntnis, daß der Rhein und die Donau zurzeit im Mittelpunkt der europäischen Schiffahrtsinteressen stehen, wird nachdrücklichst für die Verbindung dieser Ströme durch Schaffung eines Kanals eingetreten; es werden die mit dem Rhein und der Donau zusammenhängenden technischen und wirtschaftlichen Aufgaben und Entwürfe geschildert. Der Verkehrspolitiker und Ingenieur erhält aus dem vorliegenden ersten Jahrgange des Wasserstraßen-Jahrbuches einen guten Überblick über die bestehenden süddeutschen Wasserstraßenpläne; Handel und Industrie erhalten Aufschluß über die wirtschaftlichen Verhältnisse in den Donaustaaten und über die Bedeutung der Donauwasserstraße als Verkehrsweg.

Die Erbauung des Mittellandkanals und die Verbindung des Rheins mit der Donau möchte der Herausgeber des Jahrbuches schließlich zu Forderungen des Tages erheben. Dem Jahrbuche hat sich eine Reihe namhafter Fachleute mit wertvollen Beiträgen zur Verfügung gestellt, sein Inhalt verdient daher weiteste Beachtung.

— **Technischer Selbstunterricht für das deutsche Volk.** Von diesem in den Nrn. 12, 19 und 24 des laufenden Jahrganges dieser Zeitung besprochenen Werke, ist jetzt der erste Fachband herausgegeben worden. Für die Darstellung des Lehrstoffes sind die gleichen Grundsätze wie bei der die Hilfswissenschaften umfassenden Vorstufe, maßgebend geblieben, und nur das für die technische Praxis unbedingt Nötige ist ausgewählt worden. In dem ersten Briefe des Fachbandes wird nach einer Besprechung der Begriffe Kraft, Stoff und Energie die Mechanik behandelt, und zwar die mechanischen Kräfte und Widerstände sowie die Lehre von der Bewegung, die Dynamik. Viele interessante, aus der Praxis entnommene Aufgaben mit Lösungen würzen die dargebotene Wissenschaft und spornen immer wieder zu neuem Eifer an. Alsdann folgt die Stoffkunde, beginnend mit dem für die Technik wichtigsten Baustoffe, dem Holz, dessen Eigenschaften und Konservierung. Ein weiterer Abschnitt ist die Technologie. Hier werden zunächst die technologischen Eigenschaften der Rohstoffe und die Werkzeuge besprochen. Dann folgt ein Abschnitt über das technische Zeichnen. In dem Kapitel über darstellende Geometrie wird gezeigt, wie im Raum gelegene Punkte, Gerade, Figuren usw. in der Zeichenebene dargestellt und wie diese Elemente der projektiven Geometrie für konstruktive Zwecke verwertet werden. Zahlreiche Konstruktionsaufgaben erleichtern es dem Studierenden,

sich diese unentbehrliche Grundlage für das weitere Eindringen in die eigentliche Technik anzueignen.

Im Schlußkapitel wird wieder allerlei Wissenswertes aus Technik und Naturwissenschaft, und zwar aus der Taucherkunst und Tiefseeforschung sowie aus dem Leben berühmter Techniker gebracht.

Der ganze Brief umfaßt einen so großen Teil technischer Wissenschaften, daß ein ernstes Studium zu seiner Bewältigung gehört. Die klare zielbewußte Art, in der der Verfasser vorgeht, macht es aber doch möglich, sich die reichen Kenntnisse auch durch Selbstunterricht anzuzeigen. Alle diejenigen, die ihre Selbstausbildung auf diesem Wege begonnen haben und mit Ausdauer fortsetzen, werden reichen Lohn für ihre Mühen finden.

— **Handbibliothek für Bauingenieure,** II. Teil, Band 6. Cornelius: Eisenbahnhochbauten. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis gebunden 22 *M.*

Das Buch behandelt in seinem Hauptteil, in den Bauten für den Verkehr, zunächst die Empfangsgebäude, gibt in klaren Abbildungen Grundrisse und Ansichten kleinerer, mittlerer und größerer Anlagen und erläutert die Grundrißentwicklung vom Standpunkt des Verkehrs und des Betriebes. Es folgen die Stellwerke, die Güter- und Lokomotivschuppen, die Werkstattsgebäude und die Wassersammelbehälter. In allen diesen Abschnitten gibt der Verfasser aus dem reichen Schatz seiner praktischen Erfahrung überaus zahlreiche und erprobte Maßangaben über alle Einzelheiten. Die Schalter- und Sperranlagen, Gangbreiten der Treppen, die Diensträume auf den Bahnsteigen, die Größenfestsetzungen der Schuppen, die konstruktiven Einzelheiten der Lokomotivschuppen, die Einrichtungen der Stellwerksräume usw. werden eingehend erläutert und viele praktische Winke hinsichtlich bewährter und zweckmäßiger Ausführungsarten gegeben.

In den beiden letzten Abschnitten werden die Bauten für die Verwaltung und die Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnverwaltung behandelt: Direktions- und Amtsgebäude, Aufenthalts- und Übernachtungsbauten, Wohnungen und Siedlungen der Eisenbahnbediensteten. Wir tun damit zugleich einen Blick in das umfassende Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnhochbauers. Vermißt werden, vor allem bei den Empfangsgebäuden, als Beispiele die neueren Ausführungen aus dem Industriegebiet.

Das Buch wird für jeden, der sich mit dem Entwerfen und der Ausführung von Eisenbahnhochbauten zu befassen hat, ein brauchbarer, lange gesuchter Wegweiser und ein zuverlässiger Ratgeber sein. Ist doch in ihm aus der Praxis für die Praxis alles das an amtlichen Bestimmungen und erprobten Maßzahlen zusammengetragen, was der Entwerfende als Rüstzeug gebraucht. R.

— **Industriefahrplan.** Kursbuch für Nord-, West- und Mitteldeutschland, unter Einbeziehung von Süddeutschland und der Schweiz. Winter 1921/22. Auf Grund amtlichen Materials herausgegeben vom „Verkehrsverband Industriebezirk“. Verlag der Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezirk, Essen. Druck: Sam. Lucas, Elberfeld.

Dieses in unserer Zeitung wiederholt (zuletzt Nr. 26, S. 513 dieser Zeitung) besprochene Kursbuch ist zum Beginn des Winterfahrplans (26. Oktober) pünktlich erschienen. Seine Anordnung ist im wesentlichen unverändert geblieben. Das Kartenmaterial (ein große Karte und acht Übersichtskarten) verdient seiner Übersichtlichkeit wegen besondere Anerkennung. Bei einzelnen, wichtigeren Streckenfahrplänen sind neben dem Text schematische, bildliche Streckendarstellungen beigefügt, die die wichtigsten Knotenpunkte mit ihren Abzweigungslinien enthalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 3. November 1921 verschied nach kurzer Krankheit

Herr Regierungsbaurat **Heinrich Mickel,**

Vorstand des Eisenbahnbetriebsamtes in Wetzlar.

Der Verstorbene ist im Jahre 1900 in den Staatseisenbahndienst eingetreten und war seit dem Jahre 1916 im Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt (M.) tätig.

Ausgestattet mit den besten Eigenschaften als Eisenbahnfachmann und als Staatsbeamter war er uns durch seine stets bewiesene Dienstfreudigkeit und seinen lauteren Charakter ein treuer und geschätzter Mitarbeiter.

Wir werden das Andenken dieses mitten im arbeitsreichen Leben aus unserer Mitte geschiedenen trefflichen Mannes stets hoch in Ehren halten.

Der Präsident
und die oberen Beamten der Eisenbahndirektion Frankfurt (M.). (1065)

2. Offene Stellen.

Infolge Todesfalles ist in unserer Direktion Karlsruhe die Stelle eines erfahrenen akademisch gebildeten, im Privatbahnbetrieb ausgebildeten Bauingenieurs als Vertreter des Vorstandes zu besetzen. Aussicht auf Beförderung zum Vorstandsmitglied!

Bevorzugt werden Bewerber, die über entsprechende wirtschaftliche Erfahrungen verfügen.

Meldungen erbeten bis 30. November an den

Vorsitzenden des Aufsichtsrats
der Badischen Lokal-Eisenbahnen Aktien-Gesellschaft zu Karlsruhe,
Herrn Stadtrat Frey, Karlsruhe,
Kreisbüro, Karlstr. 16. (1081)

3. Güterverkehr.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Warenverzeichnis und Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 5 und 5c und der Abschnitt Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 6 geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1076)

Karlsruhe, den 10. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badischer Gütertarif.
Deutsche Wechselgütertarife.

Auf 1. Dezember 1921 wird die Station Uiffingen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1074)

Karlsruhe, den 9. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 20. November d. J. wird die Station Rauda des Direktionsbezirks Erfurt in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen. (1066)

Erfurt, den 7. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Die Frachtzuschläge der auf hessischem Gebiet liegenden Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft und die Sätze für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen auf den pfälzischen und bayerischen Strecken werden mit sofortiger Gültigkeit erhöht. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen usw. Bahnen. (1080)

Frankfurt (Main), 11. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. Dezember 1909.

Die ab 1. November 1921 in den Ausnahmetarifen 5, 5c, 6 und 7 des Teiles II Heft C II (Tfv. 200) und des besonderen Tarifheftes, enthaltend den Ausnahmetarif 6 (Tfv. 1101), eingetretenen Änderungen gelten vom gleichen Zeitpunkt an auch für die gleichen Ausnahmetarife des badisch-bayerischen Gütertarifs vom 1. Dezember 1909. (1068)

München, den 2. November 1921.
Tarifamt b. R. V. M., Z. B.

Gemeinschaftliches Heft C I b Zuschlags- und Anstoßfrachten. — Tfv. 20.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Kaiserstuhlbahn für Sendungen der Ausnahmetarife 5 (Wegebaustoffe) und 5c (Steingrus) zu erhebenden Frachtzuschläge gleichmäßig auf 11 ₰ für 100 kg erhöht.

Näheres enthält die am 10. November 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1067)

Berlin, den 7. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die auf Seite 37 des Tarifs im Tarif Nr. 2 für Palermo $\frac{\text{Centrale}}{\text{Lolli}}$ nach Brenner und Tarvis vorgesehenen Sätze gelten ab 1. November 1921 auch für Palermo Porto.

Ferner werden mit Wirkung vom 1. November 1921 die Stationen Cassano all'Jonio und Policoro mit nachstehenden Entfernungen und Sätzen in den italienischen Tarif Nr. 2 für die Beförderung von Lebensmitteln italienischen Ursprungs aufgenommen.

Tarif Nr 2.

		Serie						
		a)	b)	a) u. b)	c)		d)	
	Entfernungen	Frachtsätze für 100 kg, zu berechnen für die Hälfte des Ladegewichts oder für das wirkliche Gewicht, wenn dieses höher ist	Frachtsätze für 100 kg, zu berechnen für das volle Ladegewicht des Wagens oder für das wirkliche Gewicht, wenn dieses höher ist	Fester Zuschlag für den Wagen zu den Frachtsätzen der Spalten a) und b) ohne Rücksicht auf das Ladegewicht	Frachtsätze für 100 kg, zu berechnen für die Hälfte des Ladegewichts des Wagens oder für das wirkliche Gewicht, wenn dieses höher ist	Fester Zuschlag für den Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht	Frachtsätze für 100 kg, zu berechnen für das volle Ladegewicht des Wagens oder für das wirkliche Gewicht, wenn dieses höher ist	Fester Zuschlag für den Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht
	km	Lire						
Cassano all'Jonio Brenner	1202	6,39	3,20	595,60	8,62	794,15	2,76	440,05
Cassano all'Jonio Tarvis	1160	6,27	3,14	584,05	8,36	778,70	2,67	429,70
Policoro Brenner	1134	6,24	3,12	579,40	8,32	772,55	2,64	425,55
Policoro Tarvis	1092	6,15	3,08	570,20	8,20	760,25	2,58	417,25

T A München $\frac{83}{\text{T } 53/1}$, vom 8. November 1921. (1071)

Badischer Binnengütertarif.

Deutsches Heft C Ib.

Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. werden im Ortsverkehr der Stationen Grenzach, Weil b. Lörrach, Todtnau, Kirchen-Hausen und Erzingen und der innerhalb dieser Umgrenzung gelegenen Stationen im Verkehr mit Waldshut Übergang Auslandszuschläge nicht mehr erhoben. Für die auf den genannten Stationen umbehandelten oder neu aufgegebenen Sendungen von weiter gelegenen Stationen werden die für Entfernungen über 40 km gültigen Zuschläge erhoben. (1075)

Karlsruhe, den 8. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und über Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 wird der Nachtrag II ausgegeben.

Derselbe enthält erhöhte Schnittsätze für den Schnitt II (österreichische Schnittsätze) und Reihensätze für den Schnitt III (tschechoslowakische Schnittsätze).

Je nach dem Stande der österreichischen und der tschechoslowakischen Kronen wird von Fall zu Fall, ohne Einhaltung einer Verlautbarungsfrist, durch Schalteranschlag bekanntgegeben, welche Reihen des Schnittes II und III anzuwenden sind.

Das Ausschreiben vom 7. Oktober 1921, wonach die Sätze des Schnittes III mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 verdoppelt werden, wird hiermit aufgehoben.

München, 12. November 1921. (1079)
Tarifamt beim RVM., Z B.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Im Anschluß an die Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Köln vom 30. Oktober 1921, die endgültige belgisch-deutsche Grenzregelung betreffend, treten mit Wirkung vom 1. November 1921 einige Tarifänderungen ein, die aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hess. Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen sind. (1069)

Dresden, am 9. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Gemeinschaftliches Heft C Ib (Stationstariftafeln usw.) — Tfv. 200.
b) Ausnahmetarif für Düngemittel. — Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1921 tritt die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif für Düngemittel bei. Vom gleichen Tage ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der genannten Bahn Frachtzuschläge für Düngemittel der Tarifklassen C, D und E erhoben. Ferner werden die Gebühren für die in Gera (Reuß) oder Wuitz-Mumsdorf erforderliche Umladung erhöht.

Näheres enthält die am 10. November 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1070)

Berlin, den 7. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 15. April 1921. Änderung des Lagergeldes.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1921 bis auf weiteres werden im Abschnitt F (Nebengebühren) des obengenannten Tarifes im Punkt X Lagergeld unter 4 die Lagergeld-Ansätze in österr. Hellern um 200 %, in ungar. Hellern um 50 % erhöht. (1077)

Regensburg, 12. November 1921.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1921 gelangt der Nachtrag 9 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise sowie die Frachtsätze für Gepäck und Expreßgut erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. (1072)

Crefeld, den 8. November 1921.
Die Direktion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1921 erscheint zum Binnen-, Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag V, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. Näheres durch die Dienststellen. (1078)

Berlin, den 12. November 1921.
Zentralverwaltung für Sekundärbahnen,
Herrmann Bachstein.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 170 000 kiefernen Bahnschwellen nach Tränkanstalt Warnemünde, in Losen von je 2500 Stück. Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Oberbaustoffverwaltung hierselbst zur Einsicht aus und können von dieser Dienststelle gegen Einsendung von 5 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Schwellenverdingung" bis zum 6. Dezember, vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkt der Öffnung, an uns einzureichen. (1073)

Schwerin, im November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 47. Berlin, den 24. November 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Oelfeuerung und die Lage des Weltpetroleummarktes.

Die Erkenntnis, daß die politische Macht künftig aufs engste an den Besitz ergiebiger Rohölquellen gebunden ist, hat sich Bahn gebrochen und die grundsätzliche Haltung der Mächte im internationalen Ränkespiel der letzten Zeit mehrfach entscheidend beeinflußt. Um die noch freien Petroleumquellen der Welt geht ein stilles, aber zähes Ringen. Petroleum ist Macht. England weiß dies, und seine Gegenspieler, die Vereinigten Staaten, die infolge ihrer gewaltigen Produktion auf dem internationalen Petroleummarkt einstweilen noch immer die Führung haben, sind mit der wachsenden Sorge um die Lebensdauer ihrer Quellen allmählich zu der Erkenntnis gelangt, daß ihr Ehrgeiz nur dann Aussicht hat, seine hochgesteckten Ziele zu erreichen, wenn die mächtige Stellung auf dem Petroleummarkte erhalten bleibt. Die Zukunft aber liegt klar erkennbar schon jetzt bei England; noch ist nicht abzusehen, wie die Vereinigten Staaten ihre Machtposition auf friedlichem Wege werden erhalten können. Die Lebensdauer der amerikanischen Quellen wird von den Geologen verschieden geschätzt. Man wird annehmen können, daß sie durchschnittlich nur noch 30 Jahre sprudeln werden. Aus diesem Grunde bemühen sich die Vereinigten Staaten, die wichtigen der in ihrer Bedeutung stark umstrittenen mexikanischen Erdölquellen im Tampico-Tuxpan-Gebiete an sich zu bringen. Auch hier hat die von der englischen Admiralität abhängige und offiziell geförderte britische Shellgruppe bereits maßgebend Fuß gefaßt. Die politischen Zwistigkeiten zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten stellen im wesentlichen einen Kampf um die gegenwärtig noch reichen Erdölquellen Mexikos dar. Die Erdölerzeugung der letzten drei Jahre weist folgende Mengen auf. Es wurden gefördert 1918: 516 500 000, 1919: 554 700 000, 1920: 688 500 000 Barrels. Diese Steigerung der Weltproduktion hat sich auch im laufenden Jahre fortgesetzt, und es wird im ersten Halbjahr 1921 die Petroleumerzeugung auf insgesamt 575 Millionen Barrels geschätzt. Die Folge davon ist naturgemäß eine starke Verwirrung des Marktes. Aber erst in allerletzter Zeit hat sich in Deutschland ein wesentlicher Rückgang der Petroleumpreise durchsetzen können. Nach den statistischen Nachweisen entfällt der größte Teil der Mehrproduktion von Petroleum in den letzten Jahren auf die Vereinigten Staaten und Mexiko, die unbestritten die Führung haben. Interessant ist ferner, daß die russische Erzeugung, hauptsächlich wohl durch die politische Umwälzung, beträchtlich zurückgegangen ist, während andererseits die Bedeutung der niederländisch-indischen Felder zu steigen beginnt. Es handelt sich hier um die sehr zukunftsreichen Djambi-Quellen, die von der holländischen Regierung der mit der Shellgruppe eng verbundenen königl. niederländischen Petrolum-Gesellschaft zur ausschließlichen Förderung zugeteilt worden sind. Es wird noch erinnerlich sein, daß die Regierung der Vereinigten Staaten sich aus diesem Grunde entschlossen hinter die Standard Oil Co. gestellt hat, wie sie seinerzeit auch die Besitzergreifung der mesopotamischen Erdquellen durch England angefochten hat. Die Proteste der Standard Oil Co. sind freilich auch in dem Djambi-Streit, der die holländische Kammer lange Zeit beschäftigt hat, bislang ohne Wirkung gewesen. Man wird aber annehmen dürfen, daß die Gegensätze keineswegs schon aus

der Welt geschafft sind. Es ist noch nicht allzu lange her, daß Staatssekretär Hughes im amerikanischen Senat die grundsätzliche Erklärung abgegeben hat, die Union werde mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, mit ihrer ganzen Macht jedesmal Vorstellungen bei fremden Mächten erheben, wenn diese Petroleumgerechtsame, die den Charakter eines Monopols tragen, zum Schaden amerikanischer Bürger vergeben werden sollten. Das ist aber in der letzten Zeit trotzdem mehrfach geschehen, und die Spannung zwischen den Vereinigten Staaten und England beruht nicht zum geringsten darauf, daß Großbritannien nach eigenen Angaben heute bereits 56 % des Petroleumvorkommens der Welt kontrolliert, während nach amerikanischen Angaben der britische Prozentsatz sogar 75 % betragen soll. Nur wenn eine Verständigung in der Petroleumfrage zwischen den beiden großen um die Weltherrschaft ringenden Gruppen, der amerikanischen und der britischen, erzielt sein wird, ist Aussicht vorhanden, daß auch eine vollständige politische Aussöhnung der beiden angelsächsischen Mächte Erfolg haben könnte. Es ist hier nicht der Platz, ausführlich die politische Bedeutung der Petroleumfrage für den Frieden der Welt zu besprechen. Tatsächlich lassen sich ja die meisten politischen Gegensätze auf wirtschaftliche Ursachen zurückführen. Nur soviel sei gesagt, die britische Regierung hat in richtiger Erkenntnis, daß sie künftig nicht in der Lage sein werde, ihre Macht auf den Weltmeeren aufrecht zu erhalten, wenn sie sich lediglich auf Kohle als Brennstoff stützt, zeitig begonnen, an der Umstellung ihres ganzen Schiffsparkes auf Rohölfeuerung hinzuwirken. Die Zahl der heute noch auf Kohle angewiesenen britischen Kriegsschiffe ist nur noch verschwindend gering. Großbritannien muß aber, da die amerikanische Kohle mit dem Aufblühen der amerikanischen Handelsschiffahrt immer größere Verbreitung findet, während die Schwierigkeiten in den britischen Steinkohlenrevieren andererseits nicht abnehmen wollen und die englische Kohlenförderung ständig zurückgeht, darauf bedacht sein, an Stelle der früheren Kohlenstützpunkte einen gesicherten Erdölbesitz zu setzen. Sollte es wirklich einmal, was freilich einstweilen noch in weitem Felde liegen dürfte, zu einem kriegerischen Konflikt zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten kommen, dann wäre für den Ausgang dieses Streites ein gesicherter Erdölbesitz geradezu entscheidend. Die Erdölposition Großbritanniens ist Amerika gegenüber aber besonders stark, weil es den wichtigsten und wertvollsten Teil der asiatischen Erdölquellen fest in der Hand hat. Aus dieser Erkenntnis hat die niederländische Regierung in dem Streit zwischen der Standard Oil Co. und der königl. niederländischen sowie der Shellgruppe sehr vorsichtig zu vermitteln gesucht. Sie fürchtete nicht ganz mit Unrecht, daß in einem englisch-amerikanischen Konflikt die Neutralität Hollands in Niederländisch-Indien gefährdet werden könnte, und hat daher angeregt, den Streit durch den Völkerbund, dem freilich die Vereinigten Staaten nach wie vor ablehnend gegenüberstehen, entscheiden zu lassen. Diesem Gedanken steht aber die von der Harding-Regierung mehrfach geäußerte Absicht gegenüber, das Weltpetroleumproblem auf einer internationalen Konferenz zur Erörterung zu stellen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Vereinigten Staaten von einer Lösung dieser Frage zu ihren Gunsten einmal die Streichung der während des Krieges von der europäischen Entente in Amerika aufgenommenen Schulden abhängig machen. Sollte es nicht gelingen, den Grundsatz der offenen Tür in der Petroleumfrage zum Siege zu führen, so wäre die politische Weltmachtstellung Großbritanniens jedenfalls unangreifbar geworden. Mit Rohöl betriebene Schiffe werden Fahrzeugen mit Kohlenfeuerung immer weit überlegen sein. England hätte überdies die Möglichkeit, mit seinem überreichlichen, wenn auch noch nicht entwickelten Erdölbesitz durch Sperrung der Ölversorgung einen maßgebenden Einfluß auf die Weltschiffahrt auszuüben, wie es dies einst durch seine Kohlenstationen erfolgreich getan hat. Eine wie scharfe Waffe der Erdölbesitz gegenüber Ländern, die nicht über eigene Quellen verfügen, ist, mag nur ein Beispiel beweisen. Die japanische Flotte benötigt nach offiziellen Angaben der Regierung jährlich über 3 Millionen Tonnen Heizöl, während aus eigenen Quellen nur 300 000 t gewonnen werden können. Japan ist also im Kriegsfall auf die Lieferung von seiten einer der beiden angelsächsischen Mächte angewiesen. Aber es ist klar, daß in einem japanisch-amerikanischen Konflikt die Vereinigten Staaten die Hergabe der Heizöle durch Großbritannien an Japan als eine Verletzung der britischen Neutralität ansehen würden, so daß allein das Erdölproblem eigentlich genügen sollte, um auf eine Lösung des politischen Konfliktstoffes, der sich zwischen den drei Mächten aufgehäuft hat, hinzuwirken. Über eigene Erdölquellen verfügt Deutschland bekanntlich, seit uns das der Deutschen Erdöl A.-G. (Deag) gehörende, im Elsaß liegende, kurz vor dem Kriege ausgebaute Pechelbronner Werk genommen ist, nicht mehr. Das hannoversche Ölvorkommen Wietze spielte bereits vor dem Kriege und selbstverständlich jetzt noch viel weniger, weltwirtschaftlich betrachtet, eine Rolle, obwohl es angesichts des geradezu katastrophalen deutschen Ölmangels auch weiterhin für uns nicht ohne Bedeutung ist. Die früher auf etwa 30 000 t jährlich zu veranschlagende inländische Erzeugung ist durch den Verlust von Pechelbronn mittlerweile auf etwa 2000 bis 3000 t zurückgegangen. Gleichwohl ist Deutschland in der internationalen Ölindustrie noch immer ein Faktor von nicht zu unterschätzendem Gewicht. Einmal in seiner Eigenschaft als Verbraucher. Der Leuchtölimport im Jahre 1913 betrug nicht weniger als 745 000 t (1912 sogar 795 000 t). Wir dürfen allerdings augenblicklich zum Schutze unserer Valuta nur so wenig wie möglich Rohöle einführen. Gänzlich frei von dem Importzwang aber werden wir in absehbarer Zeit voraussichtlich nicht. Es ist zwar gelungen, aus bituminösen Braunkohlen, über die wir reichlich verfügen, im Generatorverfahren Brennöle herzustellen. Dieser Herstellung widmet sich besonders die Deag. Sie hat sich eine sehr breite Braunkohlenbasis, deren Kern die Rositzer Braunkohlenwerke A.-G. sind, geschaffen. Die für die Entölung von ihr errichteten Mineralölwerke Rositz arbeiten bereits mit großem Erfolge. Um allen Anforderungen auch der Zukunft gewachsen zu sein, hat sich die Deag ferner eine Beteiligung von 75 % an der Vereinigte Kohlenwerke A.-G., der Besitzerin der sächsischen Werke Wietznitz und Leuna, die über reichliche Vorkommen bituminöser Braunkohlen verfügen, gesichert und gedenkt diese je nach der Entwicklung der Marktlage sowie den Regierungsmaßnahmen zum Schutze dieser neuen inländischen Industrie in Betrieb zu setzen. Eifersüchtig und aufmerksam beobachtet das Ausland diese technischen Fortschritte der deutschen Petroleumindustrie. Die Bedeutung unserer großen Werke, die sich im Deag-Konzern und in der Deutschen Petroleum A.-G. zwei technisch und finanziell mächtige Vertretungen geschaffen haben, liegt aber weltwirtschaftlich viel weniger in unserer Eigenschaft als Verbraucher, als in der Tatsache, daß wir unsere Erfahrungen und technischen Errungenschaften der Welt zur Verfügung stellen können. Dies macht die Eingliederung unserer industriellen Organisation in die internationale Petroleumwirtschaft wertvoll, ja sogar notwendig. Es sei nur auf die Bedeutung der Erfindung des Dr. Bergius, nach der es möglich ist, schwere in leichte Öle zu verwandeln, hingewiesen. Damit gelingt es, auch die teilweise schwer verwendbaren mexikanischen und westamerikanischen asphaltreichen Öle in Benzin umzuwandeln, und es ist verständlich, daß gerade die Shellgruppe, die in Mexiko außerordentlich große Interessen hat, und zu der die Bataavsche Petroleum Maetschappij gehört, ihre Option auf die Auslandspatente des Bergiusverfahrens kürzlich noch vor Ablauf der Frist ausgeübt hat. Indessen kann die Entölung bituminöser Braunkohle naturgemäß nur langsam entwickelt werden. Die Preisverhältnisse auf dem internationalen Petroleummarkt zwingen überdies dazu, mit einer gewissen Vorsicht an dem Aufbau der neuen Industrie zu arbeiten. Da aber die wirtschaftliche und finanzielle Rüstung der Deag zu schwer ist, als daß die Gesellschaft sich ausschließlich auf die Herstellung von Rohölen und Braunkohle einstellen könnte, ist verständlich, daß die Verwaltung bemüht war, den außerordentlich wertvollen Besitz an ausländischen Petroleumvorkommen zu

benutzen, um auch nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges und den infolgedessen eingetretenen staatlichen Umwälzungen am internationalen Petroleumgeschäft, so gut es geht, noch beteiligt zu bleiben. Der Deag ist diese Absicht gelungen. Es ist nicht uninteressant, auf die Verhältnisse bei der Deag näher einzugehen. Die Verwaltung der Deag sah sich nach Abschluß des Waffenstillstandes von ihrem ausländischen Besitz vollkommen getrennt. Sie mußte daher bemüht sein, eine neue ausländische Versorgungsbasis unter Verwertung der ihr zur Verfügung stehenden Effekten zu gewinnen. Dies ist ihr durch Vermittlung eines Großaktionärs, des Freiherrn von Liebig zu Reichenberg, vor einigen Monaten nach langen vorhergegangenen Verhandlungen geglückt. Die Verhandlung mit Herrn von Liebig führte schließlich am 1. März zur Gründung der Internationalen Petroleum-Union (Ipu) in Zürich mit einem Kapital von 210 Millionen Schweizer Franken. Die Ipu verfügte durch Erwerb aus der Hand von Großaktionären bereits bei ihrer Gründung über 75 % des in einer Generalversammlung am 22. Dezember 1920 auf 100 Millionen Mark erhöhten Grundkapitals der Deag, sowie über 75 % des auf 150 Millionen französische Franken erhöhten Kapitals der Société des Pétroles de Dabrowa in Paris, die ihrerseits wieder Inhaberin der Mehrheit des Kapitals der Galizischen Karpathen-Petroleum-Union sowie der Schodnica A.-G. und einer Reihe weiterer Unternehmungen in Galizien ist. Den an der Gründung der Ipu nicht beteiligten Deag-Aktionären wurde der Umtausch von 5000 Deag-Aktien in 4500 Schweizer Franken Stammaktien der Ipu angeboten. Von dem 210 Millionen Schweizer Franken betragenden Ipu-Kapital waren 150 Millionen Franken voll eingezahlte Inhaberaktien Serie A und 7,5 Millionen Franken mit 50 % eingezahlte Namensaktien Serie B vorhanden. Die Aktien Serie B erhalten zunächst eine Dividende von 6 %, worauf den Aktien Serie A eine solche von 12 % zusteht, während ein etwa darüber hinaus zur Verteilung kommender Gewinn auf beide Aktienarten im Verhältnis der geleisteten Einzahlungen, also von 2 : 1, gleichmäßig verteilt wird. In der Generalversammlung vom 24. Juni 1921, in der die Transaktion beschlossen wurde, ist mitgeteilt worden, daß nach Abwicklung des damals im Zuge befindlichen Umtausches 92 % des gesamten Deag-Kapitals im Portefeuille der Ipu vereinigt sein werden. Die restlichen 8 % des Deag-Kapitals sollen sich teilweise in ausländischem Besitz, der aus gewissen steuertechnischen Gründen den Umtausch nicht vollziehen wollte, befinden. In welcher Weise die nicht umgetauschten Deag-Aktien an der Dividende teilnehmen werden, sowie über die Abmachungen zwischen der Ipu und der Deag allgemein sind Einzelheiten nicht bekanntgeworden. Man wird aber annehmen können, daß die Rechte der deutschen Aktionäre in den Verträgen gut gesichert sind. Wenigstens hat die Verwaltung in der erwähnten Generalversammlung Erklärungen allgemeiner Art in diesem Sinne recht positiv abgegeben. Die Ipu verfügt bereits jetzt über einen außerordentlich wertvollen Besitz. Dieser umfaßt einmal die sehr wertvollen galizischen Felder; ferner die in Deutschland gelegenen großen Reinigungs- und Raffinierungsanlagen sowie Depotunternehmungen der Deag, weiter deren in Deutschland und Österreich arbeitende Absatzorganisation Olex; endlich die großen deutschen Braunkohleninteressen und die außerordentlich wertvollen Erfahrungen auf dem Gebiete der Braunkohlendestillation. Vor allem aber, und dies ist sicherlich eins der bedeutendsten und zukunftsreichsten Aktiva der neuen Züricher Trustgesellschaft, hat sie ausgedehnte Gerechtsame in Argentinien erworben, die einen sehr guten Ertrag sowohl quantitativ als auch finanziell abwerfen und vor einer außerordentlich günstigen Entwicklung stehen sollen. Die Verwaltung hat bereits in der letzten Generalversammlung der Deag angedeutet, daß Verhandlungen über eine Interessennahme an weiteren überseeischen Erdölgebieten schweben, und daß die Möglichkeit, Kapital anderer Länder an der Ipu zu beteiligen, keineswegs ausgeschlossen sei. Zusammenfassend kann somit gesagt werden, daß ganz außerordentlich wertvolle und zukunftsreiche Interessen in den Ipu-Konzern eingebracht worden sind. Die Gewinnchancen des Unternehmens wird man ebenfalls günstig beurteilen können. Es ist zu bedenken, daß die Gewinne in hochwertiger Schweizer Valuta ausgeschüttet werden müssen, während die Betriebskosten und teilweise allerdings auch die Erlöse in niedrigstehender deutscher und polnischer Valuta hereinfließen. Da aber Polen mehr als Erzeugungs- denn als Verbrauchsland in Frage kommt, bleiben selbst nach Abzug des deutschen Konsums sicherlich noch immer beträchtliche Mengen zur Verfügung, die auf dem Weltmarkt in Ländern mit hochstehender Valuta abgesetzt werden können. Dies gilt zweifellos für den weitaus größten Teil der argentinischen Erzeugung. Man kann daher annehmen, daß bereits das erste Geschäftsjahr der Ipu mit einem angemessenen Gewinn abschließen wird. Es ist selbstverständlich, daß die Entwicklung der Deag auf produktionstechnischem Gebiet durch die Verbindung mit der Züricher Trustgesellschaft keineswegs abgeschlossen ist. Die Gesellschaft hat richtig erkannt, daß angesichts des geringfügigen deutschen Ölvorkommens die Mittel des Unternehmens nur dann voll ausgenutzt werden können, wenn die deutsche Petroleumindustrie sich neuen Aufgaben zuwendet. Diese können einmal in der Raffinerie für fremde Rechnung bestehen, da die sehr großen deutschen Anlagen sonst größtenteils stilliegen müßten. Andererseits aber könnten die wertvollen allgemeinen Erfahrungen auf dem Gebiete der Petroleumverwertung benutzt und besonders die Fabrikation der für die Petroleumindustrie erforderlichen maschinellen Einrichtungen aufgenommen werden. Damit wäre der Entwicklung der deutschen Gesellschaft wirklich eine ganz neue Richtung gewiesen. Es sei darauf hingewiesen, daß die Deag vor ganz kurzer Zeit die Aeoluswerke in Witzenhausen angekauft hat und eine neue Gesellschaft, die Becker Feuerungs-Maschinen- und Apparatebau-Patent-Verwertungs-Gesellschaft in Berlin begründete, die sich mit der Ausbeutung eines neuen Verfahrens befassen will. Die erworbenen Patente beziehen sich auf die Ölfeuerung von Lokomotiven, Lokomobilen sowie Automobilen. Sollte der Ausfall dieser Versuche günstig sein, so wird man annehmen dürfen, daß die Verwaltung auch zum Verkauf der neuen Apparate und Einrichtungen übergehen wird. Interessant in diesem Zusammenhange ist übrigens auch, daß die Liebiggruppe, also der maßgebende Großaktionär der Deag, bei der letzten Kapitalerhöhung der R. Wolf A.-G. einen recht beträchtlichen Posten übernommen hat. Vertreter der Deag und Ipu sitzen seitdem im Aufsichtsrat der R. Wolf A.-G. Die Interessennahme der Deag an Werken der Maschinenindustrie ist somit bereits jetzt nicht unbeträchtlich.

B a d e r m a n n.

„Das Kastensystem“ in Verbindung mit dem „Zweibahnensystem“ und dessen Vorteile für den Lastentransport.

Bei der bisher üblichen Beförderung von Massengütern (Kohle, Erz, Sand, Schotter, Ziegel usw.) von ihrer Erzeugungsstätte bis zur Verbrauchsstelle werden diese in den meisten Fällen mehrmals umgeladen (so z. B. beim Übergang von Schienenwegen auf Straßen und umgekehrt), was vor allem Arbeitskräfte in Anspruch nimmt, die Beförderung verteuert und ihre Dauer verlängert. Auch entstehen durch die Umladung je nach Art und Beschaffenheit des Beförderungsgutes Verluste durch Verschütten, Zurückbleiben feinkörniger Teile in den Behältern der Fahrzeuge und auf den Zwischenlagerplätzen. Ferner erfordert die jetzige Methode einen durch das Um- und Abladen bedingten Stillstand der Fahrzeuge. Vorübergehender Mangel an der einen oder anderen Art von Fahrzeugen verlängert die Standzeit, erfordert u. U. auch Abladung auf Zwischenlagerplätzen und nach

Eintreffen der zur Weiterbeförderung nötigen Fahrzeuge erneute Verladung. Die Transportkosten werden dadurch nicht unwesentlich erhöht. Weitere Mängel bestehen darin, daß durch Umladung Diebstähle erleichtert werden, Güter wie Ziegel, Tonfabrikate und Kohle durch Umladung leiden, ihr Wert durch teilweisen Bruch vermindert wird; endlich leiden auch durch vermehrte Umladung die Ladekasten der Fahrzeuge.

Einen Fortschritt auf dem Gebiete der Lastenbeförderung bedeutet das in England und Amerika bereits eingeführte Kastensystem, das im wesentlichen darauf beruht, die Fahrgestelle der Eisenbahnwagen mit abnehmbaren Ladekasten auszustatten. Diese werden samt ihrem Inhalt mittels Krans von einem Fahrzeug auf das andere umgeladen. Diese Art der Beförderung von Massengütern wird insbesondere bei ihrem Übergang vom Eisenbahnwagen auf Schiffe und umgekehrt angewendet. Trotz der Vorteile dieses Systems konnte es sich in anderen Staaten nicht durchsetzen, da die Krananlagen — abgesehen von den hohen Betriebskosten — sehr teuer sind.

Diesen Nachteil des Kastensystems wollen Professor Ladislav Gubrynowicz und Ingenieur Raoul Doms in Wien durch ein Zweibahnensystem beseitigen. In Verbindung mit dem Kastensystem soll das Zweibahnensystem die Möglichkeit schaffen, die der jetzigen Art der Lastenbeförderung anhaftenden Mängel in erheblichem Umfange zu beheben.

Das Zweibahnensystem gestattet, die Ladekasten ohne Zuhilfenahme von Krananlagen und ohne Verwendung von Menschenkräften samt ihrem Inhalt von einem Fahrzeug auf das andere zu schaffen. Hierzu wird lediglich die Kraft der Lokomotiven, Motorwagen usw. ausgenutzt, die die Fahrzeuge fortbewegt.

Nach Maßgabe der Skizzen 1—3 wird auf der Umladestelle neben dem Fahrgleis ein zweites Gleis so angeordnet, daß dessen Schienenstränge knapp außerhalb zu beiden Seiten des Fahrgleises auf eine entsprechende Tragkonstruktion zu liegen kommen (Abb. 2 und 3). Dieses zweite Gleis dient als Führungsbahn zur Fortbewegung der Ladekasten. Es steigt anfangs an und läuft bei Erreichung der erforderlichen Höhenlage wagerecht bzw. parallel zum Fahrgleis weiter. Bei einer Stumpfgleisanlage wäre der Anstieg nur an einem Ende, im durchgehenden Gleis zur Befahrung in jeder Richtung an beiden Enden der Führungsbahn anzuordnen. Zur Fortbewegung auf der letzteren sind die Ladekasten seitlich mit Rollen versehen, deren Träger entweder aufsteckbar oder ausschiebbar sind. Abb. 1 zeigt ein Fahrgestell mit Ladekasten in der Normallage.

Fährt nun das Fahrzeug, nachdem die Rollenträger des Ladekastens in ihre äußerste Lage gebracht sind und die feste Verbindung zwischen Fahrgestell und Ladekasten gelöst worden ist, zwischen die Führungsbahn ein, so beginnen die Rollen auf deren Ansteigung aufzulaufen. Dadurch werden die Kasten nach und nach vom Fahrgestell abgehoben (Abb. 2). Während des Abhebens bleiben sie mit dem Fahrgestell durch an den Kasten befestigte geschlitzte Rungen R verbunden, die den am Fahrgestell angeordneten Zapfen Z als Führung dienen. Die Fortbewegung des Fahrgestells wird somit auf die Kasten übertragen, die sich nunmehr als eine Art Schienenfahrzeuge für sich auf der Führungsbahn bewegen. Bewegt sich das Fahrgestell in einer Richtung fort, so werden die vom Fahrgestell abgehobenen Ladekasten in gleicher Richtung und um das gleiche Maß auf der Führungsbahn mitgenommen. Die zwangläufige Verbindung wird, nachdem die Kasten auf dem wagerechten Teil der Führungsbahn angelangt sind, durch Entfernung von Steckbolzen gelöst (Abb. 3). Nunmehr fährt das Fahrgestell unter den Kasten weg, wobei sich die Rungen schräg stellen. Die Kasten verbleiben auf der Führungsbahn, um in der Folge von dem zur Weiterbeförderung bestimmten Fahrzeug wieder aufgenommen zu werden. Der eben beschriebene Vorgang wiederholt sich dann im entgegengesetzten Sinne. In den Abbildungen 1—3 sind für den Eisenbahnwagen drei Kasten zum Übergang auf Lastkraftwagen angenommen, so daß je ein Kasten von einem Lastkraftwagen aufgenommen wird.

Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

Der Vorgang der Umladung auf einer mit mehreren Laufbahnen ausgestatteten Umladestelle gestaltet sich folgendermaßen: Der beladene Güterzug trifft auf der Bestimmungsstation ein. Die an den Kasten befindlichen Rollen werden zum Auflaufen auf die Führungsbahn vorgerichtet. Die Eisen-

bahnwagen fahren zwischen die Führungsbahn, wobei die Kasten mit ihrer Last auf die eben beschriebene Weise selbsttätig abgehoben werden. Die leeren Fahrgestelle fahren unter den Ladekasten weg, um nach einer zweiten Führungsbahn gebracht zu werden, auf der leere oder wieder beladene Kasten zum Mitnehmen ruhen. Nach erfolgter selbsttätiger Aufnahme der Kasten durch die Fahrgestelle ist der Zug abfahrbereit. Unabhängig davon entnehmen die Straßenfahrzeuge der Führungsbahn die vorher abgesetzten Ladekasten, bringen sie an die Verbrauchsstelle und führen die leeren bzw. wiederbeladenen Kasten auf die dafür vorgesehene Führungsbahn.

Soviel über den Grundgedanken der Umladevorrichtung, auf deren bauliche Einzelheiten hier nicht weiter einzugehen ist.

Abb. 4.

Abb. 5.

Die Urheber der Umladevorrichtung machen dafür die folgenden Vorzüge geltend.

Aus der Art der Umladung ergibt sich die Möglichkeit erhöhten Umlaufs der Fahrgestelle, daher eine wesentlich wirtschaftlichere Ausnutzung, die sich weiter dadurch erhöht, daß bei Ausbesserungen der abnehmbaren Wagenkasten das Fahrgestell dem Verkehr nicht entzogen wird. Das System bietet auch die Möglichkeit, Massengüter an ihrer Bestimmungsstelle selbsttätig zu entladen. Dadurch wird erreicht, daß die Stehzeiten der Fahrzeuge beim Entladen vermindert werden. Für die fast ausnahmslos in Betracht kommende seitliche Entladung der Kasten ist nur eine einseitig anzulegende Führungsschiene erforderlich, die an den Enden die beschriebenen Ansteigungen hat. Auf der Schiene werden die Kasten beim Auflaufen einer in Kastenmitte angeordneten seitlichen Rolle einseitig allmählich angehoben und in Schräglage gebracht, worauf sie sich nach Öffnen der Seitenklappen selbsttätig entleeren. Ein Kippen des Fahrgestelles wird durch die Bauart der Wagen vermieden. Solche Entladebahnen sollen vornehmlich dort Anwendung finden, wo häufig große Mengen Gut abgeladen werden, z. B. in Gasanstalten und Fabriken sowie auf Bauplätzen. Zur vollen Ausnutzung des Lagerplatzes könnte die Entladerampe verschiebbar ausgeführt werden, was besonders für die Entladung der Straßenfahrzeuge in Betracht käme, da diese nicht an die Schienen gebunden sind.

Außer der Umladung zwischen Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen soll das System zur Umladung zwischen Bahnen von verschiedener Spurweite dienen. Weiterhin sind örtliche Betriebe, wie Berg- und Hüttenwerke, Gasanstalten und andere Industrieanlagen, in denen viel umgeladen oder entladen wird, dann Ausbesserungs- und Montagewerkstätten, wo häufiges Ab- und Aufsetzen von Wagenkasten vorzunehmen ist, als nutzbringende Anwendungsgebiete bezeichnet.

Die besprochene Neuerung wird zweifellos geeignet sein, in lokalen Betrieben durchgreifende Verbesserungen zu bewerkstelligen. Das beweist bereits eine nach dem System der Erfinder von der österreichischen Daimler-Motoren-A.-G. in Wiener Neustadt ausgeführte und praktisch erprobte Umladevorrichtung, die im Lichtbild in Abb. 4 wiedergegeben ist. Diese wird zum Umladen von Wagenkasten im Bruttogewichte von 20 t von einem Fahrzeug auf das andere benutzt zwecks Vornahme der Probefahrten. Diese Umladung wurde früher von 12 Mann mit Zahnstangenwinden durchgeführt und dauerte drei Stunden. Mit der neuen Vorrichtung wird diese Arbeit mit zwei Leuten in wenigen Minuten verrichtet. Das Aufnehmen und Absetzen des Wagenkastens durch das Fahrgestell erfolgt in der oben beschriebenen Weise, wobei lediglich die Kraft des Wagenmotors verwendet wird. Die Anlage hat sich bestens bewährt.

Besonders geeignet zur Verwertung des Zweibahnensystems zum selbsttätigen Abheben und Aufsetzen von Wagenkasten erscheinen die Ausbesserungs- und Montagewerkstätten von Fahrzeugen, wo der Wagenkasten fast bei jeder Ausbesserung abgehoben werden muß. Die heute gebräuchlichen verschiedenartigsten Hebevorrichtungen sind in einem längeren Aufsatze in den Heften 19 und 20, Jahrgang 1918, der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ von Ing. Bieber, Köln, eingehend behandelt. Auf diesen Aufsatz sei hier lediglich verwiesen. Die bisherigen Verfahren sind infolge ihrer kostspieligen und zeitraubenden Handbedienung oder auch durch ihre kostspielige Anlage unwirtschaftlich. Hier würde das Zweibahnensystem mit Erfolg verwendet werden können.

Abb. 5 zeigt ein Anwendungsbeispiel für eine Straßenbahnwerkstätte. Die Wagenkastenstände sind hier einzeln nebeneinander in Reihen angeordnet mit senkrecht zu diesen verlaufender Schiebebühne. Der Vorgang des Abhebens ist folgender:

Der Wagenkasten des zur Ausbesserung bestimmten Straßenbahnwagens wird vom Fahrgestell abgebunden und mit Führungsrollen sowie mit Rungen für die zwangläufige Verbindung zwischen Kasten und Gestell versehen. Die Rungen würden sich leicht durch besondere Vorrichtungen an den Längsträgern befestigen lassen. Der Wagen wird nun durch ein betriebsfähiges Fahrzeug (beim Motorwagen gegebenenfalls durch eigenen Antrieb) zwischen die im Anstieg gelegene Führungsbahn geschoben, wobei sich der Kasten vom Fahrgestell abhebt. Auf der Schiebebühne angelangt, wird die zwangläufige Verbindung gelöst und das Fahrgestell hervorgezogen. Von der Schiebebühne kann der Kasten leicht auf den dafür vorgesehenen Stand geschafft werden.

Hinsichtlich der Anwendung des Zweibahnensystems in Verbindung mit dem Kastensystem für die Beförderung von Massengut im allgemeinen Eisenbahnverkehr mit anschließendem Übergang zwischen Bahn- und Straßenverkehr und im Übergang zwischen Bahnen verschiedener Spurweite läßt sich noch nicht erkennen, ob die technische Durchbildung in allen Einzelheiten, insbesondere der Rungenanordnung, schon soweit gediehen ist, um bei Abfertigung ganzer Züge allen betrieblichen Anforderungen zu entsprechen. Die hierdurch bedingten baulichen Neuausführungen und Änderungen an Bahnhofsanlagen und Betriebsmitteln scheinen aber ihrem Umfange nach nicht allzu erheblich zu sein. Der erforderliche Kostenaufwand dürfte durch die Vorteile der neuen Beförderungsweise überwogen werden, wenn man die zu erzielenden Ersparnisse gegenüber dem Kostenaufwand der jetzigen Art, die zu durchschnittlich 30 % angegeben sind, in Betracht zieht. Dagegen würden sich der verwaltungstechnischen Durchführung des Übergangsverkehrs der Wagenkasten voraussichtlich gewisse Schwierigkeiten entgegenstellen. Der Wagenkastenpark würde als einheitliches Ganzes den verschiedenen Bahnverwaltungen angehören, seine Verwaltung daher eine für die beteiligten Bahnunternehmungen einheitliche (gegebenenfalls internationale) Regelung erforderlich machen. Zur Lösung dieser Frage ist die Gründung einer mit eigenem Wagenpark auszustattenden Generaltransportgesellschaft vorgeschlagen.

Inwieweit nach dem Voraufgegangenen die neue Beförderungsart für Massengüter geeignet wäre, im allgemeinen Eisenbahnverkehr durchschlagende Verbesserungen herbeizuführen, bleibt noch eingehenderen Erwägungen und praktischen Versuchen vorbehalten.

Reichsverkehrsminister Groener über die Entstaatlichung.

Reichsminister Groener legte am 19. November vor einem größeren Kreise von Pressevertretern seine Anschauungen über den Vorschlag der „Entstaatlichung" der Reichsbahn dar, aus denen hervorging, daß der Minister ein entschiedener und überzeugter Gegner dieses Planes ist. Seine Darlegungen wiederholten die Gesichtspunkte, mit denen Minister Groener seinen ablehnenden Standpunkt im Kabinett begründet hat. Er führte folgendes aus:

„Der Reichseisenbahnverwaltung wird zum Vorwurf gemacht, daß sie schlecht wirtschafte. Dies wird daraus gefolgert, daß es ihr bisher nicht gelungen ist, das Gleichgewicht zwischen den Ausgaben und den Einnahmen herzustellen.

Es ist richtig, daß die Rechnung des Haushaltsjahres 1920, des ersten Jahres der Reichsverwaltung, mit einem Betriebsabmangel von 15,6 Milliarden abgeschlossen hat, und daß auch das Jahr 1921 einen Reichszuschuß von 10,8 Milliarden zum ordentlichen Haushalt erfordern wird. Im ersten Jahr übersteigen die Ausgaben die Einnahmen um 87 %, im zweiten immer noch um 32 %.

Die Hauptursachen für diese gewaltigen Fehlbeträge sind einmal die den Betriebsapparat belastenden Folgen des Krieges, dann das Zurückbleiben des Verkehrs hinter dem Umfang, für den die persönlichen und sachlichen Kräfte vorgehalten werden müssen, und nicht zum letzten die auch heute noch ungenügende Anpassung der Tarife an die Geldentwertung.

Mit den persönlichen und sachlichen Kräften der deutschen Staatsbahnen ist während des Krieges der verhängnisvollste Raubbau getrieben worden. Während die Industrie, soweit sie für kriegerische Zwecke nutzbar gemacht wurde, ihren technischen Apparat vielfach noch erweitern und verbessern konnte, wurden die Eisenbahnen völlig heruntergewirtschaftet, und während die Industrie durch die Kriegsgewinne in die Lage gesetzt war, sich starke Geldreserven zu sammeln, hatten die Eisenbahnen aus politischen und allgemein wirtschaftlichen Erwägungen in der Erhöhung der Tarife, dem einzigen Mittel zur Steigerung ihrer Einnahmen, die größte Zurückhaltung geübt, so daß sie mit Schulden belastet aus dem Krieg hervorgegangen sind.

Man mutet der Reichsbahnverwaltung nunmehr zu, daß sie diese Schwierigkeiten aus eigener Kraft in aller Zeitkürze überwinde. In anderen am Kriege beteiligten Ländern ist man einsichtsvoller. So hat England seinen Bahnen im Krieg und den ersten Nachkriegsjahren die Dividende der Vorkriegszeit gewährleistet, und es hat ihnen außerdem jetzt noch weitere 60 Millionen Pfund Sterling, nach heutigem Kurs etwa 60 Milliarden Mark, zur Verfügung gestellt zur Nachholung der im Krieg unterlassenen Unterhaltungsarbeiten. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Frankreich und in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Frage, ob die Reichsbahn der ihr gestellten Aufgabe gerecht werden kann, ist auf Grund der seitherigen Erfahrungen zu bejahen, wenn auch die Schwierigkeit der Lösung nicht verkannt werden soll.

Der Zustand der Bahnanlagen und der Betriebsmittel hat sich seit Kriegsende in lebhaftem Fortschreiten gebessert, der Arbeitswille des Personals hat sich in erfreulicher Weise gehoben. Die Folgen zeigen sich der Öffentlichkeit in der größten Ordnung, Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes und in der stetig zunehmenden Erhöhung der Betriebsleistungen. Diese entsprechen im Personenverkehr allen billigen Anforderungen, während allerdings im Güterverkehr die Bewältigung eines außerordentlichen Geschäftsanfalles, wie dieser Herbst ihn brachte, noch nicht reibungslos gelungen ist. Immerhin kann gesagt werden, daß auf dem Gebiete des Betriebes die Kriegsfolgen unter Anspannung aller Kräfte zum größten Teil überwunden worden sind. Anders liegt die Sache hinsichtlich der Finanzen.

Die Ausgabenseite ist in ihrem persönlichen wie in ihrem sachlichen Teile aufs schwerste belastet, und zwar ist, das sei hier ausdrücklich festgestellt, die Zunahme der sachlichen Ausgaben gegenüber der Vorkriegszeit verhältnismäßig stärker als die der persönlichen. Auf die Höhe der sachlichen Ausgaben hat die Verwaltung immer nur geringen Einfluß. Dem Beschaffungswesen wird die größte Aufmerksamkeit zugewandt, auf sparsame Wirtschaft wird in allen Zweigen gesehen, das Interesse des Personals hieran ist durch Wiedereinführung von Prämien geweckt worden. Der allgemeinen Preissteigerung aber kann die Verwaltung nicht entgegentreten, und hinsichtlich des wichtigsten Betriebsstoffes, der Kohle, leidet sie heute noch unter der zu geringen Förderung. Die Reichsbahn ist genötigt, geringwertige Sorten und vor allem den äußerst unwirtschaftlich zu verwertenden Koks in größerem Umfang zu verfeuern.

Daß das Personal zu hoch bezahlt sei, wird niemand behaupten. Der Verwaltung wird aber zum Vorwurf gemacht, daß die Kopfzahl zu groß sei, und daß sie an deren Verringerung nicht energisch genug arbeite. Die durch die Demobilmachung verursachte Überfüllung der Eisenbahnen mit Menschen wird von der Verwaltung mit allen Kräften bekämpft. Der heutige Bestand ist um etwa 50 000 Köpfe niedriger als der des Jahres 1919. Ein rascheres Vorgehen hat sich vor allem mit Rücksicht auf die heute noch geltenden Demobilmachungsvorschriften nicht ermöglichen lassen. Ihre Aufhebung ist beantragt. Ein Arbeitszeitgesetz ist im Entwurf fertiggestellt, das unter grundsätzlicher Wahrung des Achtstundentages einer gerechten und wirtschaftlichen Verwendung des Personals den Weg ebnen soll. Das Gedingeverfahren ist in dem größten Teil der Gebiete, für die es anwendbar ist, wieder eingeführt und hat die Leistungen, vor allem in den Werkstätten, erheblich gesteigert. Der vorsichtigen Auswahl der neu einzustellenden Kräfte und der Weiterbildung der Bediensteten zum Zwecke der Erhöhung ihrer Leistungen wird besondere Beachtung gewidmet. Diese Maßnahmen, denen — wie zu hoffen — das Personal das nötige Verständnis entgegenbringt, werden in verhältnismäßig kurzer Zeit dazu führen, daß der Aufwand der zu leistenden Arbeit entspricht. Dabei darf freilich nicht außer Acht gelassen werden, daß in zahlreichen Zweigen des Eisenbahndienstes der Personalstand nicht völlig abhängig ist von der Stärke des Verkehrs. Die volle Ausnutzung des Personals ist erst dann zu erzielen, wenn der Verkehr sich dem Friedensstand wieder wenigstens genähert haben wird.

Die Angleichung der Einnahmen an die Ausgaben kann aber nicht erreicht werden, wenn nicht in der Tarifpolitik die frühere Zurückhaltung aufgegeben wird. Dem Sturz der Mark kann nicht anders begegnet werden als durch Erhöhung der Tarife. Heute sind die Sätze des Gütertarifs durchschnittlich um das 13fache des Friedensstandes erhöht. Die neue Steigerung um 50 % erhöht sie insgesamt um das 20fache des Friedensstandes. Es gibt wenig Waren, vor allem keine, die für den Verbrauch der Eisenbahn in Betracht kommen, deren Preis sich nicht stärker gesteigert hätte. Noch schonender ist bisher der Personenverkehr behandelt worden. Die Steigerung beträgt hier in der 1. Klasse ungefähr das 10fache, in der 3. und 4. Klasse das 7fache des Friedenspreises. Die deutsche Volkswirtschaft wird sich daran

gewöhnen müssen, daß künftig die Teuerungswellen, wie sie namentlich die letzte Zeit uns gebracht hat, rascher und entschiedener als bisher durch Tariferhöhungen aufgefangen werden. Dabei wird innerhalb der Grenzen der Möglichkeit den berechtigten Forderungen der Wirtschaft durch schonende Behandlung schwächerer Reichs- und Volksteile immer noch Rechnung getragen werden können.

Unter der Voraussetzung, daß es gelingt, weiteren Ausgabesteigerungen auf die bezeichnete Weise zu begegnen, wird der Haushaltsplan für 1922 durchgeführt werden können, in dem die Ausgaben durch die Einnahmen ausgeglichen sind, das Defizit also beseitigt ist.

Das Reichsverkehrsministerium ist davon überzeugt, daß auch ein privatwirtschaftliches Unternehmen im wesentlichen nicht anders vorgehen würde. Die Preisbewegung auf allen Gebieten, namentlich hinsichtlich der Erzeugnisse der Großindustrie, bestätigt diese Annahme. Freilich wird nicht verkannt, daß die Industrie, wenn sie das Eisenbahnunternehmen mit ihren sonstigen Zweigen in Verbindung gebracht hätte, in der Lage wäre, den Bahnen auf dem Gebiete der sachlichen Ausgaben Erleichterungen zu verschaffen. Es sei nur an die bessere Belieferung mit hochwertiger Kohle erinnert. Auch die Preise für Schienen und Schwellen wie für Fahrzeuge könnten von der Leitung des Gesamtunternehmens zu gunsten der Bahnen beeinflußt werden. Wie groß dieser Vorteil wäre, läßt sich nicht sagen, weil sich nicht beurteilen läßt, wie weit und namentlich wie lange die Industrie ihre sonstige Preispolitik beeinflussen lassen würde durch die Rücksicht auf das Bahnunternehmen.

Hinsichtlich der Personalkosten wäre eine wesentliche Erleichterung beim Übergang zur Privatwirtschaft nicht zu erwarten. Die Einzelbezüge könnten gewiß nicht herabgesetzt werden, und die Erfahrungen im Steinkohlenbergbau zeigen, daß es auch der Privatwirtschaft nicht überall und nicht immer möglich ist, die Arbeitsleistungen auf die Friedenshöhe zu bringen, wie dies in einzelnen Werken allerdings gelungen ist. Der raschen Verringerung des Personalstandes wären also auch beim Übergang der Bahnen in Privathand Schranken gezogen.

Daß die Eisenbahnen in Privathänden den einer wirtschaftlichen Geschäftsführung abträglichen Einflüssen der inneren und äußeren Politik mehr entzogen wären, ist richtig. Eine völlige Befreiung von diesen Rücksichten wäre aber nicht zu erwarten. Das Reich würde sich der Einwirkung auf den wichtigsten volkswirtschaftlichen Faktor nicht durchaus entschlagen können. Wichtige Gebiete, wie die Festsetzung der Tarife, die Personalbehandlung, die Berücksichtigung der Industrien in den einzelnen Reichsteilen, die Aufrechterhaltung des Betriebes auf wenig rentablen Linien, könnten von der Kontrolle des Reiches nicht verschont bleiben. Der freien privatwirtschaftlichen Betätigung des Unternehmens wären also Grenzen zu setzen, und es wäre daher die Entpolitisierung jedenfalls keine vollständige. Ob die Verkaufsbedingungen so gestellt werden könnten, daß sich der Käufer dabei eine in seinem Sinne wirtschaftliche, d. h. auf Gewinn gerichtete Geschäftsführung versprechen würde, ist unter den heutigen Verhältnissen im höchsten Grade zweifelhaft. Die Veräußerung der Reichsbahn wäre nur möglich nach Änderung der Reichsverfassung und unter Zustimmung der früheren Eisenbahnländer. Der Widerstand des Personals gegen eine solche Veränderung sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Die Frage der Entpolitisierung der Reichsbahn im Sinne der Erhöhung ihrer wirtschaftlichen Freiheit läßt sich aber auch auf anderem Wege erreichen. Das Eisenbahnfinanzgesetz, dessen Entwurf den gesetzgebenden Körperschaften bald wird vorgelegt werden können, soll die Verwaltung in Erfüllung des § 92 der Reichsverfassung freistellen vom allgemeinen Haushalt. Das Gesetz wird auch die Frage zu beantworten haben, wieweit dem Unternehmer die Kriegslasten abgebürdet werden können. Die Lösung der Betriebsverwaltung von der eigentlichen Ministerialinstanz wird der Verwaltung die ständige Berücksichtigung politischer Gesichtspunkte ersparen können. Ein Verwaltungsrat mit Männern aus der freien Wirtschaft kann dieser Leitung seine Erfahrungen zur Verfügung stellen und durch seinen Einfluß auf das allgemeine Wirtschaftsleben vielleicht auch auf die Preisgestaltung des Eisenbahnbedarfs günstig einwirken. Die bereits eingeleitete Dezentralisation im Sinne der Zuweisung der Verantwortung für die Geschäfte an die sie bearbeitenden Stellen wird den Apparat erleichtern und verbilligen. Das Publikum wird sich freilich dann damit abfinden müssen, daß nicht in jeder Kleinigkeit auch die Entscheidung des Ministers angerufen werden kann.

Diese Organisationsmaßnahmen werden so rasch betrieben wie irgend möglich. Man darf aber dabei nicht vergessen, daß sich das Reich erst seit 1½ Jahren im Besitz der Bahnen befindet und daß in dieser außen- und innenpolitisch stark bewegten Zeit außer der Wiederinstandsetzung des Betriebsapparates große und schwierige organisatorische Aufgaben die Kräfte der Verwaltung außerordentlich in Anspruch genommen haben, so die Zusammenschweißung des Beamtenkörpers.

Daß auf allen Gebieten die schärfste Wirtschaftskontrolle durchgeführt werden muß, und daß zu diesem Behuf die Verfolgung der Selbstkosten jedes einzelnen Wirtschaftsvorganges eingeleitet ist, sei hier noch erwähnt.

Zusammenfassend ist zu sagen: Es ist nicht richtig, daß die deutschen Bahnen als Reichsunternehmen nicht zur Gesundung gebracht werden könnten. Die Voraussetzungen für diese Gesundung sind in 1½jähriger mühevoller Arbeit geschaffen worden. Durch Annahme privatwirtschaftlicher Grundsätze in der Organisation des Unternehmens und in der Führung der Geschäfte kann dieser Prozeß beschleunigt werden, ohne daß die Übergabe der Bahnen in Privathände notwendig wäre und damit die Preisgabe der politischen und volkswirtschaftlichen Vorteile, die dem deutschen Volke aus dem Reichsbetrieb erwachsen sollen."

Entbürokratisierung — der Eisenbahn?*)

„Die finanzielle und wirtschaftliche Situation, in der wir uns gegenwärtig befinden, ist derartig, daß jeder Weg, der, wenn er auch nur einigermaßen geeignet ist, aus dem Chaos herauszuführen, gern und willig von dem deutschen Volke beschritten werden müßte." Diesen Satz wird jeder sachlich Denkende unterschreiben. Auch den Ausführungen, die an ihn in Nr. 527 der „D. Allg. Ztg." vom 15. November (Entbürokratisierung der Eisenbahn) geknüpft werden, wird man im wesentlichen zustimmen können, soweit sie sich mit der Geschichte der sogenannten Kreditaktion der Industrie befassen und ihre wirtschaftliche Bedeutung unterstreichen. Der ihr zugrunde liegende Gedanke ist durchaus diskutierbar. Über die Gestalt, die er durch das überfallartige Eingreifen „schwarzer" Mächte bekommen hat, wird man sehr verschiedener Meinung sein dürfen. Die Entstaatlichung der Reichsbahn erscheint dem Schreiber dieser Zeilen nicht als der Weg, der beschritten werden muß oder im Interesse des deutschen Volkes beschritten werden sollte. Es ist nur auf das innigste zu hoffen, daß auch der Köder höherer Bezahlung, der in dem erwähnten Artikel den Arbeitern und Beamten der Reichsbahn hingeworfen wird, ihnen nicht den Blick dafür trübt, daß Vorteile, die vielleicht einem Teile von ihnen für den Augenblick geboten werden können, nur ein schlechtes Entgelt wären für das, was sie als Angehörige der deutschen Verbraucherschaft hundertfach — auch pekuniär — verlören, wenn dem Reiche die Eisenbahn entrissen werden sollte.

Auf alle Fälle verdient aber natürlich der Gedanke, daß auch das deutsche Unternehmertum dem Reiche hilfreich beizuspringen hat, eine sachliche Erörterung — durch alle Beteiligte. Dabei sollte die Verwendung von Schlagwörtern vermieden werden, ganz besonders solcher Schlagwörter, die beabsichtigt oder unbeabsichtigt den Anschein erwecken, als käme es dem, der sie gebraucht, in erster Linie darauf an, dem anderen Teile eins auszuwischen.

Der Verfasser des Artikels „Entbürokratisierung der Eisenbahn" vom 15. November hat für seine Ausführungen eine Überschrift gewählt, die als solches Schlagwort erscheint. Daß die Eisenbahnverwaltung ein bürokratisches Unternehmen ist, wissen wir. Es wird auch am wenigsten von ihr selbst verkannt, daß im Räderwerk ihrer Maschinerie manche Schlacken der Kriegsjahre und der Revolutionszeit abzustoßen sind, mancherlei zu bessern ist. Warum denn aber gerade von der Entbürokratisierung nur der Eisenbahn sprechen? Das hätte doch nur Sinn, wenn die Eisenbahn in höherem Maße als z. B. die Privatindustrie bürokratisiert wäre, und wenn infolgedessen letztere behaupten könnte, durch ihre bessere Organisation der Eisenbahn helfen zu können.

„Die Eisenbahn aus den bürokratischen Fesseln zu befreien und sie nach bewährten ökonomischen Grundsätzen zu verwalten", klingt sehr schön. Aber, haben die „Befreier" sich selbst von den bürokratischen Fesseln befreit, und welches sind ihre „bewährten" ökonomischen Grundsätze? Die erste Frage kann mit einem glatten Nein beantwortet werden. Die großen industriellen Unternehmungen sind

*) Die „D. Allg. Ztg." hat in ihrer Morgenausgabe vom 15. November unter der Überschrift „Entbürokratisierung der Eisenbahn" einen Aufsatz veröffentlicht, der sich mit dem Angebot und den „Entstaatlichungsvorschlägen" der deutschen Industrie befaßt. Wir wollen die nachfolgende Entgegnung, deren Abdruck von der „D. Allg. Ztg." abgelehnt worden ist, unseren Lesern nicht vorenthalten. Die Schriftl.

genau so bürokratisch verwaltet wie die Staatsbetriebe; mit der Verschärfung noch, daß der Bürokratismus bei ihnen eigene freiwillige Zucht ist, die sorglich gehegt wird. Bei den Staatsbetrieben kann als mildernder Grund immerhin angeführt werden, daß der ganze Aufbau der Verwaltung zwangsläufig zum Bürokratismus führte und führen mußte. Bei der Industrie war das nicht nötig.

Den zweiten Punkt: die ökonomischen Grundsätze, wollen wir uns ein wenig näher besehen. Diese Grundsätze bestehen bei der Industrie doch besonders darin, durch geschickten Einkauf, zweckmäßigste Konstruktionen, rationelles Erzeugen zum besten und billigsten Fabrikat zu kommen. Einer wiederum geschickt aufgebauten Verkaufsorganisation obliegt es, die Erzeugnisse so vorteilhaft wie möglich abzusetzen. Nötig ist eine sorgfältig durchdachte Innenorganisation, die es gestattet, den Aufwand nicht nur einwandfrei nachzuweisen, sondern auch ein völlig klares Bild über das Verhältnis von Aufwand zur Leistung zu geben. In diesem Verhältnis liegt die Ökonomie, die Wirtschaftlichkeit, und dies ist die Hauptgrundlage des Gestehungspreises, aus dem der Verkaufspreis errechnet werden sollte.

Wären dies die ökonomischen Grundsätze, nach denen die hier in Frage kommende Industrie arbeitet, und die sie auf die Reichsbahn übertragen möchte, so könnte man damit wohl zufrieden sein. Was bestimmt aber heute bei der Industrie die Verkaufspreise? Der wirkliche Gestehungspreis plus berechtigten Zuschlägen und angemessenem Verdienst oder die Not des Marktes? Würden die Industriellen ihre Berechnungen der Verkaufspreise wohl zu einer Nachprüfung vorlegen? Es ist hin und wieder wohl ein schüchterner Versuch zu einer solchen Nachprüfung gemacht worden; er ist gescheitert, und er mußte scheitern, weil bei dem heutigen Stande der Innenorganisation in den meisten industriellen Betrieben eine solche Nachprüfung unmöglich ist. Die Zahlenangaben aus den Betrieben über Aufwand an Lohn und Material plus Zuschlägen sind nur wenigen Eingeweihten zugänglich und verständlich. Sie geben nicht wie die kaufmännisch geführten Bücher einer Bank oder eines Warenhauses jedem, der etwas davon versteht, ein klares Bild der Entstehung der Kosten. Teils mit Absicht, teils aus Mangel eines Systems ist ein Einblick unmöglich. Nicht etwa nur für Außenstehende, sondern auch für die Leitung der Betriebe!

Daß die großen industriellen Betriebe heute scheinbar wirtschaftlich arbeiten und Riesengewinne abwerfen, beruht auf unserer ganzen wirtschaftlichen Lage. Mehr Nachfrage als Angebot. Man kann es nur bedauern, daß diese Lage es den industriellen Gebieten gestattet, auch alle Ausgaben, die durch Mängel der inneren Organisation des Betriebes verursacht werden, unbesehen als notwendige Unkosten bei der Preiskalkulation einzusetzen. Die Summen, die durch solche Bürokratisierung der industriellen Betriebe auflaufen und auf den Verbraucher abgewälzt werden, sind enorm. Sollten nun diese ökonomischen Grundsätze auf die Reichsbahn übertragen werden, so würden wohl diejenigen, die die Hauptkunden der Eisenbahn als Verfrachter sind, am eigenen Leib ihre Grundsätze zu spüren bekommen! Das Ergebnis wäre neue Frachterhöhungen, neue Preiserhöhungen.

Sollte es heute wirklich noch viele geben, die nicht die Grundursache der finanziellen Notlage der Reichsbahn erkennen? Darin erkennen, daß die Eisenbahn im Kriege finanziell und technisch auf das äußerste ausgepowert, in den Revolutionsjahren als Auffangbassin für die zurückströmenden Massen ausgenutzt und infolgedessen den Stößen der Umwälzung am meisten ausgesetzt, durch volkswirtschaftliche Bedenken, die unrichtig waren, aber am lautesten — von der Industrie betont wurden, gehindert wurde, rechtzeitig ihre Preise ihren Selbstkosten anzugleichen? Die Fehlbeträge der Reichsbahn betrugen 1920 über 15 Milliarden. 1921 werden es trotz der Geldentwertung, die sich für die Reichsbahn vor allem in einer enormen Preissteigerung aller Materialien äußert, nicht mehr als 9 bis 10 Milliarden werden. Der Haushalt 1922 wird, wie die Reichsregierung bereits geäußert hat, ohne jeden Fehlbetrag abschließen. Ein Beweis, daß auch der bürokratische Reichsbetrieb trotz der sehr viel schlechteren finanziellen und technischen Rüstung, mit der er im Vergleich zu den bürokratischen Industriebetrieben die Jahre 1914 bis 1919 verließ, imstande ist, sich aus eigener Kraft gesund zu machen. Daß dabei von der Steigerung der Preise für die Leistungen der Eisenbahn nicht abgesehen werden konnte und auch künftig nicht wird abgesehen werden können, solange es nicht gelingt, die Mark, gleichgültig auf welchem Stande, zu stabilisieren, bedarf das einer Verteidigung? Dann liegt sie vielleicht am einfachsten in dem Beispiele, das uns auch jetzt wieder der private Bergbau gibt, der seine Preise erhöht, weil seine Selbstkosten mit der Geldentwertung wachsen und — es auch ihm noch nicht gelungen ist, die Leistungen seiner Arbeiter auch nur annähernd auf die Höhe der Friedensleistungen zu bringen! Peccatur intra et extra.

—sch—

Vollbahnelektrisierung in Deutschland.

In dem Beiblatt der „D. A. Z.“, „Der Weltverkehr“, vom 25. September, veröffentlicht Oberregierungsbaurat Wechmann, Berlin, über die Vollbahnelektrisierung in Deutschland folgende Ausführungen, die wir im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr. 38, S. 702 d. Ztg. wiedergeben:

Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn ist bisher auf wenige Strecken beschränkt geblieben. Die Fernstrecken, auf denen mit elektrischen Lokomotiven Züge der üblichen Zusammensetzung und Stärke gefahren werden, sind in der folgenden Zusammenstellung aufgeführt:

Strecken	Im Betrieb km	Im Bau km	Voraussichtlich fertiggestellt
Schlesische Gebirgsbahnen:			
Königszelt-Hirschberg, Niedersalzbrunn-Halbstadt, Ruhbank-Liebau	129	—	—
Hirschberg-Görlitz-Schlauroth, Hirschberg-Schreiberhau-Grüntal	—	131	1922
Im mitteldeutschen Braunkohlenbezirk:			
Wahren-Schönefeld, Leipzig-Bitterfeld	48	—	—
Schönefeld-Engelsdorf, Halle-Leipzig, Bitterfeld-Magdeburg	—	131	1922
Badische Wiesentalbahn:			
Basel-Zell, Schopfheim-Säckingen	49	—	—
Bayerische Bahnen:			
Salzburg - Freilassing - Reichenhall-Berchtesgaden	40	—	—
Griesen-Garmisch-Scharnitz	37	—	—
München-Garmisch, Tutzing-Kochel	—	164	1923
München-Regensburg	—	138	1924
München-Salzburg-Kufstein	—	187	1925

Auf diesen Strecken wird der elektrische Betrieb mit einfachem Wechselstrom durchgeführt, der den Fahrzeugen in einer Kettenoberleitung mit einer Spannung von 15 000 Volt zugeleitet wird. Diese Stromart und Spannung wird auch für den künftigen Ausbau der Fernstrecken beibehalten, da sie sich nach eingehenden Studien als die für die Verhältnisse unseres Vaterlandes geeignetste erwiesen hat.

Die oben genannten Strecken, auf denen der elektrische Betrieb bereits eingeführt ist, weisen weder erhebliche Länge noch große Verkehrsleistungen auf. Wenn sie trotzdem seinerzeit für die Einführung der elektrischen Betriebsweise ausgewählt worden sind, so geschah dies lediglich unter dem Zwang der Verhältnisse, da die Militärbehörde Strecken, die für den großen Durchgangsverkehr bestimmt sind, für die Einrichtung der damals in Deutschland noch wenig bekannten elektrischen Zugförderung nicht freigeben wollte. Auf den Strecken mit geringerer Verkehrsdichte tritt aber die Wirtschaftlichkeit der elektrischen Betriebsweise gegenüber dem Dampfbetrieb bei weitem nicht in dem Maße hervor, wie auf den Strecken mit stärkerem Verkehr. So können die bisher elektrisierten Strecken im wesentlichen nur als Versuchsbetrieb gelten, damit die Brauchbarkeit und Sicherheit des elektrischen Zugbetriebes geprüft werden. Auf den schlesischen Gebirgsstrecken sind allerdings erhebliche Steigungen — es kommen 25 m Höhenunterschied auf 1000 m Streckenlänge vor — von schweren Güterzügen, deren Gesamtgewicht bis zu 1200 t beträgt, zu überwinden, so daß gerade hier der elektrische Betrieb schon jetzt seine Machtprobe bestehen kann. Trotzdem kann vorläufig von einem regelrechten Eisenbahnbetrieb auf diesen Strecken schon deshalb nicht die Rede sein, weil einheitliche Lokomotivbauarten noch nicht vorhanden sind. Bisher hat die Aufgabe darin bestanden, aus einer größeren Zahl von Ausführungsformen sowohl für elektrische Lokomotiven als auch für Fahrleitungen und für sonstige Bestandteile der elektrischen Zugförderung die Bauformen auszuwählen, die für die sichere und wirtschaftliche Durchführung des Eisenbahnbetriebes am geeignetsten sind. Dabei mußten die meisten Bauteile mit Rück-

sicht auf die Eigenart des außergewöhnlich rauhen Eisenbahnbetriebes entworfen werden, auch mußten die Vorrichtungen zum Bedienen, insbesondere zum Ingangsetzen und Steuern der Lokomotiven so einfach durchgebildet und übersichtlich angeordnet werden, daß der Lokomotivführer alle erforderlichen Handgriffe leicht und sicher auszuführen in der Lage ist.

In allen diesen Arbeiten ist jetzt ein gewisser Abschluß eingetreten. Die Reichsbahn ist sich über die zweckmäßigste Bauweise sowohl der Lokomotiven als auch der Leitungsanlagen und der übrigen Bestandteile klar und wird in Zukunft lediglich die wenigen Bauformen bestellen, die für die Durchführung des Betriebes unbedingt erforderlich sind. In Frage kommen dabei je eine Bauart von Schnellzug-, Personenzug- und Güterzuglokomotiven einerseits für Flachland-, anderseits für Gebirgsstrecken und einige leichte Lokomotivbauarten für den Nahverkehr.

Gleichzeitig mit der Durchbildung der verschiedenen Bauteile wird eingehend geprüft, ob und auf welchen Strecken der elektrische Zugbetrieb geringere Betriebsausgaben mit sich bringt, als der Dampfbetrieb sie aufweist. Nur wenn eine solche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes eintritt, ist die Einführung des elektrischen Betriebes zu rechtfertigen. Wie bereits oben angedeutet, sind die Betriebsausgaben der elektrischen Zugförderung um so geringer, je größer die zu bewältigende Verkehrsleistung ist, weil sich die festen Ausgaben für Verzinsung und Abschreibung der sehr teueren Anlagen auf eine größere Zahl von Zügen verteilen. Eine weitere Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes ist eine billige Stromerzeugung und eine gute Ausnutzung der Leitungsanlagen und der Lokomotiven; diese aber ist um so eher gewährleistet, je größer und geschlossener das zu elektrisierende Netz ist.

So wird die natürliche Entwicklung der elektrischen Zugförderung, wie zum Teil schon aus der obenstehenden Zusammenstellung folgt, dahingehen, die bisher elektrischen Strecken durch Hinzunahme von verkehrsreichen Linien zu größeren Netzen auszubauen und möglichst zusammenzuschließen. Zunächst dürfte wohl die Aussicht bestehen, daß der elektrische Betrieb in Bayern eine größere Ausdehnung gewinnt, da dort in wenigen Jahren in dem Walchenseewerk und den Kraftwerken an der mittleren Isar elektrischer Bahnstrom billig erzeugt werden kann. Die Kohlen, die dort bislang für den Dampfbetrieb erforderlich sind, können alsdann vollständig eingespart werden. Es handelt sich dabei für die genannten bayerischen Strecken um die nicht zu unterschätzende Menge von rund 170 000 t im Jahr. Ferner käme in Frage, den elektrischen Bahnbetrieb auf den schlesischen Gebirgsstrecken, der demnächst in Görlitz endigen wird, westwärts über Dresden nach Leipzig und Werdau weiterzuführen und ihn hier zu vereinigen mit dem von Leipzig über Werdau nach Hof erweiterten elektrischen Betrieb der genannten sächsischen Strecken, die damit in Verbindung mit den Strecken in Bayern, die zurzeit elektrisiert werden, gelangen würden.

Neben der Elektrisierung der Fernbahnen muß für die nächsten Jahre auch die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen durchgeführt werden; hier liegt neben den Gründen der Wirtschaftlichkeit vor allem die Notwendigkeit vor, die Leistungsfähigkeit dieser Bahnen bedeutend zu erhöhen. Gegenwärtig können auf der Stadtstrecke in jeder Richtung stündlich höchstens 24 Züge befördert werden, was sich als unzulänglich erweist; demgegenüber läßt die elektrische Betriebsweise eine Erhöhung der Zugzahl auf etwa 40 in der Stunde zu. In diesen Tagen sind die elektrischen Maschinen für die Umformerwerke, aus denen die vom Stettiner Bahnhof ausgehenden nördlichen Vorortstrecken mit Strom versorgt werden sollen, in Bestellung gegeben worden.

Für solche Netze mit eigenartigen Verkehrsverhältnissen, wie sie die meisten großstädtischen Vorortbahnen darstellen, muß die Frage der Stromart besonders untersucht werden. Für die Berliner Nahbahnen hat sich unter der Voraussetzung, daß neue Fahrzeuge beschafft werden, der Gleichstrom als die wirtschaftlichste Stromart erwiesen.

In jedem Fall muß der Frage der Strombeschaffung Aufmerksamkeit zugewendet werden. Es ist wiederholt angeregt worden, den Strom aus vorhandenen Drehstrom-Kraftwerken zu entnehmen und ihn auf die für Bahnzwecke günstigste Stromart umzuformen. Eingehende Untersuchungen haben aber ergeben, daß es richtiger ist, für größere Netze in den Kraftwerken besondere Bahnstromerzeuger aufzustellen, wie es z. B. im Saalachkraftwerk in Reichenhall geschehen ist und jetzt im Walchenseewerk und in den Kraftwerken der mittleren Isar geschieht, von denen aus mehrere Strecken in Bayern gespeist werden. Die anfangs aufgeführten elektrischen Bahnen der Provinz Sachsen erhalten ihren Strom aus dem Braunkohlenkraftwerk Muldenstein bei Bitterfeld, das vorläufig noch fast ausschließlich Bahnstrom erzeugt. Dagegen liefert den Strom zum Betrieb der schlesischen Gebirgsbahnen das Steinkohlenkraftwerk Mittelsteine bei Glatz, das schon jetzt aus besonderen Maschinen eine erhebliche Menge Drehstrom für die Licht- und Kraftversorgung der Provinz Schlesien hergibt.

Der kurze Ausblick auf die voraussichtliche Entwicklung der elektrischen Vollbahnen in Deutschland zeigt, welch gewaltige Aufgaben zu lösen im Gange sind und bevorstehen. Deutscher Forschergeist und deutsche Schaffenskraft sowohl auf seiten der Reichsbahn, die die Anlagen zu beschaffen und in Betrieb zu halten hat, als auch auf seiten der heimischen Industrie, die die Anlagen herstellt, werden zum Wohl des Vaterlandes das Werk meistern.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Abteilungen des Reichsverkehrsministeriums.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 2. d. M. ist die maschinentechnische Abteilung (E VII) des Reichsverkehrsministeriums (vgl. Nr. 66, S. 727, Jahrg. 1920 d. Ztg.) in eine Werkstättenabteilung und eine Betriebsmaschinenabteilung zerlegt worden. Die Werkstättenabteilung trägt die Bezeichnung E VII, die Betriebsmaschinenabteilung, die durch die Zusammenlegung der Verkehrs- und der Tarifabteilung freigewordene Bezeichnung E III.

— **Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 12. d. M. soll vom Rechnungsjahre 1921 ab die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands wieder im vollen Umfange wie vor dem Kriege aufgestellt werden. Die Änderung einzelner Tabellenmuster bleibt vorbehalten. Die Eisenbahnkommissare sind beauftragt worden, die ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen hiernach mit Anweisung zu versehen. Die von den Privateisenbahnen aufzustellenden Tabellen sind zu den bisher vorgeschriebenen Terminen an das Statistische Büro E des Reichsverkehrsministeriums in Berlin W 66, Wilhelmstr. 86, einzusenden.

— **Das Angebot der Industrie.** Wie wir der „B. B.-Ztg." vom 20. d. M. entnehmen, werden die Verhandlungen zwischen dem Reichsverband der Deutschen Industrie und den Spitzenorganisationen der deutschen Gewerkschaften kaum vor der Rückkehr von Stinnes aus London in ein entscheidendes Stadium treten. Am kommenden Montag (21. d. M.) dürfte Stinnes die erste Unterredung mit Lloyd George haben, und man rechnet kaum damit, daß es ihm möglich sein wird, vor Ablauf dieses Monats nach Deutschland und nach Berlin zurückzukehren. Inzwischen gehen jedoch auch die Besprechungen innerhalb der Gewerkschaften über die Frage, in welcher Form die Eisenbahnen umgewandelt werden können, weiter. Man kann feststellen, daß die Haltung der Gewerkschaften durchaus nicht einheitlich ist, daß ein Teil der Organisationen, besonders die auf christlichem Boden stehenden Gewerkschaften, den Vorschlägen der Industrie, wenn sie auch nicht in allen Punkten mit ihnen einverstanden sind, keinen durchaus ablehnenden Standpunkt zeigen. Im Deutschen Eisenbahnerverband gehen die Ansichten sehr auseinander. Die Reichsgewerkschaften deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter, die Vertretung der überwiegenden Mehrheit der Eisenbahnbeamten, hat sich zwar bisher auf den Standpunkt des Reichsverkehrsministers gestellt, der die Entstaatlichung ablehnt, doch haben inzwischen neuere wichtige Verhandlungen in der Sache stattgefunden.

Der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund beschäftigte sich gestern (19. d. M.) ebenfalls mit den schwebenden Fragen, hat jedoch noch keine endgültigen Beschlüsse gefaßt, da man zunächst die weiteren Besprechungen mit der Industrie abwarten will. Auch die Sozialisierungskommission hat nunmehr sich mit den Vorschlägen des Reichsverbandes beschäftigt, will jedoch, wie wir hören, zunächst erst Gutachten aller in Frage kommenden Organisationen einholen, ehe sie ihrerseits mit Vorschlägen hervortreten wird.

— **Militärtarif.** Nach einer Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers (R.-G.-Bl. vom 4. November 1921, S. 1325) ist auf Grund der Ziffer 3 der Eingangsbestimmungen zum Militärtarife im Einvernehmen mit dem Reichswehrminister bestimmt worden, daß an Stelle der zurzeit gültigen Zuschläge erhoben werden:

a) vom 1. Dezember 1921 ab neben den Sätzen unter I des Militärtarifs ein Zuschlag von 700 %, neben dem Mindestsatze für Sonderzüge (Tarifnummer 27) ein Zuschlag von 950 % und

b) vom 1. November 1921 neben allen übrigen Sätzen ein Zuschlag von 1200 %.

— **Tuberkulosebekämpfung.** In einer Amtsblattmitteilung gibt die Eisenbahndirektion Köln folgendes bekannt: „Die starke Ausdehnung der Tuberkulose veranlaßt die Eisenbahnverwaltung, die Maßnahmen der Tuberkulosebekämpfung, an der sie sich seit Jahren beteiligt hat, weiter auszubauen. Die Fürsorge der Verwaltung erstreckt sich auf alle Bedienstete ohne Ausnahme sowie auf deren Familienangehörige, namentlich auf die Kinder im Kindesalter. Als Maßnahme der Verwaltung kommen in Betracht: die Unterbringung in Lungenheilstätten, Ferienkolonien, Krankenhäusern, Genesungsheimen und dgl., Gewährung von Beihilfen zur Beschaffung von stärkenden Nahrungs- und Arzneimitteln, insbesondere Milch, Beschaffung besonderer Betten, bakteriologische Untersuchung des Auswurfs bei Tuberkuloseverdacht, körperliche Röntgenuntersuchung, Kehlkopfspiegelung usw. Da auch die Arbeiterpensionskasse sich an der Tuberkulosebekämpfung beteiligt, so greift bei Mitgliedern dieser Kasse die Fürsorge der Eisenbahnverwaltung nur insoweit Platz, als sie über die Kassenleistungen hinaus notwendig werden sollte.

Den Bediensteten wird dringend empfohlen, sobald sie selbst oder Familienangehörige an Tuberkulose leiden, dem nächsten Dienstvorgesetzten hiervon Mitteilung zu machen. Der Dienstvorgesetzte legt eine kurze Anzeige unter Namhaftmachung des Bediensteten der Eisenbahndirektion vor. Außerdem haben die Dienstvorsteher auch selber die Pflicht, jeden Fall von Tuberkulose bei den Bediensteten oder den Angehörigen, der zu ihrer Kenntnis kommt, zu verfolgen und zur Einleitung des Fürsorgeverfahrens anzuzeigen. Auf Grund der Anzeige wird die Eisenbahndirektion Ermittelungen nach bestimmten Fragebogen anstellen, der den Dienstvorstehern zugehen wird und von ihnen aufs sorgfältigste auszufüllen ist. Die für den Arzt bestimmten Fragen des Fragebogens sind vom Bahnarzt zu beantworten. Über die zu ergreifenden Maßnahmen entscheidet die Eisenbahndirektion, die aber nur dann Kosten übernehmen kann, wenn und soweit sie selbst die Maßnahmen angeordnet oder genehmigt hat.

Die Verwaltung wird in der Tuberkulosefürsorge auch mit den örtlichen Tuberkulosefürsorgestellen der Kreise oder Städte Hand in Hand arbeiten, namentlich soll die Unterbringung von Ehefrauen und Kindern der Bediensteten in Heilstätten, Soolbädern usw. diesen Stellen überlassen werden, während die Verwaltung sich an den Kosten beteiligen wird. Den Bediensteten wird deshalb empfohlen, sich um Erteilung von Rat und Hilfe auch an diese Stellen zu wenden.

Die ärztliche Begutachtung und Behandlung in den Tuberkulosefällen verbleibt grundsätzlich in den Händen der Bahnärzte. Um indes eine Einheitlichkeit in der Auswahl der in die Heilstätten zu entsendenden Erkrankten sicherzustellen und in schwierigen Fällen den Rat eines erfahrenen Facharztes zur Seite zu haben, hat sich der Chef der Tuberkulosefürsorgestelle der Stadt Köln bereit erklärt, in diesen Fällen mitzuwirken. Die Eisenbahndirektion behält sich vor, diesen Arzt in geeigneten Fällen in Anspruch zu nehmen."

— **Eisenbahnunfälle.** 1) Am 15. d. M. um 8 Uhr 44 Min. vorm. sind auf der Strecke W i t t e n b e r g e—L ü n e b u r g zwischen den Stationen Hitzacker—Dannenberg in Kilometer 179,9 die G ü t e r z ü g e 7856 und 7879 zusammengestoßen. Die Schuldfrage ist noch nicht geklärt. Der Materialschaden ist erheblich. Getötet sind zwei Schaffner, eine Person schwer und vier leicht verletzt. — 2) Am 19. d. M. vormittags ereignete sich auf dem Rangierbahnhofe E n g e l s d o r f bei Leipzig ein schweres Unglück. Eine Rangierlokomotive fuhr mit voller Geschwindigkeit in eine Streckenarbeiterkolonne. Fünf Personen wurden von der Lokomotive erfaßt und überfahren, wodurch drei so schwer verletzt wurden, daß sie bald darauf starben. Die beiden anderen wurden schwer verletzt ins Krankenhaus eingeliefert. An ihrem Aufkommen wird gezweifelt. Das Unglück hatte seine Ursache darin, daß der Rauch einer anderen vorbeifahrenden Lokomotive die Kolonne völlig einhüllte, so daß sie das Herannahen der Rangiermaschine nicht bemerkte.

— **Wagenstandgeld.** Auf eine vom Verband westdeutscher Spediteure an das Reichsverkehrsministerium betr. Wiederaufhebung der erhöhten Wagenstandgelder (vgl. Nr. 42, S. 780 dieser Zeitung) gerichtete Eingabe ist folgender Bescheid eingegangen:

„Die erheblichen Schwierigkeiten, mit denen die Reichsbahn bei der Bewältigung des Herbstverkehrs zu kämpfen hat, beruhen zum großen Teil auf dem ungenügenden Wagenumlauf. Zur Verschlechterung des Wagenumlaufs trägt unter anderem sehr viel bei, daß die Be- und Entladefristen oft nicht innegehalten werden. In letzter Zeit hat die verspätete Entladung der Eisenbahnwagen bereits einen erheblichen Umfang angenommen. Infolgedessen sammeln sich zahlreiche beladene Wagen auf einzelnen Bahnhöfen und Strecken an, verstopfen diese und gefährden die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs. Viele Wagen werden auf diese bedauerliche Weise zum Schaden der Allgemeinheit dem Verkehr, insbesondere dem gegenwärtig äußerst starken Kartoffelverkehr tage- auch wochenlang entzogen. Die Reichseisenbahnverwaltung hat sich deshalb genötigt gesehen, von dem ihr nach § 80 (8) der EVO. zustehenden Recht Gebrauch zu machen, die Wagenstandgeldsätze vorübergehend wie folgt zu erhöhen:

für den ersten Tag auf 100 ℳ
für den zweiten Tag auf 150 „
und für jeden weiteren Tag auf 250 „

Eine vorherige Fühlungnahme mit Interessentenvertretungen war bei der Eilbedürftigkeit der Angelegenheit leider nicht möglich. Die Eisenbahnverwaltung verkennt keineswegs, daß unter den heutigen schwierigen Arbeitsverhältnissen die Innehaltung der Ladefrist häufig erschwert wird und die Durchführung der Maßnahme für einzelne Versender unter Umständen mit Härten verbunden ist. Die ungünstige Betriebs- und Verkehrslage zwingt jedoch dazu, kein Mittel unversucht zu lassen, um den Wagenumlauf im Interesse der Allgemeinheit zu beschleunigen und hierdurch aus dem vorhandenen Wagenpark die höchsten Nutzleistungen herauszuholen. Die Eisenbahndirektionen sind in der Lage, in begründeten Fällen den Verhältnissen durch teilweise Erstattung der Wagenstandgelder Rechnung zu tragen. Da die Verkehrslage noch augenblicklich eine sehr gespannte ist, müssen die erhöhten Standgeldsätze einstweilen bestehen bleiben.

Ich werde jedoch die Angelegenheit ständig im Auge behalten und werde, sobald die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse diese Maßnahme gerechtfertigt erscheinen lassen, die Herabsetzung des Standgeldes in die Wege leiten."

— **50jähriges Jubiläum des Lehrter Bahnhofs in Berlin.** Am 27. d. M. sind 50 Jahre vergangen, seitdem die Personenhalle des Lehrter Hauptbahnhofes für den öffentlichen Verkehr benutzt wird. Der erste Zug, der abgefertigt wurde, war ein Sonderzug für Seine Majestät den Kaiser Wilhelm I. zur Hofjagd in Letzlingen. Die Halle war mit Blumen, Pflanzen und Fahnen reich geschmückt. Kurze Zeit vor Abfahrt des Zuges, 4 Uhr nachmittags, stellten sich Fürst Bismarck und Graf Moltke ein, nach kurzem Spaziergang auf dem Bahnsteig traf auch der Kaiser am Sondereingang an der Nordostecke des Bahnhofes ein. Nach den üblichen Meldungen verließ der Zug pünktlich um 4 Uhr die Halle. Er bestand aus: einem dreiachsigen Gepäckwagen, einem dreiachsigen Wagen 2. Klasse, einem dreiachsigen Wagen 1. Klasse, einem zweiachsigen Gefolgewagen, einem dreiachsigen Salonwagen und einem dreiachsigen Direktionswagen. Die Strecke Berlin-Gardelegen, 137 km, war ohne Aufenthalt in zwei Stunden zu durchfahren. Die damalige außerordentlich unübersichtliche Durchfahrt in Spandau mit Drehbrücke, die langsame Durchfahrt in Stendal ohne Signalsicherungen, die Handbedienung der Weichen und der Signale ohne Sicherungen auf allen Stationen und das Fehlen durchgehender Bremsen am Zuge machten es erwünscht, jede Wagenbremse, außer den beiden Salonwagen, mit Bremsern zu besetzen. Auch streckenweise, z. B. zwischen Schönhausen und Hämerten mit der Elbdrehbrücke, war noch eingleisiger Betrieb erforderlich, so daß auf der geraden freien Strecke ziemlich hohe Geschwindigkeiten zu entwickeln waren. Bei der langsamen Durchfahrt in Rathenow wurde der Kaiser von der Bevölkerung und in Schönhausen von den Gutsbewohnern in ihrer Nationaltracht lebhaft begrüßt. Hinter Stendal brannten in den Dörfern Freudenfeuer. Pünktlich und ohne Störung traf der Zug in Gardelegen ein. Von der Obermaschinenmeisterei in Stendal, als junger Werkstättenvorsteher mit der Begleitung auf der Lokomotive beauftragt, konnte ich herzensfroh meine erste pünktliche sogenannte Kaiserfahrt melden. P. Sch., G. B. a. D.

— **Geh. Oberbaurat Courtin Dr.-Ingenieur.** Von der Technischen Hochschule Karlsruhe wurde dem Geh. Oberbaurat Alexander C o u r t i n in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des Lokomotivbaues die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: V e r s e t z t s i n d : Der Regierungsrat Dr. jur. L u t h e r , bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, der Regierungsbaurat B r i e s k o r n , bisher in Frankfurt (Oder), zur General-Betriebsleitung Ost nach Berlin. — E i n b e r u f e n z u r B e s c h ä f t i g u n g im Reichseisenbahndienst sind die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Ernst N e u m a n n bei der Eisenbahndirektion und Karl V o g t beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurde der mit Titel und Rang eines Regierungsdirektors bekleidete Oberregierungsrat Ludwig B a c h m a n n unter Zurücknahme der zum 1. Juni 1921 ausgesprochenen Versetzung nach Regensburg zum Abteilungsdirektor bei der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) ernannt. Ferner wurden er-

nannt: zu Oberregierungsräten die Regierungsräte Leonhard Zöllner in Ludwigshafen (Rhein) und Julius Fuchs in München, zu Oberregierungsbauräten die Regierungsbauräte Johann Weiß in Nürnberg und Harald Kull in Augsburg. — Berufen wurde der Regierungsbaurat der Eisenbahndirektion Würzburg Alfred Eisert an die Eisenbahndirektion Regensburg.

Österreich.

— **Die Bundesbahnen im Bundesvoranschlag.** Bei den Bundesbahnen werden die Gesamtausgaben mit 34,8 Milliarden gegen 11,6 Milliarden im Vorjahre, die Gesamteinnahmen mit 14,8 Milliarden gegen 5,5 Milliarden im vorigen Jahre veranschlagt. Die neue Buchführung soll erst mit dem Jahre 1923 eintreten. Die Staatseisenbahnschulden haben einen Nennwert von 939 Millionen, ihr Kurswert beträgt 7371 bzw. nach dem gegenwärtigen Währungsstande 31 894 Millionen Kronen, das Zinsen- und Tilgungserfordernis erreicht 316 Millionen Kronen. Die Betriebseinnahmen stellen sich auf 14,8 Milliarden, die Gesamtausgaben auf 22,6 Milliarden, so daß ein Betriebsverlust von 8 Milliarden verbleibt. Das Anlagekapital der Bahnen wird mit 2042 Millionen Goldkronen oder 408,4 Milliarden Papierkronen geschätzt, dem als Schulden 939,3 Millionen Kronen im Kurswerte von 7371 Millionen Kronen entsprechen. Die Investitionen des Jahres 1922 beziffern sich mit 6,7 Milliarden, wovon 3,1 Milliarden auf Fahrbetriebsmittel und 2,5 Milliarden auf Elektrisierung entfallen. Der Fehlbetrag der Wiener Stadtbahn stellt sich auf 67 Millionen Kronen.

— **Der Finanzminister über Personalfragen.** Der Finanzminister äußerte sich gelegentlich der Einbringung des Bundesvoranschlages und des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1922 im Nationalrate wie folgt:

Man liest oft, besonders in der ausländischen Presse, daß in Österreich jeder zehnte Mensch Staatsbeamter sei. Von den angeblich 671 201 Beamten sind in Wirklichkeit Post- und Telegraphenangestellte 38 631, Bahnangestellte 92 704, Angestellte sonstiger Bundesbetriebe 24 000, Heeresangehörige 22 500 und Bundesangestellte der Zivilverwaltung 74 976, das sind im ganzen nur 253 011 Personen, von denen nicht ganz 30 % Angestellte der Zivilverwaltung des Bundes sind. Von diesen 74 976 Personen sind 60 251 Beamte, Unterbeamte und Anwärter, 11 182 Vertragsangestellte und 3543 Arbeiter. Wenn ich nun diese sämtlichen Angestellten mit ihren Familienangehörigen zusammenzähle, dann erhalte ich allerdings die Zahl von 671 201 Personen. Aber auch hiervon entfallen auf die Post- und Telegraphenangestellten 76 808 Personen, auf die Bundesbahnangestellten 339 114 Personen, auf die Angestellten der anderen Bundesbetriebe 42 796 Personen, auf die Heeresangehörigen 56 875 Personen, und auf die Angestellten der zivilen Bundesverwaltung 155 608 Personen. Das sind 23 % der so gern genannten Zahl von 671 201 Personen. Sie können an diesem kleinen Beispiel ersehen, wie gern die öffentliche Meinung sich bei der Beurteilung staatlicher Verhältnisse auf ganz falschen Gleisen bewegt. Das soll aber nicht heißen, daß ich damit auf den Beamtenabbau verzichte, sondern nur zeigen, um welche Personenmengen es sich bei dem Abbau handelt. Ich habe ja durch die Einbringung des Beamtenabbaugesetzes bewiesen, daß es mir mit dieser Sache ernst ist, und es steht nun bei Ihnen, dafür zu sorgen, daß diese Aktion so bald als möglich in Gang kommt. Auch von dem im Voranschlage bemessenen Personalaufwand von 32 304 Millionen Kronen entfallen 4652 Millionen Kronen auf Post und Telegraph, 11 900 Millionen auf die Bundesbahnen, 3937 Millionen auf die sonstigen Bundesbetriebe, 2044 Millionen auf die Heeresangehörigen und nur 9770 Millionen Kronen auf die Angestellten der zivilen Bundesverwaltung, also nur 30 %, welches Verhältnis durch Erweiterungen der Zuwendungen nicht beeinträchtigt wird, da diese bei allen Angestelltengruppen gleichmäßig erfolgen. Dasselbe Verhältnis besteht auch bezüglich der Ruhe- und Versorgungsgenüsse. Wenn ich nun zu dem gesamten Personalaufwand des Bundes noch seine Zuschüsse zu dem Personalaufwand der Länder, Landeshauptstädte und den Lehrerbezügen hinzuzähle, so ergibt sich, daß von der hierfür erforderlichen Gesamtsumme nur 27 % auf die Angestellten und Ruheständler der zivilen Bundesverwaltung entfallen. Öffentliche Erörterungen der Beamtenfrage sollten es nie unterlassen, auf diese Zahlenverhältnisse Bedacht zu nehmen, wenn sie vermeiden wollen, daß dadurch besonders im Auslande Auffassungen über die Kosten unserer Verwaltung hervorgerufen werden, die unseren Kredit im Auslande, dessen Aufrechterhaltung für uns staatsfinanziell und volkswirtschaftlich von größter Bedeutung ist, erschüttern könnten. Beim Studium des Bundesvoranschlages und seiner Beilagen werden Sie erkennen, daß den Wünschen des Nationalrates bezüglich kaufmännischer Buchführung bei den Staatsbetrieben schon in einem sehr weitgehenden Maße Rechnung getragen wurde.

— **Die Konferenz in Portorose** hat eingehend die wichtige Frage der Einführung der Handelsfreiheit im Verkehr der Nachfolgestaaten erörtert. Die wirtschaftliche Kommission hat in dieser Richtung zwei Hauptanregungen erhalten: eine von ungarischer und eine von österreichischer Seite. Die ungarischen Vertreter haben einen formulierten Antrag eingebracht, wonach sich die Nachfolgestaaten verpflichten sollen, in einer bestimmten Frist miteinander wegen des Abschlusses eines Handelsvertrages in Besprechungen einzutreten, der den Grundsatz der Handelsfreiheit genehmigen soll. Die vertragschließenden Teile hätten sich zu verpflichten, in einem gewissen Zeitraume alle inneren Bedingungen zu schaffen, um den Grundsatz der Handelsfreiheit zu verwirklichen und alle dem Handel auferlegten Beschränkungen aufzuheben. Diese Anregung wäre nicht von heute auf morgen ausführbar, und die ungarischen Vertreter haben erklärt, daß nach ihrer Ansicht in der Zwischenzeit Kompensationsabkommen geschlossen werden sollen, welche die Lieferung von Waren erleichtern, die zu dieser Zeit noch mit Verboten belegt sind. Jedenfalls solle so rasch als möglich ein Übergang gefunden werden, um dann die bestehenden Einfuhr- und Ausfuhrbeschränkungen zu beseitigen.

Die österreichischen Vertreter haben vorgeschlagen, daß nach Ablauf einer sehr kurzen Zeitspanne alle Ein- und Ausfuhrverbote überhaupt aufgehoben werden sollen, mit Ausnahme solcher für Waren, bei denen Gründe der öffentlichen Sicherheit, der Veterinärpolizei oder der staatlichen Monopolverwaltung dagegen sprechen.

Beide Standpunkte sind in der Konferenz eingehend entwickelt worden. Der ungarische Vorschlag ist in einer Beziehung weiter, in einer anderen enger als der österreichische. Er geht insofern weiter, als er auf die Schaffung von Handelsübereinkommen abzielt, ist jedoch insofern enger, als er einen Zeitraum, in welchem die volle Handelsfreiheit eingeführt werden soll, nicht bestimmt, sondern nur den Grundsatz ausspricht, daß man in einer gewissen Frist zur Handelsfreiheit kommen müßte. Der ungarische Vorschlag stellt also nur den Grundsatz der Handelsfreiheit auf und möchte, bis dieser ideale Zustand erreicht ist, Erleichterungen durch den Abschluß von Kompensationsverträgen schaffen. Die österreichischen Vertreter haben dagegen unabhängig von der Schaffung von Handelsübereinkommen die vollständige Beseitigung der Verbote für die Ein- und Ausfuhr, und zwar innerhalb einer bestimmten Frist beantragt. Die österreichischen Vertreter haben dagegen unabhängig von der Schaffung von Handelsübereinkommen die vollständige Beseitigung der Verbote für die Ein- und Ausfuhr, und zwar innerhalb einer bestimmten Frist beantragt. Die österreichischen Vertreter haben somit nicht etwa bloß einen Grundsatz ausgesprochen, wie die ungarischen, sondern klipp und klar die gänzliche Aufhebung des Verbotssystems, und zwar zeitlich begrenzt, vorgeschlagen. Der Zeitpunkt selbst ist zwar in diesem Antrage nicht gegeben, man stellt sich jedoch auf österreichischer Seite vor, daß die Aufhebung des Verbotssystems im allgemeinen nach Ablauf von vier Monaten erfolgen könnte.

Die Haltung der anderen Teilnehmer der Konferenz gegenüber diesem Vorschlage war keine ganz gleichmäßige. Auf rumänischer Seite sprach man sich zunächst gegen einen ausgiebigen Abbau des Verbotssystems aus. Die Tschechoslowakei will diese Frage mit einer gewissen Vorsicht behandelt sehen. Südslawien und Polen haben selbständig das Verbotssystem schon ziemlich weit abgebaut und haben sich infolgedessen an der Regelung dieser Frage in Portorose etwas weniger beteiligt gezeigt. Selbstverständlich wäre es ein großer Fortschritt, wenn man in dieser wichtigen Angelegenheit zu einem Einvernehmen gelangen könnte, das die Einführung der Handelsfreiheit zwischen den Nachfolgestaaten in Aussicht nimmt.

In der Verkehrskommission wurde über die Verteilung der Brennstoffe zur Vermeidung überflüssiger Kohlentransporte und der dadurch hervorgerufenen übermäßigen Belastung der Bahnen beraten. Gegenwärtig wird Kohle aus Oberschlesien nach Italien, Saarkohle nach Ungarn geführt. Durch entsprechenden Austausch gegen Kohlen näher gelegener Gebiete könnten zahlreiche Lokomotiven und Güterwagen sowie beträchtliche Kohlenmengen erspart werden. Die Verkehrskommission beschäftigte sich ferner mit der Durchführung des Wagenübereinkommens von Stresa, um den möglichst uneingeschränkten freizügigen Wagenumlauf zu ermöglichen. Hierbei bildet die Aufteilung des ehemals gemeinsamen Wagenparkes die Voraussetzung einer befriedigenden Lösung.

— **Die Ergebnisse der Konferenz von Portorose.** Die Verhandlungen der Konferenz von Portorose sind zu einem für alle beteiligten Staaten bedeutsamen Ergebnis gelangt. Zu den schwierigsten Fragen, deren Erörterung in Portorose zu erwarten war, gehörte zweifellos diejenige des sogenannten gemeinsamen Fahrparkes. Daraus, daß der Fahrpark der ehemaligen österreichischen und ungarischen Staatsbahnen erst zum Teile in das Eigentum der einzelnen Neustaaten übergeben werden konnte, und daß die endgültige Aufteilung der insgesamt

etwa 250 000 Wagen umfassenden Aufteilungsmasse nicht nur infolge der technischen Schwierigkeiten der Vorarbeiten, sondern insbesondere auch dadurch aufgehalten wurde, daß eine Entscheidung der Reparationskommission über gewisse Fragen des Beuterechtes ausständig ist, sind dem Verkehr der Nachfolgestaaten seit langem überaus fühlbare Hindernisse erwachsen. Alle bisherigen Bemühungen, diese Schwierigkeiten praktisch zu beseitigen, haben sich als vergeblich erwiesen. In Portorose ist es nun endlich dem aus Fachleuten aller sieben Nachfolgestaaten und Englands und Frankreichs bestehenden Unterausschusse gelungen, eine Lösung zu finden, die diese Schwierigkeiten vom 1. Januar 1922 an aus dem Wege räumt. Von diesem Zeitpunkte an werden die Wagen des bisherigen „gemeinsamen Wagenparkes" bis auf einen geringen Rest nicht nur zwischen den Nachfolgestaaten, sondern auch nach dem Altauslande freizügig verwendbar sein und ebenso wie alle übrigen den einzelnen Verwaltungen gehörenden Wagen nach den internationalen Vereinbarungen (Wagenübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, internationales Übereinkommen von Stresa 1921) behandelt werden. Die Lösung besteht nämlich in einer vorläufigen Wagenzuweisung, deren Ausgleich nach technisch richtigen Grundsätzen durch die indessen weiter fortschreitende Aufteilung des Fahrparkes im Sinne der Friedensverträge nachträglich erfolgen wird. Auch der Fortschritt der übrigen Arbeiten der Transportkommissionen ist befriedigend und verspricht bald nach Mitte November zu einem Abschluß der Beratungen der Konferenz zu führen.

— **Die Südbahnverhandlungen.** Am 4. November hat eine Vorbesprechung des Verwaltungsrates der Südbahn- und der französischen Abgeordneten der Association Nationale stattgefunden, welche die Einleitung zu den Verhandlungen über die Frage der Schaffung des Regime definitif und die damit im Zusammenhang stehende Annuitätenfrage bildete. An der Besprechung nahmen fast sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrates teil. Die französischen Beteiligten waren durch den Präsidenten der Association Nationale D. v. Vellfrey und den Vizepräsidenten Randue vertreten.

— **Brand durch Funkenflug.** In Linz brach am 7. November, kurz nach dem Einfahren des Wiener Schnellzuges, durch Funkenflug aus der Lokomotive, in einem nahe den Eisenbahnpersonalhäusern unmittelbar an der Bahn gelegenen großen Bauernhof am Südostrand der Stadt ein Feuer aus, das, durch den herrschenden Sturm begünstigt, bis 4 Uhr nachmittags acht weitere Bauernhöfe vollständig einäscherte.

— **Die Wiener Handelskammer über die Erhöhung der Eisenbahntarife.** In ihrer am 9. November d. J. abgehaltenen Sitzung beschäftigte sich die Wiener Handelskammer mit der spruchreifen Frage der bevorstehenden Erhöhung der Eisenbahntarife. Berichterstatter Kammersekretär Dr. Klofetz gab ein übersichtliches Bild über den Stand der Verkehrsverhältnisse und über die Lage der Bundesbahnen. Von dem gegenwärtigen Betriebsabgange von 40 Milliarden Kronen entfallen 20 Milliarden auf Kursverluste, 10 Milliarden auf Mehraufwendungen für das Personal. Leider hat das Bundesministerium wieder zu gleichmäßigen Tariferhöhungen gegriffen, wobei allerdings anerkannt werden muß, daß die dringenden Anforderungen der Staatsfinanzen eine unterscheidende Tariferhöhung nicht möglich erscheinen lassen. In Festhaltung der im Finanzplane der wirtschaftlichen Körperschaften aufgestellten Grundsätze hat der Verkehrsausschuß den Tariferhöhungen in der Erwartung zugestimmt, daß der gegenwärtig mit jedem Beförderungsakte verbundene Zuschuß aus Staatsmitteln unbedingt in Fortfall kommen muß. Bezüglich der Freikarten laufen Verhandlungen mit den Gewerkschaften, die auf eine Einschränkung in der Weise abzielen, daß jedem Angestellten zwei Freifahrten im Monat zugestanden werden sollen, was gegenüber dem heute bestehenden beispiellosen Zustande immerhin schon einen Fortschritt bedeutet. Mit der Zustimmung zu den Tariferhöhungen wird als Bedingung gleichzeitig gefordert, daß einem von der Kammer namhaft zu machenden Ausschusse restlose Einsicht in die Gebarung der Bundesbahnverwaltung gewährt wird. Diesem Ausschusse wird es auch obliegen, die Frage der Kursverluste der zweckmäßigen Durchführung des Achtstundentages, die Wirkungen des Freikartensystems und andere die Ergebnisse der Bundesbahnen beeinträchtigende Momente von sachlichen und kommerziellen Gesichtspunkten aus zu überprüfen und für die kaufmännische Gestaltung der gesamten Gebarung die erforderlichen Anträge zu stellen. Kammerrat Neumann wendete sich gegen die mißbräuchliche Auslegung des Gesetzes über den Achtstundentag. Der vom Kammersekretär Dr. Klofetz erstattete Bericht wurde hierauf genehmigt.

— **Kündigung der ärarischen Holzplätze.** Zu Beginn des Sommers hat die Bundesbahndirektion Wien-Nordost einer ganzen Reihe von Mietern von Lagerplätzen auf dem Ostbahnhofe, Erdbergerlände und Nordwestbahnhof bekanntgegeben, daß sie den bisherigen Mietpreis vom 1. November 1921 ab erhöhen müsse. Die Steigerung betrug das Fünfzehnfache des bisherigen Mietpreises. Falls diese Steigerung nicht angenommen werde, gelte die Zuschrift als Kündigung. Die betroffenen Parteien bemühten sich, eine Herabsetzung der verlangten Miete zu erwirken, doch hatten diese Bemühungen keinen Erfolg. Der Holzhändler Artur Rauchberg lehnte die Steigerung ab, worauf ihm sein Lagerplatz zum 31. Dezember 1921 gekündigt wurde. Er machte gegen diese Kündigung Einwendungen, mit denen sein Vertreter geltend machte, die Steigerung des Mietzinses sei nach dem Mieterschutzgesetze nur nach Maßgabe der Entscheidung des Mietamtes zulässig, dessen Ausspruch wolle er sich unterwerfen. Bei der vor dem Bezirksgerichte Landstraße durchgeführten Streitverhandlung erklärte der Vertreter der Finanzprokuratur, die Prokuratur mache keine Kündigungsgründe geltend. Lagerplätze seien keine Geschäftsräumlichkeiten, Geschäftsabschlüsse dürfen dort gar nicht gemacht werden, die Entgelte für die Lagerplätze seien lediglich ein pauschaliertes Lagergeld und ständen zu den heutigen Sätzen dieses Lagergeldes in keinem Verhältnisse, damit wären die Inhaber von Lagerplätzen gegenüber anderen wesentlich begünstigt. Der Richter lehnte alle Beweisanträge ab und verkündete das Urteil, durch welches die Kündigung für rechtsunwirksam erklärt wird. In der Begründung verwies der Richter darauf, daß Holzlagerplätze, da sie dem Geschäftszwecke dienen, als Geschäftsräumlichkeiten zu gelten haben.

— **Ende der staatlichen Kohlenbewirtschaftung.** Bekanntlich war vom Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten der Zeitpunkt für die Aufhebung der staatlichen Kohlenbewirtschaftung auf den 1. März 1922 festgesetzt worden. Vor kurzem jedoch traten die inländischen Bergbauunternehmungen an die Regierung mit dem Begehren nach sofortiger Aufhebung der staatlichen Kohlenwirtschaft heran. Sie begründeten ihr Verlangen damit, daß die Erstreckung der Übergangsfrist bis März 1922 Jahresabschlüsse, welche gewöhnlich in den Monaten Dezember und Januar getätigt werden, unmöglich mache, so daß die inländische Kohlenförderung gezwungen werde, die Lieferschlüsse im Frühjahr zu bedeutend ungünstigeren Bedingungen abzuschließen. Darin liege eine Gefahr für die mit allen Mitteln angestrebte Verstärkung der heimischen Kohlenförderung. Zur Klärung der durch die Freigabe der Kohlenwirtschaft berührten Belange fand am 4. November im Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten eine Besprechung statt, zu der neben den Vertretern der inländischen Bergbauunternehmungen auch jene der bedeutendsten Verbrauchergruppen, insbesondere der Industrie, eingeladen waren. Die Beratung ergab, daß sich die durch den Hauptverband der Industrie sowie durch mehrere Handelskammern vertretene Industrie als Verbraucherin dem Verlangen der inländischen Kohlenförderung anschloß und einmütig für sofortige Aufhebung der staatlichen Kohlenbewirtschaftung oder wenigstens für deren Auflösung mit Ende 1921 eintrat. Wiewohl dem Bundesministerium gewisse Erwägungen gegen eine Vorrückung des Zeitpunktes für die Freigabe der Kohlenwirtschaft zu sprechen schienen, hat es doch angesichts der Tatsache, daß sowohl Kohlenförderer wie Verbraucher sich übereinstimmend für freie Kohlenwirtschaft aussprachen, beschlossen, die staatliche Kohlenbewirtschaftung mit 31. Dezember 1921 aufzuheben. Das Bundesministerium glaubte diese Zusage um so eher machen zu können, als hierdurch die zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit Hausbrandkohle bestehenden Vorschriften über die Rationierung der Brennstoffe nicht berührt werden. Diese Vorschriften bleiben vielmehr unverändert bis 1. März 1922, dem ursprünglichen Freigabezeitpunkt, aufrecht. Es wurden zugleich Maßnahmen getroffen, daß trotz der beabsichtigten Aufhebung der staatlichen Bewirtschaftung mindestens die für diese Zeit vorgesehenen Kohlenmengen zur Verfügung stehen.

— **Personenzugverkehr im Burgenlande.** Wie die Betriebsdirektion der Südbahn mitteilt, ist vom 15. November an der Personenzugverkehr nach dem Burgenland über Wiener-Neustadt, und zwar bis Mattersdorf, mit täglich verkehrenden Zügen aufgenommen worden.

— **Güterverkehr über Polen nach Rumänien.** Der durchgehende Güterverkehr nach Rumänien (Bukowina) über Lundenburg-Petrowitz-Krakau-Lemberg-Stanislau-Sniatyn ist bisher noch immer nicht eröffnet, und auch die Abwicklung dieses Verkehrs durch Neuaufgabe der Sendungen in einer polnischen Unterwegsstation ist zurzeit nicht zugelassen. Die Bemühungen der Bundesbahnverwaltung, den Güterverkehr über diesen Weg wenigstens für Sendungen in ganzen Wagenladungen unter Benutzung durchgehender geschlossener Züge wieder herzustellen, haben zwar zunächst zu dem Ergebnisse geführt, daß der Entwurf eines Verkehrsabkommens von Vertretern der österreichischen, tschechoslowakischen, polnischen und rumänischen Eisen-

bahnen gemeinsam ausgearbeitet wurde, es ist aber bisher nicht gelungen, die endgültige Zustimmung zu diesem Entwurfe von allen beteiligten Verwaltungen, insbesondere der rumänischen Verwaltung, zu erlangen. Dagegen hat in letzter Zeit die polnische Staatsbahnverwaltung zugestanden, daß wöchentlich eine bestimmte Anzahl von Wagenladungen aus Österreich und der Tschechoslowakei nach Rumänien im Wege der Neuaufgabe an eine Mittelsperson in Oswiecim zugelassen wird. Im Hinblick auf die Festsetzung einer Höchstmenge muß die Aufgabe von Sendungen an die Bewilligung einer Stelle gebunden werden. Hiermit wurde die Bundesbahndirektion Wien-Nordost betraut. Es werden in Zukunft wöchentlich zwei Züge, je 30 Wagen, nach Oswiecim für Rumänien abrollen. Die Aufgabe muß in Wien-Nordbahnhof erfolgen. Zur Aufgabe dürfen nur Wagenladungen gelangen. Die Bundesbahnverwaltung betrachtet die Einrichtung dieses Verkehrs nur als etwas Vorläufiges. Die Bemühungen um Herbeiführung des erwähnten durchgehenden Verkehrs über die polnischen Strecken nach Rumänien werden fortgesetzt.

— **Titelverleihung.** Der Bundespräsident hat mit Entschließung vom 27. Oktober 1921 den Zentralinspektor der österreichischen Bundesbahnen mit dem Titel eines Hofrates Dr. Franz Schubert zum pragmatischen Beamten der Besoldungsgruppe 18 unter gleichzeitiger Verleihung des Titel eines Sektionschefs bestellt.

— **Die Gründung der Wiener Wasserkraftwerk-Aktiengesellschaft.** Schon im alten Österreich bildete die Frage des Ausbaues der Wasserkräfte den Gegenstand eifriger Erörterung in der Öffentlichkeit, insbesondere auch in den öffentlichen Körperschaften. Im neuen Österreich gewann diese Frage eine erhöhte Bedeutung, da dieses Land der schwarzen Kohle geradezu gänzlich beraubt wurde. Es mußte daher nach einem Ersatze hierfür gesucht werden, als welcher in erster Linie die weiße Kohle in Betracht kam. Waren schon im alten Staate Anschauungen, die sich vielfach kreuzten, wahrzunehmen, waren es damals hauptsächlich vereinzelte Unternehmungen staatlicher wie privater Seite, denen das Zustandekommen von Wasserkraftwerken zu danken ist,*) so haben wir auch im neuen Staate Einzelbestrebungen zu verzeichnen, welchen jedoch die Zusammenfassung und das Zusammenarbeiten völlig fehlt. Eine der Ursachen dieser bedauerlichen Tatsache ist darin gelegen, daß auf dem Gebiete des Wasserrechtes und der Wasserwirtschaft, welches früher der staatlichen Fürsorge anvertraut war, Recht und Macht auf die Länder übergegangen ist, die vielfach auseinanderstrebende Pläne verfolgten und zu diesem Behufe neue Stellen und Organe schufen, welche unter dem Gewichte eines leitenden Gesichtspunktes zu vereinigen und so ein Zentrum für die Lösung des Wasserkraftproblems zu schaffen, bis in die letztere Zeit nicht gelang.

Erst im Herbst dieses Jahres erstand, dank der schließlich doch um sich greifenden Erkenntnis der Notwendigkeit der Zusammenfassung aller zur Lösung dieses Problems berufenen Kräfte in der Wasserkraftwerk-Aktiengesellschaft in Wien (W. A. G.), eine Schöpfung, in welcher meines Wissens zum erstenmal sich alle maßgebenden und berufenen Faktoren zu einer Aufgabe zusammenfanden, nämlich zum Ausbau der zur Versorgung Wiens mit elektrischer Kraft notwendigen Wasserkräfte.

Teilnehmer hieran sind einerseits die Stadtgemeinde Wien, Österreichs größter Stromverbraucher, andererseits die Wiener Großbanken, Österreichs größte Finanzkraft. Das erforderliche Kapital soll im Inlande beschafft werden, und zwar sollen zur Bildung des Baufonds von der W. A. G. Schuldverschreibungen ausgegeben werden, die auf die Wasserkraftwerke grundbuchmäßig sichergestellt werden, und bezüglich welcher die Gemeinde Wien, insoweit die Wasserkräfte für die Stadt bestimmt sind, die Haftung für die Verzinsung und Rückzahlung übernehmen wird.

Als Wasserkraftwerke sind nach dem ersten Bauprogramme mit einem Aufwande von 3600 Mill. K. die Ybbskraftwerke, und zwar Stufe Göstling-Opponitz, und das Hochquellenleitung-Kraftwerk Lunz-Gaming geplant, ersteres ist bereits wasserrechtlich genehmigt, letzteres steht in wasserrechtlicher Verhandlung. Das zweite Bauprogramm (Aufwand 6400 Mill. K.) steht nur in Umrissen fest; es soll eine völlige Umgestaltung des bisherigen Beleuchtungs- und Beheizungswesens in Wien bringen.

Wenn auch in erster Linie Wiener Zwecken und Bedürfnissen dienend, sollen diese Werke auch den Ausbau der übrigen Großwasserkräfte erleichtern. Jedenfalls aber werden sie auch der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Wien selbst und zwar durch Ausgestaltung der Straßenbahn und Elektrisierung und dauernder Wiederinbetriebsetzung der Wiener Stadtbahn, dieses derzeit im Dornröschenschlafe ruhenden innerstädtischen Verkehrsmittels, hervorragend dienen und auch dazu beitragen, daß die Frage der Elektrisierung der westwärts von Wien verkehrenden Hauptlinie, die noch der Lösung harrt, wenigstens von einem Teile der entgegenstehenden Schwierigkeiten in absehbarer Zeit befreit wird. Die zum ersten Bauprogramm gehörenden Anlagen sollen Ende Juni 1926 vollendet werden. Min.-Rat Dr. Redl, Wien.

*) Für den elektrischen Bahnbetrieb standen u. a. Kraftwerke für die Mariazeller-Bahn, für die Mittenwald-Bahn und für die Linie Trient-Malé zur Verfügung.

— **Verband der Privatgüterwagen-Interessenten in Wien.** Auf Veranlassung einer größeren Zahl von Eigentümern und Einstellern von Privatgüterwagen hat am 24. Oktober d. J. eine Versammlung stattgefunden, welche zur Gründung des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten in Wien führte. Anlaß zu diesem Zusammenschluß war der Umstand, daß angeblich seit einiger Zeit Änderungen der bestehenden Wageneinstellungsübereinkommen, der Vergütungen für Leerläufe und sonstiger Normen beabsichtigt werden, durch die die beteiligten Kreise wirtschaftlich schwer gefährdet erscheinen. Der Verband hat sich die Aufgabe gestellt, die Interessen seiner Mitglieder zu wahren und zu fördern.

Die Geschäftsführung und Vertretung nach außen besorgt ein Geschäftsausschuß, in dem der Direktor der Ersten Eisenbahnwagengesellschaft in Wien, Ing. Heinrich Bernstein, den Vorsitz, der Direktor der österr. Eisenbahnverkehrsanstalt in Wien, Leo Kahn, die Stellvertretung im Vorsitz und Dr. Ernst Puchstein von der Waggonleihanstalt Robert Metzger & Co. in Wien die Schriftführung innehaben. Der Verband steht in enger Fühlung mit dem in Berlin in der Bildung begriffenen Verband gleicher Ziele und hat auch bereits zu einschlägigen Fragen in Kundgebungen an die in Salzburg versammelten Vertreter der Eisenbahnverwaltungen und an die Konferenz in Portorose Stellung genommen. Der Verband hat in Wien I, Schottenring 30, seinen Sitz.

Ungarn.

— **Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs mit den Nachfolgestaaten.** Nach einer Mitteilung der Direktion der königl. ung. Staatsbahnen gestaltet sich der Eisenbahnverkehr mit den Nachbarstaaten folgendermaßen: Der Eisenbahnverkehr mit Tschechien ist noch immer eingestellt, und zurzeit verkehren bloß die Expreßzüge von Paris unmittelbar nach Bukarest über Paris-Szob-Budapest. Mit dem an Österreich abgetretenen Gebiete wurde der Verkehr am 10. November wieder aufgenommen. Auf der Brucker Strecke verkehren die Züge nur bis Pändorf. Mit Rumänien wurde der Verkehr in letzterer Zeit anstandslos abgewickelt. Südslawien hat am 9. November d. J. den Verkehr über Gyékényes wieder aufgenommen und wird nach einer Mitteilung der südslawischen Regierung auch über Röszke und Kelebia den Verkehr aufnehmen.

— **Einführung von Kraftwagenzügen auf den Lokalbahnen.** Auf den im Betriebe der Königl. ungar. Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen werden außer den derzeit regelmäßig verkehrenden Zügen auch besondere Kraftwagenzüge in Verkehr gesetzt, die in erster Reihe zur Beförderung von Personen, Gepäck und Expreßgut wie von Eilgut bestimmt sind. Frachtgut ist von der Beförderung ausgeschlossen. Eilgüter können nur im Dienstwagen nach Maßgabe des noch zur Verfügung stehenden Raumes befördert werden. Für die Beförderung von Personen und Eilgütern mit Kraftwagenzügen sind die für die Eisenbahnen mit Dampfbetrieb gültigen Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements und die Tarife maßgebend. Bei Personenbeförderung sind die für die 2. Wagenklasse festgesetzten Preise zu entrichten. Fahrbegünstigung wird nur für Kinder zugestanden. Bei Beförderung von Gepäck, Expreß- und Eilgut werden die für diese Sendungen festgesetzten Normalfrachtsätze angewendet.

— **Verkehrsverhandlungen zwischen Ungarn und Rumänien.** Kürzlich haben zwischen den Vertretern der ungarischen und der rumänischen Staatsbahnen Verhandlungen über die Aufnahme des unmittelbaren Güterverkehrs über die bisher gesperrten Grenzstationen Nyirábrány, Nagykároly und Ermihályfalva stattgefunden. Die jetzt unterbrochenen Verhandlungen werden demnächst fortgesetzt und zu einem endgültigen Abschluß gebracht.

— **Einschränkung der Verwendung von Begleitern für Eisenbahngüter.** Mit Rücksicht auf den Umstand, daß auf dem Gebiete des Sicherheitswesens eine erfreuliche Verbesserung eingetreten ist, so daß man der Begleitung von Eisenbahngütern im allgemeinen nicht mehr bedarf, hat die Direktion der Staatsbahnen eine Verordnung veröffentlicht, nach der die Beigabe von Begleitern für Gütersendungen im allgemeinen nicht mehr gestattet ist. In Zukunft kann sie daher nur noch in den im

Eisenbahnbetriebsreglement und in den Tarifen angegebenen Fällen sowie bei Beförderung ärarischer Tabaksendungen und bei Wagenladungen von Umzugsgütern Platz greifen. Die Verordnung trat am 1. November d. J. in Kraft.

— **Geschäftsgang der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer elektrischen Eisenbahn.** Nach einer Schlußrechnung vom Geschäftsjahre 1920 der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer elektrischen Eisenbahn beziffert sich der Fehlbetrag bei einem Stammkapital von 12,2 Millionen Kronen auf 97 982 Kronen.

— **Eisenbahnbauten.** Die Ungarische Wirtschafts- und Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft hat mit dem Ausbau der von der Station Attala-Csoma mit Berührung der Stationen Attala, Gölle, Büssü und Somogyszil bis zur Gemeinde Igal führenden Vizinalbahn begonnen. Dieselbe Unternehmung baut auch eine von der Station Olenda durch die Gemeinden Üröm, Pilisborosjenö und Czobánka bis Pilisszentkereszt führende elektrische Eisenbahn.

— **Zurückgabe rollenden Materials an Ungarn.** Die Serben haben auf den durch sie geräumten Gebieten die das Eigentum der ungarischen Staatsbahnen bildenden Lokomotiven und Eisenbahnwagen zurückgelassen. Auf diese Weise sind in den Besitz der ungarischen Staatsbahnen 11 Lokomotiven, 39 Personen-, 11 Post-, 90 gedeckte und 41 andere Güterwagen zurückgelangt.

— **Vorlage der Rechnung bei Beförderung von Sendungen nach Ungarn.** Im Sinne einer Verordnung des Finanzministeriums ist in Ungarn bei der Verzollung der Güter eine 1½proz. Umsatzsteuer zu entrichten. Zu diesem Zweck ist die Vorlage der Rechnung vorgeschrieben.

— **Die Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik zu Györ (Raab)** hielt kürzlich eine Generalversammlung ab, in der die Direktion mitteilte, daß der Geschäftsgang im verflossenen Jahre günstig war. Die Leistungsfähigkeit sämtlicher Gewerkschaften war vorzüglich und anstandslos. Der Reingewinn im verflossenen Geschäftsjahre betrug nach Abschreibung des Wertes der Fabrikanlagen gegen den im Vorjahre erzielten Reingewinn von 2 097 065 Kronen 4 016 372 Kronen. Als Dividende wurden 12 % vom Stammkapital von 24 Millionen Kronen festgesetzt.

— **Kohlenförderung der Pecser (Fünfkirchener) Kohlenwerke.** In der Kohlenförderung der Fünfkirchener Bergwerke ist eine erfreuliche Steigerung zu verzeichnen. Während unter der serbischen Besetzung die tägliche Förderung 160 Wagen Kohle betrug, hat sich diese Zahl derzeit durchschnittlich auf 200 Wagen erhöht.

— **Der Ausbau der Wasserkraftanlagen.** Die Regierung beschäftigt sich mit der Frage des Ausbaues der Wasserkraftanlagen und setzt alles daran, um die Vorarbeiten hierzu in die Wege zu leiten. Sämtliche Fachmänner Ungarns vertreten die Ansicht, daß es für Ungarn die wichtigste wirtschaftliche Aufgabe sei, den Ausbau der Wasserkräfte durch Maßnahmen auf dem Gebiete des Steuer- und Gebührenwesens, sowie durch Zinsgarantien und durch Heranziehen des inländischen und ausländischen Kapitals durchzuführen. Ein wirksamer Ausbau der Wasserkräfte kann ohne Eingreifen der staatlichen Gesetzgebung durch Gewährung von Steuererleichterung nicht zustande gebracht werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Tarifabbau im dänischen Verkehrswesen.** Im Reichstage teilte der Verkehrsminister mit, daß er demnächst einen Gesetzentwurf einbringen werde, der eine bedeutende Herabsetzung der Eisenbahntarife sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr enthalten werde.

— **Ausschüsse für die Ausbildung der Eisenbahner und für den Sicherheitsdienst bei den norwegischen Staatsbahnen.** Die Staatsbahndirektion hat zwei Ausschüsse zur Behandlung der Frage der Eisenbahnerausbildung und zur Ausarbeitung eines Entwurfs für die neue Staatsbahnsignalordnung aufgestellt. Der Leiter des ersteren ist der Distriktschef Rund, der des zweiten der in norwegischen Signalordnungsfragen schon mehrfach genannte Abteilungsingenieur Lindboe. Dr. S.

— **Staatsanleihen der schwedischen Privatbahnen.** In dem Bericht der Reichstagsrevisoren für 1920 über die Prüfung des Standes und der Einrichtung der Reichsschuldenverwaltung ist als besonders bemerkenswert hervorgehoben, daß die Hultsfred-Västervik-Atvidaberg-Bersbo Eisenbahn-A.-G. 257 000 Kronen Aktien der Växjö-Virserum und Vimmerby-Ydre Eisenbahn-A.-G. gezeichnet hat, obwohl erstere Gesellschaft seit vier Jahren es völlig unterlassen hat, der Zahlungspflicht für ihre Staatsanleihe nachzukommen, eine Sache, die in Schweden viel Aufsehen gemacht hat. Diese Bemerkung hat dem Reichsbankkuratorium Anlaß gegeben, das Anleihegeschäft, das der Staat jetzt zur Unterstützung privater Eisenbahnunternehmungen ausübt, einer Prüfung zu unterziehen und dabei besonders zu untersuchen, ob dieses Geschäft auf richtigen Grundlagen und nach jeder Richtung befriedigend geordnet ist. Der Ausschuß verneint diese Frage und hebt hervor: Daß sowohl der allgemeine Eisenbahnanleihefond als auch der Nebenbahnfond nur zur Unterstützung solcher Unternehmungen in Anspruch genommen werden darf, von denen angenommen werden darf, daß sie die bewilligte Staatsanleihe entsprechend verzinsen und tilgen, daß, um volle Sicherheit über die Verhältnisse der betreffenden Gesellschaft zu gewinnen, wenigstens in gewissen Fällen unter Beiziehung eines in eisenbahntechnischen Fragen kundigen Beirates eine gründliche Untersuchung der Verwaltung der Eisenbahngesellschaften bewerkstelligt werden soll, daß die Vertreter in den Gesellschaftsleitungen, die zur Zeit von der Regierung ernannt werden, dafür von den Bevollmächtigten der Reichsschuldenverwaltung ernannt werden sollen, daß die etwaigen Strafzinsen mindestens auf einen solchen Betrag erhöht werden müssen, daß sie nicht unter den wirklichen, vom Staate für seine Anleihe zu bezahlenden Zinsen bleiben, daß die Eisenbahngesellschaften, die ihrer Zahlungspflicht für erhaltene Staatsanleihen nicht nachkommen, erst nach Genehmigung der Regierung das Recht bekommen sollen, Aktien von Eisenbahnunternehmungen zu zeichnen oder sonst Maßnahmen zu treffen, die das Wirksamkeitsgebiet der Gesellschaft erweitern.

Der Ausschuß beantragt, in dieser Sache Anträge an die Regierung zu stellen. Dr. S.

— **Jahresbericht der schwedischen Bahnen für 1919.** Die Jahresberichte der schwedischen Bahnen sind in den letzten Jahren etwas im Rückstande geblieben, und so kommt es, daß wir dem letzten Jahresberichte der schwedischen Staatsbahn für 1918 in dieser Zeitung 1920, Nr. 20, erst jetzt den für 1919 anfügen können. Der letzte Rechnungsabschluß der schwedischen Staatsbahnen endete, wesentlich beeinflußt durch die Ungunst der Brennstoffbeschaffung, mit dem Fehlbetrage von 60,3 Millionen Kronen. Es ergibt sich also für die letzten drei Jahre folgendes Bild:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß bzw. Verlust	Erträgnis der Baukosten
	Millionen Kronen			%
1917	162,437	155,180	+ 7,26	+ 1,08
1918	255,424	315,722	— 60,3	— 8,41
1919	297,968	309,309	— 11,07	— 1,43

Der Fehlbetrag von 11,07 Millionen, der an sich dem Vorjahre gegenüber eine wesentliche Besserung bedeutet, wird hauptsächlich den wirtschaftlichen Nachwirkungen und Störungen des Weltkrieges zugeschrieben. Von den Betriebseinnahmen rührten 29,9 % vom Personen-, 67,3 % vom Güter-, 1,4 % vom Postverkehr, der Rest, 1,4 %, aus Verschiedenem her. Die schwedischen Privatbahnen schlossen im gleichen Betriebsjahre mit einem Gewinn von 14,7 Millionen Kronen ab.

Die Staatsbahnen hatten Ende 1919 eine Gesamtlänge von 5496 km gegenüber 5373 km Ende 1918. Sie stellten ein Kapital von 914,5 Millionen Kronen dar. Die schwedischen Privatbahnen hatten demgegenüber Ende 1919 5964,8 km vollspurige Strecken (gegen 6097,4 im Vorjahre) und 3394,1 km schmalspurige Strecken. Man erkennt daraus die Bedeutung der Privatbahnen in Schweden, da sie an Länge die Staatsbahnen wesentlich übertreffen. Die Staatsbahnen hatten am Jahresschlusse 1073 Lokomotiven, 1951 Personen- und Postwagen und 27 153 Güterwagen. Sie leisteten 24,909 Millionen Zugkilometer gegen 25,22 im Vorjahre und 938,599 Millionen Wagenachskilometer gegen 1054 Millionen im Vorjahre. Nachdem schon im Vorjahre eine Abnahme festzustellen war, sind also beide im Berichtsjahre weiter zurückgegangen. Die Geschwindigkeit der Züge ist mit Ausnahme einer geringen Minderung bei den Personenzügen durchwegs in die Höhe gegangen, hat aber die Zahlen von 1914 (mit Ausnahme der Erzzüge) durchgehends noch nicht erreicht. Am auffallendsten ist die Spannung bei den Schnellzügen, bei denen 51,2 km Stundengeschwindigkeit im Jahre 1914 erst 44,7 km im Jahre 1919 gegenüberstehen. Die Ausnutzung der Personenwagen dagegen hat die von 1914 wesentlich überholt (38,26 % gegen 31,92). Die Ausnutzung der Güterwagen hat im Berichtsjahre gegen das Vorjahr abgenommen und bleibt auch hinter 1914 zurück. Der Personenverkehr hat in Fortsetzung der vorjährigen Entwicklung ebenso weiter zugenommen, wie der Güterverkehr weiter abgenommen hat. Die Anzahl der Reisen (ausschließlich der Fähren) war 34 093 Millionen (gegen 31 363 i. V.). Die Tonnenzahl für Paket-, Eil- und Frachtgut ist von 12,7 Millionen Tonnen auf etwa 11,4 zurückgegangen. Die Anzahl der Zugkilometer ist bei den Personen führenden Zügen gegen 1914 immer noch stark im Rückstande. Es beruht dies auf einer absichtlichen Einschränkung

trotz des erhöhten Personenverkehrs. Lapplanderz, das in der schwedischen Güterbeförderung bekanntlich eine besondere Rolle spielt, ist von 3,4 Millionen Tonnen im Vorjahre auf 2,33 Millionen zurückgegangen und hat damit einen außerordentlichen Tiefstand erreicht. 1914 waren es noch fast 4,3 Millionen Tonnen.

Die Dampffährenverbindung Saßnitz-Trälleborg weist 1015 (davon 869 mit schwedischer Dampffähre) einfache Fahrten von und nach Schweden gegen 1120 im Vorjahre auf, ist also, da 1917 noch 1666 Fahrten geleistet wurden, weiter zurückgegangen. Die Anzahl der Reisenden war im Berichtsjahre 25 080. In der Verbindung Malmö-Kopenhagen ist die Anzahl der Fahrten von 2304 auf 2983 gestiegen, die der Reisenden hat sich, nachdem sie 1917 noch 68 051 betragen hatte, von 41 808 im Jahre 1918 auf 47 290 im Jahre 1919 erholt. Der Saßnitzverkehr stand bis 17. Juli 1919 noch unter der Kontrolle der Ententemächte. Auch danach konnte er sich zunächst nicht entwickeln, da die deutschen Eisenbahnbehörden die Beförderung von Gütern nach Schweden von besonderer Erlaubnis abhängig machten. Der Verkehr benutzte daher zunächst den Weg über Dänemark, auf dem eine solche erschwerende Förmlichkeit nicht gegeben war. Erst vom November ab wurde auch der Saßnitzverkehr freigegeben.

An Einzelheiten ist für das Berichtsjahr zu bemerken: Die Torfpulverherstellung, bekanntlich eine schwedische Besonderheit, in der staatlichen Torfpulverfabrik Hästhagen hat wegen Änderungen und Ergänzungen nur 41 Tage im Betriebsjahre gearbeitet. Die hergestellte Menge lufttrockenen Torfes erreichte 9000 t. Die Brennstoffherstellung hatte unter der Ungunst des Arbeitsmarktes (Lohnstreitigkeiten und Streiks) sowie unter den Witterungsverhältnissen sehr zu leiden. Es wurden 25 000 t transportfertigen Torfes hergestellt. Der Torf wird im Gothenburger und Malmöer (II. und III.) Bezirk, teils für Lokomotiven, teils in ortsfesten Heizstätten verwendet. Holz spielte als Lokomotivbrennstoff besonders in den nördlichen Bezirken (Östersund und Luleå) nach wie vor eine große Rolle. Es wurden im ganzen 842 671 cbm Holz für Lokomotiven verbraucht.

Vom 1. August ab räumte die Staatsbahndirektion verschiedene Erleichterungen in den Gütertarifen ein, über die seinerzeit schon berichtet wurde. Belgien, Frankreich, Italien, Serbien und Rumänien haben mit Ablauf 1919 die internationalen Güterbeförderungsverträge gekündigt, so daß mit Anfang 1920 die Möglichkeit der Beförderung auf direkten Frachtbrief aufhörte. Nur mit Frankreich konnte ein vorläufiges Übereinkommen getroffen werden.

Die Fortsetzung der Elektrisierung der Ofotenbahn nahm zwischen Kiruna und Gällivare ihren Fortgang. Im März 1920 wurde hier der elektrische Betrieb aufgenommen.

Eine Anzahl der Krisenzeit-Bestimmungen, die sich auf Verwendung von Ersatzstoffen, Einsparungen in Schmierung, Beleuchtung usw., dann auf Beförderungsverbote für Lebensmittel u. a. bezogen, konnten im Berichtsjahre aufgehoben werden. Am 1. Oktober 1919 trat ein wesentlich verbesserter Fahrplan in Kraft.

Dr. S.

— **Personalbesetzung bei den schwedischen Staatsbahnen.** Zu der Mitteilung in Nr. 42, S. 785 d. Ztg. gehen uns von den schwedischen Staatsbahnen folgende berichtigende Angaben zu: Die Anzahl des etatsmäßigen Personals betrug im Jahre 1911: 13 182, und im September 1921: 22 341 Köpfe, die Vermehrung also etwa 70 %. Gleichzeitig ist jedoch die Bahnlänge um mehr als 1000 km vergrößert worden. — Maßgebend für die Frage der Personalanzahl ist nicht die Zahl des etatsmäßig angestellten Personals, sondern die Gesamtzahl des Personals für Betrieb und Unterhalt. Diese Zahl befand sich seit 1911 in ständiger Steigerung (beschleunigt durch den ungeheuren Großverkehr in einigen der Kriegsjahre) bis zum Februar 1919, ist aber später je nach der Verkehrsminderung um etwa 10 000 Personen verkleinert worden. Die Anzahl des Personals im Verhältnis zu der Bahnlänge ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung:

	Personalanzahl	Bahnlänge km	Kopfzahl auf 1 km
1911	24 478	4526	541
1915	28 168	4978	566
Febr. 1919	39 893	5568	716
1920	35 541	5582	637
Sept. 1921	30 052	5582	538

Durch Zwangsbeurlaubung sind jedoch im September 11 750 Tagewerke, etwa 390 Personen entsprechend, und zufolge beschränkter Arbeitszeit in den Werkstätten, Tagewerke etwa 430 Personen entsprechend, gespart worden. Der wirkliche Personalbestand war also im September 1921 etwa 29 200 Personen. Vom Jahre 1911 ab hat die Anzahl des Personals sich um 6000 Personen oder 25 %, und die Bahnlänge um 1000 km oder 23 % erhöht.

Es ist mit der obigen Darstellung nicht beabsichtigt geltend zu machen, daß das Verhältnis zwischen Kopfzahl und Betrieb gegenwärtig durchaus günstig sei, denn teils gelten jetzt andere gesetzliche Arbeitszeitbestimmungen, teils führt der jetzige starke Druck im Wirtschaftsleben — furchtbarer als jemals in der Geschichte der Eisenbahnen — sehr ernste Folgen sowohl für die staatlichen als auch für die privaten Bahnen herbei. Bei einem derartigen Niedergang ist es jedoch aus verschiedenen Gründen nicht immer möglich, das Personal bei einer Eisenbahn in demselben Verhältnis, wie der Betrieb sich vermindert, herabzusetzen. Die schwere wirtschaftliche Lage, in der die Staatsbahnen, die Industrie, die Reedereien und die meisten Privatbahnen sich gegenwärtig befinden, ist also nicht auf eine Vernachlässigung in den Personalverhältnissen, sondern auf den schweren, weltumfassenden Niedergang aller wirtschaftlichen Tätigkeit zurückzuführen.

— **Personalabbau in der Schweiz.** Aus der Botschaft des Bundesrats zum Voranschlag der Eidgenossenschaft für 1922 ist zu entnehmen, daß der Bestand an eidgenössischen Angestellten im Jahre 1922 auf 68 933 Köpfe veranschlagt ist gegen 73 666 im Jahre 1920. Davon entfallen 35 832 (1920: 39 410) auf die Bundesbahnverwaltung und 33 101 (1920: 34 256) auf die übrigen Verwaltungszweige. Es wird ausgeführt, daß die allgemeine Bundesverwaltung eine erhebliche Personalverminderung vor allem infolge der Maßnahmen der Postverwaltung und des Wirkens des Personaldienstes durchführen konnte, da durch die Schaffung der eidgenössischen Versicherungskasse die Möglichkeit gegeben sei, den Personalabbau in wohlwollender Weise zu betreiben. Nicht mehr voll verwendbare Angestellte sollen dieser Kasse überwiesen werden, auch wenn sie nicht vollständig arbeitsunfähig sind. Bei jeder Neuanstellung, auch innerhalb der bewilligten Mittel, wird die Bedürfnisfrage und die Gehaltsbemessung sorgfältig geprüft. Der Dienstbetrieb wird zweckmäßiger gestaltet, alles entbehrliche oder nur wünschenswerte wird unterdrückt. Aus den Dienstzweigen, wo Angestellte auf die Dauer nicht entbehrt werden können, aber vorübergehend verfügbar sind, werden sie anderen Dienstzweigen zur zeitweiligen Aushilfe überlassen. Auch auf eine Verminderung der Ausgaben für Schreibmaterial, Mobiliar, Diensträume wird Bedacht genommen.

Nach einer neueren Nachricht war Ende Oktober die Kopfzahl des Personals der S.B.B. gegenüber dem Vormonat um 100 zurückgegangen. Innerhalb Jahresfrist hat der Rückgang des Betriebspersonals die Zahl 2000 erreicht.

— **Reformen im französischen Eisenbahnbetrieb.** Nachdem das neue Eisenbahnübereinkommen von der Kammer und vom Senat angenommen wurde, bedarf es noch der Zustimmungen der Generalversammlungen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften, welche bereits einberufen worden sind, und deren Entscheidungen bis spätestens im Januar 1922 getroffen sein werden. Gegenwärtig ist die Regierung daran, die Ausführungsgesetze dazu vorzubereiten. Bezüglich der dringendsten Aufgaben hat sich kürzlich Minister Le Trocquer in einem Interview dahin ausgesprochen, daß vor allem die Frage der Sicherheit gelöst werden müsse und zwar durch Vereinheitlichung des Signalwesens auf allen Netzen, durch Einführung der durchgehenden Bremsen an den Güterzügen und durch die Ersetzung der Gasbeleuchtung durch die elektrische. Der Oberste Rat des Bautenministeriums wird auch ein Generalprogramm für die Verbesserungen auf allen Netzen ausarbeiten, durch das die Zersplitterung beseitigt und eine weitgehende Einheit im verwendeten Material geschaffen wird. Auch die Schaffung von Durchgangslinien, die eine raschere Verbindung von Ost nach West und umgekehrt gestatten, ist vorgesehen, wie auch namentlich die Durchführung der Suisse-Océan. Auch die Elektrisierung des ganzen Bahnnetzes, aber in Abschnitten, gehört zu den Arbeiten, die als dringende bezeichnet werden.

— **Tarifermäßigungen in England?** Mit Wirkung vom 1. November an sind in England die Frachtsätze für Eisenerze und Kalk herabgesetzt worden; die Dauer der Frachtermäßigung ist auf ein Jahr festgesetzt worden, sie soll also am 31. Oktober 1922 zu Ende gehen. Auch sonst sind im Londoner Bezirk einige Tarifvergünstigungen gewährt worden. Die Einführung von Sondertarifen an Stellen, wo die Küstenschiffahrt oder der Verkehr von Lastkraftwagen auf der Straße den Eisenbahnen erfolgreichen Wettbewerb bereitet, soll zwar die Wirkung der Tariferhöhungen der letzten Zeit für gewisse Güter und gewisse Verkehrsbeziehungen mildern, ist aber nicht als eine Herabsetzung der Tarife zu bewerten. Die Vertreter der Bank- und Geschäftswelt wollen demnächst im Verkehrsministerium wegen der unerträglichen Höhe der Tarife vorstellig werden. Aus Eisenbahnkreisen wird aber demgegenüber behauptet, die schlimme Wirtschaftslage sei nicht eine Folge der hohen Tarife, sondern der hohen Löhne, und diese seien die Ursache, nicht

die Folge der hohen Frachtsätze. Auch in Eisenbahnkreisen wird aber zugegeben, daß die Höhe der Frachtsätze für Rohstoffe von der größten Bedeutung für die Gewerbe ist, und wenn die erwähnte Herabsetzung von Tarifen ein günstiges Ergebnis zeitigt, können weitere Ermäßigungen erwartet werden. Die englischen Eisenbahnen sind also augenscheinlich bereit, Handel und Verkehr durch niedrige Tarife zu fördern. Sie erwarten davon jedenfalls eine Verminderung der Teuerung, die wieder Anlaß zum Sinken der Löhne geben wird, so daß sie die niedrigeren Tarife ohne Schädigung ihrer Wirtschaft ertragen können. — Ende Oktober ist übrigens der im neuen Eisenbahngesetz „verankerte" Tarifbeirat zum ersten Male zusammengetreten. Er hat sich zunächst mit der Einteilung der Güter, namentlich von Kohle, Koks und sonstigen Brennstoffen befaßt. Man sieht seinen Beratungen mit großer Spannung entgegen. Es wird die Frage aufgeworfen, ob die jetzt bestehenden Frachtsätze für die Eisenbahnen verbindlich sind oder ob sie Höchstsätze darstellen, die nicht überschritten werden dürfen, von denen aber ein Nachlaß gewährt werden darf.

— **Eisenbahnpakete in England.** In England befördert die Post zwar Pakete, ihr Paketverkehr spielt aber bei weitem nicht die Rolle wie in Deutschland, sondern die Hauptlast dieser Verkehrsart haben die Eisenbahnen zu tragen. Seit Aufhebung des Staatsbetriebes am 15. August d. J. machen die Eisenbahngesellschaften erhebliche Anstrengungen, mehr Verkehr an sich zu ziehen und haben ihr Augenmerk in dieser Beziehung auch auf den Paketverkehr gerichtet. Sie haben vom 1. Oktober an die Sätze für die Beförderung von Paketen bis zu 11 Pfund (5 kg) Gewicht mit Personenzügen so weit herabgesetzt, daß sie dabei die Post unterbieten oder deren Sätzen höchstens gleichkommen. Man unterscheidet bei diesem Paketverkehr Beförderung auf Gefahr der Eisenbahn und auf Gefahr des Eigentümers. Die Verbilligung ist ziemlich erheblich; so kostet ein Zweipfundpaket 9 Pence statt 11 Pence, ein Fünfpfundpaket 1 Shilling statt 1 Shilling 4 Pence, ein Achtpfundpaket 1 Shilling 3 Pence statt 1 Shilling 9 Pence und ein Elfpfundpaket 1 Shilling 6 Pence statt 1 Shilling 9 Pence, wenn die Eisenbahngesellschaft für Schäden aufkommt; bei Beförderung auf Gefahr des Eigentümers sind die Sätze an sich schon etwas niedriger, dabei aber auch entsprechend herabgesetzt worden. Sie gelten für alle Entfernungen. Überdies hat eine Anzahl Eisenbahnen, die den Süden von England bedienen, die Kosten der Paketbeförderung innerhalb 24 km von London noch erheblich weiter herabgesetzt, um den Wettbewerb zu bekämpfen, den ihnen der Kraftwagen mit der Paketbeförderung auf der Straße bereitet. Hier kommen Pakete bis zu einem Zentner Gewicht in Frage, für die z. B. bei Beförderung auf Gefahr der Eisenbahn der Frachtsatz von 4 Shilling 1 Penny auf 2 Shilling 6 Pence herabgesetzt ist. An dem Paketverkehr ist auch die Londoner Metropolitan-Eisenbahn beteiligt. Sie unterbietet mit ihren Frachtsätzen innerhalb des 24-km-Halbmessers die Post um 25 %. Ihre 50 über alle Teile von London verteilten Haltestellen bieten bequeme Gelegenheit zum Aufliefern der Pakete, die sogar das Gewicht von einem Zentner überschreiten dürfen. Mit großen Geschäftshäusern sind besondere Vereinbarungen getroffen, auf Grund deren die Pakete bei ihnen abgeholt werden, ohne daß dafür eine besondere Gebühr zu zahlen ist. Man erwartet als Folge der Neuregelung der Frachtsätze eine starke Belebung dieses Verkehrszweigs und trifft besondere Vorkehrungen, um die Pakete schnell und sicher abfertigen zu können. Die Paketbeförderung mit der Eisenbahn dient nicht nur dem Privat-, sondern auch dem Geschäftsverkehr. Der englische Kleinhandel ist nicht gewöhnt, große Lager zu halten, sondern ruft seine Waren in kleinen Posten beim Großhändler ab. Dieses von jeher übliche Verfahren ist durch die Übermittelung der Bestellung durch den Fernsprecher neuerdings noch gefördert worden. Da die Pakete mit Personenzügen befördert werden, können sie bei kleinen und mittleren Entfernungen schon nach wenigen Stunden am Ziel sein, und selbst wenn sie mit Güterzügen herangeschafft werden, sind am Vormittag bestellte, am Nachmittag aufgelieferte Güter am nächsten Morgen — die Stückgüterzüge verkehren meist des Nachts — am Zielbahnhof und können dort vom Empfänger abgeholt werden, wenn sie ihm nicht sogar durch bahneigene Fuhrwerke, unter denen neuerdings der Kraftwagen einen wichtigen Platz einnimmt, zugerollt werden.

— **Staatsbeihilfen für Eisenbahnbauten in England.** Die englischen Eisenbahngesellschaften weisen schon seit einiger Zeit in ihrer Fachpresse darauf hin, daß sie sehr wohl in der Lage sein würden, sehr erheblich zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beizutragen, wenn sie über das nötige Geld verfügten, um längst geplante, aber wegen Mangels an Mitteln zurückgestellte Erweiterungsbauten auszuführen. Diese Hinweise haben vereint mit auf das gleiche Ziel gerichteten Bestrebungen des Handels den Erfolg gehabt, daß sich ein Gesetz in Beratung befindet, das zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur Förderung des Handels 25 000 000 £ als Darlehen zur Verfügung stellt. Die Bedingung, an die diese Darlehen geknüpft werden, ist die, daß durch ihre Verwendung, z. B. bei Erweiterungsbauten der Eisenbahnen, bei deren elektrischem Ausbau usw. alsbald größere Mengen von jetzt beschäftigungslosen Arbeitern eingestellt werden können. Die Darlehen müssen von ihren Empfängern verzinst werden; während sie aber bei den Banken und an der Börse 7 bis 9 % bezahlen müßten, kommen sie mit einem Regierungsdarlehen erheblich billiger davon. Die 25 000 000 £ müssen allerdings auch auf dem Wege der Anleihe beschafft werden; da aber die Regierung diese aufnimmt und für die Verzinsung haftet, wird es eher möglich sein, sie an der Börse unterzubringen, als wenn die Eisenbahngesellschaften ihren Geldbedarf unmittelbar an der Börse decken, die zurzeit zu Eisenbahnwerten kein rechtes Zutrauen hat. Anträge auf Gewährung derartiger Darlehen sind innerhalb Jahresfrist nach Erlaß des Gesetzes zu stellen; die Untergrundgruppe der Londoner Schnellbahnen ist aber dem Gesetzgeber zuvorgekommen und hat ihre Anträge bereits vorgelegt. Zu den Bauten, die sie ausführen will und zu denen bereits die Genehmigung des Parlaments vorliegt, gehört u. a. der Umbau der City und Süd-Londoner Eisenbahn, die als älteste von den elektrischen Untergrundbahnen, da sie im wesentlichen in ihrem ursprünglichen Zustand belassen worden ist, den Anforderungen des heutigen Tages nicht mehr entspricht. Der Umbau wird dadurch erschwert und verteuert, daß er ohne Betriebsstörung durchgeführt werden muß; es kann also immer nur wenige Stunden in der Nacht gebaut werden. Die übrigen Bauten sind wesentlich einfacher; z. B. bei einer Verlängerung der Hampstead-Bahn nach Edgware handelt es sich nur um eine etwa 7 km lange Bahn in Geländehöhe, für die der Grund und Boden bereits erworben ist. Die übrigen Bauten sollen zur Verknüpfung der verschiedenen Bahnen miteinander dienen. Die Kosten für diese Bauten werden auf 6 000 000 £ geschätzt, von denen ein sehr erheblicher Bruchteil auf Arbeitslöhne entfällt. Ihre Ausführung wird etwa zwei Jahre dauern, und während dieser Zeit bietet sich namentlich Gelegenheit zur Beschäftigung ungelernter Arbeitskräfte. Ohne Staatsunterstützung bei Aufbringung der Mittel wäre nicht daran zu denken, daß die Arbeiten vor Ablauf der nächsten zwei Jahre in Angriff genommen werden. Die geplanten Bauten sind von großer Bedeutung für die Bewältigung des Londoner Massenverkehrs, und die jetzt beklagte Überfüllung der Züge während der Zeiten des Hochverkehrs macht ihre Ausführung dringlich.

— **Die Einführung des elektrischen Betriebes in England.** Die öffentliche Meinung in England beschäftigt sich gegenwärtig, wie der „Weltverkehr" schreibt, stark mit der Bahnelektrisierung. Man will einmal auf den Londoner Stadt- und Vorortbahnen den elektrischen Betrieb einführen. Weiter sollen bedeutende Strecken der Vollbahnen umgebaut werden und schließlich sind auch in den Dominions ähnliche Pläne ausgearbeitet. Durch den elektrischen Betrieb im Außenstadtverkehr Londons hofft man die „toten Zeiten", die auf dem Weg des Einzelnen von der Wohnung zur Arbeitsstätte verloren gehen, gewaltig herabzudrücken. Heute verbringt ein Bewohner der Vororte, der 10 km Fahrt zur Arbeitsstelle hat, im Jahre fast 30 Arbeitstage auf der Bahn; durch die Beschleunigung des elektrischen Verkehrs hofft man 30 %, d. h. im Jahre also 10 Tage, zu ersparen!

Ein weiterer Gesichtspunkt, unter dem man diese Pläne in England betrachtet, ist die Minderung der schweren Arbeitslosigkeit. Durch den Umbau allein schon würden einige Tausend Arbeiter Beschäftigung finden, und die dadurch veranlaßten Aufträge an die Industrie würden neue Arbeitsmöglichkeiten schaffen. Schwierig ist jedoch noch die Finanzierung der Bauten; handelt es sich doch um die gewaltige Summe von 26 Millionen Pfund Sterling; hiervon würden auf die Great Eastern-Bahn 10 Millionen, auf die South-Eastern-Bahn 6 Millionen, auf die Untergrundbahnen 5 Millionen und auf die Indische Bahn 5 Millionen entfallen. Für diese Summen erhofft man staatliche Garantien. Im einzelnen wollen die London-Brighton and South Coast, die Great Eastern, die Midland und die London and North Western Gesellschaft ihre Vorortlinien um London elektrisieren. Außerdem wird die Vollbahn-Linie London-Brighton, die zwischen York und Newcastle (130 km) und die Schleifenlinie zwischen Northallerton und Ferryhill (50 km) umgebaut werden; dazu kommen einzelne Linien in Yorkshire und Lancashire. Über die indischen Pläne liegen nähere Angaben noch nicht vor.

Fremde Erdteile.

— **Japans Eisenbahnwesen.** Das „Board of Trade Journal" veröffentlicht nach der „D. Allg. Ztg." einen Bericht über die Entwicklung der japanischen Eisenbahnen im Jahre 1920—21, dem das folgende entnommen ist:

Nach einem Plan, der im Jahre 1920 vom japanischen Reichstag angenommen wurde, wird die Regierung in einem Zeitraum

von 10 Jahren 5300 km neuer Eisenbahnlinien bauen. Gleichzeitig soll das bestehende Eisenbahnnetz verbessert werden. Die für diesen Plan veranschlagten Kosten belaufen sich auf 1,419 Milliarden Yen.

Im vergangenen Jahre hatte die Regierung infolge der wirtschaftlichen Krise manche Schwierigkeiten zu überwinden. Trotzdem konnten etwa 320 km Eisenbahnlinien gebaut werden.

Besondere Beachtung verdient die Elektrisierung der Bahnen. Eine Gesetzesvorlage zwecks Errichtung einer gemischtwirtschaftlichen Elektrizitätsgesellschaft in Tokio mit einem Kapital von 100 Millionen Yen, um die Staatseisenbahnen mit elektrischer Energie zu versorgen, wurde vom Reichstag nicht bewilligt. Die Regierung war daher gezwungen, den Plan stark zu beschränken. Die Umbauarbeiten werden etwa 5 Jahre in Anspruch nehmen. Zur Durchführung ist eine eigene Stelle im Eisenbahndepartement dafür geschaffen worden.

Während die Fahrpreise für Passagiere 1920—21 keine Erhöhung erfahren haben, wurden die Frachtraten um 28 % erhöht. Die Gesamteinnahmen der Staatseisenbahnen betrugen im Jahre 1920 337 Millionen Yen. Es bedeutet dies eine Zunahme von 44 Millionen Yen gegen das Vorjahr und einen Fehlbetrag von 26 Millionen Yen, verglichen mit dem Voranschlag.

Bemerkenswert ist die Entwicklung der Privateisenbahnen in Japan. Im Juni 1921 waren 3200 km Privateisenbahnen vorhanden. Über 6000 km waren im Bau begriffen oder von der Regierung genehmigt.

Zwischen Tokio und Nikko ist der Bau einer elektrischen Schnellbahn geplant, die die Entfernung innerhalb zwei Stunden zurücklegen soll, im Gegensatz zu der bestehenden Staatsbahn, die für dieselbe Strecke vier Stunden gebraucht.

— Neuregelung des amerikanischen Eisenbahnwesens. Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Gruppenbildung der amerikanischen Eisenbahnen, die das Bundesverkehrsgesetz vorschreibt, hat das Bundesverkehrsamt Erörterungen über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen angestellt und dabei auch Vertreter der Eigentümer der Eisenbahnaktien und -schuldverschreibungen gehört. In einer Denkschrift, die die Ergebnisse dieser Erörterungen enthält, wird auch die Lage der amerikanischen Eisenbahnen geschildert. Sie wird als ganz ungewöhnlich, als noch nicht dagewesen bezeichnet. Die Eisenbahnen sind vom Staatsbetriebe während des Krieges her schlecht unterhalten worden; sie schulden der Regierung, aus derselben Zeit herrührend, große Beträge; das Daniederliegen des Wirtschaftslebens, ebenfalls eine Kriegsfolge, hat eine solche Einschränkung des Verkehrs verursacht, daß die meisten Bahnen kaum Dividenden und Zinsen aufbringen, manche nicht einmal die Betriebsausgaben decken können; wenn sie demnächst große Schuldbeträge zurückzahlen sollen, werden sie das aus eigenen Kräften nicht können; auch der Ausblick in die Zukunft in bezug auf die Beschaffung der Geldmittel, deren sie zur Fortführung des Betriebs bedürfen, ist reichlich ungünstig. Dabei wird von den Eisenbahnen eine Herabsetzung der Frachten erwartet, während sie doch eher auf eine Erhöhung ihrer Einkünfte bedacht sein müßten, um auch nur die rückständigen Unterhaltungsarbeiten ausführen zu können. Es werden daher Vorschläge gemacht, wie in Zukunft Ersparnisse erzielt werden können und sollen, aber dabei bedarf es eines Abgehens von den bisherigen Formen der Leitung des Eisenbahnwesens; namentlich muß auch die Regierung den Eisenbahngesellschaften ihre Unterstützung leihen. Unter anderem wird die Gründung einer Betriebsmittelgesellschaft angeregt, die die Gelder für die Beschaffung neuer Betriebsmittel aufbringen soll, ohne selbst einen Nutzen davon zu haben; auch soll sie selbst Lokomotiven und Wagen ankaufen und sie an die Eisenbahnen vermieten, auch sich an deren sonstigen Geldgeschäften beteiligen.

Das Bundesverkehrsamt hat die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zunächst in vier Gruppen zusammengefaßt. Wie diese sich zu den 19 oder 21 Gruppen verhalten, in die die amerikanischen Eisenbahnen auf Grund des Bundesverkehrsgesetzes gegliedert werden sollen, ist nicht ersichtlich; da aber nach dem Vorschlag, der jetzt für die endgültige Gruppenbildung veröffentlicht worden ist, auch die 19 oder 21 Gruppen wieder zu größeren Gruppen zusammengefaßt sind, ist es möglich, daß die endgültigen Gruppen durch Spaltung der einstweilen angenommenen vier Gruppen geschaffen werden sollen. In den vier Gruppen sind die Tarife neu geregelt worden, und zwar so, daß sie in den vier Gruppen allerdings voneinander abweichen, aber die Eisenbahnen in bezug auf ihre Überschüsse auf den gleichen Fuß stellen. Die Bildung von Gruppenverkehrsämtern wird für nötig gehalten. Während aber das Bundesverkehrsamt, das beibehalten werden soll, eine staatliche Behörde ist, sollen die vier Gruppenverkehrsämter aus den Eisenbahngesellschaften heraus gebildet werden. Außerdem soll eine Wirtschafts- und Verwaltungsbehörde geschaffen werden, die aus einem Vorsitzenden, vier Stellvertretern des Vorsitzenden und 24 Mitgliedern, davon 12 aus Eisenbahnkreisen, bestehen soll. Endlich sollen in den vier Gruppen Ausschüsse gebildet werden, insgesamt 40, die sich mit dem Wagenwesen, der Ausrüstung, Verkehrs- und Tarifangelegenheiten, Bahnhofsfragen und Fragen der gemeinschaftlichen Benutzung der Anlagen, der Regelung des Grunderwerbs und der Verwaltung der Liegenschaften, dem Werkstätten- und Maschinenwesen, der Beschaffung der Brenn- und sonstigen Betriebsstoffe, den Bestrebungen zur Erhöhung der Leistungen, den Löhnen, dem Rechnungswesen und der Festsetzung des Wertes der Eisenbahnanlagen befassen sollen. Diese Neuregelung der Leitung des amerikanischen Eisenbahnwesens will uns reichlich verwickelt erscheinen, und das Bestreben des heutigen Tages müßte doch eher auf Vereinfachung gerichtet sein.

Rechtspflege.

— Aufspringen auf einen fahrenden Zug als höhere Gewalt. Am 13. August 1919 war eine aus etwa 500 Personen bestehende Reisegesellschaft mit Sonderzug auf der der beklagten Eisenbahngesellschaft gehörenden Strecke von W. nach Th. gefahren und dort um 10 Uhr vormittags eingetroffen, die Rückfahrt sollte 5.30 Uhr nachmittags gleichfalls mit Sonderzug erfolgen. Der Leerzug war auf ein Nebengleis geschoben. Etwa 5.10 wurde der aus 12 Wagen bestehende Leerzug wieder auf das Hauptgleis zurückgesetzt. Zu dieser Zeit befand sich bereits der größere Teil der Reisegesellschaft auf dem sehr geräumigen Bahnsteige, darunter auch der Kläger und sein Begleiter, der Zeuge L. Dieser und der Kläger gehörten zwar nicht zu der Reisegesellschaft, es war ihnen aber vom Bahnverwalter das Mitfahren mit dem Bemerken gestattet, daß etwa 150 Plätze übrig seien. Als nun die Rückwärtsbewegung des Leerzuges vor dem Bahnsteige noch im Gange war, stürzte plötzlich eine größere Gruppe Menschen auf die Mitte des Zuges zu, wahrscheinlich um sich gute Plätze zu sichern. Bei diesem Andrängen ist Kläger zwischen Bahnsteig und Zug zu Fall gekommen und hat erhebliche Quetschungen am Kopf und linken Arm erlitten, wahrscheinlich ist er zwischen Trittbrett und Bahnsteigkante geklemmt worden.

Der Kläger verlangt auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes von der Beklagten Schadensersatz, während diese eigenes Verschulden des Klägers annimmt, weil er auf den fahrenden Zug gesprungen sei. Das L a n d g e r i c h t Braunschweig hat die Entscheidung von einem von dem Kläger zu leistenden Eid abhängig gemacht, daß er an den fahrenden Zug zum Zwecke des Einsteigens „nicht angesprungen sei". Auf die von der Beklagten erhobene Berufung hat das O b e r l a n d e s g e r i c h t Braunschweig, zweiter Zivilsenat, durch rechtskräftiges Urteil vom 8. März 1921 das landgerichtliche Urteil aufgehoben und die Klage abgewiesen aus folgenden Entscheidungsgründen:

„Augenzeugen, welche den Unfall unmittelbar beobachtet haben, sind nicht ermittelt. Auf die Prozeßbehauptungen des Klägers kann ein wesentliches Gewicht nicht gelegt werden. Dagegen sind von großer Bedeutung die Äußerungen, die Kläger unter dem unmittelbaren Eindrucke des Unfalls getan hat. Dafür, daß er damals absichtlich die Unwahrheit gesagt habe, ist kein Grund ersichtlich. Sollte nun der Kläger durch den Schreck und die Kopfverletzung nicht bei ganz vollem Bewußtsein und in seiner Sprachfähigkeit beschränkt gewesen sein, so ist doch nach seinem durch die Zeugen geschilderten Verhalten nicht anzunehmen, daß er vollständig verwirrt etwa im Fieber geredet hätte. Als der Kläger nach dem Unfalle fortgeführt wurde, sagte er, wie der hinzukommende Zeuge L. bekundet, „da hat mich so ein dicker Kerl unter den Zug gestoßen". Als kurz darauf der Kläger in dem Warteraum auf dem Sofa gebettet war, sagte er dem Betriebsinspektor B. auf Befragen nach dem Hergange des Unfalls in allerdings abgebrochenen Worten „angesprungen, fehlgegriffen, abgestürzt", und nach einer Pause fügte er hinzu, er müsse wohl vom Trittbrett heruntergerissen sein. Hiernach hat Kläger die Frage des Zeugen B. richtig verstanden und darauf eine deutliche Antwort gegeben. Ein Widerspruch zwischen der anfänglichen Äußerung des Klägers auf dem Bahnsteige und seinen Angaben im Warteraum liegt nicht vor. Der anfänglich bezeichnete dicke Kerl kann den Kläger sehr wohl vom Trittbrett, zumal wenn der Kläger fehlgegriffen hatte und deshalb nicht feststand — wahrscheinlich unabsichtlich — hinabgestoßen haben. Das ist innerlich viel wahrscheinlicher, als daß jemand den Kläger, wenn er sich zurückhielt und nicht selbst den sich bewegenden Zug zu besteigen unternahm, von dem Bahnsteige, der dem Kläger besseren Halt bot, hinabgestoßen haben sollte. Was der Zeuge L. für seine Annahme, daß der Kläger nicht angesprungen sei, anführt, beruht auf sehr unsicheren Schlußfolgerungen. L. sagt, „ich sprang auf den anfahrenden Zug und achtete dabei nicht auf den Kläger". Wenn der Kläger, wie der Zeuge weitersagt, vorher dicht neben ihm stand und beim Anspringen unmittelbar hinter ihm hätte sein müssen, daß aber sechs bis acht Leute hinter dem Zeugen eingestiegen seien, so kann hieraus nichts gefolgert werden. Sprang der Kläger fehl, so konnte er freilich

das Abteil des Zeugen L. nicht erreichen, und andere glücklichere Personen mochten ihm zuvorkommen. Überdies kann bei der Bewegung des Zuges einerseits und der sich drängenden Menschengruppe andererseits leicht eine Trennung des Klägers vom Zeugen L. eingetreten und bewirkt sein, daß Kläger beim Anspringen auf ein anderes Abteil als L. zusteuerte. Wenig glaubhaft ist ferner, daß der Kläger mit seinem Begleiter rein zufällig den Platz in der vordersten Reihe des wartenden Publikums eingenommen und behauptet haben sollte, wenn er nicht ebenso, wie es L. von sich sagte, von dem Verlangen beseelt gewesen wäre, unbedingt Platz — und zwar tunlichst einen guten Platz — zu bekommen. Bei solcher Stimmung ist es aber in hohem Maße wahrscheinlich, daß Kläger dem Beispiele seines Begleiters L. und einer Anzahl anderer Personen gefolgt und auf den sich noch bewegenden Zug gesprungen ist. Aus den gesamten Umständen, insbesondere auch den eigenen Äußerungen des Klägers, hat der Senat nach freier Beweiswürdigung — § 286 Z.P.O. — die Überzeugung geschöpft, daß Kläger tatsächlich auf den noch fahrenden Zug gestiegen oder gesprungen ist, dabei fehlgegriffen hat und, durch die Nachdrängenden vielleicht gestoßen, zu Fall gekommen und zwischen Trittbrett und Bahnsteig geklemmt ist und die festgestellten Verletzungen erlitten hat. In solchem Verhalten liegt aber ein so grobes Verschulden, daß der Unfall darauf allein zurückzuführen ist."

Bücherschau.

— Taschenbuch für Monteure elektrischer Starkstromanlagen. Unter Mitwirkung von Gottlob Lux und Dr. C. Michalke bearbeitet und herausgegeben von S. Freiherr von Gaisberg. 78. Auflage des „Taschenbuch für Monteure elektrischer Beleuchtungsanlagen". Mit 231 Abbildungen. Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. 1921. Kartoniert 12 *M*.

Für die Beliebtheit des vorliegenden Taschenbuches spricht allein schon der Umstand, daß es nunmehr bereits in 78. Auflage erscheint. Die erste Auflage aus dem Jahre 1885 und alle folgenden erschienen unter dem Titel „Taschenbuch für Monteure elektrischer Beleuchtungsanlagen". Dieser Titel war schließlich, da der Inhalt des Buches, dem Fortschritte der Technik folgend, immer mehr und mehr zu erweitern war, als überholt zu betrachten und mußte in der oben angegebenen Weise geändert werden. Bei der Neubearbeitung ist aus den Arbeiten des Verbandes deutscher Elektrotechniker der Abbau der Bestimmungen für Ersatzleitungen und Isolierungen berücksichtigt; die in Frage kommenden Abhandlungen konnten mithin den altbewährten Fabrikaten wieder angepaßt werden. Der zunehmenden Anwendung des Drehstroms ist besondere Beachtung geschenkt; die dabei hauptsächlich in Frage kommenden Drehstromanlagen mit geerdetem viertem Leiter sind eingehend behandelt. Ergänzt wurden u. a. die Anleitungen für Motorbetriebe und Transformatoranlagen, ferner die Ausführungen über das Anlassen und Abstellen von Einankerumformern, wie es für den häufig angewendeten Betrieb von Gleichstromanlagen im Anschluß an Wechselstromnetze erwünscht sein wird. Auch die bekanntgegebenen Regeln für das Zu- und Abschalten in Hochspannungsanlagen werden dem praktisch tätigen Techniker willkommen sein.

Berichtigung.

In der Mitteilung: Die Eisenbahn von Beira zum Sambesi" in Nr. 46, S. 868 d. Ztg. muß es in der 16. Zeile von oben statt „Shire Hastendbahn" heißen: Shire Hochlandbahn.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung der Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück für den Personenverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Dezember 1921 wird die Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück, für die bisher nur der beschränkte Wagenladungsverkehr zugelassen ist mit den Bahnhöfen Groß-Reetz, Rochow, Misdow, Crangen-Bussin und Wend. Puddinger auch für den beschränkten öffentlichen Personenverkehr eröffnet.

Erweiterung und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Die an der Strecke Osterburken-Lauda gelegene Haltestelle Uiffingen, die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird am 1. Dezember d. J. für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Die Station Reichentalerstraße wird mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Kleinviehverkehr geschlossen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Mit Wirkung vom 1. Januar 1922 an wird der bisher dem beschränkten Stückgutverkehr dienende, an der Strecke Eutingen-Freudenstadt gelegene, Haltepunkt Bittelbronn für diesen Verkehr geschlossen.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Am 20. November 1. J. ist die zwischen der Station Stadlau und der Haltestelle Breitenlee gelegene Haltestelle Breitenlee-Kagran für den Personen- und Eilgutabonnementverkehr eröffnet und die Haltestelle Breitenlee gesperrt worden.

Druckfehlerberichtigungen zum Vereins-Eisenbahnstationsverzeichnis.

Es ist zu ändern:

Auf Seite 643 Dresden König Albert Hafen (nur Wgl. ohne Eilstückg. u. Viehverk.) in Dresden König Albert Hafen (ohne Person., Eilstückg. u. Viehverk.)
„ „ 663 Fraustad in Fraustadt.
„ „ 682 Groß Nermdorf in Groß Neundorf.
„ „ 734 Kriegsdorf siehe Křizany in Kriegsdorf siehe Vojnovice
„ „ 734 Kriesdorf siehe Vojnovice in Kriesdorf siehe Křizany.
„ „ 854 Schlichtigsheim in Schlichtingsheim.
„ „ 870 Spielfeld-Strass (B 67) in Spielfeld-Strass (B 27).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 104 vom 8. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zulassung längerer Schlafwagen zum Verkehr auf den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. November d. Js.);

Nr. III 316 vom 8. November 1921 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle wegen Vergütung der Leistungen deutscher Personen- und Packwagen in dem während des Krieges von der südöstlichen Front durch Österreich-Ungarn nach Deutschland gefahrenen Militärurlauberzügen (abgesandt am 11. November d. Js.);

Nr. V 316 vom 5. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 14. November d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Deutsche Reichsbahn.

Die Station Reichentalerstraße wird mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Kleinviehverkehr geschlossen. (2000)

Karlsruhe, den 19. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badischer Gütertarif und deutsche Wechselgütertarife.

Auf 1. Dezember 1921 wird die Station Friedrichsfeld (Baden) Süd für den Güterverkehr geschlossen und mit sämtlichen Angaben in den Tarifen gestrichen. Der gesamte Güterverkehr des Ortes Friedrichsfeld wird künftig von der Station Friedrichsfeld (Baden) Nord besorgt.

Karlsruhe, 14. November 1921. (1083)
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Verkehrsstörung.

Nachdem die Bestimmungen über die Errichtung einer Rheinzoll-Linie aufgehoben sind, heben wir namens der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn hiermit unsere amtliche Bekanntmachung in Nr. 21, S. 417 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1921 auf.

Eisenbahnzentralamt. (2001)

3. Güterverkehr.

Württembergische Nebenbahnen

Am 1. Dezember d. J. werden die Güter- und Tiertarife auf der Härtsfeldbahn, Reutlingen-Gönninger Bahn und Strohgäubahn erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion. (1097)

Stuttgart, den 18. November 1921.
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. tritt bei den Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den Reichsbahnen eine 50proz. Erhöhung der Frachten und Gebührensätze ein. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455).

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11. (Vb II, 1031.) (1098)

Köln, den 19. November 1921.
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der ministeriellen Genehmigung gelangen mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab im Binnen- und Wechselverkehr mit unserer Bahn besondere Frachtzuschläge zur Erhebung.

Mit gleichem Tage ist die Bahn dem A. T. für Düngemittel beigetreten.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Schlotheim. (2002)

Mühlhausen, den 19. November 1921.
Der Vorstand.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 17. November 1921 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn Frachtzuschläge erhoben. Die Bestimmungen und Sätze sind bereits in der am 1. November 1921 in Kraft getretenen Neuausgabe des Heftes C I b enthalten. Ferner erhalten die Bestimmungen für „Königsberg (Pr.)“ auf den Seiten 72 und 73 eine neue Fassung.

Näheres enthält die am 17. November 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1093)

Berlin, den 14. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über Brenner und über Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A und B des Abschnittes V des Tarifs enthaltenen Schnittsätze um 95 % erhöht.

Die Erhöhung ist in der Weise durchzuführen, daß die Sätze des Schnittes I, Seite 56—125 des Tarifs mit 1,95 vervielfacht und Bruchpfennige auf volle Pfennige aufgerundet werden (z. B. Satz des Tarifs Nr. 14 a für München Süd der 1. außeritalienischen Tariftafel über Brenner 399 ₰ × 1,95 = 778,05, ergibt aufgerundet den neuen Satz von 779 ₰).

Die Bestimmung zu Abschnitt V, Seite 3, des Nachtrages I vom 1. November 1921, wonach in den Schnitten I der Abteilungen A und B die Frachtsätze um 30 % erhöht werden, wird mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 aufgehoben.

München, 15. November 1921. (1094)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Betrifft: Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Dillingen (Saar), Saarbrücken Hgbf. und Völklingen der Saarbahnen sowie die italienischen Stationen Cassano all Jonio, Policoro und Palermo Porto in den Tarif aufgenommen. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1095)

Frankfurt (Main), 10. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Ab 21. November 1921 gelangen für den außeritalienischen Schnitt II die Sätze der Reihe F zur Anwendung. (1091)

München, den 15. November 1921.
Tarifamt b. RVM., ZB.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II, vom 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 an werden die in diesen Tarifen enthaltenen deutschen Schnittfrachtsätze um 50 % erhöht unter Aufrundung des erhöhten Schnittfrachtsatzes auf volle 10 ₰.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (2007)

Altona, den 19. November 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A, Anhänge 4 und 5. — Tfv. 200.

Infolge Umwandlung der Station Althochspeyer in eine Güterverladestelle treten in den oben genannten Tarifheften Änderungen und Ergänzungen ein, die durch die am 24. November 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers bekanntgegeben werden.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 19. November 1921. (2011)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 wird die Station Ellrich in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, 15. November 1921. (2004)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 werden die Überfuhrgebühren von und nach Frankfurt (M.) Viehhof erhöht. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemaligen preußisch-hessischen usw. Bahnen. (2005)

Frankfurt (M.), 20. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. treten Erhöhungen der Tarifsätze für Güter und Tiere ein.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (2006)

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Vom 1. Dezember 1921 ab werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr einschließlich der tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie der Nebengebühren um 50 % erhöht. Die Erhöhungen werden teils durch Ausgabe neuer Tarife, teils im Nachtragsoder Verfügungswege durchgeführt.

Aus diesem Anlaß werden u. a. zu diesem Zeitpunkte neu ausgegeben:

1. der Nachtrag 3 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A vom 15. August 1919 sowie der Nachtrag 2 zum Anhang 6 dieses Heftes;
2. der Frachtsatzzeiger (Heft C I a, Tfv. 200) unter Aufhebung des vom 1. November 1921 ab gültigen Frachtsatzzeigers;
3. der Nachtrag 1 zum Heft C I b: Frachtsätze, gültig vom 1. November 1921;
4. die Nachträge 1 zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C II (Tfv. 5 und 200): Ausnahmetarife, gültig vom 1. November 1921;
5. der Nachtrag 2 zum Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (Tfv. 1101) vom 1. April 1921;
6. der Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Tfv. 2 a) vom 1. Juli 1921.

Ferner werden zum 1. Dezember 1921 folgende Änderungen durchgeführt:

7. Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Dezember 1920, werden erhöht:

A. die Gebühren in:
a) § 6 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften von 4 ℳ auf 6 ℳ.,
b) § 11 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften von 6 ℳ auf 9 ℳ,
c) § 14 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften von 8 ℳ auf 12 ℳ,
d) § 34 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften von 1,30 ℳ auf 2 ℳ,
e) § 37 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften von 6 ℳ auf 9 ℳ,
f) § 54. 3. der Allgemeinen Tarifvorschriften von 4 ℳ auf 6 ℳ.

B. die Gebührensätze im Abschnitt C (Nebengebührentarif) durchweg um 50 %. Die Preise der Vordrucke (Ziff. 1 a. a. O.) werden nach den sich unter Einrechnung dieses Zuschlags ergebenden genauen Beträgen ohne Abrundung erhoben. Die übrigen Gebühren werden auf volle 0,10 ℳ nach oben abgerundet. Soweit durch die Tarifteile II oder durch Aushang in den Abfertigungsräumen höhere Gebührensätze eingeführt sind (z. B. beim Wagenstandgeld), bleiben diese bis zu ihrer ausdrücklichen Aufhebung in Kraft und werden durch diese Erhöhungen nicht berührt.

8. Im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Dezember 1920, werden die Gebührensätze im Abschnitt C des Wagengebührentarifs, ausgenommen die Gebühren unter Ziff. I, durchweg um 50 % erhöht. Dabei gilt hinsichtlich der Abrundung der Nebengebühren das vorstehend für den Güterverkehr unter 7 B Gesagte.

9. Im Tierverkehr werden die Frachtsätze des vom 1. Dezember 1920 ab gültigen Tierfrachtzeigers (Tfv. 1504 a) vom 1. Dezember 1921 ab verdreifacht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Drucksachen können voraussichtlich vom 28. November d. J. ab bei

den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin bei dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (1099)
Berlin, den 18. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Neunkirchen (Saar), Saarbrücken Hbf., Saarlouis, Sulzbach (Saar) und Völklingen in den Tarif einbezogen. Des weiteren wird die Station Mochbern in den Verkehr mit Passau Hbf. bei Leitung über Görlitz-Dresden-Hof aufgenommen (1082)
Erfurt, den 11. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahn.
Am 1. Januar 1922 tritt — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Interalliierte Kommission — zu dem Gütertarif für die oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag V in Kraft. Der Nachtrag enthält neben einigen kleineren Änderungen in den Bestimmungen der Abteilung A in der Hauptsache die bei der Vollbahn bereits vom 1. November d. J. ab eingeführte Erhöhung der Frachtsätze um 30 %.
Über die Höhe der Frachtsätze geben bis zum Erscheinen des Nachtrags V im Druck das Verkehrsamt Beuthen O.-S. (Schmalspurbahn) sowie unser Verkehrsbüro Auskunft. Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O.-S. (Schmalspurbahn) zu haben. (1084)
Kattowitz, den 15. November 1921.
Eisenbahndirektion (Schmalspurbahn).

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.
Am 1. Dezember 1921 treten erhöhte Anstoßfrachten im Güterverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) in Kraft.
Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1087)
Altona, den 12. November 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Teutoburger Waldeisenbahn.
Mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 tritt, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, wie bei der Reichsbahn, eine Erhöhung sämtlicher Gebühren im Güter- und Tierverkehr um 50 % ein. (1088)
Gütersloh, den 14. November 1921.
Die Direktion.

Binnentarife der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.
Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr ab 1. Dezember 1921, im Personenverkehr ab 1. Februar 1922 wiederum erhöht. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage die unterzeichnete Direktion.
Sommerfeld, 22. November 1921.
Direktion (2003)
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.
Mit sofortiger Gültigkeit ist im Nachtrag II auf S. 14 bei Karlshorst Rennbahnhof nachzutragen: Der Frachtberechnung für Pferdesendungen, die auf der Pferderampe in Karlshorst ver- oder entladen werden, werden die Entfernungen für Rummelsburg b. Berlin zuzüglich 2 km zugrunde gelegt. Abfertigungsstation: Rummelsburg b. Berlin. (1090)
Dresden, am 14. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Änderung der Verhältniszahlen.
Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1921 bis auf weiteres werden betreffend:
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr,
nachstehende Änderungen durchgeführt:
In der Kundmachung (205) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 9 vom 3. März 1921 ist die Verhältniszahl zur Umrechnung auf österreichische Heller auf 75, die Verhältniszahl zur Umrechnung auf tschechoslowakische Heller auf 6,5, die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Bani auf 11 abzuändern.
Im Verkehre von ungarischen nach österreichischen Stationen und Ladestellen wird die Fracht in ungarischen Hellern berechnet; demzufolge sind in der Tabelle: „Bestimmungen für die Frachtberechnung“ bei den Vorschriften über den Verkehr von den Stationen und Ladestellen der Spalte 4 nach Stationen und Ladestellen der Spalte 2 die Worte: „in österreichischen Hellern“ durch die Worte „in ungarischen Hellern“ zu ersetzen.
Die Kundmachung (564) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 21 vom 26. Mai 1921 wird aufgehoben. (1092)
Regensburg, den 23. Oktober 1921.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.
Ab 16. November 1921 bis auf weiteres werden die in Ziffer IX des Abschnittes F in österreichischen Hellern festgesetzten Lagergeldsätze um 200 % und jene in ungarischen Hellern um 50 % erhöht berechnet und erhoben.
München, im November 1921. (1085)
Z. 35 713/T/21.

4. Personen- und Güterverkehr.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn-Gesellschaft.
Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt im Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 und im Personenverkehr mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eine Erhöhung bis zu 50 % ein. Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsee.
Stralsund, 22. November 1921. (2010)
Der Vorstand.

Butzbach-Licher Eisenbahn.
Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt im Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 und im Personenverkehr mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eine Erhöhung bis zu 50 % ein.
Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Butzbach. (2008)
Butzbach, den 22. November 1921.
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn-Gesellschaft.
Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt im Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 und im Personenverkehr mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eine Erhöhung bis zu 50 % ein.
Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsee. (2009)
Grimmen, den 22. November 1921.
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Südbahn-Gesellschaft (Österr. Strecken). Personen- und Gepäcktarif, Teil II. — Tariferhöhungen.
Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1921 bis auf Widerruf werden auf den im Bereich der Republik Österreich gelegenen Strecken der Südbahn-Gesellschaft die Fahrpreise 1. Klasse um 350 %, die Fahrpreise 2. und 3. Klasse um 200 % und die Beförderungspreise für Reisegepäck um 300 % erhöht. (1086)
Wien, am 13. November 1921.

Deutsch-niederl. Personenverkehr.
Der bisherige süd- und westdeutsch-niederländische Tarif (Tfv. 2467) und der bisherige Norddeutsch-niederländ. Personentarif (Tfv. 2465) vom 1. Juni 1921 treten am 30. November außer Kraft. An ihre Stelle tritt mit Gültigkeit vom 1. Dezember der Deutsch-niederl. Personen- und Gepäcktarif.
Nähere Auskunft erteilen die an diesem Verkehr beteiligten Dienststellen.
Köln, den 10. November 1921. (1089)
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Abbruchs-, Erd- und Maurerarbeiten zum Neubau des 3. Schiffs der Kesselschmiede mit Anbau bei der Erweiterung der Hauptwerkstätte am Bahnhof Paderborn Hbf. (ca. 550 cbm Ausschachtungsmassen, 140 cbm Fundament- und 515 cbm aufgehendes Ziegelmauerwerk usw.) soll vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen liegen im bautechnischen Büro des Werkstättenamts 1 in Paderborn während der Dienststunden zur Einsichtnahme aus. Verdingungshefte sind, soweit der Vorrat reicht, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 15,60 ℳ in bar vom unterzeichneten Amte zu beziehen.
Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, zum Verdingungstermine:
„Donnerstag, den 1. Dezember 1921, vormittags 11 Uhr“,
dem Werkstättenamt 1 portofrei einzusenden. Zuschlagsfrist vier Wochen, Ausführungsfrist 24 Wochen. (1096)
Paderborn, den 14. November 1921.
Eisenbahn-Werkstättenamt 1.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 48. Berlin, den 1. Dezember 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Hedjasbahn im Weltkriege und ihre gegenwärtige Lage.

Von Regierungsrat Dieckmann-Stettin*).

Bei den militärischen Unternehmungen der türkisch-deutschen Truppenverbände, die sich zunächst offensiv gegen den Suezkanal richteten und dann einen rein defensiven Charakter gegen das Vorrücken der Engländer von Ägypten her annahmen, hat die Hedjasbahn eine wichtige Rolle gespielt. Zu der Geschichte der Hedjasbahn bis zum Beginn des Weltkrieges und über den Zustand dieser großen Bahnunternehmung seien einige erläuternde Bemerkungen gemacht. Der von dem früheren Sultan Abdul-Hamid in dem letzten Jahrzehnt seiner Regierung (1900 bis 1908) mit großem Nachdruck und vielen Mitteln betriebene Bau der Hedjasbahn hatte ganz entschieden einen überraschend guten Erfolg gehabt. Die Bahn sollte Damaskus, die Hauptstadt Syriens, mit den beiden, den Mohammedanern heiligen Städten Medina und Mekka verbinden. Diese Hauptlinie sollte durch die Zweiglinie Dera-Haifa einen von der französischen Bahnlinie Beirut-Damaskus unabhängigen Ausgang nach dem Meere haben. Angeblich sollte die Hedjasbahn nur dazu dienen, den frommen Mohammedanern die Pilgerfahrt nach den heiligen Orten Medina und Mekka zu erleichtern und dadurch zur Stärkung des Islams beitragen. In Wirklichkeit aber verfolgte der Sultan mit seinen Plänen die für ihn weit wichtigere Absicht, seinen Einfluß als Sultan und Kalif, d. h. als religiöses Oberhaupt der Mohammedaner, in der wichtigen Provinz Hedjas zu stärken. Ohne eine solche direkte Bahnverbindung, die von dem unter englischem Einfluß stehenden Seeweg durch das Mittelländische Meer, den Suezkanal und das Rote Meer unabhängig war, wäre die Durchführung von militärischen und administrativen Maßnahmen im Hedjas von dem großen Verwaltungsmittelpunkt des Türkischen Reiches, Konstantinopel, aus unmöglich gewesen.

Im Jahre 1900 wurde der Bahnbau begonnen. Am 1. September 1908, wenige Monate nach dem Sturze Abdul-Hamids, war die 1302 km lange Strecke von Damaskus bis Medina und die Zufuhrlinie zum Mittelländischen Meer Haifa-Dera fertiggestellt, eine außerordentlich gute Leistung, deren Gelingen das Verdienst des leitenden deutschen Oberingenieurs Meißner Pascha war. Der von Abdul-Hamid vorgesehene Weiterbau von Medina nach Mekka mußte leider unterbleiben, weil es der jungtürkischen Regierung zunächst wegen der wichtigeren Aufgaben im Innern des Landes und wegen des unglücklichen Ausganges des italienischen und Balkankrieges an den nötigen Geldmitteln fehlte. Aber schon die Teilstrecke bis Medina bewies in den folgenden Jahren, wie wichtig die Bewertung der Bahn in politischer Beziehung gewesen war. Der türkische Einfluß in Medina und Mekka wurde durch die Bahnverbindung mit Damaskus zusehends gestärkt. Die großen, bisher unbotmäßigen Beduinen-

*) Der Verfasser hat von 1911 bis zur Besetzung der Hedjasbahn durch die Engländer im Oktober 1918 ununterbrochen die Stellung des Direktors der Bahn innegehabt. Die nachstehenden Ausführungen beruhen also auf persönlichen Erfahrungen.

stämme in der Arabischen Wüste wurden erfolgreich in Schach gehalten. Die hohen türkischen Beamten in Medina, Mekka und den wichtigeren Hafenplätzen des Roten Meeres, die bis dahin sich ihre Freunde unter den Stämmen nur durch Geschenke hatten erkaufen können, hatten durch die ihnen mit der Bahn zur Verfügung gestellte militärische Macht an Autorität sehr stark gewonnen.

Nebenbei hatte die Hedjasbahn aber auch ihren angeblichen Zweck, d. i. die Pilgerbewegung nach Medina zu heben, mit sehr gutem Erfolg erfüllt. Die Zahl der Pilger, die die Hedjasbahn zu den Zeiten des großen Opferfestes benutzten, stieg von Jahr zu Jahr. Auch außerhalb der eigentlichen Pilgerzeit hatte sich ein recht guter, regelmäßiger Personen- und Güterverkehr entwickelt. Die besonders lebhaften Verkehrsbeziehungen zwischen Ägypten und Medina, die bis dahin durch den Suezkanal nach den Häfen Djedda und Janbo des Roten Meeres gegangen waren, hatten sich fast ausschließlich auf die Hedjasbahn über Haifa gelegt. Im letzten Jahre vor dem Kriege benutzte auch der ägyptische Mahmal, d. h. die große Karawane, die den heiligen Teppich von Kairo nach Mekka brachte, zum ersten Male die Hedjasbahn auf dem Wege über Haifa. Es war ganz unverkennbar, daß die Hedjasbahn in politischer und wirtschaftlicher Beziehung ein wichtiges und segensreiches Unternehmen geworden war.

Diese wachsende Bedeutung der Hedjasbahn war in Konstantinopel erkannt und gewürdigt worden. An der Spitze der Generaldirektion der Hedjasbahn in Konstantinopel standen zeitweise kluge türkische Beamte, die es verstanden, die Nationalversammlung zur Hergabe von Mitteln für den weiteren Ausbau des Hedjasnetzes und zur Vervollständigung der Betriebsmittel zu gewinnen. Für die örtliche Verwaltung der Hedjasbahn wurden fachmännisch vorgebildete, erfahrene Eisenbahnbeamte, und zwar vorzugsweise aus Deutschland, herbeigeholt. So wurde von 1911 ab die Stelle des Betriebsdirektors und ersten Maschineningenieurs von Deutschen besetzt. Vertreter des deutschen ersten Maschineningenieurs war ein in Deutschland gründlich vorgebildeter sehr befähigter türkischer Ingenieur. Deutsche Maschinenkontrolleure und Werkstättenvorsteher arbeiteten neben reinen Türken, Griechen, Armeniern, die in den Werkstätten der Anatolischen Eisenbahn in Eskischehir ihre Ausbildung genossen hatten. Für den unteren Bahnhofs- und Maschinendienst sowie den Handwerkerdienst in den Werkstätten wurden aber nur einheimische Araber und Türken zugelassen. Für den Bahnunterhaltungsdienst waren beim Bau der Bahn türkische Ingenieure angelernt worden, die ihrer Aufgabe vollständig gewachsen waren. Vier türkische Eisenbahnbaukompagnien stellten die Bahnmeister, Rottenführer und Streckenarbeiter.

In den Jahren 1911—1914 hatte zwar die Fortführung der Hedjasbahn von Medina nach Mekka noch nicht angefangen werden können; dafür waren aber in Syrien und Palästina selbst mehrere Seitenlinien ausgebaut worden, die vorzugsweise der wirtschaftlichen Erschließung des Landes dienen sollten. Es waren dies die Bahnen von Haifa nach Akko (17 km) und von Dera nach Bosra Eskicham (28 km). Auch war im Jahre 1912 die Bahn von Afule nach Jerusalem angefangen worden, die bei Kriegsbeginn bis Sileh (40 km) gelangt war.

Unter dem Drucke der türkischen Finanzschwierigkeiten hatte der türkische Finanzminister Djavid Bey im Jahre 1913 das französisch-türkische Finanzabkommen abgeschlossen, durch das allerdings die so gut angefangene Entwicklung des Hedjasunternehmens im türkisch-nationalen Sinne weiterhin wesentlich in Frage gestellt zu werden schien, indem die Strecke Haifa-Dera der Hedjasbahn unter französische Verwaltung gestellt werden sollte. Der Grund dafür war der, daß diese Linie der französischen Strecke Beirut-Damaskus erfolgreich Wettbewerb gemacht hatte. Dieses Abkommen ist jedoch infolge Ausbruchs des Krieges nicht erst zur Ausführung gekommen.

Bei Eintritt der Türkei in den Weltkrieg, Anfang November 1914, war die Lage der Hedjasbahn folgende:

Im Betriebe standen:

die Hauptstrecke von Damaskus über Dera, Amman, Mahan, Tebouk, Medain-Salih nach Medina	1305 km
Haifa-Afule-Samah-Dera	161 „
Haifa-Akko	17 „
Dera-Bosra-Eskicham	28 „
Afule-Sileh	40 „
zusammen	1551 km

Im Bau befand sich die Strecke Sileh-Nabulus-Jerusalem (120 Kilometer). Die Spurweite dieser Eisenbahnen war 1,05 m. Der bauliche Zustand des Gleises war gut. Die Länge der Kreuzungsgleise betrug 250 m. Die größte Entfernung der Kreuzungsstationen voneinander war 30 km. Die Geschwindigkeit der Züge war auf 35 km in der Stunde festgesetzt. Wasserstationen waren im allgemeinen in genügender Anzahl ausgebaut. Wo dies, besonders auf den Wüstenstrecken, nicht möglich gewesen war, wurden den Zügen besondere Wasserwagen zur Überwindung der wasserlosen Strecken beigegeben. Die Maschinen und Wagen waren in guter Ordnung. Von deutschen Ingenieuren nach modernen Grundsätzen ausgebaute Werkstätten befanden sich in Damaskus (Hauptwerkstatt), in Haifa, Dera, Mahan, Medain-Salih (Betriebswerkstätten).

An Privatbahnen kamen in Syrien für die Militärbeförderung folgende Strecken in Betracht:

a) Jaffa-Jerusalem (Spurweite 1 m), unter einer französischen Privatbahndirektion in Jaffa	87 km
b) Beirut-Rayak-Damaskus-Muzerib	249 „
Beirut-Marmalthain (Spurweite 1,05 m)	19 „
Rayak-Homs-Aleppo	332 „
Homs-Tripolis (Spurweite 1,435 m), unter einer französischen Privatbahndirektion in Beirut	102 „

Die unter a und b aufgeführten französischen Privatbahndirektionen wurden nach Eintritt der Türkei in den Krieg durch Befehl des Kriegsministeriums aufgehoben, und es wurde die gesamte Verwaltung dieser Bahnen der Betriebsdirektion der Hedjasbahn, die ihren Sitz von Haifa nach Damaskus verlegt hatte, übertragen. Es wurde nunmehr sofort die Schienenverbindung zwischen dem Hedjasnetz und der in Damaskus einmündenden französischen Bahn, die bisher aus Gründen des Wettbewerbs nicht bestanden hatte, hergestellt und dadurch der direkte Wagendurchgang und die gemeinschaftliche Wagenbenutzung eingeführt, so daß die Wagen ohne Umladung von Rayak über Damaskus nach den Ausladestationen der Hedjasbahn durchgehen konnten.

Auf dem alten Hedjasnetz war die Amtssprache türkisch, auf den besetzten französischen Bahnen französisch. Da nicht genügend Betriebsbeamte vorhanden waren, die die türkische Sprache beherrschten, so wurden auf den früher französischen Linien die Beamten der Privatgesellschaft, die übrigens sämtlich türkische Staatsangehörige waren, im Dienste belassen und auf diesen Strecken die französische Sprache als Amtssprache beibehalten. Auch blieben die Dienstanweisungen der französischen Bahnen in Gültigkeit.

Die ersten großen militärischen Transportanforderungen traten an die Hedjasbahn aus Anlaß der Suezkanalexpedition im Winter 1914/15 heran. Ihre betriebliche Lage zur Bewältigung dieser ersten Militärtransporte war zu Anfang des Krieges nicht ungünstig. Es waren im Juli und August 1914 noch zwei Kohlenschiffe in Haifa entladen worden. Die Kohlen waren sofort von der Küste in das Innere befördert worden. Mit den bei den französischen Bahnen vorgefundenen Kohlenbeständen konnte der Betrieb während fünf Monaten aufrecht erhalten werden. Die Lokomotiven und Wagen waren in guter Ordnung. Die Bestände an Öl und anderen Materialien in den Magazinen waren verhältnismäßig gut. Auf diese Weise konnten die Transporte für die Suezkanalexpedition 1914/15 glatt erledigt werden. Es wurde der ganze öffentliche Verkehr eingestellt. Die Züge auf der Strecke Dera-Mahan-Medina wurden auf das für die Versorgung der Beamten und des Bahnschutzmilitärs unbedingt

notwendige Maß eingeschränkt. Mit den dadurch gewonnenen Lokomotiven und Wagen konnten während 14 Tagen täglich neun Militärzüge zu je 13 Wagen bis an die Ausladestation Sileh gebracht werden, womit die Transporte beendet waren. Nennenswerte Störungen traten hierbei nicht ein. Die Hedjasbahn hatte hierdurch den Nachweis ihrer militärischen Verwendbarkeit voll erbracht, was bis dahin angezweifelt worden war. Von Sileh aus marschierten die Kolonnen zu Fuß weiter über Jerusalem, Hebron, Bir Seba an den Suezkanal. Große Kamelkolonnen vermittelten den Nachschub.

Nachdem die Kanalexpedition mißglückt war, erfolgte der Rückmarsch der Armee. Soweit die Truppen nicht zur Besetzung vorgeschobener militärischer Punkte in der Wüste verwendet wurden oder in Jerusalem blieben, wurden sie mit der Eisenbahn von Sebastie aus, bis wohin im Winter 1914/15 der Neubau Afule-Jerusalem vorgerückt war, abbefördert. Diese Transporte fielen in den Februar und März 1915. Inzwischen gingen aber die Kohlenbestände auf die Neige, und hiermit begannen die eigentlichen Schwierigkeiten des Bahnbetriebes. Versuche, die unternommen wurden, um Kohlenschiffe trotz der Blockade der Küste heranzubekommen, scheiterten und mußten als aussichtslos aufgegeben werden. Es wurde nun versucht, Kohlen im Lande selbst zu suchen.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts hatte man angefangen im Libanon an einigen Stellen, wo Kohlen zutage traten, zu schürfen. Diese Arbeiten wurden aber bald wegen der Minderwertigkeit der Kohle und der Transportschwierigkeiten wieder aufgegeben. Unter dem Drucke der Verhältnisse wurden Anfang 1915 die Kohlenförderungsarbeiten im Libanon wieder aufgenommen. Die seinerzeit verlassenen und noch erkennbaren Schächte wurden wieder freigelegt und in Betrieb genommen. Die Schwierigkeiten waren groß, da es besonders an erfahrenen Bergleuten und Steigern fehlte. Auch erwies sich die gewonnene Kohle für die Verwendung in den Lokomotiven als sehr wenig geeignet, da sie viele Schlacken bildete und viel Schwefel enthielt, wodurch die Lokomotivkessel sehr angegriffen wurden. Auch war die gewonnene Menge nur sehr gering. Zur weiteren Förderung der Kohlengewinnung wurde nun vom türkischen Feldeisenbahnchef eine besondere Minendirektion im Libanon unter Leitung eines deutschen Ingenieurs organisiert. Ferner wurde eine Mission unter einem deutschen Professor herbeigerufen, die das Kohlenvorkommen im Lande wissenschaftlich näher erforschen sollte. Nach dem Gutachten dieser Mission war zwar wenig Aussicht vorhanden, im Libanon ergiebige Kohlenlager zu finden. Trotzdem wurden die Arbeiten bis zum Schluß des Krieges fortgesetzt, weil die schwierige Brennstofflage immerhin doch ein wenig durch die Libanonkohle gebessert wurde. Noch im letzten Jahre wurde eine Förderbahn von Bhamdun nach dem Kohlenbergwerk Mergelaga gebaut. Doch hat auch diese Unternehmung keinen rechten Erfolg mehr gebracht.

Schon gleich nachdem erkannt war, daß die Libanonkohle die Brennstofflage nicht würde retten können, wurde zur Holzfeuerung übergegangen. Syrien und Palästina sind als holzarme Länder bekannt. Dicht bestandene Wälder, wie es sie in Deutschand gibt, waren nur im Libanon in ganz geringem Umfang vorhanden. Was an Holzbeständen sonst im Lande vorhanden war, das waren in der Regel nur einzeln stehende große Eichen in wenig bewohnten Gegenden, wo das Holzkohlenbrennen noch nicht so arg betrieben wurde, Kiefern im Libanon, Pappeln, Weiden, Eukalyptusbäume in sumpfigen Gegenden, Ahorn an den Rändern von fließenden Bächen, Olivenbäume, be-

sonders in Palästina, Obstbäume aller Arten in den Gärten von Damaskus, Homs, Hamah, Baalbeck. Der Gesamtbedarf des Hedjasbahnnetzes an Holz betrug in einem Jahre 150 000 t. Die Beschaffung des Holzes erfolgte zunächst durch die Bahnverwaltung selbst, und es gelang verhältnismäßig leicht, zu Beginn des Winters 1915/16, auf den verschiedenen Bahnstationen des Bezirks den Bedarf bis zum Frühjahr 1916 aufzustapeln. Im Winter, während der Regenzeit, war eine Holzbeschaffung nicht möglich. Der Bahnbetrieb mit der Holzfeuerung ging, soweit das Holz trocken war, verhältnismäßig gut. Die Zugleistung der Lokomotiven brauchte nur um 30 % gegenüber der Heizung mit Kohlen herabgesetzt zu werden. Als aber zu Beginn des Sommers 1916 die ersten Baumbestände in der Nähe der Bahn bereits verbraucht waren und man schon gezwungen war, die Nutzbäume in den Gärten niederzuschlagen, wurden die Beschaffungsschwierigkeiten für die Bahnverwaltung zu groß. Die Heeresverwaltung übergab nun den zivilen Verwaltungsbehörden in den einzelnen Bezirken unter der Oberleitung des Wali von Damaskus die Verpflichtung zur Lieferung des Holzes für die Bahn. Es entstand eine besondere Brennstoffverwaltung. Teils wurden die Bewohner zur Holzlieferung gezwungen, teils wurden Unternehmer angenommen, denen für sich, ihre Unternehmer und Arbeiter Vesikas (Militärbefreiungsscheine) ausgeliefert wurden. Da der Militärdienst bei den Einwohnern wenig beliebt war, so drängten sich viele Unternehmer und Arbeiter um die Holzlieferung. Durch den Verkauf der Vesikas an Unberufene wurde zwar ein größerer Schwindel betrieben, immerhin gelang es aber durch dieses Mittel, bald wieder größere Mengen Holz an die Bahn heranzubekommen. Als auf die weiter von der Bahn gelegenen Holzbestände zurückgegriffen werden mußte, und auch die Trag- und Zugtiere zu fehlen anfingen, legte die Bahn besondere Anschlußgleise nach solchen Holzgewinnungsstellen an, so von Kasr nach Hermil (19 km), von Toulkerim nach Kefr Kara und Hedera (10 km), von Anese nach El Hische (40 km). Auch wurden die deutschen Automobile, da wo Wege vorhanden waren, zum Holzfahren angesetzt. Von Hermil aus wurde unter Leitung eines deutschen Offiziers eine Drahtseilbahn zum Holztransport gebaut. In manchen Gegenden bildeten die Olivenbäume fast die einzige Erwerbsquelle der armen Bevölkerung. Der rücksichtslose Abschlag dieser Nutzbäume bildete daher eine harte Maßnahme für die Bevölkerung. Angesichts der Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes blieb aber keine andere Lösung. Bei dem Rückzuge im November 1917 bis Toulkerim fielen den Feinden noch große Holzbestände auf der Bahnlinie Jerusalem-Ramle-Lydda-Rentie-Kalkilie in die Hand.

Im Sommer 1918 war die Brennstofflage ganz kritisch geworden. Da aber im September 1918 endlich die direkte Bahnverbindung über den Taurus und Amanus hergestellt worden war, so war nunmehr die Möglichkeit zur Heranführung von Kohlen aus Deutschland geschaffen, wodurch der Bahnbetrieb auch weiterhin hätte aufrecht erhalten werden können.

Auf der Wüstenstrecke bis Medina fand die Brennstofflage eine unerwartet günstige Lösung dadurch, daß die in der Wüste vorgefundenen Dorngebüsche, deren Äste nur selten beindick waren, ein Heizmaterial von ganz besonderer Güte abgaben. Dieses Holz wurde zunächst von den Beduinen und, als diese später abfielen, von den türkischen Soldaten an die Bahn herangeliefert. Der Bahnverkehr nach Medina hat bis zuletzt nur selten aus Mangel an Holz, meistens aus anderen Gründen, wie Zerstörung der Gleise durch die Beduinen, gestockt.

Ein besonderer Übelstand bei der Holzfeuerung war die Feuersgefahr, die durch den Funkenflug entstand. Es ist trotz vieler Versuche nicht gelungen, einen wirksamen Funkenfänger herzustellen. Viele Wagen mit wertvollen Ladungen sind durch Funkenflug in Brand geraten. Erst ganz in der letzten Zeit des Krieges, als der Amanustunnel fertiggestellt und die Décauvillebahn im Taurus in Betrieb war, sind im ganzen kaum 100 Wagen Kohlen von Deutschland bis zur Hedjasbahn durchgekommen. Diese geringen Kohlenmengen wurden, soweit sie nicht in den Schmieden der Werkstätten verbraucht wurden, nur zu besonderen Zwecken verwendet.

Nicht ganz so ungünstig, wie in der Brennstoffrage, war die Lage der Bahn hinsichtlich der Schmiermittel. Bei Beginn des Krieges war zwar ein guter Bestand von Mineralschmieröl vorhanden. Dieser war aber doch nach einigen Monaten verbraucht. Es mußten nun Ersatzschmiermittel verwendet werden. Zunächst wurden Versuche mit einem Schmieröl gemacht, das aus dem im Taurus und Amanus in ziemlich großen Mengen gewonnenen Holzteer hergestellt wurde. Die Umarbeitung dieses Holzteeres zu einem brauchbaren Schmieröl gelang aber nicht vollständig, und es kamen viele Heißläufer vor. Dieses Schmieröl mußte daher bald aufgegeben werden. Das Land selbst war verhältnismäßig reich an Ölfrüchten. Vor allem war der Olivenbaum weit verbreitet, dessen Früchte das bekannte vorzügliche Olivenöl hergeben. Dieses reine Olivenöl selbst konnte nicht zu Schmierzwecken genommen werden, weil es für die menschliche Ernährung notwendig war. Bei den einheimischen, meistens recht primitiven Ölmühlen lagen aber noch große Rückstände von bereits verarbeiteten Oliven. Diese noch 5—10 % Öl enthaltenen Olivenrückstände wurden nun unter Verwendung von Benzin oder Schwefelwasserstoff als Extraktionsmittel nochmals in Bearbeitung genommen, und es wurden auf diese Weise noch recht große Mengen gut verwendbaren Schmieröls gewonnen. Eine weitere Ölpflanze war der Sesam, der besonders in der Ebene bei Haifa und Djenine angebaut wurde. Da das Sesamöl weniger zu Speisezwecken verwendet wurde, konnte auch viel reines Erstlingsöl vom Sesam zum Schmieröl, besonders für die Lokomotivzylinder verwendet werden. Schon Anfang 1915 hatte die Bahn größere Dispositionsländereien mit Rizinusstauden bepflanzt; aus den Rizinusfrüchten wurde in einer in der Eisenbahnhauptwerkstätte Cadem eingerichteten Ölmühle zunächst Rizinusöl für medizinische Zwecke hergestellt. Die Rückstände bei dieser Ölfabrikation wurden der Bahn abgegeben und bildeten ein vorzügliches Heißdampfschmieröl. Schließlich wurde eine in Beirut vorgefundene Ölmühle derart umgebaut, daß hier aus Tierknochen und Kadavern mittels Schwefelwasserstoffs ein Fett gewonnen wurde, das den für Schmierzwecke verwendeten Talg ersetzte. Als dann im letzten Kriegsjahre Mineralöl aus Rumänien herangeführt wurde, war die Schmierölnot endgültig behoben.

Für die Beleuchtung der Stationen war im Frieden Petroleum verwendet worden. Dieses fehlte im Kriege. Als Ersatz wurde Öl, und zwar hauptsächlich Baumwollsaatöl verwendet, das in den Baumwollentkernungsanstalten in Adana hergestellt wurde.

An eine Beleuchtung der Personenwagen konnte natürlich nicht mehr gedacht werden. Wer während der Nachtzeit Beleuchtung haben wollte, mußte sich selbst Handlaterne oder Kerze mitbringen. Um nichts unversucht zu lassen, mit den im Lande vorhandenen Mitteln die Schmieröl- und Brennstoffrage zu lösen, wurde in Mukarim im Jarmuktal unter Leitung des Oberleutnants Beyschlag aus dem dort in großen Massen vorhandenen bituminösen Kalk Öl gewonnen. Dieses konnte als Schmier- und Heizöl verwendet werden. Die gewonnene Menge war aber bei dem zuerst angewandten primitiven Verfahren gering. Der Bau einer größeren Generatorenanlage, zu dem die Teile schon aus Deutschland eingetroffen waren, konnte leider nicht mehr vollständig zu Ende geführt werden. Im Libanon waren stark ölhaltige Dyssodillager entdeckt worden. Die Ausbeutung dieser Lager wurde unter Leitung des Ingenieurs Wetzel erfolgreich in Angriff genommen, konnte aber auch bis zum Zusammenbruch nicht mehr recht entwickelt werden.

Der Lokomotiv- und Werkstättendienst der Hedjasbahn hatte in den drei letzten Jahren vor dem Kriege unter der Leitung des deutschen Oberingenieurs Corts gestanden und war in guter Ordnung. Die Hauptwerkstätte in Cadem war ganz nach modernen Grundsätzen eingerichtet. Sie erhielt ihre Betriebskraft von dem elektrischen Kraftwerk am Baradaflusse. Das war ein großer Vorteil beim Fehlen der Feuerung für Dampfantrieb.

Schon durch die dringenden Transporte zur Suezkanalexpedition 1914/15 wurden die Lokomotiven derart mitgenommen, daß die Hauptwerkstätte mit den Reparaturen nicht mehr folgen konnte, und die Zahl der betriebsfähigen Lokomotiven sich mehr und mehr verringerte. Daraufhin wurden schon im Jahre 1915 20 neue Lokomotiven in Deutschland bestellt. Infolge Überlastung der deutschen Industrie konnten aber die ersten dieser Lokomotiven erst 1917 geliefert werden. Sie kamen von den Lokomotivfabriken Hartmann, Henschel und Borsig. Besonders schwierig war der Transport mit den Feldbahnen über den Taurus und Amanus. Die letzten Lokomotiven dieser Bestellung kamen noch 1918 kurz vor dem allgemeinen Zusammenbruch und konnten überhaupt nicht mehr zusammengebaut werden. Ein häufiger Verlust an Lokomotiven entstand dadurch, daß auf der Strecke nach Medina die Beduinen unter Leitung englischer Pioniere Minen in das Gleis legten und die Lokomotiven in die Luft sprengten. Bei einigen gelang die Wiederaufgleisung und Inbetriebsetzung. Andere waren aber so zugerichtet, daß sie einfach liegen blieben. Die Hauptwerkstätte in Cadem wurde, weil sie die einzige leistungsfähige Werkstatt im Lande war, von der Militärverwaltung zu mancherlei Militärarbeiten herangezogen. Es wurde dort u. a. eine große Anzahl von Feldbahnwagen hergestellt, Automobile wurden ausgebessert, Eisenkonstruktionen für Hallenbauten gemacht und vieles andere mehr, was nicht zur Eisenbahn gehörte.

Die Hauptwerkstatt in Cadem beschäftigte vor dem Kriege gegen 500 Arbeiter von allen Berufen, die für die Eisenbahnwerkstätten nötig sind. Obgleich die Arbeiter fast sämtlich einheimische Araber und Türken waren, war die Arbeitsleistung selbst im Vergleich zu deutschen Werkstätten eine recht gute. Da aber im Lande selbst ein Stamm von Eisenbahnhandwerkern nicht vorhanden war, aus dem die erforderlichen Vermehrungen und Ersatzgestellungen genommen werden konnten, es vor allem auch an tüchtigen Werkmeistern zum Anlernen neu eingestellter Arbeiter fehlte, so mußte von auswärts Aushilfe angefordert werden. Der deutschen Industrie konnten diese technischen Arbeitskräfte damals nicht entzogen werden, und so führte der ungarische Ingenieur Haydu im Winter 1916/17 eine größere Gruppe von technischem Personal aus den ungarischen Eisenbahnwerkstätten heran, die dann die Führung der Arbeiten in der Hauptwerkstatt Cadem übernahm. Zur weiteren Verstärkung des Werkstättenpersonals wurden dann noch einzelne Trupps von russischen, serbischen und italienischen Kriegsgefangenen beschäftigt, so daß die Werkstätten bis zuletzt voll leistungsfähig geblieben sind.

Eine besondere lobenswerte Erwähnung verdienen die türkischen Lokomotivpersonale. Der Stamm hatte sich aus anatolischen Türken gebildet, die schon bei Eröffnung der Hedjasbahn aus dem Betriebe der anatolischen Eisenbahn, wo sie ihre Fachausbildung genossen hatten, herübergezogen waren. Auch aus den eigenen Lehrlingen der Hauptwerkstatt Cadem waren schon einige Lokomotivführer hervorgegangen. An technischen Kenntnissen stand dieses Personal natürlich dem deutschen Lokomotivpersonal nach. Die Hingabe an ihren Dienst und die Treue und Ausdauer, mit der dieses türkische Lokomotivpersonal allen Gefahren und Entbehrungen ihres Dienstes bis zuletzt trotzte, verdient aber die vollste Anerkennung.

Das Stations- und Zugpersonal bestand aus eingeborenen Arabern und zugewanderten Türken. Die Amtssprache war die türkische. Nur wenige Beamten konnten einige Brocken Französisch. Die Verständigung zwischen diesem türkischen Personal und dem deutschen Militär war deshalb zuerst recht schwierig, und es entstanden hieraus im Anfang oft Reibereien. Als aber der deutsche Soldat sich erst an die Eigenart der türkischen Beamten gewöhnt und deren guten Willen erkannt hatte, bildete sich ein ganz leidliches Verhältnis heraus, und es kamen sogar trotz der Schwierigkeit der gegenseitigen Verständigung vereinzelt Freundschaften zustande. Mit der Zeit entstand aber unter dem türkischen Stationspersonal ein recht großer Abgang durch Krankheit, Tod und Flucht. Teils zur Ausfüllung dieser Lücken, teils um von dem Bahnpersonal einen größeren militärischen Schutz der Bahn zu erhalten, wurden im Winter 1917/18 zwei deutsche Eisenbahnbetriebskompagnien herbeigeholt, und zwar die E.B.S.K. 11 unter Hauptmann Borek und E.B.S.K. 44/48 unter Hauptmann Pösentrup. Diese deutschen Eisenbahnbetriebskompagnien setzten sich aus berufsmäßigen deutschen Eisenbahnbeamten aller Klassen zusammen. Sie waren auch mit technischen Mitteln gut ausgerüstet. Im Benehmen mit der Zivileisenbahnverwaltung wurde nun die E.B.S.K. 11 auf der Strecke Samah-Afule-Toulkerim-Gleisspitze angesetzt, und zwar in der Weise, daß der gesamte Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Bahnunterhaltungsdienst unter die Befehle der Kompagnie trat. Die Stationen wurden mit deutschen Fahrdienstleitern besetzt. Es verblieben nur die türkischen Beamten für den Verkehrsdienst und das untere Personal für Rangier- und Weichenstellerdienst. Auch die türkischen Lokomotivführer und Heizer blieben auf dieser Strecke im Dienst zusammen mit dem deutschen Personal und unter deutschem Befehl. Ebenso blieb das türkische Bahnunterhaltungspersonal. Dieses deutsch-türkische Gemeinschaftsverhältnis hat sich trotz der anfangs aufgetretenen Schwierigkeiten mit der Zeit recht gut bewährt. Bei dem Zusammenbruch der Front im September 1918 ergriff das einheimische Personal größtenteils die Flucht. Hier bewährten sich aber die deutschen Eisenbahntruppen vorzüglich, die bis zuletzt aushielten und noch recht viel an Material und Kranken abbefördern konnten.

Die zweite Eisenbahnbetriebs- und Baukompagnie Nr. 44/48 unter Hauptmann Pösentrup wurde in der Weise verwendet, daß die Offiziere und Mannschaften auf die einzelne Stationen von Aleppo bis Amman verteilt wurden. Diese Einzelkommandos stellten zunächst das Vermittlungsglied zwischen den deutschen Truppen und dem türkischen Bahnpersonal her, in dessen Händen der volle Betrieb verblieb. Sie leisteten dann wesentliche Hilfe bei der Herstellung und beim Betrieb von neuen Telephon- und Telegraphenanlagen und traten überall da ein, wo es an einheimischen Spezialisten fehlte. Als dann der Zusammenbruch sich Anfang Oktober auf Damaskus und die nördlichen Strecken fortsetzte, und hier das einheimische Personal anfing zu versagen, da waren die Leute der E.B.S.K. 44/48 soweit in den Betrieb der Strecke eingearbeitet, daß sie ihn teils ganz selbst übernahmen, teils wesentlich unterstützen konnten. Auch diese Form des Ansetzens der deutschen Eisenbahntruppen hat sich durchaus bewährt. Je nachdem die einzelnen Strecken geräumt wurden, übernahm die Kompagnie die Zerstörung der Kunstbauten.

Zur Vermittlung der Verbindung zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Militärbehörden wurden schon zu Anfang des Krieges Linienkommissionen eingesetzt, die mit türkischen Offizieren besetzt waren. Unter diesen standen die als Bahnhofskommandanten auf den wichtigeren Bahnhöfen fungierenden türkischen Offiziere. Da aber eine klare Dienstanweisung über die Obliegenheiten dieser Stellen nicht herauskam und die gegenseitigen Aufgaben zwischen diesen und der Eisenbahnverwaltung nicht klar abgegrenzt waren, so entstanden häufig Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten. Eine Besserung trat erst im Herbst 1917 mit der Einsetzung der Eisenbahntransportabteilungen (Etras) in Aleppo und Damaskus ein, die mit einem deutschen Kommandeur und erfahrenen deutschen Fachoffizieren besetzt waren.

Eine besondere Erwähnung verdienen die Leistungen der Hedjasbahnverwaltung in bezug auf den Bau neuer Bahnstrecken während des Krieges. Nachdem im Winter 1914/15 die erste militärische Expedition gegen den Suezkanal nicht gelungen war, wurde von der Heeresverwaltung die Notwendigkeit erkannt, das vorhandene Bahnnetz so schnell und so weit, wie irgend möglich, gegen den Suezkanal auszubauen, und es wurde sofort an die Ausführung dieses Planes herangetreten. Der Hauptförderer des Gedankens dieses Bahnbaues war Djemal Pascha, und so lange dieser tatkräftige türkische General den Oberbefehl hatte, hat er es verstanden, immer wieder die Geldmittel und Menschenkräfte heranzuschaffen, die zu den Bahnbauten erforderlich

waren. Für die Übernahme der Bauleitung wurde der deutsche Oberingenieur Meißner Pascha, der schon den Bau der ersten Hedjasbahnstrecken in den Jahren 1900/1908 mit so gutem Erfolg geleitet hatte, aus Bagdad herbeigerufen.

Die Abzweigung Afule-Jerusalem, die von der Betriebsdirektion der Hedjasbahn schon vor dem Krieg angefangen war, war im Winter 1914/15 bis Nabulus fertiggestellt worden. Die neue Kriegsbahn, die den Namen Ägyptische Abzweigung bekam, wurde von der Station Mesoudie der Strecke Afule-Nabulus abgeleitet, und von dort sofort in die Saronaebene hineingeführt, wo die Bauschwierigkeiten nicht so groß waren, wie auf dem direkten Wege von Nabulus nach Jerusalem durch das gebirgige judäische Hochland. Die Bahn wurde überall soweit von der Küste entfernt gehalten, daß deren Beschießung vom Meere her nicht möglich war. Der erste Spatenstich wurde am 15. Januar 1915 von der Station Mesoudie aus gemacht, und schon am 17. Oktober desselben Jahres konnten die ersten 165 km der neuen Bahn bis Bir Seba dem Betriebe übergeben werden. Das war unter den schwierigen Verhältnissen entschieden eine außergewöhnlich gute Leistung. Von Lydda bis Wadi Sarar war auf eine Länge von 18 km das Gleis der französischen Bahn von Jaffa bis Jerusalem benutzt worden, deren Schienen von der Spurweite 1,00 m auf 1,05 m (die Spur der Hedjasbahn) hatten umgenagelt werden müssen. Für den Oberbau standen aus den alten Beständen der Hedjasbahn zwar 300 km Schienen, aber nur 50 km eiserne Schwellen zur Verfügung. Die fehlenden Schwellen wurden dadurch gewonnen, daß die 19 km lange Strecke von Jaffa nach Lydda, dann die 17 km lange Bahn von Haifa nach Akko und die 103 km lange französische Bahnstrecke von Damaskus nach Muzerib aufgerissen wurden. Ferner wurden hölzerne Schwellen aus den Eukalyptusbäumen, die es in der Ebene von Sarona reichlich gab, und aus den Tannen des Libanon gehauen. Wasserstationen wurden auf den Stationen Mesoudie, Toulkerim, Penarbaschi, Lydda, Wadi Sarar, Tine, Tellcheria, Bir Seba in genügender Anzahl eingerichtet. Die Brücken und Durchlässe wurden in Stein haltbar gebaut, die Stationen mit ausreichenden, hübschen Gebäuden versehen, so daß das Aussehen dieser neuen Bahn keineswegs behelfsmäßig, sondern das einer vollständig ausgerüsteten Friedensbahn war. Die Erd- und Gleisverlegearbeiten wurden von türkischen Eisenbahntruppen, die Brücken und Stationsgebäude von einheimischen Unternehmern ausgeführt.

Durch die Eisenbahnbeförderung bis Bir Seba war dem Etappendienst der Armee eine große Erleichterung erwachsen, und das sonst so armselige und schmutzige Araberdorf Bir Seba entwickelte sich bald zu einem Waffenplatz und Etappenort, dessen Name in den Heeresberichten eine wichtige Rolle spielte.

Schon bevor das Gleis bis Bir Seba ordentlich durchgestopft und die Brücken endgültig fertiggestellt waren, wurde an den Weiterbau von Bir Seba in der Richtung auf den Kanal durch das Innere der Sinaiwüste herangetreten. Die Schwierigkeiten des Heranschaffens des Oberbaumaterials neben den immer mehr zunehmenden militärischen Nachschubtransporten wurden immer größer, und der Vorbau der Gleise konnte nicht mehr so schnell erfolgen, wie dies in dem ersten Bauabschnitt möglich gewesen war. Immerhin gelang es aber, noch im Sommer 1916 weitere 92 km Gleis über Bir Seba hinaus in der Richtung auf den Suezkanal fertigzustellen. Endstation wurde Kusseime. Als dann im Frühjahr 1917 die vorgeschobenen militärischen Posten zurückgezogen und die Gazastellungen eingenommen wurden, mußten auch die Bahnstrecken südlich von Bir Seba wieder aufgegeben werden. Das rollende Material konnte voll gerettet werden. Das Oberbaumaterial ging aber verloren. Jetzt begann der Ausbau der Bahnlinien von Tine nach Deres Sned und Bet Hanun, und von Deres Sned nach El Hudje, zusammen 53,5 km, die dazu bestimmt waren, der neuen Front ihre Bedarfsgegenstände soweit wie möglich direkt mit der Eisenbahn heranzuführen. Ferner wurden zur Erleichterung der Holzzufuhr noch folgende Seitenbahnen gebaut: Toulkerim-Kefr-Kara (24 km), mit Abzweigung Dschelene-Hedera (6 km), Anese-El Hische (28 km), Kasr-Hermil (19 km).

Im ganzen sind während des Krieges 437 km neuer Bahnen im Anschluß an das Hedjasbahnnetz gebaut worden, was gewiß in Anbetracht der Schwierigkeiten des Landes und besonders wegen des Mangels an Lokomotivfeuerung als eine gute Leistung angesehen werden muß. Als dann im November 1917 die Gazafront durchbrochen wurde, und die neuen Stellungen in der Mitte Palästinas eingenommen wurden, mußten auch die Bahnstrecken südlich von Toulkerim aufgegeben werden. Jetzt wurde letztere Station die Endstation.

Der Bahnverkehr nach Medina hat bis zuletzt dauernd aufrecht erhalten werden können. Wenn hier auch recht häufig größere Gleisstrecken und Brücken von den Beduinen gesprengt wurden, so ist es doch stets gelungen, diese in kürzerer Zeit wieder betriebsfähig herzustellen. Nach dem endgültigen Zusammenbruch im September 1918 aber gingen die sämtlichen Strecken der Hedjasbahn bis Damaskus in ganz kurzer Zeit verloren. Schon während des Krieges hatten die Engländer von Port Said aus an der Küste des Mittelmeeres entlang eine vollspurige Eisenbahn angefangen. Diese diente zunächst zur Unterstützung der militärischen Operationen gegen die türkisch-deutsche Front. Im September 1918 war die Bahn bereits nach Palästina, soweit dieses in den Händen der Engländer war, vorgeschoben worden. Nach dem Abzuge der Türken wurde diese englische Bahn sofort bis Haifa weiter durchgebaut. Dadurch wurde die erste Gleisverbindung zwischen dem ägyptischen Eisenbahnnetz und der Hedjasbahn hergestellt. Diese Bahnverbindung zwischen Ägypten einerseits und Palästina und Syrien anderseits ist zweifellos von großer Bedeutung für die wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Länder untereinander, welche schon von altersher immer sehr enge gewesen sind. Sie ist die erste Verbindung zwischen den Eisenbahnen des afrikanischen und asiatischen Festlandes geworden und macht, nachdem der Bosporus durch eine Brücke oder mittels eines Trajektes für Eisenbahnwagen passierbar geworden sein wird, den Durchgang von Wagen zwischen dem europäischen und afrikanischen über dieses vorderasiatische Eisenbahnnetz möglich. Nach der Besetzung der Eisenbahnen in Palästina und Syrien traten die Eisenbahnen dort zunächst unter militärische Verwaltung. Dann wurden die von dem türkischen Kriegsministerium während des Krieges aufgehobenen französischen Direktionen der Privatbahnen wieder eingesetzt.

Die Besitzrechte an der Hedjasbahn standen in Wirklichkeit nicht dem türkischen Reiche, sondern dem Evkaf, d. h. der Verwaltung der mohammedanischen religiösen Güter zu. Es besteht das religiöse Gesetz, daß die Güter des Evkaf niemals an dritte Personen veräußert werden dürfen, sondern in ewigen Zeiten Eigentum der mohammedanischen Religion bleiben müssen. Dieses Gesetz konnten die Engländer nicht vollständig umgehen. Die Besitzrechte des Evkaf an der Hedjasbahn mußten, soweit die alten für den Pilgerverkehr nach Medina bestimmten Strecken in Frage kamen, gewahrt werden. Die während des Krieges von der Militärverwaltung in Palästina gebauten Bahnstrecken sowie die alte Strecke Haifa-Samah der Hedjasbahn wurden dem ägyptischen Eisenbahnnetz zugeschlagen. Für die verbliebenen Strecken der Hedjasbahn wurden die Besitzrechte des Evkaf gewahrt und die Direktion der Hedjasbahn in Damaskus belassen.

Die Strecke Dera-Amman-Mahan-Medina hatte bei dem Rückzug des türkischen Heeres natürlich gelitten, und es konnte zunächst wohl aus technischen Gründen der Betrieb nicht wieder aufgenommen werden.

Bisher ist diese Hauptstrecke der Hedjasbahn aber nicht wieder in Betrieb gesetzt worden. Die Ausbesserung des Gleises wäre aber nicht so sehr schwierig gewesen, wenn den Engländern tatsächlich an der Landverbindung zwischen Damaskus und Medina etwas gelegen hätte. Das war aber nicht der Fall. Es lag vielmehr im englischen Interesse, daß der Verkehr mit Medina und Mekka auf den Seeweg über das Rote Meer geleitet

wurde und damit unter englische Kontrolle kam. Es ist auch in Zukunft nicht zu erwarten, daß die Hedjasbahn bis Medina wieder in Betrieb gesetzt wird. Damaskus und Syrien scheiden hierdurch als Versorgungsgebiet für den Hedjas aus, und Ägypten übernimmt deren Platz. Der Strom der mohammedanischen Pilger nach Medina, die vor dem Kriege in einer Zahl von jährlich 25 000 über Damaskus gegangen waren und dort viele Vorteile für die Gasthäuser und die Basare gebracht hatten, wird ausbleiben. Das ist für Damaskus, dessen Handel mit dem Hedjas vor dem Kriege gerade durch die gute Verbindung mit der Hedjasbahn sehr bedeutend geworden war, ein großer Verlust. Damaskus ist jetzt französisches Interessengebiet und muß sich anderweit Ersatz schaffen. Vorläufig stockt der Handel und Verkehr in Syrien aber noch vollständig.

Sogleich nach der Besetzung Palästinas begannen die Engländer mit den Vorarbeiten für ihre transarabische Bahn in westöstlicher Richtung, welche Haifa, den Hafen der Zukunft am Mittelländischen Meere mit dem Persischen Golf verbinden und hierdurch einen neuen, vom Suezkanal unabhängigen Weg nach Indien schaffen soll. Die Länge dieses Weges ist ungefähr 1500 km. Wenn auch die Engländer diese Vorarbeiten wegen des Widerstandes der Beduinen in der Wüste vorläufig haben aufgeben müssen, so ist doch nicht daran zu zweifeln, daß dieser englische Plan in kürzerer Zeit zur Ausführung kommen wird. Die Vorzüge dieser neuen und kürzesten Landverbindung mit Indien liegen für England zu klar auf der Hand.

Von den 1516 km langen Eisenbahnstrecken, mit denen die Hedjasbahn 1914 in den Krieg ging, und zu denen während des Krieges noch 437 km neu hinzugebaut wurden, ist nur noch ein kümmerlicher Rest von 211 km der Strecke Damaskus-Samah in deren Betrieb geblieben. Ihre Verbindung mit Medina und dem Hedjas hat die Hedjasbahn verloren. Diese wird sie auch nicht wieder erlangen. Dadurch hat sie auch das Recht auf den alten Namen, unter dem sie in der Geschichte der Eisenbahnen so berühmt geworden ist, eingebüßt. Zum ersten Male war es gelungen, den Widerstand, den die wasserarme arabische Wüste dem Verkehr entgegensetzte, durch den eisernen Schienenstrang mit der Dampfmaschine siegreich zu überwinden. An verschiedenen Stationen der Wüste zeigten sich langsam Spuren einer beginnenden Kultur. Mit rühmlicher Ausdauer hatten die Beamten angefangen Gärten anzulegen und Bäume zu pflanzen, Erscheinungen, die sonst die Wüste nicht kennt. Auf den Stationen hatten sich Läden aufgetan, wo die wandernden Beduinenstämme ihren Bedarf kaufen oder gegen die Erzeugnisse ihre Kamelherden eintauschen konnten. Auf den Stationen konnten die Eisenbahnbeamten in einfachen aber gesunden Wohnungen mit ihren Familien ein zwar einsames aber zufriedenes Leben führen und durch ihre ständige Berührung mit den Beduinen langsam zu deren Kultivierung beitragen. Durch die Brachlegung der Wüstenstrecken gehen diese Anfänge einer Kultur in der arabischen Wüste für immer verloren. Es wird nur weniger Jahre bedürfen, dann hat der immer in Bewegung befindliche Flugsand der Wüste die Gleise verdeckt und der Wind die verlassenen Stationsgebäude abgedeckt, der Platzregen in den Wadis (Tälern) die Bahndämme weggeschwemmt. Ein Jahrzehnt hängen vielleicht noch die Gleise über ausgewaschenen Dämmen in der Luft, dann sind auch die Laschen durchgerostet. Das Gleis reißt ab, stürzt zusammen, und so werden auch diese letzten Zeugen der einstigen Hedjasbahn in der Wüste vom Sande auf ewig begraben werden.

Den gut national gesinnten mohammedanischen Türken und den Mohammedanern überhaupt ist der Verlust der Hedjasbahn und die Brachlegung der Landverbindung nach ihrer heiligen Stadt Medina schwer geworden. Das gute Gelingen des Baues dieser ihrer national-religiösen Bahn und die nach orientalischen Begriffen vorzügliche Betriebsführung in den letzten Jahren vor dem Kriege war für sie ein Beweis der inneren Erstarkung der türkischen Regierung. Die Opferfreudigkeit der frommen Mohammedaner für dieses Bahnunternehmen, das als ein religiöses Eigentum der Mohammedaner galt, war ein glänzendes Zeichen für die innere Kraft, die ihrer Religion ohne Rücksicht auf die Nationalität der einzelnen Angehörigen innewohnt.

Auch in Deutschland hat der Bau und die Entwicklung des türkischen Hedjasbahnnetzes stets lebhaftes Interesse gefunden. Die Erstarkung unseres Bundesgenossen, auch in seinen abgelegensten Provinzen, konnte von uns nur mit Freuden begrüßt werden. Wenn auch deutsches Kapital nicht in diesem Unternehmen arbeitete, so war es doch ein deutscher Ingenieur gewesen, der die Bahn gebaut hatte, deutsche Fabriken hatten Lokomotiven und Wagen geliefert, und deutsche Eisenbahnbeamte hatten im Dienste der türkischen Regierung den Betrieb und Verkehr der Bahn zur Blüte gebracht. Durch den Krieg ist die Hedjasbahn vielen deutschen Offizieren und Soldaten näher bekannt geworden. Die deutschen Soldatenfriedhöfe in Bir Seba, Jerusalem, Afule, Nazareth, Samah, Damaskus und die vielen Einzelgräber deutscher Soldaten an der Bahn machen uns Deutschen die Hedjasbahn unvergeßlich.

Die eisenbahnbetrieblichen Folgen der Zerreißung Oberschlesiens.

Von Privatdozent Dr.-Ing. Louis **Jänecke**, Regierungsbaurat.

Nach Zeitungsmeldungen fallen bei der Teilung Oberschlesiens an Polen 100 % der Zink-, 83 % der Kohlen-, 70 % der Stahl-, 65 % der Eisen- und 60 % der Koksgewinnung. Ich will auf die unheilvollen wirtschaftlichen Folgen der Teilung für Deutschland nicht eingehen. Sie werden nicht allein für Deutschland, sondern für das ganze Industriebecken verhängnisvoll werden. Die Zukunft wird zeigen, daß durch die Teilung eine Verminderung der Kohlen- und Erzförderung in dem zurzeit erschlossenen Kohlenbecken des späteren polnischen Teils und der Roheisen- und Stahlgewinnung eintreten wird. Denn die Trennung der Kohlenfelder, der Ersatz deutscher durch polnische Kräfte, die Zollgrenze erzeugen Hemmungen im industriellen Leben, die die Leistung der Industrie und Kohlenförderung herabdrücken werden. Es kann nicht meine Aufgabe sein, dies ausführlich darzulegen.

Ich möchte dagegen auf die eisenbahnbetrieblich schädlichen Folgen der Zerreißung Oberschlesiens hinweisen. Betrachten wir zu dem Zweck zunächst die augenblicklichen dortigen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse. Hinsichtlich des Verkehrs beziehe ich mich auf meine Arbeit im Organ (1919, Heft 23) über „Die Beförderung von Massengütern; mit einem Überblick über den Verkehr von Kohle und Erz in Deutschland". Die Kohlengewinnung in Oberschlesien umfaßt danach zurzeit nur ein Gebiet von etwa 600 qkm. Die Kohle floß vor dem Kriege (siehe Abbildung 2 jenes Aufsatzes) zum größten Teil nach Deutschland. Große Mengen gingen auch nach Österreich-Ungarn und verhältnismäßig kleine nach dem damaligen Polen.

Die umstehende Karte zeigt den Kohlenversand Oberschlesiens (Abbildung 3 im Organ) vor dem Kriege. Auch der Unbefangenste muß aus den eng beieinanderliegenden, sich überschneidenden Kreisen den Eindruck gewinnen, daß das Industriegebiet ein einheitliches Ganzes bildet. Dieser Eindruck vermehrt sich noch bei eingehenderer Betrachtung aller Verkehrsbeziehungen. Millionen Tonnen Kohle, große Erzmengen, Halb- und Fertigfabrikate laufen auf der Hauptbahn und dem oberschlesischen Schmalspurbahnnetz zwischen den eng beieinanderliegenden Gewinnungs- und Verbrauchsstellen einher. Auch der Eisenerzverbrauch zeigt, daß Oberschlesien wirtschaftlich nicht geteilt werden kann (Abbildung 2 und 5 auf Tafel 40 im Organ). Die geringen in Oberschlesien gewonnenen Eisenerzmengen genügen nicht für die hochentwickelte Industrie. Ausländische Erze, besonders aus Schweden, müssen durch Deutschland, von Danzig und Stettin und auf der Oder über Cosel-Oderhafen eingeführt werden.

Die eng verschlungenen Verkehrsbeziehungen im oberschlesischen Industriebecken haben bei den noch beieinander befindlichen Gewinnungs- und Verbrauchsstellen ein dichtes Eisenbahnnetz geschaffen. Wer das Gebiet zum ersten Mal bereist, kann sich durch die vielen Strecken und Bahnhöfe der Hauptbahn mit den weit ausgebauten Anschlußbahnhöfen der Zechen- und

Industrieanlagen kaum durchfinden. Dazu kommt die eng verschlungene, so außerordentlich wichtige oberschlesische Schmalspurbahn mit den in alle Gruben, Hochöfen und Industrieanlagen und nach dem Klodnitz-Kanal führenden Umschlagplätzen. Die Schlagadern des Betriebes haben ihren Ausgang von den an der Grenze des Industriegebietes liegenden Rangierbahnhöfen Gleiwitz, Peiskretscham, Tarnowitz und sichern eine einheitliche Betriebsweise. Gleiwitz besonders gehört zu den best ausgebauten Anlagen seiner Art. Den Rangierbahnhöfen stellen sich die vor allem in Gleiwitz errichteten großen Lokomotiv- und Wagenwerkstätten würdig an die Seite. Sie sorgen dafür, daß in dem dichten Bahnnetz mit seinen großen Anforderungen Lokomotiven und Wagen gebrauchsfähig bleiben. Ein zahlreiches, gut eingearbeitetes, ausgebildetes und nach einheitlichen Gesichtspunkten verteiltes Betriebspersonal der verschiedensten Dienstzweige macht erst den verwickelten, schwierigen Betrieb und die großen Leistungen möglich.

Der dichte, vielseitige Verkehr ruft bei den verwickelten Bahnhofsanlagen naturgemäß sehr schwierige Betriebsverhältnisse hervor. Der Fahrplan ist bei den stark wechselnden Verkehrsbeziehungen schwer aufzustellen und richtig zu erhalten; die Rangierarbeiten erfordern viel Arbeit, Umsicht und genaue Kenntnis der örtlichen Verhältnisse; der Fahrdienst stellt bei der dichten Zugfolge große Anforderungen an die Tüchtigkeit der Beamten und und eine gute Einteilung des Lokomotiv- und Personalwechsels; der Wagendienst erfordert bei den täglich zu stellenden Tausenden von Wagen eine gründliche Überwachung, gute Leerwagenverteilung. Nur die jetzige einheitliche Betriebsleitung ermöglicht es, die gewaltigen Anforderungen des Verkehrs zu bewältigen und den Betrieb reibungslos zu führen. Unfälle auf dem Rangierbahnhof Gleiwitz würden z. B. ohne sachgemäße Überwachung sofort Störungen auf den von dort ausgehenden Verkehrsadern hervorrufen und so auch in kurzer Zeit in dem ganzen Industriegebiet.

Schon diese wenigen Worte zeigen, daß das Industriegebiet in Oberschlesien in eisenbahnbetrieblicher Hinsicht ein Ganzes ist, und beide Teile auch nach einer Trennung aufeinander angewiesen bleiben. Deutschland, dem nur ¼ seiner Kohlenfelder bleibt, kann ohne die polnische Kohle nicht auskommen, und Polen ist auf die Erzeinfuhr durch Deutschland von Stettin und Cosel-Oderhafen angewiesen. Auch die vielen wechselseitigen Beziehungen der Industrie, der Koksbedarf der Hochöfen, der gegenseitige Austausch von Halb- und Fertigfabrikaten machen eine Teilung des Eisenbahnverkehrs unmöglich.

Ebensowenig kann man die Bahnanlagen auseinanderreißen. Schon die weit ausgebauten Bahnhofsanlagen und Anschlußgleise wird man in dem engen Gebiet an der Grenze schwer trennen können. Ausgeschlossen aber ist es, die Arbeit des Rangierbahnhofes Gleiwitz für die Zugbildung der auf polnischem Gebiet liegenden Bahnhöfe und Strecken einem polnischen Bahnhofe zuzuweisen oder für ihn auf polnischem Gebiete einen Ersatzbahnhof zu schaffen, so daß die Bahngebiete beider Teile voneinander unabhängig wären, denn in dem abgebauten Industriegebiete stößt schon jeder kleine Um- und Neubau auf Schwierigkeiten, wieviel mehr erst der Bau eines Ersatzbahnhofes für Gleiwitz. Auch würde ein Rangierbahnhof mitten im Industriegebiet eisenbahnbetrieblich denkbar ungünstig liegen.

Aber nicht nur die Bahnanlagen sind schwer zu trennen, sondern auch die Einheitlichkeit der Betriebsmittel, die Lokomotiven und Wagen schwer zu entbehren. So liegen die Lokomotiven- und Wagenwerkstätten in Gleiwitz auf deutschem Gebiet, ihr Ersatz in Polen wird lange Zeit erfordern, auch kann die Reparatur und Verteilung der Wagen und Lokomotiven und ihr Ausbau bei der gleichen Benutzung in dem engen Industriegebiet nur nach einheitlichen Gesichtspunkten erfolgen. In noch höherem Maße gilt dies, wie wir noch sehen werden, von dem Personal.

Daß der Betrieb in eine Hand gehört, braucht eigentlich nicht weiter dargelegt zu werden. Wir sahen schon, daß die Arbeit der auf deutschem Gebiete liegenden Bahnhöfe nicht von dem Zugverkehr und der Zugbildung der polnischen Strecken zu trennen ist. Die Zugbildung kann in dem dichten Industriegebiet nicht an der Grenze Halt machen. Dasselbe gilt vom Fahrplan, besonders dem Güterfahrplan. Er läßt sich nicht von der Leistung der Rangierbahnhöfe trennen und muß für das ganze Gebiet einheitlich dem Verkehr entsprechend aufgestellt werden.

Mit dem Fahrplan eng verbunden ist der Fahrdienst; auch er muß in dem Industriegebiet einheitlich geregelt werden. Die Verlegung von Lokomotiv- und Personalwechsel auf dazu nicht ausgebaute Bahnhöfe und mit Rücksicht auf die Abbauverhältnisse auch nicht einzurichtende neue Wechselstationen würde mit Sicherheit zu betrieblichen Schwierigkeiten führen.

Noch weniger ist eine Teilung des Wagendienstes, insbesondere der Leerwagenverteilung, bei dem Hin und Her der beladenen und leeren Wagen und den dicht beieinanderliegenden Empfangs- und Versandbahnhöfen möglich. Sie würde zu großen unwirtschaftlichen Leerläufen und zur unnötigen Belastung des kaum noch aufnahmefähigen Bahnnetzes führen und katastrophale Wirkungen zeitigen.

Wir haben somit gesehen, daß Oberschlesien im Eisenbahnbetrieb und -verkehr ein Ganzes bildet. Trotzdem wird aber mit Rücksicht auf die Zollgrenze das Bestreben einsetzen, den Bedarf so weit wie möglich im eigenen Lande zu decken. Dies wird eine gewisse Verschiebung im inneren Verkehr Oberschlesiens hervorrufen. Dazu wird vermutlich das Bestreben Polens kommen, den Verkehr, z. B. den nach Danzig, durch polnisches Gebiet zu leiten und an sich zu reißen und sich in der Industrie mit Hilfe von französischem und englischem Kapital von Deutschland unabhängig zu machen. Die für die Verkehrsänderung nötigen Um- und Neubauten werden dabei nicht so schnell durchgeführt sein können. Schon der Ausbau neuer Grenzbahnhöfe wird in dem abgebauten Gebiete und in der kurzen, hier zur Verfügung stehenden Zeit auf Schwierigkeiten stoßen und betriebliche Nachteile zeitigen. Vor allen Dingen wird aber der Übergang des einen Teils der Bahnen in polnische Hände eine andere Personalbesetzung zur Folge haben, denn es wird nach dem bisherigen Vorgehen der Polen sich nur ein kleiner Teil der deutschen Beamten und Arbeiter dazu verstehen, in Polen zu bleiben. Hierunter wird die Unterhaltung der Anlagen und, wie wir noch besprechen werden, der ganze Betrieb sehr leiden.

Schon die zu erwartende Verkehrsverschiebung wird auf den nicht so schnell ausgebauten Bahnen die Leistung herabdrücken,

auch wird sich der Betrieb selbst, z. B. bei der Rangierbildung, Wagenverteilung und im Fahrplan, nicht so schnell darauf einstellen können. Sie bildet also in dem dichten Bahnnetz eine große Gefahr. Dazu kommen die Hemmungen des Grenzverkehrs; weiter werden die Betriebs- und Bahnanlagen durch den Übergang in die ungeübten polnischen Hände schlechter unterhalten und die Betriebsleistungen herabgedrückt werden. Am nachteiligsten wird sich aber auf allen Gebieten des Betriebes, im Rangierdienst, Fahrdienst, Wagendienst, Fahrplan und der Betriebsüberwachung, der Wechsel im Personal im polnischen Teile Oberschlesiens bemerkbar machen. Einmal ist neues, mit der Örtlichkeit nicht vertrautes Personal nie so leistungsfähig wie alte, eingearbeitete Betriebsbeamte. Auch wird das gute Zusammenarbeiten zu wünschen übrig lassen. Vor allen Dingen fehlt den Polen aber die genügende Erfahrung für einen so schwierigen Eisenbahnbetrieb und eine ausreichende Zahl eingearbeiteter Betriebsbeamter. Es ist daher anzunehmen, daß die Betriebsleistungen der Bahnen ganz bedeutend zurückgehen werden, und es ohne Stockungen nicht abgehen wird.

Werfen wir nun noch einen Blick auf die Genfer Beschlüsse hinsichtlich der Eisenbahnen Oberschlesiens. Sie lauten:

„Die Rechte und Pflichten der Eisenbahnen und Straßenbahnen, soweit sie sich in Privat- oder Kommunalbesitz befinden, bleiben durch ihre Konzessionen geregelt; die Betriebseinheit des Netzes der schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft bleibt für die Dauer von 15 Jahren aufrechterhalten.

Der Betrieb der deutschen normal- und schmalspurigen Eisenbahnen wird im Abstimmungsgebiet für die Dauer von 15 Jahren einer gemischten Verwaltung unterstellt. Die Mengen rollenden Materials, die auf das Abstimmungsgebiet entfallen, werden gemäß Artikel 371 des Versailler Vertrages bestimmt werden.

Die Tarife werden einheitlich geregelt. Nach Artikel 365 des Friedensvertrages von Versailles wird jeder Spezialtarif, der zwischen dem deutschen Gebiet und einem Punkt des Abstimmungsgebietes in Kraft ist, auf das gesamte Abstimmungsgebiet Anwendung finden. Der Vorteil jedes Spezialtarifes, der im Abstimmungsgebiet Geltung hat, wird den Waren der gleichen Art zugute kommen, die aus Polen, Deutschland oder aus irgendeinem anderen Lande ausgeführt oder dorthin eingeführt werden.

Die Fahrpläne werden nach den Bedürfnissen der Industrie geregelt, und der Aufenthalt der Arbeiterzüge, die über die Grenze fahren, wird nach Möglichkeit beschränkt werden. Die Kosten der sozialen und staatlichen Versicherungen zugunsten der Angestellten der schlesischen Eisenbahnen werden der Verwaltung dieser Eisenbahnen zur Last fallen.

Für den Betrieb der Eisenbahnen wird eine einheitliche Verrechnung eingeführt werden, die alle Einnahmen und Ausgaben einschließlich der Unterhaltungskosten der Gleise und des Eisenbahnmaterials und die Einzahlungen in die Fonds für Erneuerungsarbeiten umfassen. Die Ausgaben für Neuarbeiten werden besonders verrechnet werden; sie werden von dem Staate getragen, auf dessen Gebiet sie ausgeführt werden. Gewinn oder Verlust werden unter beide Länder je nach der Länge der ihnen gehörenden Eisenbahnlinien und nach der Bedeutung des Verkehrs verteilt werden."

Hier interessiert uns vor allem die Bestimmung, daß der Betrieb der Eisenbahnen im Abstimmungsgebiet für die Dauer von 15 Jahren einer gemischten Verwaltung unterstellt wird. Die Fahrpläne werden nach den Bedürfnissen der Industrie geregelt, und der Aufenthalt der Arbeiterzüge, die über die Grenze fahren, wird nach Möglichkeit beschränkt werden. Diese kurzen betrieblichen Bemerkungen sind sehr dürftig. Mit der Aufstellung der Fahrpläne ist es nicht getan. Der ganze Verkehrs- und Betriebsdienst, Rangierdienst und Fahrdienst usw., die Zollabfertigung, die Beschaffung und Unterhaltung der Betriebsmittel, der Ausbau der Bahnhöfe müssen unbedingt einheitlich geregelt werden, denn in Oberschlesien ist, wie wir sahen, eine eisenbahnbetriebliche Trennung des Industriegebietes ohne die nachteiligsten Folgen nicht möglich. Wie weit eine gemischte Verwaltung dem vorbeugen kann, wird von ihrer Zusammensetzung und ihren Befugnissen abhängen. Ungünstiger als eine einheitliche Verwaltung muß sie aber bei den nicht wegzuleugnenden Gegensätzen zwischen Deutschland und Polen und den vielen Reibungsflächen zwischen ihnen immer wirken. Diese Gegensätze werden in stärkerer oder milderer Form in der gemischten Verwaltung zum Schaden Oberschlesiens in Erscheinung treten, auch wenn die Polen in der ersten Zeit bei ihrer Unkenntnis der örtlichen Verhältnisse und ihrer Abhängigkeit von den Deutschen sich zurückhalten sollten. Besonders große Schwierigkeiten und viele Reibungen wird die gerechte Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben machen, wie sie im letzten Absatze der Bestimmungen festgelegt ist. Die Zug- und Wagenachskilometer dürften hierfür auf keinen Fall genügen, da in ihnen z. B. die Rangierarbeit der Verschiebebahnhöfe nicht zum Ausdruck kommt. Wie wird es berücksichtigt, wenn der eine die Bahnanlagen und Betriebsmittel gut unterhält, so daß wenig Reparaturen und Neubauten nötig sind, während sie der andere verkommen läßt? Wenn der eine mit gut ausgebildetem Personal auskommt und der andere doppelt soviel Kräfte braucht und sie höher bezahlt? Oder wenn bei dem einen durch seine sachgemäße Arbeit Unfälle eine Seltenheit sind, während sie bei dem andern an der Tagesordnung sind, oder wenn bei dem einen Betrieb- und Wagenumlauf flüssig sind und bei dem andern schleppend? Und wo fangen die Umbauten, für die ein Erneuerungsfonds geschaffen werden soll, an, und wo die Neubauten? Wir sehen, es ist genug Stoff zu Reibungen vorhanden.

Fallen bei einer Teilung eines verwickelten, dicht ineinander greifenden Industrieunternehmens dem älteren von zwei Brüdern die wichtigsten Abteilungen und Lagerstätten der Rohmaterialien zu, so wird es bei einer gemeinsamen Verwaltung trotz besten Einvernehmens leicht zu Streitigkeiten über die Einnahmen und Ausgaben kommen, wieviel mehr muß erst eine gewaltsame, unnatürliche Teilung eines so wichtigen Gebietes wie Oberschlesiens mit seinen engen, nicht zu übersehenden Beziehungen unter zwei bisher feindliche Parteien zu Streitigkeiten führen. Auch darf man nicht vergessen, daß Deutschland, das durch jahrhundertelangen Fleiß und durch seine Intelligenz Oberschlesien erst zur Blüte gebracht hat, es gegen den Willen seiner Bevölkerung mit fast allen Rohstoffen verliert, und dies Polen überwiesen wird, das noch nie seine Fähigkeiten, ein solches Gebiet zu verwalten und zu erschließen, gezeigt hat.

Bei den engen Beziehungen der künstlich getrennten Teile muß ganz Oberschlesien unter dieser widersinnigen Zerstückelung leiden, auch wenn französisches, englisches und amerikanisches Kapital den Polen, die hierzu aus eigener Kraft unfähig sind, die Erschließung und Verwaltung ihres Teils erleichtert. Der wirtschaftliche Rückgang Oberschlesiens wird aber nicht diesem Land allein zum Schaden, sondern für die ganze Welt gefährlich, die gerade in der jetzigen Zeit weitere Krankheiten ihres Wirtschaftslebens nicht vertragen kann. Von Deutschland kann man aber wirklich nicht verlangen, daß es auch diesen unersetzlichen Schaden vergessen wird, nachdem es schon durch Schaffung des polnischen Korridors schwer gelitten hatte, ohne daß die Bevölkerung vorher gefragt wurde.

Entlassung aus einem wichtigen Grunde[1]).

Von Verkehrsinspektor **Schulz-Königsberg i. Pr.**

Die Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen ist ein Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit, der den Vorschriften des Reichsgesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 unterliegt. Mitglieder dieser Pensionskasse sind Eisenbahnverwaltungen und Angestellte, die durch ihre Bevollmächtigten einen Versicherungsvertrag geschlossen und die aus diesem Vertrage entspringenden Rechte und Pflichten in der Satzung festgelegt haben.

Das Dienstvertragsverhältnis zwischen den der Pensionskasse angeschlossenen Eisenbahnverwaltungen und ihren Angestellten wird daher durch die Satzung unmittelbar berührt; diese bildet einen Bestandteil des Dienstvertrages. Das erhellt am deutlichsten aus § 4 Abs. 3 der Satzung, worin gesagt ist, daß die zum Beitritt zur Pensionskasse Berechtigten bei der Anstellung zu verpflichten sind, der Kasse beizutreten. Aus der Pflicht zum Beitritt ergibt sich folgerichtig die weitere Verbindlichkeit, daß die Anstellungsberechtigten durch ihre Mitgliedschaft zur Kasse während der ganzen Vertragsdauer an die satzungsmäßigen Bestimmungen den Eisenbahnverwaltungen gegenüber gebunden sind. Daß die Satzung der Genehmigung des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherung bedarf, ist in den §§ 4, 13 des Reichsgesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vorgeschrieben; die Genehmigung erlangt daher nur die Bedeutung eines formalen Aktes. Materiell rechtlich wird dadurch die Satzung aus dem Rahmen der gewöhnlichen, der behördlichen Genehmigung nicht unterliegenden Verträge nicht herausgehoben. Unerheblich ist ferner, daß der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten vom Standpunkte

[1]) Die Bestimmungen des Betriebsrätegesetzes sind hier absichtlich nicht erörtert.

der ihm zugewiesenen Aufsicht aus Einwendungen gegen die Satzung nicht erhoben hat.

§ 12 Abs. 2 Satz 1 der Satzung schreibt vor, daß den Mitgliedern, die der Versicherungspflicht nach dem Versicherungsgesetz für Angestellte unterliegen würden, bis zur Vollendung der vom 21. Lebensjahre ab zu rechnenden zehnjährigen Beitragszeit von den Eisenbahnverwaltungen nur gekündigt werden darf, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Sinn und Zweck dieser Bestimmung ist, daß die noch nicht pensionsberechtigten Angestellten geschützt werden sollen. Diese Vorschrift tritt von allen übrigen Satzungsbestimmungen am deutlichsten hervor, weil sie den Verwaltungen das Recht entzieht, das Dienstverhältnis mit den Angestellten innerhalb der zehnjährigen Wartezeit nach Belieben aufzuheben; sie gibt dem Dienstvertrage dadurch eine starre Form und zwingt die Verwaltungen zur Einschränkung ihrer freien Willensbestimmung bis zu dem Augenblick, wo der Angestellte einen wichtigen Grund zur Lösung des Dienstverhältnisses bietet.

§ 12 Abs. 2 Satz 2 sieht nun die erschwerende Bestimmung vor, daß der Angestellte im Streitfalle, d. h. also wenn über das Vorliegen eines wichtigen Kündigungsgrundes zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Angestellten Meinungsverschiedenheiten bestehen, unter Ausschluß des Rechtsweges die Entscheidung der Eisenbahnaufsichtsbehörde herbeiführen kann. Meinungsverschiedenheiten werden in den weitaus meisten Fällen bestehen, und so ergibt sich für die Eisenbahnverwaltung erneut eine Zwangslage, wenn die Aufsichtsbehörde etwa anderer Ansicht ist als sie. Was unter einem wichtigen Grunde zu verstehen ist, ist teils Rechts-, teils Tatfrage. Zweifellos liegt ein wichtiger Grund zur Kündigung, und zwar zur befristeten Kündigung, vor, wenn beispielsweise ein Betriebsbeamter das Gehör verliert oder das Augenlicht ganz oder teilweise einbüßt oder farbenuntüchtig wird, so daß er seinen Dienst nicht mehr versehen kann. In solchen Fällen werden sich auch die Aufsichtsbehörden wegen der auf sie zurückfallenden Verantwortung dem Vorliegen eines wichtigen Grundes kaum verschließen.

Anders dagegen, wenn eine unbefristete Kündigung[2]) ausgesprochen wird. Was hier unter einem wichtigen Grunde zu verstehen ist, kann mangels einer Definition nur nach den Grundsätzen beurteilt werden, die das Reichsgericht in feststehender Rechtsprechung vertreten hat[3]) und die auch von der Literatur[4]) vertreten werden. Hiernach liegt ein wichtiger Grund vor, wenn unter Würdigung aller gegebenen Umstände der vom Vertrage zurücktretenden Eisenbahnverwaltung die Fortsetzung des Dienstverhältnisses nach verständigem Ermessen nicht zugemutet werden kann. Als wichtigen Grund hat das Reichsgericht u. a. Erkrankung des Dienstverpflichteten anerkannt[2]). Von welcher Dauer die Erkrankung sein muß, um das Vorliegen eines wichtigen Grundes zu begründen, darüber äußern die Reichsgerichtsräte[2]) sich nicht. Es lassen sich darüber auch keine festumgrenzten Normen aufstellen, weil diese Frage tatsächlicher Natur ist und ihre Beurteilung von Fall zu Fall richterlichem Ermessen obliegt. Nach allgemeiner Rechtsauffassung muß die Erkrankung jedoch von erheblicher Dauer sein; sie braucht es andererseits nicht zu sein, wenn die Krankheit eine ansteckende, anderen Menschen gefährlich werdende ist. Als wichtige Gründe kommen nach Literatur und Rechtsprechung ferner in Betracht unsittliches und Ärgernis erregendes Verhalten, Betrug, erweislich betrügerische Absichten, grober Vertrauensbruch, beharrliche Dienstverweigerung und dergl. mehr seitens des Dienstverpflichteten.

§ 626 BGB. bestimmt, daß das Dienstverhältnis von jedem Teile ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden kann, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Diese Bestimmung hat zwingende Kraft, sie soll die Erwerbs- und Geschäftsfreiheit der Beteiligten wahren. Auf Kündigung wegen eines wichtigen Grundes kann daher im voraus nicht verzichtet werden. Das Gesetz beruht auf dem Gedanken, daß bei dem Dienstverhältnis nicht vorgesehene Umstände eintreten können, welche die sofortige Aufhebung des Dienstverhältnisses erheischen, wenn nicht das Interesse der einen oder anderen Partei in unbilliger Weise geschädigt werden soll. Das Gesetz will bei unvorhergesehenen Ereignissen die Billigkeit entscheiden lassen und kann es daher nicht zulassen, das Kündigungsrecht aus wichtigen Gründen im voraus auszuschließen oder zu beschränken[5]).

Nach § 12 Abs. 2 Satz 2 des Statuts soll nun der Rechtsweg ausgeschlossen sein. An sich ist in dieser Vorschrift eine Beschränkung der Befugnis des Dienstberechtigten noch nicht zu finden, er kann, wenn ein wichtiger Grund vorliegt, das Dienstverhältnis ohne weiteres lösen. Aber der Zweck des § 626 BGB. wird nicht erreicht, wenn die Entlassung aus einem Grunde erfolgt ist, den das ordentliche Gericht als wichtigen Entlassungsgrund bereits anerkannt hat, oder wenn die vorliegenden Tatsachen derart sind, daß unter Würdigung aller Umstände der Eisenbahnverwaltung die Fortsetzung des Dienstverhältnisses nach verständigem Ermessen nicht mehr zugemutet werden kann, die Eisenbahnaufsichtsbehörde dennoch auf Wiedereinstellung des Entlassenen entscheidet. In diesem Falle liegt in der Vorschrift des § 12 Abs. 2 Satz 2 des Statuts eine Beschränkung des Rechts des Dienstberechtigten, die das Gesetz nicht zuläßt. Die Umstände sollen entscheidend sein, nicht die grunderzeugenden Tatsachen allein. Wenn daher die Eisenbahnaufsichtsbehörde den Umständen nicht gerecht wird, sei es aus Entgegenkommen gegenüber dem Entlassenen oder aus anderer Ursache, oder wenn sie in Verkennung der tatsächlichen Umstände der Tendenz des § 626 BGB. nicht gerecht wird, so liegt darin ein Verstoß gegen die zwingende Vorschrift des BGB., der die Eisenbahnverwaltung berechtigt, ungeachtet der Entscheidung der Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Bestimmung des § 12 Abs. 2 Satz 2 des Statuts den ordentlichen Rechtsweg zu beschreiten. Ob eine Verkennung der Umstände vorliegt, ist Tatfrage, die Eisenbahnverwaltung kann sie regelmäßig als vorliegend erachten und daher gemäß § 256 ZPO. Klage auf Feststellung erheben, daß das Vertragsverhältnis mit Rücksicht auf den vom Dienstverpflichteten gegebenen wichtigen Grund nicht mehr bestehe.

Umgekehrt kann durch die Bestimmung des § 12 Abs. 2 Satz 2 des Statuts auch das Interesse des entlassenen Angestellten verletzt werden, nämlich dann, wenn die Entlassung aus einem Grunde erfolgt ist, den das ordentliche Gericht als wichtigen Entlassungsgrund bereits abgelehnt hat, oder wenn die Eisenbahnaufsichtsbehörde in Verkennung der tatsächlichen Umstände die Entlassung bestätigt. Wie die Eisenbahnverwaltung, so kann auch der Angestellte angesichts der Verletzung des zwingenden Rechts des § 626 BGB. nach § 256 ZPO. Klage auf Feststellung erheben, daß ein wichtiger Entlassungsgrund nicht vorliege und das Vertragsverhältnis daher noch bestehe.

Daraus ergibt sich, daß der Bestimmung des § 12 Abs. 2 Satz 2 des Statuts nicht die Bedeutung beizumessen ist, die ihr im allgemeinen zuerkannt wird.

[2]) Die unbefristete Kündigung kann nach Wahl des Dienstberechtigten in eine befristete Kündigung umgewandelt werden.

[3]) Kommentar der Reichsgerichtsräte zum BGB., 3. Aufl. Anm. 1 zu § 626.

[4]) Staudinger, BGB., 7/8. Aufl., Bd. II², S. 1133 ff. und die daselbst angeführten Entscheidungen.

Enneccerus, Lehrbuch des Bürgerl. Rechts, 12/14. Aufl., Bd. I², S. 433 f. und die daselbst erwähnte Literatur.

[5]) Kommentar der Reichsgerichtsräte zum BGB., 3. Aufl., Anm. 2 zu § 626.

Die Wirksamkeit des Staatsbahn- und des Privatbahnbetriebes in Kanada.

Die wirtschaftliche Gesundung der deutschen Reichsbahn ist jetzt eins der wichtigsten Probleme der Reichsregierung. Die Vertreter der deutschen Industrie sind der Meinung, daß zur Beseitigung der Fehlbeträge der Reichsbahn die Entstaatlichung des Unternehmens geboten sei; dagegen vertritt der Reichsverkehrsminister in einer jüngst dem Reichsministerium überreichten Denkschrift die Auffassung, daß die Sanierung der Reichsbahn auch bei Aufrechterhaltung des staatlichen Betriebs möglich sein wird; und die gewerkschaftliche Vertretung des Personals der Reichsbahn hat sich gegen die Entstaatlichung der Reichsbahn ausgesprochen, ebenso die Spitzenorganisationen der freien Gewerkschaften. Aber wie die Entscheidung der Reichsregierung auch ausfallen mag, immer steht man vor einer modernen Herkulesaufgabe, die nur unter sorgsamer Ausnutzung aller wirtschaftlichen Möglichkeiten bewältigt werden kann. Deshalb sei hier, wo zu der strittigen Frage über die anzuwendende Wirtschaftsform keine Stellung genommen werden soll, auf die neuesten geschäftlichen Ergebnisse des Staats- und des Privatbahnbetriebes in Kanada sowie die daran geknüpfte Kritik eines kanadischen Sachverständigen hingewiesen. Die Entwicklung, die die Dinge dort genommen haben, erscheint auf den ersten Blick geeignet, den Staatsbahngedanken in Kanada in Mißkredit zu bringen; ob mit Recht, das dürfte sich wohl erst nach einer eingehenderen Untersuchung beurteilen lassen.

Die nachfolgenden Angaben sind einem Aufsatz der Railway

Age vom 16. Juli 1921 entnommen; sie sind vielleicht geeignet, einen Fingerzeig für die Untersuchungen zu geben, die auch bei der Reichsbahn anzustellen sein werden. Der Verfasser des Aufsatzes J. L. Payne, ein ehemaliger Statistiker der Eisenbahn- und Kanalabteilung der kanadischen Regierung, ist mit Hilfe der Statistik den Ursachen der auffallenden Fehlbeträge nachgegangen, die sich neuerdings bei den kanadischen Staatsbahnen (Canadian National Railways) im Gegensatz zu der großen Privatbahn des Landes, der Canadian Pacific Railway, herausgestellt haben. Zu dem Zweck hat er die Betriebsergebnisse beider Bahnen verglichen. Rein äußerlich betrachtet, liegen die Verhältnisse für einen solchen Vergleich ungewöhnlich günstig. Denn es handelt sich um Bahnen mit ungefähr gleichen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen und von etwa gleicher Länge. Allerdings hat das Staatsbahnnetz insgesamt eine Länge von 22 500 Meilen; der Verfasser hat aber die staatlichen Nebenbahnen und Zufuhrlinien, ferner mit Rücksicht auf statistische Hindernisse auch Teile der Hauptbahn der Staatsbahn (Grand Trunk und Prince Edward Island Railway) außer Betracht gelassen. Ihre Einbeziehung würde übrigens den Vergleich für die Staatsbahn nur ungünstig beeinflußt haben.

Die zum Vergleich herangezogenen Staats- und Privatbahnstrecken durchqueren das ganze Land von Osten nach Westen und laufen auf große Entfernungen ziemlich dicht nebeneinander her. Sie sind auch an der Bedienung des Verkehrs der Industriezentren von Ontario und Quebeck sowie der großen Weizengebiete des Westens ungefähr gleichmäßig beteiligt. Auf die durchquerten Provinzen verteilen sie sich wie folgt:

	Staatsbahn	Privatbahn
Britisch Columbia	1 201 Meilen	1 816 Meilen
Alberta	1 816 „	1 901 „
Saskatchewan	3 371 „	2 777 „
Manitoba	2 294 „	1 728 „
Ontario	3 120 „	3 286 „
Quebeck	1 935 „	1 076 „
Neu-Braunschweig	765 „	524 „
Nova Scotia	375 „	576 „
zusammen	14 877 Meilen	13 694 Meilen

Auf Seiten der Staatsbahn sind an dem Vergleich beteiligt: Die Canadian Northern-, die Grand Trunk Pacific-, die National Transcontinental- und die Intercolonial-Eisenbahn. Angesichts der zwischen der Staats- und der Privatbahn anscheinend in großem Maße bestehenden Übereinstimmung der äußern Verhältnisse muß es allerdings befremden, daß die Privatbahn in dem am 30. 6. 1919 abgeschlossenen Rechnungsjahr einen Überschuß von 36 977 263 $ erzielt hat, während die bezeichneten vier Strecken der Staatsbahn einen F e h l b e t r a g von nicht weniger als 40 650 222 $ aufzuweisen haben. Dem liegen folgende Betriebsergebnisse zugrunde:

	Staatsbahn	Privatbahn
Roheinnahmen	93 173 827 $	162 846 470 $
Betriebsausgaben	104 032 753 $	130 416 995 $
Güterbeförderung in Tonnen	25 754 622	25 894 741
Zahl der beförderten Personen	10 551 151	14 542 282
Einnahme auf 1 Meile der Bahnlänge	6 263 $	11 900 $
Ausgabe auf 1 Meile der Bahnlänge	6 993 $	9 524 $
Einnahme auf 1 Zugmeile	3 010 $	4 104 $
Ausgabe auf 1 Zugmeile	3 361 $	3 307 $
Betriebszahl	111,6 %	80,1 %

Während der Güterverkehr auf beiden Bahnen ungefähr gleich stark war, waren die Gesamteinnahmen sowie die Durchschnittseinnahmen für die Strecken- und Zugmeile bei der Privatbahn bedeutend höher. Die Verhältnisse liegen nämlich für diese bei den Einnahmen aus drei Gründen günstiger. Erstens betrug ihre Durchschnittseinnahme für die Tonnenmeile 0.963 cent (bei der Staatsbahn dagegen nur 0.892), was auf den größeren Anteil der Privatbahn an erstklassiger Fracht zurückzuführen ist; zweitens hatte die Privatbahn eine größere durchschnittliche Frachtmenge und drittens einen dichteren Personenverkehr aufzuweisen.

Nach Feststellung dieses Umstandes ist der Verfasser zur Prüfung der Höhe der T r a n s p o r t k o s t e n übergegangen. Für seine Untersuchung hat er aus besonderen Gründen die Jahre 1917 und 1919 gewählt. Im Jahre 1917 befanden sich nämlich die Canadian Northern und die Grand Trunk Pacific, die die westliche Abteilung der kanadischen Staatsbahn bilden, im Privatbahnbetrieb, während sie im Jahre 1919 schon länger als ein Jahr vom Staate betrieben wurden. Als Einheit hat er die Vereinigung von Tonnen- und Personenmeile gewählt, die er hier für den besten Vergleichsmaßstab hält. An Transportkosten entfallen auf die Tonnen- und Personenmeile:

	im Jahre 1917 cent	im Jahre 1919 cent
bei der Canadian Northern	0,321	0,634
„ „ Grand Trunk Pacific	0,391	0,673
„ „ Transcontinental	0,294	0,439
„ „ Intercolonial	0,442	0,708
„ „ Staatsbahn insgesamt	0,355	0,626
„ „ Privatbahn	0,288	0,503

Besonders auffallend ist der Unterschied in der Höhe der Transportkosten bei der Intercolonial- und der Privatbahn. Bei der Canadian Northern, die 52 % der Staasbahnfrachten beförderte und 60 % der Bruttoeinnahmen der Staatsbahn erzielte, betrugen die durchschnittlichen Kosten gegenüber der Privatbahn 1917 11½ % mehr, 1919 dagegen 26 % mehr.

Da sich die Roheinnahmen der vier Linien der Staatsbahn 1919 gegen 1917 um 24,6 %, die der Privatbahn dagegen nur um 10,9 % erhöht haben, so ist die Staatsbahn auf der Einnahmeseite im Vorteil. Während aber die Betriebsausgaben der Privatbahn in der gleichen Zeit um 34,9 % gestiegen sind, haben sie sich bei der Staatsbahn um das Doppelte (69,7 %) erhöht, so daß diese von einem Betriebsüberschuß von 13 510 116 $ im Jahre 1917 auf einen Fehlbetrag von 10 858 926 $ im Jahre 1919 gekommen ist; dagegen hat die Privatbahn in diesem Jahre einen Betriebsüberschuß von 32 429 475 $ erzielt. An der Einheit der Tonnen- und Passagiermeile gemessen, sind die Staatsbahneinnahmen von 0,831 auf 1,122 cents (+ 35 %) und die der Privatbahn von 0,897 auf 1,282 cents (+ 42,9 %) gestiegen, die Betriebsausgaben der Staatsbahn dagegen von 0,681 auf 1,252 cents (+ 83,9 %) und die der Privatbahn von 0,591 auf 1,027 cents (+ 73,8 %); der Abstand in den Ausgaben beider Bahnen betrug 1917 nur 15,2 %, 1919 dagegen 21,9 %. Die Privatbahn ist also besser als die Staatsbahn imstande gewesen, der steigenden Tendenz der Betriebsausgaben entgegenzuwirken.

Die W a g e n a u s n u t z u n g hat sich bei der Staatsbahn ungefähr auf gleicher Höhe wie bei der Privatbahn gehalten; die Minderleistung, die die Staatsbahn im Jahre 1917 noch zu verzeichnen hatte, hat sie im Jahre 1919 ausgeglichen und damit die einzige Verbesserung ihrer Betriebsverhältnisse erreicht; denn in allen anderen Beziehungen haben ihre Betriebsleistungen sich im Vergleich zur Privatbahn gegen das Jahr 1917 verschlechtert.

Dies gilt insbesondere für die A u s n u t z u n g d e r Z ü g e; sie betrug nämlich in Tonnen:

	im Jahre 1917	im Jahre 1919
bei der Canadian Northern	378,4	337,9
„ „ Grand Trunk Pacific	368,8	302,1
„ „ Transcontinental	446,6	502,0
„ „ Intercolonial	362,9	402,1
„ „ Staatsbahn insgesamt	382,5	370,1
„ „ Privatbahn	529,8	522,1

Die Zugausnutzung war also auf der Staatsbahn um 38,5 % bzw. 41,1 % geringer als bei der Privatbahn. Dies Mißverhältnis ist nicht etwa auf ungünstigere Steigungsverhältnisse der Staatsbahn zurückzuführen, denn in dieser Hinsicht ist die Privatbahn im Nachteil; insbesondere ist es immer der Stolz der Canadian Northern gewesen, mit nur 4 % stark geneigten Strecken unter allen nordamerikanischen Bahnen von ähnlicher Ausdehnung am günstigsten dazustehen. Die geringere Leistung der Staatsbahn ist auf die geringere Zahl der durchschnittlich von einem Zuge beförderten Wagen zurückzuführen; ihre Zahl betrug in den beiden Jahren 17,2 und 15,6 (!), bei der Privatbahn dagegen 22,6 und 22 2.

Der L o h n a u f w a n d betrug bei der Zurückführung auf die vereinigte Tonnen- und Passagiermeile

	i. J. 1917 cent	i. J. 1919 cent	Zunahme in %
bei der Canadian Northern	0,389	0,819	110.5
„ „ Grand Trunk Pacific	0,543	1,100	102,6
„ „ Transcontinental	0,418	0,622	48.8
„ „ Intercolonial	0,445	0,782	75,7
„ „ Staatsbahn insgesamt	0,415	0.798	94,7
„ „ Privatbahn	0,344	0,625	78,8

Die Privatbahn war also in der Lage, den unvermeidlichen Mehraufwand in engern Grenzen zu halten als die Gesamtheit der Staatsbahnlinien, obwohl sie nach der Angabe des Verfassers bezüglich der Lohnskala und der Lohngruppeneinteilung denselben Bedingungen wie die Staatsbahn unterliegt.

Das P e r s o n a l des Betriebsdienstes ist bei der Privatbahn gegen das Jahr 1917 um 2,1 % vermindert, bei der Staatsbahn dagegen um 21,8 % vermehrt worden. An Tonnen- und Personenmeilen entfielen auf einen Bediensteten:

	im Jahre 1917	im Jahre 1919
bei der Canadian Northern	235 908	154 399
„ „ Grand Trunk Pacific	185 786	133 563
„ „ Transcontinental	217 938	181 940
„ „ Intercolonial	178 649	167 831
„ „ Staatsbahn insgesamt	212 547	159 962
„ „ Privatbahn	261 713	208 331

Die Leistungsverminderung betrug also bei der Staatsbahn 24,8 %, bei der Privatbahn aber nur 20,3 %.

Der Verfasser hat seine vergleichenden Untersuchungen auf das Jahr 1920 nur in beschränktem Maße ausdehnen können, da das statistische Material für dieses Jahr lückenhaft ist und die Staatsbahn überdies ihre Rechnung diesmal mit dem 30. Dezember statt, wie bisher, zum 30. Juni abgeschlosssen hat. Mit der sich hieraus ergebenden Beschränkung des Vergleiches hat sich ihre Betriebszahl nunmehr auf 124,01 % (Fehlbetrag $ 36 842 970) erhöht und die der Privatbahn auf 81,39 % (Betriebsüberschuß $ 33 153 045). Einige weitere Vergleiche werden noch dadurch beeinträchtigt, daß die Grand Trunk Pacific wegen des Fehlens einiger statistischer Angaben bei ihnen nicht berücksichtigt werden konnte; da sie den schlechtesten Abschluß seit ihrem Bestehen zu verzeichnen gehabt hat, würde ihre Einbeziehung übrigens nur zum Nachteil der Staatsbahn ausschlagen. Diese Vergleiche ergeben, daß die Betriebsausgaben für die Tonnen- und Personenmeile bei der Staatsbahn 1,567 cents (gegen 1919 + 25,2 %) und bei der Privatbahn nur 1,179 (gegen 1919 + 14,8 %) betragen haben; die Transportkosten für die Tonnen- und Personenmeile sind bei der Staatsbahn auf 0,774 cents (+ 23,6 %) und bei der Privatbahn auf 0,556 cent (+ 10,5 %) gestiegen. Der Verfasser der Studie kommt zu dem Schluß, daß der Rückgang der Leistungen der Staatsbahn auf eine ungeschickte, untüchtige und verschwenderische Verwaltung zurückzuführen sei. Inwieweit dies harte Urteil zutrifft, soll und kann hier nicht untersucht werden, zumal es sich um Dinge handelt, die nicht nur im Lichte der Statistik, sondern auch auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse gewürdigt werden müssen.

Röhling.

Bezeichnung der Stückgüter.

Von Eisenbahninspektor **Schenkelberger**, Neustadt (Haardt).

Als „signiert“ gelten alle Stückgüter, die gemäß § 62 Ziff. 6 Ausf.-Best. IV des D. E. G. T. Teil I A entweder mit Zeichen und Nummern oder mit Buchstaben und Nummern oder mit der Adresse des Empfängers versehen sind. Die ladefertige Bezettelung (Ausf.-Best. VII) ist mit Signierung nicht gleichbedeutend und mit dieser nicht zu verwechseln. Die Stückgüter sind haltbar, deutlich und in einer Verwechselungen ausschließenden Weise zu bezeichnen. Diese Bezeichnungen müssen mit den Angaben im Frachtbriefe übereinstimmen. Die Vorderseite des Frachtbriefes sollte in der Bezeichnung vom Absender wiedergegeben sein. Die Vorschrift in § 62 müßte also lauten: Alle Stückgüter müssen mit der Adresse des Empfängers und mit Zeichen und Nummern oder mit Buchstaben und Nummern (wenn solche im Frachtbriefe enthalten sind) versehen sein. Wenn alle Stückgüter die Adressen der Empfänger tragen, kommt es nicht vor, daß z. B. überzählige Güter ungebührlich lange bei der Eisenbahn liegen bleiben. Bei verderblichen Gütern würde die Zustellung (gegen Deckung der Fracht und auf Grund der Rechnung) alsbald bewerkstelligt werden können. Es werden folgende Muster für Bezettelungen und Anhänger in 15 cm Breite und 7½ cm Höhe empfohlen:

Absender .... in .... Empfänger .... in ....

Eisenbahndirektionsbezirk............

(Zeichen oder Buchstaben u. Nummern)

....

....

Von (Station)..............................

am..............

Nach (Station)..............................

Gewicht ....kg

oder

Absender .... in ....

Eisenbahndirektionsbezirk..............

Adresse..

....

.... in ....

Von (Station)..............................

am..............

Nach (Station)..............................

Gewicht ....kg

Bezettelungen und Anhänger sind bei Frachtstückgut auf weißem Papier mit schwarzem Druck, bei Eilstückgut auf hellrotem Papier oder auf weißem Papier mit rotem Rande und schwarzem Druck herzustellen.

Die Vorschrift über die Bezettelungen von Massengütern usw. gemäß § 62 Ziff. 4 Ausf.-Best. V wäre besonders zu beachten und ausnahmslos durchzuführen. Bei unverpackten Eisen-, Stahl-, Messing-, Blei- oder Zinkwaren trifft dies besonders zu.

Dem Annahme- und Ladepersonal wären die Vorschriften über die Bezeichnung der Stückgüter in Merkblättern mit großer Druckschrift in den Aufenthalts-, Annahme- und Laderäumen durch Anschlag bekanntzugeben, den Interessenten wären diese Vorschriften als käufliche Drucksachen zugänglich zu machen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Tariferhöhungen bei den Eisenbahnen.** Die Handelskammer für Oberfranken hatte in einem Schreiben an den Reichsverkehrsminister der Auffassung Ausdruck gegeben, daß es einer Ankündigung von Tariferhöhungen mit einer Frist von drei Monaten bedürfe, weil sonst „der Kaufmann nicht in der Lage sei, feste langfristige Geschäfte abzuschließen“. Der Reichsverkehrsminister hat, wie mitgeteilt wird, die Handelskammer darauf aufmerksam gemacht, daß das Reichseisenbahnunternehmen in derselben Weise wie die gesamte Wirtschaft wegen der Unsicherheit der für die Tarifbildung wesentlichen Materialpreise zu leiden habe. Man sollte daher auch in den Kreisen von Handel und Industrie sich daran gewöhnen, staatliche Wirtschaftsunternehmen mit dem gleichen Maßstab zu messen wie die privaten.

— **Erhöhung des Gepäcktarifs.** Zum 1. Dezember wird auf der Reichsbahn neben den Fahrpreiserhöhungen im Personenverkehr auch noch ein neuer Gepäcktarif zur Einführung gelangen, der von dem bisherigen in der Gliederung erheblich abweicht. An die Stelle der bisherigen 14 Zonen im Gepäckverkehr treten 17 neue Zonen, die dadurch zustande kommen, daß die Gliederung sich in den weiteren Entfernungen (über 500 km) ändert. Bisher wurde die gleiche Fracht für Entfernungen von 501 bis 600, von 601 bis 700 km usw. erhoben. Nach dem neuen Gepäcktarif umfassen die einzelnen Zonen auch in den höheren Entfernungen über 500 km Stufen von 50 km, so daß jetzt die 12. Zone des Gepäcktarifs für Entfernungen von 501 bis 550, die 13. Zone von 551 bis 600 km, die 14. Zone von 601 bis 650 km usw. gilt, während dann die höchste (17.) Zone für Entfernungen von über 801 km Geltung hat.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrgebiet vollzog sich in der Woche vom 13. bis 19. November ohne wesentliche betriebliche Schwierigkeiten. Der Frachtenandrang ist namentlich aus Anlaß der Schwierigkeiten auf den Wasserstraßen immer noch erheblich, jedoch hat sich der Verkehr auch über die beiden Rheinseiten zunehmend günstig abgewickelt. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt 22 167 Wagen angefordert, gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 20 458 Wagen. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 315 Wagen. Seit Mitte November ist die Förderung im Ruhrbezirk im Vergleich zu den Vormonaten um rund 15 000 t arbeitstäglich gestiegen. Es ist dies eine Erscheinung, die im November jedes Jahres wiederkehrt. Die Hoffnungen, die man in transportlicher Hinsicht auf den jüngsten Wasserzuwachs des Rheins gesetzt hatte, haben sich leider nicht erfüllt.

— **Gegen die „Privatisierung der Wasserstraßen“.** Der Hauptbetriebsrat der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums hat folgende Entschließung gefaßt:

„Die fünfte Vollsitzung des Hauptbetriebsrats der Wasserstraßenabteilung im Reichsverkehrsministerium erhebt Einspruch gegen die teils erfolgte und weiter etwa beabsichtigte Privatisierung der deutschen Wasserstraßen und Häfen, ebenso gegen die Privatisierung der an Wasserstraßen bestehenden und zu errichtenden Kraftanlagen. Der Hauptbetriebsrat steht auf dem Standpunkt, daß durch die den Zeitverhältnissen entsprechende Umgestaltung der Verwaltung und des Betriebes der Wasserstraßen usw. nach modernen technischen und kaufmännischen Gesichtspunkten diese Betriebe auf eine mindestens gleiche Höhe gebracht werden können, auf der Betriebe der Privatunternehmungen sich befinden, so daß sie in größtem Maße zur wirtschaftlichen Gesundung des Reiches und damit der Allgemeinheit die Grundlagen bilden. Er betont mit allem Nachdruck, daß er allen Bestrebungen, vorgenannte Anlagen in Privathände überzuleiten, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln entgegentreten wird.“

— **Exzellenz Kirchhoff über die Eisenbahnfrage.** In einer Sitzung der Sozialisierungskommission hielt Exzellenz Dr. Hermann Kirchhoff einen Vortrag über die Ursachen des Eisenbahndefizits und über die Frage der Entstaatlichung der Reichseisenbahnen. Schuld an dem Abmangel sei vor allem die Personalvermehrung um etwa 100 000 Köpfe, sowie die Unzahl der Bauentwürfe mit einem Gesamtaufwand von 8 Milliarden, mit denen der Reichshaushalt belastet wurde. Kirchhoff forderte u. a.: Zentrale Leitung unter Beseitigung der Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums, Beseitigung des Partikularismus im Staatsvertrag, Einführung der privatwirtschaftlichen Grundsätze in der Eisenbahnverwaltung, gründliche Siebung des Personals von oben bis unten. Durch Übernahme aller von der Reichsbahn zu unrecht getragenen Belastungen auf die Reichskasse könnte der Jahresabschluß allein um rund 10 Milliarden verbessert werden. Weiter kann der jetzige Transportluxus auf keinen Fall bestehen bleiben. Vier Wagenklassen sind ein reiner Hohn auf unsere Zeit, ebenso Hunderte von Schienen-, Lokomotiven- und Wagentypen. Wir müssen da dem praktischen Amerikaner folgen, der nur wenige Typen hat, diese wie ein Uhrwerk zusammenstellt und Reparaturen möglichst vermeidet. Der Gedanke, die Reichseisenbahn zu verkaufen oder zu verpachten, sei ungeheuerlich und gar nicht diskutabel. Was die kaufmännisch geführte Privatverwaltung zur Hebung der Wirtschaftlichkeit erreichen kann, vermag die kaufmännisch geführte Reichsverwaltung mindestens ebenso gut zu verwirklichen. Die Frage der großen Verkehrsreform sollte jetzt, — wenn wir nicht wieder, wie bei dem Staatsvertrag, vor einer vollendeten Tatsache stehen wollen — unabhängig von den amtlichen Stellen durch eine freie Vereinigung dazu berufener Männer des Wirtschaftslebens energisch in die Hand genommen und selbständig bearbeitet werden. Kirchhoff richtet deshalb an alle, die es angeht, den Aufruf, sich auf die von ihm entwickelten Richtlinien für die Durchführung der großen Verkehrsreform zu vereinigen und sich dafür auszusprechen, daß Vertreter der deutschen Großindustrie und Finanzwelt im Verein mit Arbeitnehmervertretern so bald wie möglich zusammentreten, um selbständig die Vorschläge für die große Verkehrsreform auszuarbeiten, die der Reichsregierung vorgelegt, gegebenenfalls aber auch durch Reichstagsabgeordnete beim Reichstag als Gesetzentwurf, eingebracht werden könnten.

— **Winterbetrieb in den Eisenbahn-Erholungsheimen.** Der Verband deutscher Eisenbahn-Erholungsheime teilt mit, daß folgende Erholungsheime während der Winterzeit geöffnet sind:

1. Damme, Erholungsheim des Vereins Oldenburger Eisenbahner, das ganze Jahr geöffnet. Meldungen beim genannten Verein in Oldenburg, Eisenbahndirektion.
2. „Frische Quelle“ zu Hiddesen bei Detmold, den ganzen Winter geöffnet. Anfragen an das „Essener Eisenbahnheim Frische Quelle“, Eisenbahndirektion Essen.
3. Schmiedeberg im Riesengebirge, Betriebszeit vom 29. Dezember 1921 bis Anfang März 1922. Anmeldungen an den Verwaltungsausschuß des Erholungsheims Schmiedeberg in Breslau, Eisenbahndirektion.
4. Carlshafen an der Weser, das ganze Jahr geöffnet. Anmeldungen bei dem Bahnhofsvorsteher Herrn Scholz, Carlshafen an der Weser.
5. Oberhof in Thüringen, geöffnet Anfang Januar bis Ende Februar 1922, bei guter Schneelage auch im März. Anfragen an den Verband der Eisenbahnvereine in Erfurt, Eisenbahndirektion.

— **Erhöhung der bahnamtlichen Rollgebühren.** Nach einer der Handelskammer zu Berlin vorliegenden Mitteilung der Eisenbahndirektion Berlin ist infolge der in letzter Zeit eingetretenen Verschärfung der Lage im Fuhrgewerbe eine abermalige Erhöhung der Gebühren der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer erforderlich. Die Gebührensätze sind deshalb vom 25. November ab wie folgt festgesetzt worden: Abfuhr von der Bahn: a) für Eilgut: bis 20 kg 7,50 ℳ; von 21—50 kg 12 ℳ; von 51 bis 100 kg 16,50 ℳ; für je weitere 50 kg 8 ℳ; b) für Frachtgut: 6,30 ℳ; 9,60 ℳ; 14 ℳ; 6,75 ℳ. Für die Anfuhr zur Bahn werden erhoben: a) für Eilgut: 9,20 ℳ; 14,60 ℳ; 20 ℳ; 9,20 ℳ; b) für Frachtgut: 7,50 ℳ; 12 ℳ; 16 ℳ; 7,50 ℳ.

— **Ministerialdirektor Dasch.** Der bisherige Präsident der Eisenbahndirektion Würzburg Konrad Dasch wurde unter Beförderung zum Ministerialdirektor zum Vorstand der II. Abteilung (Bauabteilung) der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums ernannt.

Mit aufrichtigem Bedauern sah man Daschs Vorgänger, den allverehrten und hochgeschätzten Staatsrat Riegel, der nicht in den Reichsdienst übertreten wollte, aus dem Eisenbahndienst scheiden. Mit um so größerer Genugtuung erfüllt die vom Reichsverkehrsminister getroffene Wahl des Nachfolgers. Tritt doch mit Ministerialdirektor Dasch ein Mann an die Spitze der Bauabteilung, der den Eisenbahnfachleuten wie weiten Kreisen der Technik und Verwaltung kein Fremder ist, und den viele in langjähriger Mitarbeit als einen geraden und aufrechten Mann, einen Bayern von echtem Schrot und Korn, aber auch von treudeutscher Gesinnung kennen und hochschätzen lernten. Er gilt mit Recht als ebenso hervorragender Ingenieur wie umsichtiger Verwaltungsbeamter, als ein Mann, der für sein wichtiges und schwieriges Amt ebenso großes Können wie energisches Wollen mitbringt, beides Eigenschaften, die heute mehr denn je die Voraussetzung für ein fruchtbringendes und erfolgreiches Arbeiten und Wirken jeder auf hervorragenden Posten stehenden Persönlichkeit bilden. Viele Jahre war er sowohl im äußeren Vollzugsdienst wie an den Zentralstellen mit der Projektierung und der Bauausführung wichtiger neuer Bahnen betraut, ward später Vorstand der größten bayerischen Betriebs- und Bauinspektion, hernach Betriebs- und bautechnischer Referent bei mehreren Eisenbahndirektionen, sodann Neubaureferent im Verkehrsministerium, um schließlich Präsident der Eisenbahndirektion Würzburg zu werden. Während des Weltkrieges war er über zwei Jahre als Betriebschef bei der Militäreisenbahndirektion Sedan tätig.

Die Vielseitigkeit der Aufgaben, die hiernach Ministerialdirektor Dasch im Laufe einer fast 30jährigen Amtstätigkeit im Frieden und im Kriege zu lösen hatte, hält gleichen Schritt mit der von ihm dabei allseits bewiesenen Energie, Umsicht und Tatkraft, sowie mit den reichen Erfahrungen, die er in allen Zweigen des Bahnneubaues und der Bahnunterhaltung, des Betriebes und Verkehrs, des Personalwesens und der gesamten Staatseisenbahnwirtschaft sammeln konnte. Solches mag auch dazu geführt haben, daß dem Genannten im Laufe der Zeit neben den regelmäßigen Dienstgeschäften eine Reihe von Sonderaufgaben übertragen wurden. So oblag ihm seinerzeit als Neubau-Referent im bayerischen Verkehrsministerium die verantwortungsvolle Aufgabe, den grundlegenden allgemeinen Entwurf für die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße auszuarbeiten. Er bewältigte diese Aufgabe mit durchschlagendem Erfolg, so daß in erstaunlich kurzer Zeit eine Gesetzesvorlage über die Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes dieses Großschiffahrtsweges an den bayerischen Landtag gebracht und in der Folge im Benehmen mit dem Reiche der bedeutsame Entschluß zur Durchführung dieses gewaltigen Unternehmens gefaßt werden konnte. Der Main-Donau-Strom-Verband wußte sich die hervorragende Arbeits- und Schaffenskraft, das besondere Wissen und Können Daschs zunutze zu machen, indem er ihn zum Vorsitzenden seines technischen Ausschusses bestellte. Eine weitere Sonderaufgabe hatte der Genannte in seiner Eigenschaft als Präsident der Eisenbahndirektion Würzburg zu erfüllen. Hier war er gleichzeitig Vorstand der neuerrichteten Generalbetriebsleitung Süd, eine Betätigung, die ihn in engste Berührung mit den gerade in der Nachkriegszeit bedeutsamen Aufgaben einer geordneten Betriebsabwicklung und -leitung brachte, und so seinen Blick für die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs besonders schärfte. Fr.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurden zu Regierungsbauräten ernannt: die Regierungsbaumeister Xaver Staudinger in Regensburg, Dr. Ferdinand Fey in München, Hans Blaimberger in Nürnberg, Johann Ebert in Nürnberg, Otto Balk in Regensburg, Georg Mauerer in Ludwigshafen (Rhein), Alois Geiger in München, Ludwig Ferchl in Würzburg, Ernst Eger in Nürnberg, Gustav Hildenbrand in Ludwigshafen (Rhein) und Adalbert v. Froenau in Augsburg. — Versetzt sind der Oberregierungsbaurat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Ernst Zeis an die Eisenbahndirektion München und der Oberregierungsbaurat und Vorstand der

Bauinspektion Fürth Ludwig Keim an die Eisenbahndirektion Nürnberg. — Berufen wurde der Vorstand der Neubauinspektion Bad Kissingen Regierungsbaurat Dr. Karl Günther an die Bauinspektion Aschaffenburg als deren Vorstand und der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Dr. Ernst Bein an die Betriebsinspektion Aschaffenburg als deren Vorstand.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart ist an Stelle des mit seinem Einverständnis zum Hilfsberichter bestellten Regierungsrats Strähle Regierungsrat Faude mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Fahrdienstbüros bei der vorgenannten Generaldirektion beauftragt worden.

Österreich.

— **Die geplanten Tariferhöhungen vor dem Hauptausschusse des Nationalrates.** Der Hauptausschuß des Nationalrates zog am 11. November den Antrag der Bundesregierung, betreffend die Neufestsetzung des Personentarifs und des Gütertarifs der Bundesbahnen in Beratung. Der von der Regierung vorgelegte Antrag hat im wesentlichen zum Inhalt, daß mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1921

1. die Personenfahrpreise in der dritten und zweiten Wagenklasse um 200 %, in der ersten Wagenklasse um 350 %, die Beförderungspreise für Reisegepäck und Hunde um 300 % und für Expreßgut (in Übereinstimmung mit der Erhöhung der Eilgutsätze) um 200 % hinaufgesetzt werden und daß

2. die Frachtsätze der allgemeinen Gütertarifklassen sowie die Frachtsätze für Kochsalz (Steinsalz, Sudsalz, Meersalz), Viehsalz und Fabriksalz um 200 % erhöht und für Kohle die erhöhten Frachtsätze des Spezialtarifs 3 abzüglich 20 %, für Koks die erhöhten Frachtsätze des Spezialtarifs 3 zuzüglich 20 % berechnet werden. Die hiernach sich ergebenden Frachtsätze für Kohle und Koks werden auf ganze Kronen aufgerundet.

Gemäß diesem Antrag der Bundesregierung und den im folgenden erwähnten weiteren Tarifmaßnahmen soll ein Mehrertrag an Verkehrseinnahmen von insgesamt 31,6 Milliarden K. jährlich erzielt werden. Hiervon würden auf den Personen- und Gepäckverkehr 3,4 Milliarden und auf den Güterverkehr 28,2 Milliarden K entfallen. Die Mehreinnahmen an Eisenbahnverkehrssteuern sind hierbei nicht berücksichtigt.

Das Bundesministerium für Verkehrswesen beabsichtigt, auch die von der Bundesbahnverwaltung im eigenen Wirkungskreise festgesetzten ermäßigten Beförderungspreise zu erhöhen, wobei, soweit dies im Rahmen einer gleichmäßigen Tariferhöhung möglich ist, auf die verschiedene finanzielle Leistungsfähigkeit der Reisenden und die verschiedene Belastungsfähigkeit der einzelnen Warengattungen Bedacht genommen wird. Im einzelnen wird nachstehendes bemerkt:

I. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Die Zuschläge für die Benutzung der D-Züge sollen ebenso wie die Fahrpreise selbst in der dritten und zweiten Wagenklasse um 200 %, in der ersten Wagenklasse um 350 % erhöht werden. Sie werden daher in der dritten Wagenklasse künftighin betragen: bis 200 km 120 K, von 201 bis 570 km 240 K und über 570 km 360 K.

2. Die Preise der Streckenkarten, der ermäßigten Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter und der ermäßigten Rückfahrkarten für Angestellte und Arbeiter werden um 200 % hinaufgesetzt. Hierdurch wird das verhältnismäßige Ausmaß der Ermäßigung, das diese Kartengattungen derzeit gewähren, nicht geändert.

3. Die Preise für Schülermonatskarten sollen mit Rücksicht auf kinderreiche Familien nur um 100 % erhöht werden.

4. Die Frachtsätze für gebührenpflichtiges Handgepäck werden wie die Expreßgutfrachtsätze um 200 % erhöht.

II. Güterverkehr.

1. Edelmetalle, Kostbarkeiten, Kunstgegenstände und andere besonders hochwertige Güter werden durch die Hinaufsetzung der Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut und Stückgutklasse I besonders stark getroffen werden. So wird beispielsweise für eine Sendung bedruckter Ganzseidenstoffe im Gewichte von 10 kg in der Strecke Wien-Buchs nur an reiner Fracht der Betrag von 61 950 K, für eine Schaumweinsendung im Gewichte von 25 kg in der Strecke Salzburg-Wien, bei Beförderung als gewöhnliches Frachtgut, der Betrag von 13 650 K zu bezahlen sein.

2. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife 1, 2, 3 und 4 (für Eilgut, sperrige Güter und Güter der Klassen I und II in Wagenladungen), 15 a und 15 b (Stamm-, Stangen-, Schleif- und Grubenholz), 19 (Zeitungen in Ballen bei Auflieferung als Schnellzuggut), 20 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Zeitungsdruckpapier), 21 (Roheisen, Alteisen, Ton- und Zementwaren) und 22 (Ausnahmetarif für Sendungen von und nach westlich von Saalfelden gelegenen Stationen) sollen ebenso wie die allgemeinen Gütertarifklassen um 200 % erhöht werden.

Hierdurch wird hinsichtlich des verhältnismäßigen Ausmaßes der Ermäßigungen, das diese Ausnahmetarife gegenüber der Tarifierung nach den allgemeinen Gütertarifklassen gewähren, keine Änderung eintreten.

3. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 für lebendes Vieh werden um 100 % erhöht, so daß im Zusammenhalte mit der für frisches Fleisch in Aussicht genommenen Tarifgestaltung das vor dem Kriege bestandene Ausmaß der Spannung zwischen den Frachtsätzen für lebende Tiere einerseits und für frisches Fleisch anderseits annähernd wieder hergestellt wird.

4. Die bisher bestandene Deklassifikation für Schnittholz wird aufgehoben, wodurch die Schnittholzfrachtsätze eine durchschnittliche Steigerung um 290 % erfahren werden.

5. Tariferhöhungen in verschiedenem, im allgemeinen aber 200 % übersteigendem Ausmaß sollen bei jenen Warengattungen eintreten, die anläßlich der bisherigen Tariferhöhungen aus verschiedenen Gründen sehr weitgehend begünstigt worden sind. Es sind dies die Artikel: Fette, Fleisch, Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, geschlachtetes Vieh, Zucker, ferner Milch und zurückgehende leere Milchgefäße, Brot und zurückgehende Brotumschließungen, Gemüse (mit Ausnahme von Zwiebeln und Knoblauch, für die künftig keine Ermäßigung gewährt werden soll), Sauerkraut, Obst und Beeren, Kartoffeln und Brennholz. Da die unveränderte Aufrechterhaltung dieser Ermäßigungen mit Rücksicht auf die budgetäre Lage des Bundesbahnbetriebes und die geringe Wirkung für die Lebenshaltung der Bevölkerung nicht mehr gerechtfertigt wäre, sollen diese Frachtermäßigungen wesentlich eingeschränkt werden, wobei jedoch bemerkt wird, daß auch nach dieser Einschränkung noch erhebliche Ermäßigungen verbleiben werden.

6. Die Frachtsätze für Rohstoffe der Ausnahmetarife 16 und 17—I, für Düngemittel und Zement, sollen nur um 150 % hinaufgesetzt werden.

Im Laufe der Verhandlungen stellte Abg. Eldersch den Antrag, die unter II, Zahl 5, angeführten Warengattungen sowie Baumaterialien, Brennholz und Salz in den gegenwärtigen Ausnahmetarifen oder Klassifikationen zu belassen und keinesfalls um mehr als die allgemeinen Tarifklassen zu erhöhen. Mehrere Abgeordnete betonten nachdrücklich, daß die vorgeschlagenen, das ganze Wirtschaftsleben ungeheuer belastenden Tariferhöhungen von der Bevölkerung, insbesondere der verbrauchenden städtischen Bevölkerung, nur dann ertragen werden könnten, wenn die bisher bestehende Tarifbegünstigung für lebenswichtige Artikel auch weiterhin aufrecht bleibe. Einige Abgeordnete verlangten die Beseitigung der Auswüchse der Fahrbegünstigungen.

Abg. Miklas beantragte folgende Entschließung: „Die Regierung wird aufgefordert, mit allem Nachdruck und ohne jeden Verzug alle sachlich nur irgendwie zulässigen Vereinfachungen und Sparmaßnahmen in der Betriebsführung in Angriff zu nehmen, mit Beschleunigung durchzuführen und darüber dem Hauptausschuß ehestens Bericht zu erstatten. Insbesondere ist in Anbetracht des Umstandes, daß schon der gegenwärtige Personalstand der Bundesbahnen die Höhe des Personalstandes auswärtiger Bahnbetriebe vergleichsweise weit übersteigt, mit aller Entschiedenheit zu fordern, daß die Regierung der noch immer erfolgenden Aufnahme von neuem Bahnpersonal unbedingt Einhalt gebietet und mit dem vorhandenen Personal für längere Zeit unbedingt das Auslangen findet. Vor allem aber wird die Regierung aufgefordert, unverzüglich den Abbau der vielfach zu maßlosem Mißbrauch gesteigerten Fahrtbegünstigungen (Freikarten, Regiekarten usw.) in Angriff zu nehmen und die Begünstigungen mit unbeugsamer Entschlossenheit raschestens zumindest auf den Stand vor dem großen Kriege zurückzuführen.“

Die Anträge der Regierung und der Antrag Eldersch wurden angenommen, die Entschließung des Abg. Miklas zum Beschluß erhoben.

— **Die Konferenz von Portorose.** (Vgl. Nr. 47, S. 883 d. Ztg.) Das Protokoll der Konferenz ist bereits in einer Vorstandssitzung festgestellt worden. Es wird von allen in Portorose vertretenen Staaten, auch von Frankreich, Großbritannien und den Vereinigten Staaten, unterzeichnet werden. Die einzelnen Übereinkommen werden von den Abgeordneten der Nachfolgestaaten unterzeichnet werden, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Regierungen, die bis zum 1. Januar erfolgen soll. Die Beschlüsse der Wirtschafts- und der Post- und Telegraphenkommission, die ihre Arbeiten bereits durch einstimmige Annahme von Übereinkommen beendet haben, werden ebenso wie die Anträge des Präsidiums über die äußerliche Gestaltung der Arbeiten noch einer Vollsitzung vorgelegt, die sich für die Annahme aussprechen dürfte.

Die Unterausschüsse der Verkehrskommission haben ihre Arbeiten nahezu vollendet. In der Wagenfrage wurden verschiedene Beschlüsse gefaßt, die eine ausgiebige Förderung des Wagenumlaufes erwarten lassen. Privat- (Zisternen-) und Leihwagen, soweit sie nicht als Beute in Anspruch genommen wer-

den, sollen ihren Eigentümern zur Verfügung gestellt, voll- und schmalspurige Privatbahnwagen mit der gleichen Einschränkung den Eigentumsverwaltungen zurückgegeben werden. Die Beutewagen werden unvorgreiflich der endgültigen Entscheidung über ihre Eigentumszugehörigkeit dem freizügigen Verkehre zugeführt, desgleichen soll die freie Verwendung der Personenwagen des noch nicht aufgeteilten Wagenparks in zwischenstaatlichen Kursen ermöglicht werden. Schließlich sind Vereinbarungen zur Beschleunigung der Wiederherstellung von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen getroffen worden.

Die Beratung des italienischen und österreichischen Entwurfes einer Verkehrsvereinbarung nähert sich gleichfalls dem Abschlusse. Die allseits als notwendig erkannte Wiedereinführung direkter Tarife soll erleichtert werden durch die von Österreich beantragte Vereinheitlichung der allgemeinen Tarifgrundlagen für die direkten zwischenstaatlichen Gütertarife, und zwar vorerst im Verkehr der Nachfolgestaaten untereinander mit der Absicht, diese Einrichtung in der Folge auf einen möglichst großen Teil des europäischen Verkehrsgebietes auszudehnen. In Verbindung damit steht der österreichische Antrag auf Einführung einer einheitlichen Währung für die zwischenstaatlichen Tarife und Errichtung einer gemeinsamen Eisenbahnausgleichsstelle für die in Betracht kommenden Verkehre. Schließlich wurde auch der österreichische Vorschlag, betreffend die Erleichterung der Zollformalitäten im Personen- und Güterverkehre, fast unverändert angenommen.

Sobald der Unterausschuß die noch nicht bereinigten tarifpolitischen Fragen behandelt haben wird, wird er seine Vorschläge der Vollsitzung der Verkehrskommission zur Beschlußfassung vorlegen.

Die Nachfolgestaaten haben sich auf handelspolitischem Gebiete über die Aufhebung der Einrichtung der Ein- und Ausfuhrverbote geeinigt. Zunächst werden die Einfuhrverbote fallen und hierfür ist bereits ein Zeitpunkt festgesetzt worden, indem sie längstens am 1. Juli 1922 außer Wirksamkeit zu treten haben. Die Nachfolgestaaten haben sich die Zusicherung gegeben, daß Ausfuhrbeschränkungen zu entfallen haben; über den Zeitpunkt wird man sich indessen erst später auseinandersetzen. Damit jedoch in der Zwischenzeit keine Verschlechterung des gegenwärtigen Zustandes eintritt, wird für diesen Zeitraum die Erlassung neuer Verbote untersagt. Der Artikel 4, wonach die einzelnen Staatengruppen innerhalb vier Monaten Verträge für besondere Angelegenheiten der Ein- und Ausfuhr abschließen wollen, hat die Bedeutung, daß die Vertreter der in Betracht kommenden Länder ihren guten Willen aussprechen, entgegen den geltenden Bestimmungen über Ausfuhrverbote Kompensationsverträge abzuschließen, wodurch die Befriedigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse gegenseitig erleichtert wird. Abmachungen über den Wegfall des Verbotsystems müßten natürlich an Wert außerordentlich verlieren, wenn Zollbelästigungen angewendet werden würden, und deshalb hat der Artikel 5 die Vermeidung solcher den Verkehr hindernder Maßregeln ausgesprochen. Der Artikel 7 enthält eine Bestimmung über die Meistbegünstigung. In bezug auf die Ein- und Ausfuhrverbote gilt die Meistbegünstigung, so daß ein Nachfolgestaat nicht schlechter behandelt werden darf, als ein anderer. Eine Ausnahme bilden jedoch Sonderverträge, die zwischen zwei Nachfolgestaaten geschlossen werden. Auf die Begünstigungen solcher besonderer Abkommen hat außer den vertragschließenden Teilen ein anderer Staat keinen Anspruch. Artikel 8 betrifft die Behandlung der Durchfuhrgüter. Waren, die durch ein Gebiet durchgeführt werden, dürfen, wenn sie in dem Bestimmungslande eintreffen, zolltarifarisch nicht anders behandelt werden, als wenn sie unmittelbar aus dem Ursprungslande kommen. Wenn zum Beispiel aus irgend einem Staate Webwaren durch Österreich nach Südslawien durchgeführt werden, darf Südslawien gegenüber diesen Erzeugnissen zolltarifarisch nicht anders vorgehen, als wenn sie aus dem Ursprungslande auf einem unmittelbaren Wege nach Südslawien gelangt wären.

— **Der Achtstundentag im Betriebe der Bundesbahnen.** In dem anfangs des laufenden Jahres verfaßten Sonderberichte des Finanz- und Budgetausschusses des Nationalrates über den Bundesvoranschlag für das Verwaltungsjahr 1920/21 sind folgende Angaben über die „Auswirkung des Achtstundentages im Betriebe der österreichischen Bundesbahnen“ enthalten.

„Die nach dem Umsturze auch für den Bereich der Eisenbahnen verfügte Einführung der achtstündigen Tagesarbeit äußerte sich mit Rücksicht auf die eigenartigen Verhältnisse dieser Wirtschaftsbetriebe einerseits in einem Mehrbedarfe an Personal, anderseits, so vornehmlich im Werkstättendienst, in einer verminderten Arbeitsleistung.

Der auf den Achtstundentag zurückzuführende Personalbedarf der österreichischen Bundesbahnen beträgt schätzungsweise:

im Bahnaufsichtsdienste	380 Mann
„ Bahnerhaltungsdienste	2000 „
„ Stationsdienste	5918 „
„ Fahrdienste	2020 „
„ Zugbeförderungsdienste	1500 „
„ Materialdepotdienste	35 „
„ Beleuchtungs- und Kraftübertragungsdienste	43 „
Sohin insgesamt:	11 896 Mann.

Wird der Beköstigungsaufwand eines Arbeiters einschließlich aller Neben- und Naturalbezüge, bescheiden gerechnet, mit 50 000 Kronen im Jahre beziffert, so ergibt sich hieraus ein Mehraufwand von 594 800 000 K. Allerdings darf nicht außer acht bleiben, daß im Rahmen dieses Personalmehrbedarfes ein großer Teil jener Arbeiter einer Verwendung zugeführt erscheint, die sonst überzählig wären und gegebenenfalls im Wege von Notstandsbauten beschäftigt oder durch Arbeitslosenunterstützung — jedoch nicht zu Lasten der Ertragsrechnung der Bundesbahnen — erhalten werden müßten.

Im W e r k s t ä t t e n d i e n s t e; woselbst die Neueinstellung von Arbeitern vielfach von den vorhandenen Arbeitsständen, Werkzeugmaschinen u. dgl. abhängt, äußert sich der Achtstundentag hauptsächlich in einer verminderten Leistung, die nach der durch den Übergang von der 54stündigen auf die 48stündige Arbeitswoche verkürzten Arbeitszeit mit 11,1 % veranschlagt werden kann. Das bezügliche Mehrerfordernis ist auf Grundlage der im gegenständlichen Staatsvoranschlage für Grundbezüge und Teuerungszuwendungen an Werkstättenarbeiter eingestellten Vorsorgen mit rund 84 000 000 K zu veranschlagen. Wird als Beköstigungsaufwand eines Werkstättenarbeiters mit Rücksicht auf deren durchschnittlich höhere Entlohnung der Betrag von 60 000 K im Jahre angenommen, so entspricht dies einem Stande von 1400 Arbeitern, mit anderen Worten: Wäre der gegenwärtige Arbeiterstand um 1400 Köpfe geringer, aber kein Achtstundentag eingeführt, so könnte die gleiche Arbeitsleistung erzielt werden.

Weiter laufen aber auch in jenen Fällen, wo eine mehr oder weniger gleichbleibende Arbeitsleistung ohne Personalvermehrung gefordert werden muß, für größere Arbeitsleistung oder Überschreitung der festgesetzten achtstündigen Arbeitszeit im Wege von Mehrdienstleistungsentschädigungen und Überstundenentlohnungen Mehrkosten auf, die auf die Einführung des Achtstundentages zurückzuführen sind, und die insbesondere unter Berücksichtigung der Sonderentlohnungen anläßlich der unlängst verfügten Steigerung der Fahrparkausbesserung in den Werkstätten der österreichischen Bundesbahnen mit einer Ausgabensumme von über 60 Millionen Kronen zu veranschlagen sind.

Die hieraus sich ergebende Belastung des Betriebes der österreichischen Bundesbahnen durch den Achtstundentag ist somit im Voranschlag des Jahres 1920—1921 mit rund 738 Millionen Kronen zu veranschlagen. Der Achtstundentag beschäftigt rund 13 300 Arbeiter im Eisenbahnbetriebe. Diese Zahl kommt hinsichtlich der gleitenden Zulagen mit der gesamten Kopfzahl der Angehörigen in Betracht. Der Vorsorge für die gleitenden Zulagen ist daher nach dem Voranschlage zum Beispiel bei Titel 6, Staatsbahnbetrieb, § 2, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Post 29, gleitende Zulagen, ein Gesamtstand von 51 769 Köpfen zugrunde gelegt.“

— **Südbahn.** In den letzten Tagen haben Sitzungen des Verwaltungsrates stattgefunden, an denen die von den an der Südbahn länderweise beteiligten Staaten in den Verwaltungsrat entsandten Mitglieder vollzählig teilnahmen. Ebenso waren auch die von der Association Nationale in Paris in den Verwaltungsrat entsandten Mitglieder vertreten. In diesen Sitzungen wurde der Verwaltungsrat über diejenigen Fragen eingehend unterrichtet, die bei den im Artikel 320 des Friedensvertrages von Saint-Germain und im Artikel 304 des Friedensvertrages von Trianon vorgesehenen Verhandlungen zur Sprache kommen dürften. In der Erwartung, auf diesem Wege den Fortschritt dieser Verhandlungen zu beschleunigen, hat der Verwaltungsrat zunächst einen viergliedrigen Ausschuß gewählt, welchem es obliegen wird, im Wege von Vorbesprechungen die endgültigen Verhandlungen, die zur Einführung des Régime définitif führen sollen, vorzubereiten. Die übrigen Punkte der Tagesordnung bezogen sich auf die laufende Geschäftsgebarung.

— **Die Verkehrsverhältnisse im Burgenland.** In der Sitzung der Pressekonferenz vom 11. November gab Ministerialrat Ott vom Verkehrsministerium über die Verkehrsfrage im Burgenland folgende Aufklärungen:

Die von Österreich zu übernehmenden Bahnen haben eine Länge von rund 360 km, wovon 40 km auf die eigentlichen Staatsbahnen, 180 auf Privatbahnen im Staatsbetrieb und 140 auf Privatbahnen im Privatbetrieb entfallen. Die österreichische

Bahnverwaltung beabsichtigt nun, die staatlichen und staatlich betriebenen Bahnen den Bundesbahnen anzugliedern. Die Privatbahnen werden ihren Betrieb wohl selbst weiterführen; von der Südbahn liegt bereits eine entsprechende Erklärung vor, mit der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn hofft man demnächst Besprechungen anzuknüpfen. Von besonderer Wichtigkeit wäre eine Vereinbarung über die Neusiedlersee-Lokalbahn, die durch den Friedensvertrag von ihren Stammanlagen getrennt ist.

Österreich wird also 220 bis 300 km in eigenen Betrieb übernehmen, eine Betriebsgröße, die den umfassenden Apparat einer eigenen Betriebsdirektion indessen keineswegs rechtfertigen würde. Es wird also lediglich — wenn Oedenburg bei Österreich bleibt — ein Betriebsinspektorat in Oedenburg errichtet werden, während die nördlichen Bahnen der Direktion Wien-Nordost, die südlichen im Anschluß an die steirischen der Direktion Villach unterstellt werden. Für die mit unserem Netz gar nicht im Zusammenhang stehenden Linien wird, wenn ein entsprechendes Übereinkommen mit Ungarn nicht gelingt, einstweilen eine staatliche Kraftwagenverbindung eingerichtet werden.

Der Zustand der ungarischen Bahnen ist ein sehr trauriger. Der Oberbau ist schlecht, die Schwellen sind verfault, Eisenkonstruktionen und Brücken in einem üblen Zustand. Auch die Fahrplanverhältnisse sind unzulänglich. Österreich wird selbstverständlich trachten, diesen Zuständen so schnell wie möglich abzuhelfen und einen Verkehr herzustellen, der technisch einwandfrei ist und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt. Dabei wird man allerdings anfänglich aus Sicherheitsgründen zu gelegentlichen Verkehrsbeschränkungen greifen müssen.

Von den zahlreichen Plänen, die die Verbesserung des Liniennetzes zum Ziele haben, seien kurz folgende Gruppen erwähnt: 1. Verbindungskurven bei Kittsee, Parndorf, Achau, Ebenfurt und Eisenstadt. 2. Verbindungsbahnen von Klein-Walkersdorf nach St. Martin, von Edlitz-Grimmenstein nach Liebing, von Friedberg nach Pinkafeld und von St. Johann auf der Haide nach Güssing; 3. eine Nord-Süd-Verbindung für das gesamte Burgenland durch Bau zahlreicher Teilstrecken.

— **Das Aufgeld für Zollzahlungen.** Nach einer vom Bundesministerium für Finanzen am 23. November kundgemachten und mit 27. in Kraft getretenen Verordnung ist nunmehr für alle nicht unter die Goldzollpflicht fallenden Waren im Falle der Zollzahlung in Bankvaluta das 300fache des Nennbetrages der Zollgoldschuld zu entrichten. Die bisherige Unterscheidung des Aufschlages für die Finanzzollartikel (Kaffee, Tee usw.) gegenüber den anderen Waren ist bei diesem Anlasse fallen gelassen worden, so daß der 300fache Bankvalutazoll auf alle nicht in der Goldzolliste enthaltenen Waren durchgängig anzuwenden ist.

— **Der Personenverkehr auf der Südbahn.** Der Bundesminister für Verkehrswesen hat kürzlich eine im Juni von dem gegenwärtigen Bundesfinanzminister Dr. Gürtler und der Abgeordneten Frau Rudel-Zeynek gestellte Anfrage wegen der trostlosen Zustände auf den Bahnhöfen Graz Hauptbahnhof und Wien Südbahnhof beantwortet und mitgeteilt, daß die Betriebsdirektion Wien der Südbahngesellschaft ausreichende Vorkehrungen getroffen hat, um den Unzukömmlichkeiten bei der Personenabfertigung in den genannten Stationen nach Möglichkeit zu begegnen. Die Bediensteten sind angewiesen, die Reisenden mit Höflichkeit und Zuvorkommenheit zu behandeln; Zuwiderhandelnde werden unnachsichtlich zur Verantwortung gezogen. Die Südbahnverwaltung hat ferner vorgesorgt, daß die erforderlichen Orientierungsanschriften bei den Kassenschaltern dieser beiden Bahnhöfe in ausreichender Zahl vorhanden sind und zweckentsprechend verwendet werden. Allerdings werden diese Anschrifttafeln erfahrungsgemäß von den Reisenden meistens nicht beachtet, doch sind die Pförtner beauftragt, den Reisenden die gewünschten Auskünfte mündlich zu erteilen. Bezüglich der Klagen über die vorzeitige Besetzung der Personenwagen auf dem Wiener Südbahnhofe wird bemerkt, daß der frühere Zutritt zu den Zügen nur mit besonderer Bewilligung des Stationsvorstandes den Mitgliedern des Nationalrates, dann in dringenden Fällen reisenden Beamten und in berücksichtigungswürdigen Fällen Kranken, Invaliden und Familien mit kleinen Kindern gestattet wird. Wenn sich bei der Personenabfertigung Unzukömmlichkeiten ereignen, so sind diese vornehmlich darauf zurückzuführen, daß bei gesteigertem Reiseverkehr die Beförderungsmöglichkeit der Nachfrage nicht entspricht, infolgedessen nur ein Teil der Reisenden abgefertigt werden kann, während der übrige, oft nicht unansehnliche Teil der Fahrkartenwerber auf eine spätere Abfertigung vertröstet werden muß. Den in der Öffentlichkeit so oft beklagten Mißständen werde die Eisenbahnverwaltung erst dann begegnen können, wenn sie in der Lage sein werde, durch eine dem jeweiligen Reisebedürfnis angepaßte Vermehrung der Personenzüge das Gleichgewicht zwischen Fahrkartenangebot und -nachfrage dauernd herzustellen. Auf die Erreichung dieses Zieles seien alle Bemühungen der Verwaltung unentwegt gerichtet.

— **Neue Zugverbindungen von Wien in die Tschechoslowakei.** Am 2. Dezember tritt der tschechoslowakische Eisenbahnrat zu einer Sitzung zusammen, in der die Herstellung neuer Zugverbindungen mit dem Auslande zur Verhandlung gelangen werden. Es sind unter anderm beantragt ein direkter Wagen Wien-Berlin auf der Strecke Wien-Oderberg-Berlin, Einschaltung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Brünn und Wien, Einstellung eines tägliches Schnellzugpaares Eger-Wien mit günstigem Anschluß an den reichsdeutschen Zugverkehr sowie die Herstellung einer Schnellzugverbindung Hamburg-Wien über Eger.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** In der Bilanzsitzung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn vom 15. November wurde der Rechnungsabschluß für das vergangene Geschäftsjahr genehmigt, der mit einem Abgang abschließt. Die Regierung hat jedoch ebenso wie bei der Buschtiehrader Eisenbahn die Belassung des Kriegszuschlages zur Deckung des Fehlbetrages und zur Vornahme von Investionen bewilligt. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, der am 8. Dezember stattfindenden Generalversammlung die Ausschüttung einer 5prozentigen Dividende gleich 50 K aus dem Reservefonds vorzuschlagen.

— **Buschtiehrader Bahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat beschlossen, aus den Rücklagen für Lit. A und B je 5 % Dividende zu beantragen. Die Dividende beträgt somit für die Aktien Lit. A 51½, für die Aktien Lit. B 10 tschechoslowakische Kronen. Im vorigen Jahre waren beide Aktien dividendenlos.

— **Die Kaschau-Oderberger Bahn** gibt bekannt: „Infolge der durch die tschechoslowakischen Staatsbahnen erfolgten Inbetriebnahme unserer Linie und der in unserem Betrieb gewesenen Lokalbahnen hat unsere Generaldirektion in Budapest ihre Tätigkeit mit 1. Oktober d. J. im allgemeinen eingestellt und wird dieselbe bis zur endgültigen Erledigung der noch rückständigen Arbeiten nur noch als Abrechnungsdienst-Gruppe weiter bestehen. Da die endgültige Austragung der rückständigen Arbeiten zum Teil noch diese unsere Abrechnungsdienst-Gruppe, zum Teil dagegen bereits durch die tschechoslowakischen Staatsbahnen erfolgt, wird bei der Zusendung des Akten- und Rechnungsmaterials für den kommerziellen Dienst und für die Einnahmekontrolle von nun an folgender Vorgang zu beobachten sein:

a) T a r i f d i e n s t. Der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn bleibt nach der Inbetriebnahme ihrer Strecken das Tarifhoheitsrecht vorbehalten. Die Erstellung der Tarife und alle mit dieser zusammenhängenden Tarif-Anteilsausscheidung- usw. Arbeiten werden jedoch durch das Eisenbahnministerium der Tschechoslowakischen Republik besorgt, daher sind alle einschlägigen Zuschriften an dieses Ministerium (Prag, Revolutionsstraße) zu richten.

b) R e k l a m a t i o n s d i e n s t. Alle rückständigen Angelegenheiten des Reklamationsdienstes werden durch die tschechoslowakische Staatsbahndirektion Kosice (Kaschau) bzw. durch die Betriebsleitung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Tschechisch-Tesina (Teschen) erledigt werden, und zwar sind Zuschriften und Urgenzen, die sich auf Transporte beziehen, deren Aufgabe, Empfangs- oder Eintrittsstation auf der slowakischen gewesenen ungarischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn liegt, an die Staatsbahndirektion Kosice (Kaschau) zu leiten. Dagegen sind Zuschriften und Urgenzen, die sich auf Transporte beziehen, bei denen die Kaschau-Oderberger Eisenbahn nur mit ihrer vormaligen österreichischen Strecke (Oderberg-Mosty) beteiligt ist, an die Betriebsleitung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Tschechisch-Tesina (Teschen) zu leiten.

c) R ü c k v e r g ü t u n g s d i e n s t. Die Austragung aller rückständigen Rückvergütungsangelegenheiten wird durch die tschechoslowakische Statsbahndirektion Kosice (Kaschau) erfolgen, und es sind daher sämtliche Akten, Inkontrierungsansuchen und Urgenzen an diese Direktion zu leiten.

d) E i n n a h m e k o n t r o l l e. Alle Erhebungen und Abrechnungen des Eisenbahnkontrolldienstes werden am 1. Oktober dieses Jahres von der tschechoslowakischen Staatsbahndirektion in Kosice (Kaschau) besorgt. Nur die Durchführung der Kartellabrechnungen, der im Geheimhaltungswege abgefertigten Militärtransporte, sowie die noch zu regelnden, sogenannten Preda-Marica-Viktoria-Osman usw. Sendungen, dann die endgültige Abrechnung der Kohlensendungen nach Konstantinopel sowie schwebende Valutaangelegenheiten bleiben der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn vorbehalten, und sind einschlägige Zuschriften und Urgenzen an die Adresse: „Abrechnungsdienstgruppe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest, V. Rudolf, rakpart 6“, zu leiten. Um die endgültige Aus-

tragung der rückständigen Arbeiten möglichst bald durchführen zu können, ersuchen wir sämtliche Vereinsverwaltungen vom vorstehenden ehestens zu verständigen. Die Abrechnungsstellen werden von der betreffenden Eisenbahnverwaltung entsprechend anzuweisen sein.

Ungarn.

— **Ausbau der Balaton-Ringbahn.** Die seit längerer Zeit geplante Balaton-(Plattensee-)Ringbahn wird endlich demnächst der Verwirklichung zugeführt werden. Die Ringbahn wird rund 200 km lang werden und sich dem Ufer des Plattensees an allen Punkten anschmiegen. Die Eisenbahn geht nach dem Entwurfe von der Station Balatonfüred aus und kehrt hierher nach Berührung der Stationen Alsóörs, Almádifürdö, Vörösberény, Kenese, Aligafürdötelep, Sóstómajor, Balatonföldvár, Szárszó, Lelle, Bóglár, Felsöfonyód, Balatonberény, Keszthely, Badacsonytomaj, Zánka und Örvényes wieder zurück.

— **Verrechnung der für Rumänien bestimmten Sendungen.** Nach einer Verordnung der Direktion der Staatsbahnen dürfen bis auf weiteres die über Lökösháza für Rumänien bestimmten Sendungen nicht bis zur Station Lökösháza, sondern stets bis zur ungarischen Station Kétegyháza kartiert werden. Auf den Frachtbriefen ist stets die Bezeichnung: „Übergang Kétegyháza“ anzubringen. Die an der rumänischen Demarkationslinie befindlichen Stationen wurden darauf aufmerksam gemacht, daß von nun an die Ausstellung eines von der Grenzstation bis zur Demarkationslinie lautenden besonderen Frachtbriefes zu vermeiden sei.

— **Wiederherstellung der Eisenbahnbrücke bei Szolnok.** Die über die Tisza (Theiß) gebaute Eisenbahnbrücke bei Szolnok wurde im Sommer 1919 durch die Kommunisten gesprengt, und dabei ging die Hälfte der Brücke zugrunde. Seitdem wurde der Neubau durch die Bauabteilung der Staatsbahnen energisch betrieben, und es ist die Brücke vor kurzem dem Verkehr übergeben worden. Bisher mußten die Eisenbahnzüge über eine aus Holz gebaute Notbrücke fahren. Der 25 m lange neue Brückenbogen wurde in der Maschinenfabrik der Staatsbahnen hergestellt. Unter Leitung des Staatssekretärs, Staatsbahnpräsidenten v. K e l e t y besichtigte eine Kommission das Einschieben des Brückenbogens und die damit an Ort und Stelle verbundenen Arbeiten. Es waren mehrere höhere Militärs und Professoren der Technischen Hochschule zugegen; auch die Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt war vertreten.

— **Erhöhung der Zollgelder.** Der Ministerrat beschloß, die Zollaufgelder um 200 % zu erhöhen. Es war ursprünglich eine Erhöhung von 120 % vorgeschlagen. Mit Rücksicht auf die unveränderte Entwertung der ungarischen Valuta wurde jedoch die Erhöhung um 200 % beschlossen. Die Erhöhung trifft Luxusgegenstände und solche Waren, die im Inlande in entsprechender Menge erzeugt werden.

— **Zollfragen im Ausschusse des Bundes ungarischer Fabrikindustrieller.** Der Ausschuß des Bundes ungarischer Fabrikindustrieller befaßte sich unter dem Vorsitz des Generaldirektors Dr. Franz Chorin mit dem Entwurfe des neuen Zolltarifes und mit der Frage der Ein- und Ausfuhrverbote. Nach Ansicht des Vorsitzenden kann die Lösung der Zollfragen nur durch die heimische Erzeugung und Beschäftigung der ungarischen Arbeiter durchgeführt werden, wodurch zugleich die Unterbringung der überzähligen Beamten gesichert wäre. Das Überwiegen der Einfuhr gegenüber der Ausfuhr kann dem Umstande zugeschrieben werden, daß ein erheblicher Teil der ungarischen Fabrikbetriebe verloren ging; es nimmt daher kein Wunder, daß die Erlangung des finanziellen Gleichgewichts auf fast unüberwindliche Schwierigkeit stößt. Redner erörterte sodann, daß England und die Vereinigten Staaten ihre Industrie durch gewaltige Zollsätze zu schützen trachten. Der Zollschutz, den die ungarische Industrie auf Grund des alten österreichisch-ungarischen Zolltarifs genießt, ist bei weitem geringer, als der, den die Nachbarstaaten ihren Industrien zu teil werden lassen, wobei noch in Betracht gezogen werden muß, daß die Zollzuschläge noch niemals die Goldparität erreichten. In bezug auf die Ein- und Ausfuhrverbote befindet sich Ungarn infolge der Absperrungspolitik seiner Nachbarstaaten in einer Zwangslage. Seine Wirtschaftsinteressen erheischen, daß die Industrie in Schutz genommen wird; der Handel wird aufs Spiel gesetzt, wenn gegen die industriellen Schutzmaßnahmen Stellung genommen wird.

Géza Lichtig beschwert sich darüber, daß zwischen Industrie und Handel eine Unstimmigkeit entstanden sei, wo gerade jetzt die Wirtschaft nur mit vereinten Kräften wieder aufzurichten wäre. Theodor Kende gibt seiner Freude Ausdruck, daß soviel Arbeiter in der Maschinenindustrie beschäftigt sind. Nach Ausführungen Dr. Stefan Freunds bedarf die Industrie der teilweisen Einfuhrverbote. — Dr. Paul Biró weist nach, daß die Eisenindustrie mehreren Zehntausenden ungarischer Arbeiter den Broterwerb ermöglicht, daher mit Recht den Schutz für ihre Erzeugungsinteressen beansprucht. Nachdem noch Dr. Max Fenyö feststellte, daß sowohl der Handelsminister, wie auch das Handelsamt sich entschieden für die Interessen der Produktion eingesetzt haben, wird eine Entschließung angenommen, wonach die ungarische Industrie bis zum Inkrafttreten des neuen Zolltarifs daran festhält, daß die alten Zollsätze in ihrer vollen Goldparität eingehoben werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Automobilabteilung der norwegischen Staatsbahnen in Kristiania.** Die Güterbeförderung von den Stationen in Kristiania ist mehrere Jahre hindurch von verschiedenen Transportgesellschaften als privaten Unternehmungen im Gedinge ausgeführt worden. Nach den hierbei gemachten Erfahrungen und den verursachten Kosten beschlossen die Staatsbahnen und die Hovedbahn, eine eigene Transportabteilung zu diesem Zwecke einzurichten. Vom 1. Februar 1920 ab wurde die Statsbanenes Automobilabdelning in Tätigkeit gesetzt und der Staatsbahnhovedstyret (Trafikdirektoratet) unmittelbar unterstellt. Man beschloß, im gewöhnlichen Verkehr die Anwendung von Automobilen, den Pferdetransport dagegen nur für Spitzenverkehr unter außerordentlichen Verhältnissen vorzusehen. Bei der Wahl der Automobile entschied man sich für gemischtes System, Benzinautos für Beförderung auf größere Abstände und elektrische Autos für den mittleren Teil der Stadt. Dieses System hat sich auch wirtschaftlich als richtig erwiesen. Die elektrischen Autos sind nach Bauart Walker hergestellt (1 t Tragfähigkeit mit Edisonbatterie, 64 Zellen). Sie werden ausschließlich für Güterbeförderung im Mittelpunkt von Kristiania verwendet. Ihre höchste Fahrweite ist auf 45 km im Tag berechnet eine Entfernung, für die indessen sehr selten Bedarf besteht. Für die Unterbringung des Autoparkes hat die Bahn auf eigenem Grund und Boden einen vorläufigen Garagenbau hergestellt, der aber bald gegen einen größeren, dauernden Bau für 60 Autos ausgetauscht werden soll, da der vorläufige Bau sich für den gegenwärtigen Betrieb mit 40 Automobilen als zu klein erwiesen hat. In dem neuen Bau soll auch die Autoverwaltung, ein Hausmeister, 18 unverheiratete Kraftwagenlenker, eine Ausbesserungs- und eine Malerabteilung untergebracht werden. Es ist angenommen, daß die Automobilabteilung alle Ausbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten selbst ausführen soll. Der neue Bau soll mit der Zeit auch Autos anderer Staatsbehörden aufnehmen und sich zu einer Zentralgarage für die Staatsbetriebe in Kristiania auswachsen. Die Tätigkeit der Automobilabteilung umfaßt jetzt die Eil- und Frachtgutbeförderung in Kristiania und Umgebung, die Überführung von Gütern zwischen Kristiania O. und W., die Ausführung aller Transporte für die Eisenbahnämter und -werkstätten, die Speditionstätigkeit und den damit verbundenen Transport und endlich Personen- und Güterbeförderung für Staatseinrichtungen aller Art nach Bedarf. Dazu soll nächstens noch aufgenommen werden die Beförderung von Reisegepäck von den Bahnhöfen in Kristiania nach den Wohnungen in der Stadt und die Abholung von Eil- und Frachtgut in den Wohnungen zur Beförderung mit der Eisenbahn. Dr. S.

— **Neue schwedische Turbinenlokomotive.** Eine neue Turbinenkondensationslokomotive von Ljungström hat seit einiger Zeit auf den Staatsbahnen eine Anzahl Probefahrten vorgenommen. Es hieß, daß die Maschine nicht ganz den Erwartungen ihrer Erbauer entsprochen habe, doch soll es sich nur um nebensächliche Mängel handeln, die mit dem Grundgedanken nichts zu tun haben, und das Ergebnis soll im übrigen recht gut gewesen sein. Das Aussehen der Maschinen, die an Zugkraft und Leistung ganz den bisher kräftigsten schwedischen Staatsbahnlokomotiven der B- und F-Type vergleichbar ist, weicht von dem sonst üblichen ab. Die Maschine hat weder Zylinder- noch Schieberbewegung, diese ist vielmehr durch eine inwendige Turbinenmaschinerie ersetzt, deren Einzelheiten zunächst vor Unbeteiligten geheim gehalten werden. Außer der Steuerung, die in der Turbinenmaschinerie liegt, bietet die neue Lokomotive noch eine weitere, nämlich den Kondensierungsvorgang, der in der Hauptsache im Tender erfolgt. Die Turbineneinrichtung ist eine Voraussetzung für die Möglichkeit der Kondensierung, der die heftigen Stöße der Hochdruckkolbenmaschine das Zuleiten des Abdampfes in die Kondensierungselemente nicht erlauben. Der Tender ist bedeutend größer als sonst üblich, und auf seiner Außenseite läuft ein Radiatornetz von Röhren, in dem der Kondensierungsvorgang sich abspielt. Von der Turbine wird der

Abdampf in diese Röhren geleitet; und er wird hier durch die umgebende und umspülende kältere Luft zu warmem Wasser verdichtet, das wiederum den Dampfkessel speist. Der große technische Fortschritt in der Ljungströmschen Lokomotive liegt in der hochgesteigerten Dampfersparnis, die den Brennstoffverbrauch um die Hälfte einschränken soll. Dazu kommt, daß die neue Lokomotive gleichmäßiger und ruhiger arbeitet, da die starken Dampfstöße vermieden sind und der Dampf in gleichmäßigem Strom abgeht. Als Folge des eingeschränkten Brennstoffverbrauches tritt auch eine verhältnismäßige Minderung des Wasserverbrauchs hinzu, was wieder einen Vorteil bedeutet. Nach „Signalen" soll es bereits feststehen, daß die schwedischen Staatsbahnen die neue Lokomotive kaufen werden, sobald sie vollständig ausgeprobt ist. Die letzten Probefahrten fanden auf der Strecke Stockholm-Upsala mit einer Belastung von 12 Drehgestellwagen statt.

Solche Turbinenlokomotiven sind übrigens auch anderweitig im Probedienst begriffen. Auch die schweizerischen Bahnen erproben gerade eine von Lölly erbaute Turbinenlokomotive. Der Grund, warum man sich nicht schon früher der dampfsparenden Turbine auch im Eisenbahnbetriebe bediente, wie dies ja bei ortsfesten Anlagen in so hohem Grade der Fall war, war die Schwierigkeit, ohne allzu große Brennstoffkosten die Drehgeschwindigkeit der Turbine im erforderlichen Grade zu erhöhen. Daneben erfordert auch die Beibringung einer genügend großen Wassermenge für die Kondensation bei einer Lokomotive gewisse Schwierigkeiten. Daß man diese Schwierigkeiten jetzt überwunden zu haben scheint, eröffnet dem Dampf in seinem Wettbewerb mit der Elektrizität neue Aussichten.

Auch eine finnische Abordnung wird demnächst die Ljungströmsche Lokomotive besichtigen. Die gleiche Abordnung hat auch eine Einladung von den deutschen Kruppwerken erhalten, die sich jetzt auch mit dem Bau von Turbinenlokomotiven beschäftigen und sich auf den Bau von 500 Stück im Jahre einrichten wollen. Die Valutaverhältnisse begünstigen eine finnische Bestellung in Deutschland. Dr. S.

— **Der Pariser Métro.** Das Schicksal geradezu aller Verkehrsunternehmungen ist, wie wir dem „Weltverkehr" entnehmen, auch der Pariser Untergrundbahn, dem Métro, nicht erspart geblieben: er hat nach seinem soeben veröffentlichten Jahresbericht im letzten Jahre mit einem Fehlbetrag von über zehn Millionen Franken abgeschlossen. Seine Roheinnahmen, 146,6 Millionen, waren allerdings über 40 Millionen höher als im Vorjahre, aber die Ausgaben waren noch höher gestiegen. Eine Verteuerung der Fahrpreise hatte nicht den gewünschten Erfolg; sie bewirkte einen Rückgang in der Zahl der beförderten Personen von 505 auf 465 Millionen. Am auffallendsten bei der Steigerung der Ausgaben war diejenige für Kohlen; vor dem Kriege wurden im Jahre für 4 Millionen Franken Kohlen verbraucht, 1919 war die Ausgabe für diesen Zweck auf 22 Millionen, 1920 auf 57 Millionen gestiegen. Die Länge des Untergrundbahnnetzes ist unverändert auf 78,8 km geblieben.

Die Rechtsverhältnisse des Métro sind durch einen Vertrag mit der Stadt Paris auf eine veränderte Grundlage gestellt worden. Die Stadtverwaltung hat dadurch unter anderem das Recht erworben, alle bis jetzt genehmigten oder bis Ende 1955 zu genehmigenden Untergrundbahnstrecken zu übernehmen, jedoch nicht vor dem 1. Januar 1931. Entschließt sich die Stadtgemeinde zur Übernahme vor dem 1. Januar 1956, so muß sie bis zu diesem Zeitpunkt eine Jahresrente zahlen, die nach dem Durchschnittsüberschuß aus dem Betriebe berechnet wird.

— **Eisenbahner-Generalstreik in Italien?** Italien ist durch die Möglichkeit eines Eisenbahner-Generalstreiks bedroht, und es ist noch nicht abzusehen, ob es gelingen wird, ihn zu verhüten. Seit Jahr und Tag schwebt diese Drohung über dem Lande, und es ist den Eisenbahnern dadurch gelungen, sich eine ganz außerordentlich günstige Stellung innerhalb der übrigen Beamten- und Arbeiterschaft zu erringen, freilich auch gleichzeitig die Staatsbahnen mit einem Jahresdefizit von 1½ Milliarden Lire zu belasten. Die Gehälter sind derart gestiegen, daß ein Weichenwärter monatlich 1000 Lire bezieht, die Zahl der Angestellten ist seit 1914 um rund 100 000 gewachsen.

Heute handelt es sich einmal darum, daß die Eisenbahner die Beseitigung desjenigen Paragraphen des Staatsbahngesetzes wünschen, der die Regierung ermächtigt, streikende Eisenbahner sofort zu entlassen, eine Frage, die durch den jüngsten römischen Eisenbahnerstreik wieder akut geworden ist. Auf Grund gewisser Äußerungen, die nach dem Eisenbahnerstreik von 1920 von der Regierungsbank in der Kammer gefallen sind, erklärt der Eisenbahnerverband jenen Paragraphen für beseitigt, während die heutige Regierung den Standpunkt vertritt, daß jener Artikel, da er nicht durch die Kammer aufgehoben sei, noch zu Recht bestehe. Ferner handelt es sich um die Frage der Einrechnung von Teuerungszulagen in die Gehälter, bzw. neue Zulagen, was eine Belastung des Staates um 300 Millionen bedeuten würde. Einstweilen hat das Zentralkomitee der Eisenbahner ein Referendum veranstaltet, von dessen Ergebnis der Ausbruch des Streiks abhängen dürfte. Einstweilen hofft man noch, daß es gelingen werde, ihn zu verhüten.

Die italienische Regierung scheint entschlossen zu sein, den Kampf mit den Eisenbahnern, sofern der Generalstreik beschlossen wird, aufzunehmen. Sie vertraut dabei auf die katholischen, fascistischen und die den wirtschaftlichen Syndikaten angehörenden Eisenbahner, mit deren Hilfe sich ein eingeschränkter Verkehr aufrecht erhalten lassen würde. Die Verwaltung der Staatsbahn hat an das streikende Personal Süditaliens vorläufig eine Warnung ergehen lassen. Der Streik selbst dauert fort, jedoch nimmt die Zahl der abgefertigten Züge zu. Im Falle eines Eisenbahner-Generalstreiks wird die fascistische Partei sofort zum Schutze der arbeitswilligen Eisenbahner mobilisiert werden.

— **Bessere Verkehrsverbindungen zwischen Oberitalien und Südfrankreich.** Die Marseiller Handelspresse hat sich schon mehrfach darüber beklagt, daß der gegenseitige Güteraustausch zwischen Oberitalien und Südfrankreich sich auf nur 300 000 t beschränke, während doch die Gegenden im Güteraustausch aufeinander angewiesen sind. Man führt diese Erscheinung auf den Mangel an guten Verkehrsverbindungen zurück und wohl mit Recht, denn die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Provence und Italien beschränken sich zur Zeit in der Hauptsache auf die Küstengegend, weil die provençalischen Fabrikationserzeugnisse nur unter erschwerten Bedingungen die beiden größten Industriemittelpunkte Italiens, das Piemont und Mailand, erreichen können. Die einspurige ligurische Küstenbahn genügt nicht, und der Umweg über den Mont Cenis ist bei den heutigen Eisenbahntarifen sehr unwirtschaftlich. Nun wird allerdings die Eröffnung der Linie Nizza-Coni die Verbindung Marseille-Turin (547 km über Mont Cenis, 506 km über Ventimiglia und 420 km über Coni) um rund 100 km verkürzen, aber in Südfrankreich befürchtet man hiervon eine allzu starke Wirtschaftsablenkung in die Gegend von Nizza. Aus diesen Gründen kommt man wieder eifriger auf das Projekt einer Bahnverbindung von Briançon nach dem Piemont zurück, wodurch die Strecke Marseille-Turin um 60 km kürzer würde als über Nizza-Coni. Die Strecke zwischen Nimes-Turin würde um 80 km verkürzt. Avignon-Turin um 83 km. Digne-Piemont um 180 km und Cap-Piemont sogar um 223 km.

— **Der neue englische Verkehrsminister.** Nachdem Sir Eric Geddes, der erste englische Verkehrsminister, sein Amt niedergelegt hatte (s. Nr. 44 d. Ztg. v. 4. November d. J., S. 827), war sein Posten zunächst unbesetzt geblieben. Es haben sich aber dabei Unzuträglichkeiten gezeigt, und nunmehr ist Lord Peel, ein Enkel des bekannten Staatsmannes, zum Verkehrsminister ernannt worden. Die Ernennung gilt als eine nur einstweilige Maßnahme, weil neuerdings wieder der Gedanke aufgetaucht ist, das Verkehrsministerium als solches aufzulösen und es als besondere Abteilung einem anderen Ministerium, wofür zunächst das Handelsministerium in Frage käme, anzugliedern. Deshalb soll auch, wie die Regierung im Parlament versichert hat, der neue Minister vorläufig kein Gehalt beziehen. Lord Peel, der 1867 geboren ist, ist aus der Richterlaufbahn hervorgegangen und hat auch im Londoner Grafschaftsrat eine führende Rolle gespielt; er genießt den Ruf eines ausgezeichneten Verwaltungsbeamten, der den Anforderungen seines neuen Amtes gewachsen sein wird.

Vor Entscheidung der Frage, ob das Verkehrsministerium erhalten bleiben soll, will die Regierung das Ergebnis einer Untersuchung über die Kosten, die dieses Ministerium bisher verursacht hat, abwarten. Aus Eisenbahnkreisen wird darauf hingewiesen, daß die Bedeutung der Eisenbahnen für das Wirtschaftsleben es durchaus rechtfertige, daß das Verkehrsministerium als solches erhalten bleibt; auch Sir Eric Geddes, der Schöpfer dieses Ministeriums, werde sich für seine Erhaltung einsetzen, und man schreibt ihm trotz seines Rücktritts vom Ministerposten soviel Einfluß zu, daß seine Ansicht maßgebend für die Entschließung der Regierung sein wird.

— **Herabsetzung der Eisenbahnfrachtsätze in England.** Nachdem die Sätze für die Beförderung von Eisen, Eisenerz und Kalk für Hochöfen und Hüttenwerke in England zeitweilig ermäßigt worden sind, sind nunmehr Verhandlungen unter den Eisenbahngesellschaften und zwischen ihnen und dem beteiligten Großgewerbe wegen weiterer Herabsetzungen der Tarife für Roheisen, Kohle und ähnliche Güter im Gange. Bei der jetzigen Lage des englischen Wirtschaftslebens erachtet man es dort für unerläßlich, daß die Frachten für diese Grundlagen der Erzeugung von Gütern so niedrig wie irgend möglich angesetzt werden. Andererseits können die Eisenbahnen in ihrem Entgegenkommen gegen die Wünsche des Gewerbes nicht zu weit gehen, so lange ihnen nicht ein Ausgleich für die ihnen bei der Beförderung der genannten Rohstoffe entgehenden Einnahmen durch Mehreinnahmen an anderer Stelle geboten wird. Man er-

wartet für die nächste Zeit weitere Ermäßigungen der Frachtsätze für einzelne Güter, aber an einen allgemeinen Abbau der Tarife dürfte noch nicht zu denken sein. Die weitere Entwicklung wird auch davon abhängen, welche Wirkung die ersten Ermäßigungen der Beförderungsgebühren haben werden.

— **Die Londoner „Untergrund“-Gruppe und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.** Wie in Nr. 40, S. 744 d. Ztg. berichtet, wollten sich die in der „Untergrund“-Gruppe zusammengeschlossenen Schnellbahnen schleunigst die Vorteile zunutze machen, die ihnen das neue englische Gesetz zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bot, indem sie ein Staatsdarlehen von 6 Mill. Pfd. Sterl. aufnehmen wollten, um dies Geld in längst geplanten Erweiterungen anzulegen. Die Pläne der Gruppe gingen bei diesem Vorhaben dahin, daß ihr in dem von ihren Mitgliedern bedienten Verkehrsgebiet ein Ausschließungsrecht für 10 Jahre verliehen würde, so daß das spätere Eindringen anderer Verkehrsunternehmungen in ihr Gebiet während dieser Zeit verhindert würde. Daran hat die Regierung Anstoß genommen und infolgedessen ein weiteres Eingehen auf den Antrag der Untergrund-Gruppe abgelehnt. Es soll nun ein anderer Ausweg gefunden werden, der beide Teile befriedigt. Lord Ashfield, der Leiter der Untergrund-Gruppe, behauptet immer noch, er wolle die Erweiterungsbauten lediglich zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ausführen; dabei müsse er aber die Gewähr haben, daß das in ihnen angelegte Kapital auch bei der Herabsetzung der Fahrpreise, die er erwartet, Zinsen trägt. Da zur Untergrund-Gruppe auch die Omnibusgesellschaft gehört, und Betriebsverluste von den fünf Gesellschaften, die die Gruppe bilden, gemeinsam getragen werden, glaubt er, seine Unternehmen hauptsächlich vor dem Wettbewerb in ihr Verkehrsgebiet eindringenden Omnibusse schützen zu müssen. Man erwartet, daß Lord Ashfield schon in den nächsten Tagen mit neuen Plänen an die Öffentlichkeit treten wird. — Welchen Einfluß die geplanten Bauten auf die Arbeitslosigkeit haben werden, kann man beurteilen, wenn man bedenkt, daß von den 300 000 Pfd. Sterl., die die Metropolitan-Eisenbahn für ihre Verlängerung nach Watford aufwenden will, 80 % auf Löhne entfallen, und daß weiter unter den dabei zu beschäftigenden Arbeitern 75 % ungelernte Kräfte sein können.

— **Rumänische Lokomotivbestellungen.** Der Verkehrsminister wurde ermächtigt, mit der Firma Henschel & Sohn in Cassel einen Vertrag auf Lieferung von 30 Pacificlokomotiven abzuschließen. Die Lokomotiven kosten 4,3 Millionen deutsche Mark das Stück, zusammen also 129 Millionen Mark. Als Zahlung wird der rumänische Staat Obligationen geben, die zu 6 % verzinslich sind. Außerdem wird noch ein Finanzierungszuschlag von 2 % gezahlt. Die Obligationen sind in ein bis drei Jahren einzulösen, und können nur durch die genannte Firma oder durch ihre Bank zur Zahlung vorgelegt werden.

— **Salzbergwerksbahnen in der Marmarosch.** Der rumänische Ministerrat hat dieser Eisenbahngesellschaft die Erhöhung der Tarife auf die Sätze der Staatsbahntarife zugestanden, die Bahn jedoch gleichzeitig verpflichtet, in ihren Personenzügen die 4. Wagenklasse einzuführen.

— **Vierte Wagenklasse in Rumänien.** Gleichzeitig mit der letzten Tariferhöhung hat die Eisenbahndirektion, um den ärmeren Volksklassen das Reisen nicht unmöglich zu machen, und um die dritte Wagenklasse zu entlasten, verfügt, daß allen gemischten Zügen eine genügende Anzahl von gedeckten Wagen beigegeben werde, welche, mit Einrichtungen zum Militärtransport versehen, als Wagen 4. Klasse zum halben Fahrpreis der 3. Klasse benutzt werden können. Die Einrichtung hat sich, insbesondere für die anspruchslose Bauern- und Arbeiterbevölkerung des Landes, sehr gut bewährt, freilich, infolge der Entlastung der 3. Klasse von diesen Elementen, auch zu einer fühlbaren Abwanderung aus der zweiten Klasse geführt.

Fremde Erdteile.

— **Amerikanische Eisenbahnschienen.** Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften haben immer viel über Schienenbrüche zu klagen und um diesem Übelstand abzuhelfen, haben sie neue Bedingungen für die Lieferung von Schienen aufgestellt; sie sind das Ergebnis von Vorarbeiten, die sich über einen Zeitraum von zehn Jahren erstrecken. Die neuen Bedingungen sind aber so scharf, daß sie den heftigen Widerspruch der Walzwerke erregen. Sie weigern sich entweder, überhaupt Aufträge anzunehmen, oder machen solche Preise, daß die Vergebung der Lieferungen dadurch erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht wird. Sie behaupten, die scharfen Forderungen, die die neuen Lieferungsbedingungen enthalten, seien unnötig, und sie würden nicht einmal den Erfolg haben, daß die jetzt bestehenden Mängel beseitigt werden.

— **Entwicklung des Verkehrs auf der Katanga-Eisenbahn.** Auf der belgischen Katanga-Eisenbahn Sakania-Elisabethville-Bukama, 726 km, die während des Krieges vollendet wurde, hat sich der Verkehr außerordentlich lebhaft entwickelt, wie die nachstehende Zusammenstellung für die 9 Jahre von 1911—1919 ergibt, die der amtlichen Statistik des Außenhandels der belgischen Kongokolonie für das Jahr 1919 (Brüssel 1921) entnommen ist:

	Reisende		Gütertonnen		Dienstgut
	im ganzen	davon in 3. Klasse	im ganzen	davon auf Spezialtarif	t
1911	13 902	10 028	69 294	—	17 496
1912	18 247	13 955	92 439	52 685	13 959
1913	28 181	24 277	253 985	208 567	45 896
1914	39 141	34 694	299 974	2[illegible]6 985	66 445
1915	27 455	23 365	349 320	280 263	37 168
1916	33 813	29 129	576 674	503 023	11 763
1917	50 664	44 006	646 164	521 533	63 724
1918	57 728	49 510	618 804	555 068	65 966
1919	57 373	48 542	694 754	586 516	128 699

Das Jahr 1915 zeigt infolge des Krieges im Personenverkehr einen starken Rückgang der Verkehrszahlen gegen das Vorjahr. Im Güterverkehr zeigt nur das Jahr 1918 einen Rückgang gegen das Vorjahr bei dem Gesamtverkehr der beförderten Gütertonnen, während bei dem Güterverkehr auf Spezialtarif eine lückenlose, sehr starke Steigerung von 1912 bis 1919 stattgefunden hat. F. B.

Allgemeines.

Selbsttätige Aufzeichnung der Zugfolge im Stadtschnellbahnbetriebe. Selbsttätig arbeitende Vorrichtungen zum Aufzeichnen der Zugfolge sind auf den Londoner und Neuyorker Stadtschnellbahnen seit längerer Zeit mit bestem Erfolge verwendet worden. Dem Schreiber dieses liegen einige den Zählapparaten der Londoner Hampsteadbahn im Jahre 1913 entnommene kreisförmige Papiertafeln vor, aus denen mit leichter Mühe die Zugfolge zu erkennen ist; danach haben auf der genannten Bahn z. B. am 9. August 1913 vormittags zwischen 8 und 9 Uhr 43 Züge, zwischen 9 und 10 Uhr vormittags 41 Züge, zwischen 1 und 2 Uhr nachmittags 41 Züge und zwischen 2 und 3 Uhr nachmittags sogar 44 Züge die überwachte Strecke in einer Fahrrichtung passiert. Derartige Glanzleistungen, nämlich 84 bzw. 85 Züge in zwei aufeinanderfolgenden Stunden auf nur einem Gleis über die Strecke zu bringen und somit eine Zugfolge von im Mittel 85 Sekunden zwei Stunden lang durchzuhalten, ist selbstverständlich nur mit Hilfe des dort eingeführten selbsttätigen Signalsystems und bei nicht allzu schwerfälliger Veranlagung der Reisenden und der Bahnbediensteten zu vollbringen. Auf der Londoner Distriktbahn soll sogar bei einem Verkehr mit zum Teil 120 m langen Achtwagenzügen und bei mittleren Stationsaufenthaltszeiten von 25 Sekunden eine Zugfolge von 67 Sekunden oder von 54 Zügen in der Stunde erreicht worden sein.

Nach einem im Heft 43 des lfd. Jahrg. der Elektrotechnischen Zeitschrift mitgeteilten Bericht sind die im Vorstehenden gekennzeichneten Zählvorrichtungen auch auf den Strecken der Brooklyner Schnellverkehrs-Gesellschaft (Brooklyn Rapid Transit Co.) in Anwendung. Zwei Apparate hat man im Amtszimmer des obersten Fahrdienstleiters untergebracht; das eine Instrument registriert die Zugfolge auf den vier Gleisen der Broadway-Untergrundbahn an der 34. Straße in Manhattan, das andere die Zugfolge auf zwei über die Williamsburg-Brücke führenden Gleisen in der Nähe der Station Essex-Straße und auf zwei Gleisen im Tunnel der Montague-Straße nahe bei der Station Court-Straße. In ähnlicher Weise, wie bei den Londoner Zählapparaten, wird eine kreisförmige wagerecht gelagerte Papierskala durch ein Uhrwerk innerhalb 24 Stunden einmal herumgedreht. Während jedoch die Londoner Vorrichtung die Folge der Züge am äußeren Rande der Papierskala durch Strichbündel kennzeichnet, wird in Neuyork die Zugfolge durch Registriernadeln, die in die Papierskala Merkpunkte brennen, festgestellt. Auf den benannten Neuyorker Strecken hat man auf diese Weise eine Zugfolge bis zu 90 Sekunden, in einigen Fällen noch darunter ermittelt. Über die Schaltung einer solchen, von der Cleveland Electrical Instrument Co. hergestellten Registriervorrichtung, über die Einteilung der Papierskala, Anordnung der Registriernadeln usw. gibt die E. T. Z. in dem bezeichneten Heft nähere Auskunft. Weiter darauf einzugehen, würde an dieser Stelle zu weit führen; bemerkenswert ist, daß die für die Zählvorrichtung auf der Strecke benötigten Relais denen der selbsttätigen Signalanlage im Aufbau gleichen. M.

Bücherschau.

— **Die Porzellan-Isolatoren.** Von Professor Dr. Gustav Benischke. Mit 128 Textabbildungen. Verlag von Julius Springer. Berlin W 9. Preis 24 *M.*

In dem Buche werden nur die Hochspannungsisolatoren behandelt. Die Grenze der betriebssicheren Spannung in Freileitungen hängt nicht zuletzt vom Isolationsmaterial ab. Nach Ansicht des Verfassers könnten wir auf diesem Gebiete bereits weiter sein, wenn der Porzellanspezialist und der Elektrotechniker auf wissenschaftlicher Grundlage mehr Hand in Hand arbeiten würden; der Keramiker kennt — nach Benischke — zu wenig das elektrische Verhalten der Porzellan-Isolatoren, der Elektrotechniker zu wenig ihre Herstellung. Das Buch hatte somit eine Doppelaufgabe zu erfüllen und die Frage der Herstellung leistungsfähiger Hochspannungs-Porzellanisolatoren von beiden Seiten zu beleuchten. Die vorliegende Abhandlung ist in gewissem Sinne eine Fortsetzung des 15. Abschnitts des aus derselben Feder stammenden großen Werkes „Die wissenschaftlichen Grundlagen der Elektrotechnik", in dem der Durchgang der Elektrizität durch Nichtleiter nur grundsätzlich und allgemein behandelt werden konnte. Recht interessant sind u. a. die in dem vorliegenden Buche wiedergegebenen Lichtbilder, die gelegentlich photographischer Studien der Entladungsvorgänge entstanden sind. Es ist zu hoffen, daß der Inhalt der lehrreichen Schrift die in Frage kommenden Industrien in ihrem Bestreben, Höchstleistungen zu vollbringen, unterstützen wird.

M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinssatzungen.

Zu dieser Drucksache ist ein III. Nachtrag erschienen und an die Verwaltungen versandt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Villach. Mit sofortiger Gültigkeit wird das Bahnstationsamt Klagenfurt Rudolfstraße für den unbeschränkten Reisegepäcks- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Am 20. November 1921 ist die an der Strecke Wien Nordbahnhof-Bundesgrenze bei Bernhardsthal, zwischen den Stationen Gänserndorf Bundesbahn und Angern befindliche Haltestelle Tallesbrunn für den Personen- und Eilgutabonnementverkehr und die Stückgutauflieferung ohne Abfertigung eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main): Vom 1. Dezember 1921 ab erhält die an der Bahnstrecke Wetzlar-Coblenz gelegene Haltestelle „Lindenbach" die Bezeichnung „Ems-Lindenbach".

N. ö. Landesbahnen. Die Bezeichnung der Haltestelle „Kroatisch-Haslau" der elektrischen Lokalbahn Wien-Landesgrenze ist in „Haslau a. Donau" abgeändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 336 vom 25. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österr. Bundesbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend den III. Nachtrag zu den Satzungen des Vereins D. E. V. (abgesandt am 27. November dieses Jahres);

Nr. IV 239 vom 24. November 1921 an die an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend den Geldausgleich aus der Vereinsabrechnung in tschechoslow. Kronen (abgesandt am 26. November d. J.);

Nr. V 329 vom 19. November 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Zurechnung der Salzkammergutlokalbahn zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. November dieses Jahres).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ueberfuhrgebühren.

Am 1. Dezember 1921 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 50 % erhöht. (2064)

Dresden, am 26. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Am 1. Dezember 1921 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für Altwarnsdorf bestehenden Überfuhrgebühren um rund 50 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (2070)

Dresden, am 29. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Deutsche Reichsbahn, Mecklenburgisches Netz

Der Bahnhof Doberan führt von jetzt ab die Bezeichnung (2041)
Bad Doberan.

Schwerin, den 23. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Vom 1. Dezember 1921 ab erhält die an der Bahnstrecke Wetzlar-Coblenz gelegene Haltestelle „Lindenbach" die Bezeichnung „Ems-Lindenbach". (2035)

Frankfurt (Main), 21. November 1921.
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Wagengestellung und Frachtberechnung für Zuckerrüben.

Die für die Dauer des Wagenmangels durch Bekanntmachung vom 1. November d. J. bei Gestellung von Arbeitswagen für die Beförderung von Zuckerrüben zugelassene Frachtberechnung bei gleichzeitiger Auflieferung zweier Arbeitswagen gilt auch bei Gestellung von Beutewagen und Reparaturwagen, die wegen ihres geringen Fassungsraumes nicht nur bis zur Grenze des angeschriebenen Ladegewichts ausgelastet werden können. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 27. November 1921. (2065)
Eisenbahndirektion.

Tarif für den Verkehr der deutschen Reichsbahn mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Aus Anlaß der Erhöhung der Tarifsätze für die deutsche Reichsbahn wird der Tarif mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 ab neu herausgegeben. Die Tarifsätze für den direkten und den Durchgangsverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen (Abschnitt III) treten jedoch nicht in Kraft. (2039)

Oldenburg, den 23. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr Tfv. 5 Heft C II. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander Tfv. 200 Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 wird die Station Niendorf (Ostsee) als Versandstation in den Ausnahmetarif 8 für frische usw. Seefische einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2040)

Berlin, den 24. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktion Altona, der Altona - Kaltenkirchen - Neumünster und Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 1 in Kraft. Durch diesen Nachtrag werden die im Abschnitt IV enthaltenen Stationsfrachtsätze um 50 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (2038)

Elmshorn, den 24. November 1921.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn. Teil II.

Vom 1. Dezember d. J. ab werden dem Vorgehen der Reichseisenbahnen entsprechend die Frachtsätze um 50 % erhöht. Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben. Der Frachtberechnung wird der Frachtsatzzeiger, Heft C I a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses unter

Hinzurechnung der im Heft C I b zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses enthaltenen Zuschlagsfrachten zugrunde gelegt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (2042)

Elmshorn, den 24. November 1921.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr werden mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (2043)

Frankfurt a. M., 24. November 1921.
Die Direktion.

Staats- und Privatbahnen-Güterverkehr. Taf. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden die Entfernungen einer Anzahl Stationen der Brölthaler Eisenbahn um 1 km erhöht. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2034)

Berlin, den 23. November 1921.
Eisenbahndirektion.

a) Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anschlußfrachten usw.) Tfv. 200,
b) Ausnahmetarif für Düngemittel — Tfv. 2,
c) Ausnahmetarif für frische Kartoffeln Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 treten die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn und die Ruppiner Eisenbahn dem Ausnahmetarif für frische Kartoffeln bei. Gleichzeitig wird die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Düngemittel aufgenommen.

Vom gleichen Tage ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn Frachtzuschläge erhoben für Sendungen, die den Ausnahmetarifen für frische Kartoffeln und für Düngemittel angehören. Näheres enthält die am 28. 11. 21 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455.) — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 23. November 1921. (2037)
Eisenbahndirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. werden die zurzeit gültigen Tarifsätze im Güter- und Tierverkehr um weitere 50% erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455) genehmigt. (2036)

Berlin, den 22. November 1921.
Die Direktion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 werden die Güterfrachtsätze auch für unsern Binnenverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahnen erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (2024)

Neuhaldensleben, 22. November 1921.
Die Direktion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 ist die Station Friedrichsfeld (Baden) Süd mit sämtlichen Angaben und Entfernungen im Tarif zu streichen.

Ferner fällt das Dienstbeschränkungszeichen „Bes“ bei Friedrichsfeld (Baden) Nord weg. (2027)

Hannover, den 22. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Ober Weistritz (Bsl) OR in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen sind zu bilden durch Anstoß von 17 km an Charlottenbrunn oder 9 km an Schweidnitz Hbf. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für die Anstoßstation. (2025)

München, 22. November 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. werden gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn die zurzeit geltenden Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr um 50% erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. — Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (2026)

Dahme (Mark), 22. November 1921.
Die Direktion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b,
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Dezember 1921 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (2029)

Altona, den 19. November 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Der unterm 31. 10. 21 für den 1. Dezember 1921 angekündigte Nachtrag XIV enthält erhöhte Frachtsätze, die der auf den deutschen Bahnen eintretenden 50prozentigen Frachterhöhung entsprechen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (2030)

Altona, den 22. November 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Der unterm 31. 10. 21 für den 1. Dezember 1921 angekündigte Nachtrag VIII enthält an Stelle einer neuen deutschen Schnittafel mit 30prozentiger Erhöhung eine solche mit 95prozentiger Erhöhung gegenüber den vor dem 1. November 1921 gültig gewesenen Sätzen. Die dänische Station Langaa wird in den Tarif einbezogen. (2031)

Altona, den 22. November 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Binnengütertarif, Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C I b, Deutsch-schwedisch-norwegischer und deutsch-dänischer Gütertarif.

Auf 1. Dezember l. J. werden die Zuschlagstafeln zur Berechnung der Auslandszuschläge im Verkehr mit deutschen Stationen auf Schweizergebiet und Waldshut Übergang neu ausgegeben. Es ergeben sich geringe Ermäßigungen. Näheres in unserem Tarifanzeiger und in den auf 1. Dezember erscheinenden Tarifen und Nachträgen. (2028)

Karlsruhe, den 18. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Für den Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverzeichnis Nr. 312 — treten am 1. Dezember 1921 neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2053)

Oldenburg, den 23. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr badisch-schweiz. Übergänge — Schweiz.

Auf 1. Dezember 1921 wird zu den Gütertarifen Basel Bad. Bf. — und Waldshut und — Schweiz je ein Nachtrag ausgegeben. Dadurch werden die Frachtsätze der Solothurn-Bern-Bahn ermäßigt und auf 1. Januar 1922 Frachtsätze für die Langenthal-Jura-, Langenthal-Melchnau- und Solothurn-Niederbipp-Bahn eingeführt. Ferner werden Änderungen und Ergänzungen des Transportreglements, der Ausnahmetarife 6, 17, 34 und 35 sowie des Anhangs zu oben genannten Gütertarifen durchgeführt.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. November 1921. (2068)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Anhang zu den bad. Gütertarifen.

Auf den 1. Dezember 1921 erscheint Nachtrag VII. Verkaufspreis 30 ₰.

Karlsruhe, 25. November 1921. (2052)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsche Eisenbahntiertarife. Teil II.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 werden die Währungszuschläge für Konstanz und Singen ganz und für Waldshut teilweise aufgehoben. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (2051)

Karlsruhe, den 25. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).

Am 1. Dezember 1921 tritt der Nachtrag 4 (neue Folge) in Kraft, der hauptsächlich die durch die allgemeine Erhöhung der Tarifsätze — einschließlich der Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie der Nebengebühren — bedingten Änderungen enthält. Das besondere Wagenstandgeld von 100 ℳ und 200 ℳ für frische Äpfel und Birnen in den Stationen Stuttgart-Cannstatt, Stuttgart Nord, Stuttgart-Untertürkheim und Stuttgart West wird auf diesen Zeitpunkt aufgehoben. Dagegen bleiben die allgemein geltenden (erhöhten) Wagenstandgeldsätze von 100 ℳ, 150 ℳ und 250 ℳ auch nach dem 1. Dezember 1921 bis auf weiteres in Kraft. (2056)

Stuttgart, den 25. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohle usw.

Nach Erhöhung der Frachtsätze um 50 % erhöht sich auch mit Wirkung vom 1. Dezember 1921 die im Kohlenausnahmetarif auf Seite 7 und 8 angegebene Verschiebegebühr von 4 auf 6 ₰ für 100 kg. Die für Reichenberg vorgesehenen Zuschläge werden ebenfalls um 50 % erhöht; sie betragen vom 1. Dezember ab: für Ausnahmetarif 6—23, für Kohlenklasse D 26, für Kohlenklasse D n 38 ₰ für 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (2019)

Essen, den 22. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 28. November 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn für Güter der Ausnahmetarife 5, 5c und 6 zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 24. November 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2016)

Berlin, den 18. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Ab 1. Dezember 1921 werden die zurzeit geltenden Tarifsätze des Güterverkehrs gemäß dem Vorgehen der Reichsbahnen um 50 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (2020)

Siegen, den 21. November 1921.
Eisern-Siegener Eisenb.-Gesellsch.
Die Direktion.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif, Teil II. Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif, Teil II. Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tiertarif, Gemeinsames Heft.

Am 1. Dezember 1921 werden in Übereinstimmung mit dem Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, das Begleiterfahrgeld, die Zuschläge zur Deckung der tschechoslowakischen Fahrkartensteuer und — im Sächsisch-Südwestdeutschen Tiertarif und dem Preußisch-Hessisch-Sächsischen Tiertarif — die Mindestgebühren für Sonderzüge erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hessischen Staatsbahnen zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft. (2017)

Dresden, am 22. November 1921.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 15. Juli 1921.

Erhöhung der Teilfrachtsätze in Kronen und Mark sowie Abänderungen.

A) Erhöhung der Teilfrachtsätze in Kronen und Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 werden erhöht:

1. Um zweihundert vom Hundert die Teilfrachtsätze in Kronen der Eil- und Frachtstückgut-Klassentarife, der Artikeltarife 1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22a, 22c, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, ferner unter „Besondere Frachtsätze“ die Teilfrachtsätze in Kronen für Möbel, roh, Holzstoff usw., Salz, Rinde, rohe und Zucker;

2. Um hundertfünfzig vom Hundert die Teilfrachtsätze in Kronen der Artikeltarife 18, 30, 31 und 32 sowie unter „Besondere Frachtsätze“ jene für Zement.

Bei Ermittlung der hiernach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Kronen aufgerundet.

3. Der Artikeltarif 22b wird gleichzeitig außer Kraft gesetzt und werden die zugehörigen Frachtsätze gestrichen; für Schnittholz aus Post H-13-c gelangen nunmehr die Frachtsätze des Artikeltarifes 22c zur Anwendung. Demgemäß ist im Warenverzeichnisse auf Seite 9 des Tarifes bei laufender Nummer 16 unter c) in Spalte 5 und 6 und im Verzeichnisse der Artikeltarife auf Seite 16 des Tarifes in der ersten Spalte „22b“ auf „22c“ abzuändern.

4. Ferner werden mit dem gleichen Zeitpunkte die Teilfrachtsätze in Kronen für Kohle und Koks durch folgende ersetzt:

Nach		Kohle von Breitenschützing	Holzleiten	Innsbruck Hauptbahnhof	Innsbruck Westbahnhof	Kirchbichl	Staatsgrenze bei Bernhardsthal	Staatsgrenze bei Summerau
Ehrwald	Kronen	222	116	84	84	173	318	255
Leermoos	„	222	120	89	87	178	318	255
Reutte i. T.	„	231	231	108	106	197	327	264
Vils	„	234	111	123	116	212	330	267

Nach		Koks von Innsbruck Hauptbahnhof	Innsbruck Westbahnhof	Staatsgrenze bei Bernhardsthal	Staatsgrenze bei Summerau	Wien Erdbergerlände
Ehrwald	Kronen	126	126	402	339	381
Leermoos	„	134	130	402	339	381
Reutte in Tirol	„	162	159	411	348	390
Vils	„	184	173	414	351	393

Die für Kohle und Koks von Wien Nordbahnhof Übergang (Filiale Strasshof) vorgesehenen Frachtsätze treten unter einem ohne Ersatz außer Kraft. Die dazugehörige Fußnote „*)“ ist daher zu streichen.

5. Auf Seite 4 des Tarifes sind in der zweiten Zeile des Vorwortes die Worte „ungarischen und bosnisch-herzegowinischen“ und in der dritten Zeile der „Erklärung der Abkürzungen“ die Worte „ungarischer und bosnisch-herzegowinischer“ zu streichen.

Die Abkürzung „E. B. R. = Eisenbahnbetriebsreglement“ auf den Seiten 4 und 5 des Tarifes ist auf „E. V. O. = Eisenbahnverkehrsordnung“ abzuändern.

B) Erhöhung der Teilfrachtsätze in Mark.

I. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 werden die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends um achtzig vom Hundert statt wie bisher um 30 vom Hundert erhöht.

Bei Ermittlung der hiernach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Pfennige aufgerundet

II. Mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkte sind auf Seite 32 des Tarifes unter „B. Eil- und Frachtstückgut-Artikeltarife a) Eilstückgut“ im Artikeltarif Nr. 1 die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends von 12,11 auf 18,15 **) abzuändern.

Am Schlusse dieser Seite ist folgende Anmerkung anzubringen:

„**) In diesem Frachtsatze ist der Zuschlag von 80 vom Hundert bereits enthalten.“

III. Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt Nr. 82 vom 14. Oktober 1921 unter laufender Nummer [731] verlautbarten Bestimmungen hinsichtlich der Ziffern I und II treten mit Ablauf des 14. Dezember 1921 außer Kraft.

Wien, am 24. November 1921. T. A. B. Zl. 6168/4—1921. (2066)

Österreichische Bundesbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. Dezember 1921 ab werden die jetzt bestehenden Frachtsätze für den Güterverkehr um 50 % erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der E.V.O. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (2014)

Finsterwalde, im November 1921.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Deutsche Reichsbahn. Mecklenburgisches Netz.

Vom 1. Dezember 1921 wird für die Benutzung des Dampfkrans in Warnemünde das im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B unter IV 2 (1) festgesetzte Krangeld, mindestens 20 ℳ für jede auch nur angefangene Stunde und mindestens 160 ℳ für den Tag, erhoben. (2012)

Schwerin, den 21. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Zum 1. Dezember 1921 werden die Sätze unseres Binnen-Gütertarifs in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Neuruppin, 22. November 1921. (2015)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1921 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau-Reutin und Lindau Stadt um 50 % erhöht.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (2033)

München, den 23. November 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits, Verbands-Gütertarif Teil I, Abteilung A.

Am 1. Dezember 1921 treten in den Artikeln 12 Zusatzbestimmung 4, 13 Zusatzbestimmung 4, 15 Zusatzbestimmung 7, 38 Zusatzbestimmung 4 und 5 die durch die Einführung von Zweiwährungstarifen bedingten Änderungen in Kraft (Frachtzahlung, Nachnahmebelastung und Interessendeklaration teils in Kronen, teils in Mark).

Artikel 7, Zusatzbestimmung 14 erhält folgende neue Fassung:

„14. Der Frachtzuschlag von 15 Franken — § 3 (1) der Ausführungsbestimmungen — wird auf 10,80 Kronen der Währung des als Anfangs- oder Endbahn an dem Frachtvertrage beteiligten nordischen Landes für das Bruttokilogramm des g a n z e n Versandstückes (ohne Aufrundung) festgesetzt.

Der Frachtzuschlag von 1 Franken — § 3 (2) der Ausführungsbestimmungen — wird auf 0,72 Kronen der Währung des als Anfangs- oder Endbahn an dem Frachtvertrage beteiligten nordischen Landes festgesetzt."

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (2032)

Altona, den 22. November 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

T a r i f v o m 1. O k t o b e r 1921.

Ab 1. Dezember 1921 gelangen für den außeritalienischen Schnitt II die Sätze der Reihe F und für den außeritalienischen Schnitt III die Sätze der Reihe L zur Anwendung. (2046)

München, den 25. November 1921.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Am 1. Dezember 1921 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend neue erhöhte Frachtsätze für die deutschen Strecken sowie Änderungen und Ergänzungen des Tarifs. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung.

Preis des Nachtrags 0,90 ℳ.

Essen, den 26. November 1921. (2047)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Geltung vom 1. Dezember 1921 werden die Frachtsätze für die außeritalienischen Strecken in der Frachttafel B auf Seite 41—65 des Tarifs verdoppelt und die durch den Tarifanzeiger bekanntgegebenen außeritalienischen Schnittsätze für den Verkehr mit den Saarbahnstationen Dillingen (Saar), Saarbrücken Hgbf. und Völklingen um 50 % erhöht.

Die Beträge von 1560 und 3120 ₰ in der Fußnote 2 auf Seite 49 des Tarifs werden in 2030 und 4060 ₰ geändert.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.

Frankfurt (Main), 26. November 1921.
Eisenbahndirektion. (2048)

Vorbehaltlich Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt zum Binnengütertarif der Crefelder Eisenbahn (Nr. 69 des Tarifverzeichnisses) mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 ab gleich wie bei den Reichseisenbahnen eine 50proz. Erhöhung der Frachten und Gebühren ein. (2050)

Crefeld, den 25. November 1921.
Die Direktion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Harbergen-Staffhorst des Direktionsbezirks Münster in die Tarifhefte 1 bis 3 einbezogen.

Infolge der endgültigen belgisch-deutschen Grenzregelung werden die Stationen Losheim (Kr. Malmedy) und Losheim (Losheimergraben) Grenze in den Tarif einbezogen und die Entfernungen einiger Grenzübergangspunkte geändert. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen. (2049)

Frankfurt (Main), 23. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr ab 1. Dezember d. J. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (2067)

Mannheim-Waldhof, 25. November 1921.
Bahngesellschaft Waldhof.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Reichsbahn — Sächsisches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 werden infolge Erhöhung a) der Mindestfrachten für Sonderzüge, des Begleiterfahrgeldes und der Zuschläge zur Deckung der tschechoslowakischen Fahrkartensteuer um 30 %, b) sämtlicher Frachten im Güter- und Tierverkehre einschl. der tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie der Nebengebühren um 50 % neu ausgegeben: 1. Nachtrag II zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, 2. Nachtrag III zum Binnen-Tiertarif, Teil II, vom 1. Dezember 1920, 3. Nachtrag III zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1920, 4. Nachtrag IV zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg. Für den Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 1, werden die Tariferhöhungen durch unseren Verkehrsanzeiger bekanntgegeben. Die Einführung sämtlicher hiermit verbundener Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Die Tarifnachträge können vom 28. November 1921 an durch unsere Wirtschafts-Hauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbüro hier nähere Auskunft. (2063)

Dresden, am 25. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen-Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. Dezember 1921 die Fahrpreise und Gepäckfrachten um 30 %, die Frachtsätze im Tier- und Güterverkehr um 50 % erhöht. (2054)

Tegernsee, den 26. November 1921.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt im Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 und im Personenverkehr mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eine Erhöhung bis zu 50 % ein. (2023)

Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Neustadt.

Neustadt, den 23. November 1921.
Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt im Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 und im Personenverkehr mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eine Erhöhung bis zu 50 % ein. (2022)

Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Liegnitz.

Liegnitz, den 23. November 1921.
Die Direktion.

Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt im Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 und im Personenverkehr mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eine Erhöhung bis zu 50 % ein.

Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Schlotheim. (2021)

Mühlhausen, 23. November 1921.
Der Vorstand.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Badische, Hessische und Thüringische Linien. (Tarifverz. 188 a, b u. d.)

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden tritt am 1. Dezember

l. J. Nachtrag II zum Binnentarif für den Personen-, Gepäck-, Tier-, Expreßgut- und Güterverkehr in Kraft, der eine Erhöhung der Fahrgeld-, Fracht- und Gebührensätze enthält. Die Abweichung von § 6 (5) E.V.O. ist genehmigt. (2018)
Darmstadt, am 22. November 1921.
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 ab werden die am 1. Dezember d. J. in Kraft tretenden Personenfahrpreise pp. um 50 % erhöht.
Nähere Auskunft erteilt der unterzeichnete Betriebsvorstand. (2057)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Personentarif Deutschland-Italien über die Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 erscheint ein neuer vorläufiger Tarif, durch den der während des Krieges außer Kraft gesetzte Tarif vom 1. Juli 1913 endgültig aufgehoben wird. Die Fahrpreise sind zu verschiedenen Kursen in den Tarif aufgenommen. Welche Fahrpreisreihe anzuwenden ist, wird jeweils besonders bekanntgegeben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. Die besonderen Bestimmungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Karlsruhe, im November 1921. (2013)
Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II.

Vom 1. Dezember 1921 an wird der Expreßguteinheitssatz von 4,8 auf 10,8 ₰ für 10 kg und 1 km und die Mindestfracht von 4 ℳ auf 12 ℳ erhöht. Die Erhebungsbeträge werden auf volle Mark aufgerundet. Die bisherige Abfertigungsgebühr von 50 ₰ fällt fort.
Die Erhöhungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Nähere Auskunft erteilen die Gepäckabfertigungen.
Berlin, den 25. November 1921. (2044)
Eisenbahndirektion für die Verwaltung der Reichsbahn.

Mit Gütigkeit vom 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag 5 zu unserem Binnen-Personentarif in Kraft, der Erhöhungen der Beförderungspreise enthält.
Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.
Neustrelitz, den 23. November 1921.
Direktion der
Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn. (2045)

Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen (Heft A).

Am 1. Dezember 1921 wird der vorläufige Tarif für den Deutsch-Österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen neu ausgegeben. Der vorläufige Tarif vom 1. Juni 1921 tritt gleichzeitig außer Kraft. Das Verkehrsgebiet und die Übergänge sind nicht erweitert worden. Einige deutsche Stationen wurden neu einbezogen.
Der Tarifbezeichnung ist beigefügt worden: „Heft A. Schnellzugsverkehr“. Dadurch unterscheidet sich der Tarif von dem ebenfalls am 1. Dezember 1921 zur Einführung kommenden Tarif für den Nachbar-Personen- und Gepäckverkehr mit Personenzügen zwischen Stationen des rechtsrh. bayerischen Netzes der Reichsbahn und österreichischen Stationen. Dieser Tarif trägt die abgekürzte Bezeichnung: „Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen (Heft B).“ (2058)
München, den 21. November 1921.
Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern in München.

Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen (Heft B).

Am 1. Dezember 1921 tritt der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn (bayer. rechtsrh. Netz) einerseits und österreichischen Stationen anderseits, ferner zwischen österreichischen Stationen untereinander im Durchgang über Bayern und zwischen Stationen des bayerischen rechtsrh. Netzes untereinander im Durchgang über Österreich vom 1. April 1918 nebst den dazu erschienenen Nachträgen I—V außer Kraft. An dessen Stelle wird für die durchgehende Abfertigung von Personen und Reisegepäck mit Personenzügen zwischen Stationen des rechtsrh. bayer. Netzes der Reichsbahn und österr. Stationen (Verkehr zwischen Stationen der Strecken: Kempten-Innsbruck über Griesen, München-Innsbruck über Scharnitz und München-Innsbruck über Kufstein) sowie zwischen österreichischen Stationen untereinander im Durchgang über Bayern mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 ein neuer Tarif ausgegeben. Er trägt die abgekürzte Bezeichnung: „Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen (Heft B).“
Die Fahrpreise für den durchgehenden deutsch-österreichischen Schnellzugsverkehr und die Gepäckfrachtsätze dieses Verkehrs sind in dem Tarif mit der abgekürzten Bezeichnung: „Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen (Heft A)“ enthalten.
München, den 21. November 1921.
Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern in München.

Vorläufiger Tarif für den Deutsch-Italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle.

Am 1. Dezember 1921 tritt der Nachtrag III zum Tarif in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen und Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Strecken nördlich Brenner und nördlich Piedicolle. (2060)
München, den 21. November 1921.
Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern in München.

Provisorischer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck mit den Luxuszügen „Orient-Expreß“ und „Paris-Karlsbad-Prag-Expreß“ im Verkehr zwischen deutschen und außerdeutschen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 treten an Stelle der in den Preistafeln vom 1. November 1921 angegebenen Beförderungsgebühren neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze. (2061)
München, den 21. November 1921.
Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern in München.

Provisorischer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden mit dem „Orient-Expreß“ und dem „Paris-Karlsbad-Prag-Expreß“ im Verkehr der deutschen Stationen unter sich. Gültig vom 4. Mai 1920.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 wird das 6. Ergänzungsblatt zum Tarif ausgegeben. Es enthält Änderungen der Fahrpreise und der Gepäckfrachtsätze. (2062)
München, den 21. November 1921.
Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern in München.

6. Verdingungen.

Württemberg.
Deutsche Reichsbahn.

Lieferung von Holzschwellen.
Die Lieferung von 80000 Stück Buchen- oder Kiefernschwellen Sorte A, wobei die Mitlieferung einer kleinen Menge Schwellen Sorte C freigestellt wird, ist auf Grund der Bestimmungen über Vergebung von Arbeiten und Lieferungen (Gewerbeblatt Württemberg von 1912 Seite 113) nach dem Stückpreisverfahren zu vergeben. Bedingungen sind hier einzusehen und werden auf Ansuchen gegen eine Gebühr von 6 ℳ abgegeben.
Die mit Aufschrift „Angebot auf Holzschwellen“ zu versehenden Angebote werden
am Donnerstag, den 15. Dezember 1921, vormittags 11 Uhr,
hier eröffnet. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Heilbronn, den 28. November 1921.
Oberbaumaterialverwaltung. (2069)

7. Verkauf von Altmaterial.

In der Hauptwerkstätte Oldenburg (Oldbg.) stehen zwei Stück 1/2- und neun Stück 2/2-gekuppelte ausbesserungsbedürftige Tenderlokomotiven, die nach Instandsetzung für Kleinbahnen und Privatbetriebe noch vorteilhaft verwendbar sind, zum Verkauf.
Verdingungsunterlagen können von unserm Materialbüro hier, Karlstraße 16, gegen postfreie Einsendung von 10 ℳ (in bar) bezogen werden. Verschlossene Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ sind bis zum 14. Dezember d. J., vorm. 10 Uhr, an das vorgenannte Büro einzusenden. Eröffnung der Angebote daselbst am 14. Dezember, vorm. 11 Uhr.
Oldenburg, 25. November 1921.
Eisenbahndirektion. (2055)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 49. | Berlin, den 8. Dezember 1921. | LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Gruppenbildung der amerikanischen Eisenbahnen.

Vom Geh. Regierungsrat **Wernekke.**

Das amerikanische Bundesverkehrsgesetz vom 28. Februar 1920 (s. Ztg. d. Ver. Deutscher Eisenbverw. Nr. 33 u. 34, 1920) schreibt bekanntlich die Zusammenfassung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zu großen, abgerundeten, einheitlich betriebenen Gruppen vor. Eine Denkschrift des Bundesverkehrsamts, die kürzlich erschienen ist, soll die Durchführung dieser Maßnahme in die Wege leiten; sie schlägt 19 solche Gruppen vor und stützt sich im wesentlichen auf ein Gutachten des Professors Ripley von der Harvard-Universität, das allerdings 21 solche Gruppen in Aussicht nimmt. Das Gutachten baut seine Gruppeneinteilung auf folgenden Grundlagen auf: Wahrung der geographischen Grenzen, Anpassung der Gruppen an ihre Umgebung, Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit, Umfang der Gruppen so, daß die menschlichen Kräfte ausreichen, um sie von einer Stelle aus zu verwalten, Aufrechterhaltung des Wettbewerbs, Möglichkeit, die Bahnen wirtschaftlich auszunutzen, also auch den höchstmöglichen Ertrag aus ihnen zu ziehen, Ausgleich der Betriebsüberschüsse zwischen wirtschaftlich starken und wirtschaftlich schwachen Unternehmungen. Dabei sollen die bestehenden Netze im allgemeinen nicht zerrissen, sondern möglichst als Ganzes den Gruppen zugeteilt werden; doch sind hiervon auch Ausnahmen gemacht.

Mit diesen Grundsätzen für die Einteilung schlägt Professor Ripley seine 21 Netze wie folgt vor: Fünf Gruppen sollen von den „trunk-lines“, ein Begriff, der noch zu erläutern sein wird, gebildet werden. Die der Beförderung von Weichkohle dienenden Bahnen, die die Großen Seen mit der Küste des Atlantischen Ozeans in der Gegend der Chesapeake-Bucht verbinden, sollen zwei Gruppen bilden. Die Bahnen des Südostens sollen zu vier Gruppen zusammengefaßt werden. Fünf Gruppen sollen sich in den Verkehr zwischen dem Mississippi und der Küste des Stillen Ozeans teilen, zwei von Norden her an die Küste des Golfs von Mexiko führen. Dazu kommen noch drei Gruppen in den „Außenbezirken“: eine in Neu-England, eine im südlichen Michigan, eine auf der Halbinsel Florida. Die Ausgangs- und Knotenpunkte dieser Gruppennetze liegen zum Teil an der Küste, so New York, Jacksonville, New Orleans, Galveston, San Francisco; sie werden aber an Verkehrsbedeutung bei weitem von den Brennpunkten des Verkehrs im Binnenlande, Chicago und St. Louis, übertroffen, die für die Gruppennetze die Knotenpunkte der ersten Ordnung bilden. Verkehrsmittelpunkte zweiter Ordnung sind die Städte am Ohio, und für die nach der Chesapeakebucht führenden Bahnen kommen als solche Toledo, Ohio und Norfolk (in Virginien) in Frage. Die einzelnen Gruppennetze sind, wo es irgend möglich war, durch ihre Hauptstrecke in diese Knotenpunkte des Verkehrs eingeführt. Um jedoch Verkehrsstauungen in ihnen zu vermeiden, sollen Umgehungsstrecken geschaffen und wahlweise zu benutzende andere Strecken vorgesehen werden.

Die aus den „trunk-lines“ gebildeten fünf Gruppen sind 1. die Pennsylvania-Eisenbahn, 2. die New York Central Railway, 3. die Baltimore und Ohio- und die Reading-Eisenbahn, 4. die Erie-, die Lehigh-Valley- und Wabash-Eisenbahn, 5. die Lackawanna- mit der New York, Chicago und St. Louis-, der Toledo-, St. Louis- und West-, der Bessemer- und Lake-Erie-Eisenbahn. Die genannten Bahnen bilden das Rückgrat der genannten Grup-

pen und geben den Namen für sie her. Warum die Gruppe 5 den Namen „Nickel-Plate", der hier zum ersten Male auftaucht, führt, ist nicht ersichtlich. Es gibt zwar für einige andere Bahnen volkstümliche Bezeichnungen, die sich zum Teil auch im Fachschrifttum eingebürgert haben, aber die Bezeichnung „Nickel-Plate" hat darin noch keine Rolle gespielt. Angegliedert sind diesen Stammbahnen noch jeweils einige andere Eisenbahnen in dem von ihnen bedienten Bezirk. Der Begriff „trunk-line" ist im Deutschen nicht leicht wiederzugeben; wollte man ihn wörtlich mit „Hauptbahnen" übersetzen, so würde man leicht veranlaßt, an den Gegensatz „Nebenbahnen" zu denken, und die außerhalb der genannten fünf Gruppen stehenden Eisenbahnen sind durchaus keine Nebenbahnen in unserem Sinne, aber die „trunk-lines" sind unter den Hauptbahnen jedenfalls diejenigen von der größten Verkehrsbedeutung, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung der 21 Gruppen, ihrer Netzlänge und der von ihnen im Jahre 1917 geleisteten Tonnenmeilen hervorgeht. Um die dort in Meilen gemachten Angaben in Kilometer umzurechnen, müssen sie mit 1,61 vervielfältigt werden. Beigefügt ist außerdem eine Angabe über das Anlagekapital, bezogen auf eine Streckenmeile, und das Verhältnis des Betriebsüberschusses zum Anlagekapital, ebenfalls nach den Ergebnissen des Jahres 1917.

	Netzlänge (engl. Meilen)	Tonnenmeilen in Millionen	Anlagekapital auf 1 Meile Dollar	Verzinsung %
Bezirk „trunk lines":				
1. Pennsylvania	11 276	47 871	169 465	4,50
2. New York Central	11 414	38 477	138 787	6,11
3. Baltimore & Ohio Reading	8 252	29 118	133 215	5,14
4. Erie - Lehigh Valley - Wabash	7 612	27 770	162 995	4,28
5. Lackawanna	4 879	16 986	143 118	4,39
Bezirk Große Seen - Chesapeake-Bucht:				
6. Chesapeake & Ohio	2 761	12 228	121 101	5,46
7. Norfolk & Western-Virginia	3 382	17 223	128 831	6,18
8. Neu-England	6 796	8 204	102 497	5,33
9. Michigan	3 680	3 171	49 626	3,23
Bezirk Südosten:				
10. Süd-Bahn	10 489	11 916	75 392	4,31
11. Atlantic - Coast Line-Louisville & Nashville	14 170	13 757	48 634	5,34
12. Illinois-Central	9 389	14 637	58 005	4,83
13. Seaboard Air Line	3 630	2 117	54 515	3,45
14. Florida	764	414	67 236	4,74
Bezirk Westen (Querbahnen):				
15. Union Pacific - North Western	20 747	25 342	67 656	5,55
16. Burlington - Northern Pacific	22 889	27 937	64 403	5,39
17. St. Paul-Great Northern	20 768	24 103	61 304	5,62
18. Rock Island - Southern Pacific	19 655	19 638	68 680	4,69
19. Santa Fé	11 977	13 097	65 582	5,64
Bezirk Südwesten-Golf von Mexiko:				
20. Francisco	12 588	10 499	72 924	3,80
21. Missouri Pacific	13 564	14 930	57 920	3,75

Die fünf „trunk-lines" und die fünf nach der Küste des Stillen Ozeans führenden Gruppen verzweigen sich nach den beiden Küsten und laufen nach Chicago und St. Louis zusammen; ebenso haben die südwestlichen Gruppen ihr Ziel in Kansas City und St. Louis, stehen aber auch in Verbindung mit Chicago. Nur vom Südosten her endigen die Gruppennetze am Ohio, und die Verbindung mit Chicago und St. Louis ist durch die „trunk-lines" hergestellt.

Um der Forderung des Gesetzes, daß der Wettbewerb aufrecht erhalten werden soll, nachzukommen, münden in die bedeutenderen Städte stets mindestens zwei Gruppennetze ein. Die jetzt im Wettbewerb stehenden Strecken sind so auf die Netze verteilt, daß sie auch in Zukunft die bisherigen Verkehrsbeziehungen gleichzeitig bedienen; an vielen Stellen sind also die Eisenbahnen sozusagen paarweise angeordnet. In Seattle, San Francisco, Savannah, Atlanta und in den Zwillingsstädten Minneapolis und St. Paul münden drei Gruppennetze ein, in Galveston vier. New Orleans ist das Ziel von drei Gruppen von Südosten her und von vier von Westen her. Kansas City wird von vier von den an die Küste des Stillen Ozeans durchgehenden Strecken berührt, und dazu kommen noch zwei von denen, die nach Südwesten, nach dem Golf von Mexiko führen.

Weder wenn man die Streckenlänge, noch wenn man die Verkehrsleistung, ausgedrückt in Tonnenmeilen, als Maßstab zu Grunde legt, kann man sagen, daß die Netze so abgegrenzt wären, daß ungefähr gleich große Einheiten herauskommen. Das war auch nicht beabsichtigt. Es ist vielmehr u. a. Wert darauf gelegt worden, Gruppennetze zu schaffen, die ungefähr gleich hohe Überschüsse aus dem Betriebe herauswirtschaften können, bei denen also ein gewisser Ausgleich zwischen den Eisenbahnen mit hohen und denen mit niedrigen Überschüssen stattfindet. Nächst dem kleinen, kaum nennenswerten Netz auf der Halbinsel Florida ist die Chesapeake- und Ohio-Gruppe mit 4445 km Länge die kleinste; nicht viel größer sind die Gruppen Norfolk and Western-Virginia, Michigan, Seaboard Air Line. Alle übrigen Gruppen haben aber mindestens 8000 km Betriebslänge, und neun von ihnen überschreiten 16 000 km. Die längsten Strecken haben die westlichen Querbahnen, von denen vier unter fünf über oder nahezu 32 000 km lang sind. Ihnen kommt nur noch die Gruppe Atlantic Coast Line-Louisville and Nashville mit 22 800 km und die zwei südwestlichen, nach dem Golf von Mexiko führenden Gruppen mit etwas über 20 000 und nahezu 22 000 km nahe. An Verkehrsbedeutung, die in den geleisteten Tonnenmeilen zum Ausdruck kommt, werden freilich auch die zuletzt genannten großen Netze bei weitem von den Bahnen übertroffen, die den Verkehr in der Richtung von der Küste des Atlantischen zu der des Stillen Ozeans vermitteln, also von den „trunk-lines" und den westlichen Querbahnen. Nur den schwächeren unter ihnen kommen selbst die stärksten unter den übrigen Eisenbahnen nahe, und auch da bleibt meist noch ein erheblicher Abstand.

Eine Anzahl Eisenbahnen im Norden der Vereinigten Staaten, die, obgleich auf deren Gebiet liegend, in ihren Verkehrsbeziehungen mehr Glieder des kanadischen Eisenbahnnetzes sind, sind in diesen Gruppenplan nicht mit einbezogen. Auch Bahnen untergeordneter Bedeutung sind nicht berücksichtigt; sie sollen nachträglich den Gruppen, mit denen sie in Verbindung stehen, zugeteilt werden. Ebenso sollen Wasserstraßen, die sich in den Händen der Eisenbahngesellschaften befinden, Teile der Gruppennetze bilden.

Wie war es doch in Rußland?

Vom Geh. Reg.-Rat Dr. **Mertens.**

Vor wenigen Tagen ging durch die Tagespresse das Gerücht, daß die Industrie ihre Hilfsbereitschaft, dem Reiche Goldvaluten zuzuführen, davon abhängig gemacht haben soll, daß „der Verkauf der Reichseisenbahnen an eine privatwirtschaftlich-juristische Person in die Wege geleitet werde". Der übrige Inhalt der Erklärung des Sprechers des Reichsverbandes der deutschen Industrie, also der Weg, auf dem die Industrie meint, das Ziel zu erreichen, kann hier unberücksichtigt bleiben,

weil ich nur die Absicht habe, kurz auf Verhältnisse hinzuweisen, die sich in Rußland einmal ähnlich abgespielt haben, wie jetzt die Industrie für Deutschland plant. Es hat immerhin etwas für sich, zu sehen, wie sich die wirtschaftlichen Verhältnisse und das Interesse des Staates an der Verteidigung des Landes gestaltet haben unter der Herrschaft der Privat- und der Staatsbahnverwaltung, je nachdem sich das herrschende System bewährte oder es versagte. Wenngleich Deutschland ja selbst über ausgezeichnete Erfahrungen verfügt und aus ihnen Nutzbringendes ableiten kann, ohne sich durch zeitweilige Bedrängnis von dem richtigen Wege abdrängen zu lassen, so mag es immerhin nicht als unnütz beiseite geschoben werden, wenn hier in aller Kürze die Erfahrungen festgehalten werden, die Rußland mit dem mehrfachen Wechsel seines Verwaltungssystems gemacht hat.

Es ist ja nicht unbekannt, daß Rußland ursprünglich mit dem Bau der Eisenbahnen aus Staatsmitteln begonnen hat. Hierbei wurde es nach kurzer Zeit — nur 954 Werst bestanden — durch den Krimkrieg gestört, der die Finanzen zerrüttet hatte. Um dem Lande aber das neue Verkehrsmittel, das es zu seiner wirtschaftlichen Entwicklung dringend brauchte, nicht so lange vorzuenthalten, bis die Finanzen sich wieder erholt hatten, ging Rußland dazu über, den Bau und die Verwaltung der Eisenbahnen der Privatwirtschaft auszuliefern, ihr auch die vorhandenen 954 Werst zu verkaufen. Die Folgen waren, und zwar soweit der Bau neuer Bahnen in Frage kam, glänzend, denn Rußland wurde schnell mit den notwendigsten Bahnen ausgerüstet, so daß es aus seinen weiten Ländergebieten mit Hilfe der Schienenwege seine Erzeugnisse den Hafenplätzen an der Ostsee- und Schwarzen-Meer-Küste zuführen konnte. Damit war die Möglichkeit gegeben worden, die ruhenden Werte mobil zu machen. Die Opfer, die zur Erreichung dieses Zieles von Rußland gebracht werden mußten, waren aber außerordentlich schwere, denn das Ausland gab das viele Geld, das zum Bau erforderlich wurde, nur gegen Sicherstellung des Staates für Zinsen und Tilgung her. Die Freiheit der Verwaltung und des Betriebes brauchte Rußland aber nicht dem geldgebenden Ausland zum Opfer zu bringen. Rußland blieb also noch Herr im eignen Hause. Aber das nützte auch nicht viel, denn die Privatgesellschaften verfolgten, wie das kaum anders zu erwarten war, in erster Reihe die Interessen ihrer Aktionäre und stellten darauf ihr gesamtes Handeln ein. Am krassesten trat das in die Erscheinung bei dem Wettbewerb um das Heranziehen von Gütern zur Beförderung über die eigene Bahn, um deren Einnahmen möglichst zu erhöhen. Die Handhabe, das zu erreichen, gab den Privatgesellschaften eine fast unbeschränkte Freiheit in der Tarifbildung. Es wurden Tarife nicht nur gebildet, um die Güter auf weiten Umwegen an den Bestimmungsort zu bringen, sondern es wurden auch die festgesetzten Tarife — wie von hoher staatlicher Stelle festgestellt wurde —, die allen Versendern zustehen müßten, in dieser oder jener Weise nicht geachtet. Aber auch abgesehen hiervon wurden von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen einzelnen Versendern noch ganz besondere Vergünstigungen gewährt, und zwar in der Weise, daß die Bedingungen, die allerdings allgemein galten, so gestellt wurden, daß sie tatsächlich nur von den zu Begünstigenden erfüllt werden konnten, z. B. wegen des Umfangs der Beförderungsmenge, der Gültigkeitsdauer der Tarife usw. Der beabsichtigte Erfolg wurde also vollkommen sichergestellt und nach außen hin doch die Maßregel gerechtfertigt, obgleich sie eine schreiende Bevorzugung mancher Versender war. In dieses Gebiet gehören auch die Maßnahmen, die eine große Unsicherheit in den Handel brachten, weil die zahlreichen Spezialtarife nach Eigenbelieben der Bahnen verändert wurden und vielfach nur auf so kurze Zeit in Kraft traten, daß die Vergünstigungen nur von dieser oder jener Person, die sich gerade um die Tarifänderung bemüht hatte, ausgenutzt werden konnten, also offenbar nur für sie gemacht waren. Es sind das übrigens keineswegs spezielle Geschäftsübungen, die in Rußland allein gehandhabt wurden, um im Wettbewerb bei der Heranziehung von großen Beförderungsmengen siegreich zu bleiben; in Amerika und auch sonst sind das vielfach geübte Verfahren, die aber überall, wo sie geübt werden, Unsicherheit und Unlauterkeit im Gefolge haben. Die Regierung kam denn auch endlich dazu, zu erkennen, daß der Stand der Tarifangelegenheiten „fast einem chaotischen Zustand gleicht und daß die Tarife der Eisenbahnen der Industrie- und Handelstätigkeit der Bevölkerung schweren Schaden zufügt“, um selbst den Vorteil einzuheimsen. Man braucht nicht so weit zu gehen, daß man den Eisenbahngesellschaften die Absicht unterschiebt, daß das der Zweck der Übung gewesen ist, der Nutzeffekt war es aber dennoch. In Rußland führte diese Tarifwirtschaft dazu, daß die einzelnen Produktionsgebiete ihren natürlichen Absatzgebieten entzogen wurden. Aber auch hier sei ausdrücklich hervorgehoben, daß das keine Eigentümlichkeit russischer Gepflogenheiten, sondern vielmehr eine unvermeidliche Folge des Systems ist. Die Rückwirkungen dieser Privatwirtschaft auf Handel und Verkehr waren also verderblich, denn eine sichere Vorherberechnung der Kosten konnte natürlich nicht eintreten. Dazu kam, daß die Eisenbahngesellschaften durch die staatliche Zinsgarantie gedeckt waren; die Aktionäre konnten durch derartige Vorgänge nicht geschädigt werden, denn sie waren durch die staatliche Zinsgarantie für eine Mindesteinnahme gesichert, es blieb also nur die Möglichkeit, eine Extradividende zu erhoffen. Einer regelmäßigen Entwicklung von Handel und Industrie vermochten also die Privatbahngesellschaften nicht fördernd zu dienen. Dagegen unterstützten sie vielfach einen unlauteren Wettbewerb.[1])

Nun zog Rußland 1877/78 in den Krieg gegen die Türkei. Es verfügte damals über 21 140 km Privat-Eisenbahnen, die in 47 einzelne Unternehmungen zersplittert waren. Rußland siegte bekanntlich, das System der Privat-Eisenbahnen unterlag aber vollständig. Die Erfahrungen, die der Staat mit dem in viele Einheiten zerstückelten Eisenbahnnetz gemacht hatte, zwangen mit Gewalt dazu, den Weg sobald wie möglich zu verlassen, um an Stelle der Zerrissenheit etwas einheitlich Ganzes zu setzen, das dann auch einheitlich geleitet werden konnte. Diese Erfahrungen, die Rußland mit den vielen Privatbahnen im Kriege gemacht hat, zeigt einen tatsächlichen Mißerfolg, den die Regierung mit der Überlassung der Eisenbahnen an Privatgesellschaften zu verzeichnen hatte. Obgleich nun diese wirtschaftlichen Verhältnisse auch nach diesem schweren Kriege drückend genug auf Rußland lasteten, ging es dennoch bereits 1881 dazu über, das System der Privatbahnverwaltung zu verlassen und wiederum zur Staatsbahnverwaltung zurückzukehren, indem es zunächst den Bau neuer Bahnen in eigener Regie ausführte und sodann von den vorhandenen Privatbahnen rund 70 % verstaatlichte und sich auf den verbleibenden Rest einen derartigen Einfluß in Verwaltung und Betrieb sicherte, daß gehofft werden konnte, daß die beobachteten Mißstände ausgeschaltet werden würden. Diese Hoffnung war um so berechtigter, als die in der Hand der Privatunternehmung verbliebenen rd. 30 % der Bahnen sich dem Einfluß der Staatsbahnen nicht mehr gut entziehen konnten, anderseits aber durch den kaufmännischen Einschlag ihrer Verwaltung auch mancherlei Anregung boten, die den Einfluß, den die bürokratische Verwaltung mit sich brachte, in mancherlei Beziehung wohltätig abschwächte. Schon 1901 war die Verstaatlichung des Eisenbahnnetzes in dem vorangeführten Umfange durchgeführt. 1911 besaß Rußland bereits über 65 817 km Eisenbahnen, darunter 45 401 km Staatsbahnen und konnte in dem Weltkrieg über gut ausgerüstete Bahnen verfügen, die sich auch zu Anfang, d. h. solange die getroffenen Vorkehrungen reichten, gut bewährten. Daß das Versagen der Eisenbahnen verhältnismäßig schnell eintrat, war keine Folge des Systems, sondern der in Rußland herrschenden Verhältnisse, die eine starke Abhängigkeit vom Auslande mit sich brachten. Konnte oder wollte nun das Ausland nicht mehr, wie bisher, das Fehlende zuführen, so mußte der Zeitpunkt schnell eintreten,

[1]) Näheres über diese Fragen siehe Dr. Mertens, 1882—1911, Dreißig Jahre russischer Eisenbahnpolitik und deren wirtschaftliche Rückwirkung. Berlin bei Julius Springer. Die Schriftleitung.

wo der Apparat versagte. Es ist also eine offenbare Folge der geringen Voraussicht der Regierung gewesen, der die Eisenbahnen zum Opfer gefallen sind. Immerhin muß festgestellt werden, daß auch Rußland mit dem System der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zunächst im Weltkriege gute Erfahrungen zu verzeichnen gehabt hat.

Was die Folgen auf wirtschaftlichem Gebiete anlangt, so sind diese noch unvergleichlich viel günstigere. Es ist einleitend schon von mir darauf hingewiesen worden, wie groß die Auswüchse waren, die die Wettbewerbsbestrebungen zeitigten. Diese Bemühungen der einzelnen Linien wurden auch dadurch nicht ganz ausgeschaltet, daß die sämtlichen Privatbahnen sich zu Gruppen — und zwar 3 — zusammenschlossen, um damit einerseits die selbständige Tätigkeit der einzelnen Bahnen in Tariffragen möglichst auszuschließen, anderseits aber auch, um eine möglichst große Einheitlichkeit in die Regelung der Tariffragen zu bringen. Das hat aber alles nicht sehr viel genutzt: weder konnte die notwendige Einheitlichkeit erreicht, noch der Industrie und dem Handel die unläßlich notwendige Sicherheit der gleichmäßigen Behandlung aller in Frage kommenden Interessenten geschaffen werden. Erst mit der Durchführung des Systems der Staatsbahnverwaltung ist hier Wandel geschaffen worden, wobei 1887 der Grundsatz aufgestellt und in der Folgezeit zur Richtschnur genommen wurde: „Der Staatsregierung gebührt die Leitung der Handlungen der Eisenbahngesellschaften bei Aufstellung der Tarife über die Beförderung von Gütern und Personen, um die staatlichen Interessen vor Verlusten zu bewahren, die Bedürfnisse der Bevölkerung zu schützen und den Erfordernissen von Handel und Industrie gerecht zu werden". Die Folgezeit, in der dieser Grundsatz die Richtlinie war, nach der die Regierung ihre Maßnahmen einstellte, zeigte, daß es der richtige Weg war, um die wirtschaftliche Entwicklung des Landes, namentlich von Handel und Industrie zu unterstützen. Denn nunmehr konnten alle Beteiligten mit bestimmten Tarifen rechnen, die allen in gleichem Maße zur Verfügung standen. Das brachte eine große Sicherheit in Handel und Verkehr. Beide erholten sich allmählich, und endlich brach für Rußland der Tag an, an dem Handel und Industrie eine Aufwärtsbewegung nahmen, die ganz außergewöhnlich war, und die es schnell unter den Kulturvölkern Europas an eine ganz hervorragende, wahrscheinlich maßgebende Stelle gerückt hätte. Der Krieg trat störend dazwischen und unterbrach die ruhige und starke Entwickelung des Landes. Selbst die Eisenbahnen brachten dem Staate nennenswerte Einnahmen, ein Zustand, der im Lande aller Reussen gänzlich neu und das Gegenteil von dem war, was der Staat als das Regelmäßige bisher zu verzeichnen hatte, nämlich alljährlich ganz außerordentliche Zahlungen zur Deckung der garantierten Zinsbeträge und zur Tilgung des Aktienkapitals leisten zu müssen.

Zum Schluß sei hier nur noch kurz darauf hingewiesen, daß diese großen Lasten, die der Staat jahrelang für die Deckung des Zinsendienstes getragen hat, es ihm im entscheidenden Augenblick ermöglicht haben, die Privatbahnen zum Teil in seinen Besitz, zum anderen Teil unter seinen maßgebenden Einfluß zu bringen. Die Bahnen waren, mit ganz wenig Ausnahmen, dem Staate derart verschuldet, daß selbst das ganze Aktienkapital häufig bereits hin war. So war es für den Staat ein leichtes, die Privatbahnen an sich zu bringen und damit wieder zu dem Ausgangspunkte zurückkehren zu können.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1919.

Von der im Reichsverkehrsministerium bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands ist der Band XXXX (Rechnungsjahr 1919) in der seit dem Kriege eingeführten eingeschränkten Form erschienen. Aus dem immerhin noch sehr umfangreichen und wertvollen Zahlenmaterial entnehmen wir über die wichtigsten Betriebsergebnisse dieser Bahnen folgende Zahlen, denen wir zum Vergleich die entsprechenden Angaben des Vorjahres gegenüberstellen:

Es waren in Deutschland vorhanden:

	1919 km	1918 km
Hauptbahnen	31 673,86	33 672,24
Vollspurige Nebenbahnen	24 276,98	26 894,28
Zusammen	55 950,84	60 566,52
Davon kommen auf 100 qkm	11,78	11,55
Auf je 10 000 Einwohner	9,19	—
Dazu schmalspurige Nebenbahnen	1 983,97	1 982,68
Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	10 083,18	11 522,68
Straßenbahnen	5 135,77	5 229,63
Gesamtnetz	73 153,76	79 301,51
Davon kommen auf 100 qkm	15,41	15,07
Auf je 10 000 Einwohner	12,01	—

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 56 057,04 km (60 564,88 km), die der schmalspurigen Nebenbahnen 1983,97 km (1982,68 km); im Laufe des Berichtsjahres sind 62,58 km hinzugekommen und 4570,42 km mit den nach dem Friedensvertrage ohne Volksabstimmung abgetretenen Landesteilen an fremde Staaten übergegangen. Von der Gesamteigentumslänge entfallen 31 751,72 km (33 750,10 km) auf Hauptbahnen, 24 305,32 km (26 870,01 km) auf vollspurige und 1983,97 km (1982,68 km) auf schmalspurige Nebenbahnen. Von den Hauptbahnen waren 9674,10 km (9443,09 km) eingleisig, 21 505,19 km (23 731,12 km) zweigleisig, 96,59 km (96,46 km) dreigleisig, 467,91 km (474,08 km) viergleisig, 5,35 km (5,35 km) fünfgleisig und 2,58 km (—) sechsgleisig; von den vollspurigen Nebenbahnen waren 23 765,36 km (26 194,04 km) eingleisig und 539,96 km (675,97 km) zweigleisig.

Wird von der Eigentumslänge die Länge der verpachteten eigenen Strecken abgesetzt und die Länge der gepachteten sowie der mit anderen Verwaltungen gemeinschaftlich betriebenen fremden Strecken hinzugerechnet, so ergibt sich eine Betriebslänge am Ende des Berichtsjahres von 58 019,42 km (am Schluß des Vorjahres 62 676,13 km). Die Betriebslänge der vollspurigen Haupt- und Nebenbahnstrecken allein belief sich auf 56 035,45 km (60 693,45 km) oder im Jahresdurchschnitt 61 903,60 km (60 664,95 km), davon 59 883,52 km (58 755,50 km) für den Personenverkehr und 61 499,42 km (60 253,58 km) für den Güterverkehr.

Auf den eigenen Betriebsstrecken der Hauptbahnen und vollspurigen Nebenbahnen sind von eigenen und fremden Lokomotiven einschließlich Triebwagen 424,82 (525,14) Millionen Nutzkilometer geleistet worden, und zwar 420,72 (518,93) Millionen von den eigenen und 4,15 (6,22) Millionen von den fremden Lokomotiven. Die Leistungen der im eigenen Betrieb befindlichen Lokomotiven auf eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken betrugen 424,68 (526,22) Millionen Nutzkilometer, durchschnittlich kamen auf eine Lokomotive 12 487 (16 592) Nutzkilometer. An Wagenachskilometern wurden auf den eigenen Betriebsstrecken geleistet: von Personenwagen 5095 (6493) Millionen, von Gepäckwagen 1045 (1304) Millionen, von Güterwagen beladen 10 384 (13 173) Millionen, leer 3638 (5070) Millionen, von Postwagen 377 (432) Millionen, im ganzen von sämtlichen Wagen 20 539 (26 472) Millionen Achskilometer, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 332 081 (436 370). Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge kommen während des Jahres 6565 (8280) geförderte Züge, das sind durchschnittlich auf einen Tag 17,99 (22,68).

An Baukosten sind im ganzen 22 594 (bis zum Schluß des Vorjahres 21 388) Millionen Mark aufgewendet, auf 1 km Eigentumslänge 372 754 (352 845) ℳ. Hieran sind Grunderwerb und Nutzungsentschädigungen mit 8,74 (8,88) %, die Fahrzeuge mit 24,35 (24,79) % beteiligt. Das von den Eigentümern aufgewendete Anlagekapital beträgt im ganzen 21 928 (bis zum Ende des Vorjahres 20 888) Millionen Mark oder 361 812 (344 617) ℳ im Jahresdurchschnitt auf 1 km Eigentumslänge.

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden im Berichtsjahre 2275,2 (im Vorjahre 1562,6) Millionen Mark eingenommen, das sind 28,39 (33,19) % der Gesamteinnahme oder 38 027 (26 595) ℳ auf 1 km Betriebslänge. Aus der Beförderung von Personen ausschließlich Militär sind 2038,3 (1148,7) Millionen, aus der Beförderung von Militär 166 (363) Millionen, aus der Gepäckbeförderung 54,4 (38,1) Millionen Mark aufgekommen, der Rest entfällt auf die Beförderung von Hunden und auf sonstige Einnahmen.

Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 5074,7 (im Vorjahre 2714,4) Millionen Mark oder 63,33 (57,66) % der Ge-

samteinnahme, das sind 82 587 (45 050) M auf 1 km Betriebslänge für den Güterverkehr. Die Einnahme aus der Güterbeförderung gegen Frachtberechnung ergab für Eil- und Expreßgut 291,8 (115,8) Millionen, für Frachtgut 4318,1 (1938,9) Millionen, für Militärgut 170,9 (497,5) Millionen, für Vieh 65 (39) Millionen Mark, der Rest entfällt auf die Beförderung von Postgut, Leichen und frachtpflichtigem Dienstgut und auf Nebenerträge.

Die gesamte Betriebseinnahme auf den vollspurigen Eisenbahnen betrug 8007,1 (im Vorjahre 4697,3) Millionen, auf 1 km Betriebslänge 129 458 (77 430) M, auf 1000 Nutzkilometer 18 848 (8945) M und auf 1000 Wagenachskilometer 390 (177) M. Neben den Verkehrseinnahmen, die 91,72 (90,86) % der Gesamteinnahme ausmachten, brachten die Überlassung von Bahnanlagen und die Leistungen zugunsten Dritter 2,47 (2,69) %, die Überlassung von Fahrzeugen 1,29 (2,50) %, die Erträge aus Veräußerungen 3,63 (2,74) % und sonstige Einnahmen 0,89 (1,21) % der Gesamteinnahme.

Die Betriebsausgaben auf den vollspurigen Eisenbahnen ergaben 12 057 (im Vorjahre 6003) Millionen Mark, auf 1 km Betriebslänge 194 937 (98 954) M, auf 1000 Nutzkilometer 28 381 (11 431) M, auf 1000 Wagenachskilometer 587 (227) M. Die Betriebszahl, die sich im Jahre 1914 noch auf 80,19, 1915 auf 72,17, 1916 auf 72,09, 1917 auf 82,93 und 1918 auf 127,80 stellte, ist im Berichtsjahre auf 150,58 angewachsen. Von den Betriebsausgaben entfallen 42,45 (43,02) % auf die persönlichen Ausgaben (für Besoldungen, Wohlfahrtszwecke) und 57,55 (56,98) % auf die sächlichen Ausgaben, unter denen die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen mit 20,91 (19,24) % die erste Stelle einnehmen; es folgen dann die Ausgaben für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien mit 17,55 (13,13) %, die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen mit 7,74 (10,98) % der Gesamtausgabe. Der Betriebsfehlbetrag auf den vollspurigen Eisenbahnen allein belief sich unter Berücksichtigung sämtlicher Einnahme- und Ausgabetitel auf 4049,9 (im Vorjahre auf 1305,7) Millionen Mark, auf den voll- und schmalspurigen Eisenbahnen zusammen auf 4053,6 (1308,3) Millionen Mark, d. i. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 64 295 (21 205) M; auf 1000 Nutzkilometer 9143 (2472) M und auf 1000 Wagenachskilometer 196 (49) M.

Die Zahl der im Betriebe der vollspurigen Eisenbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug im Jahresdurchschnitt 1 136 585 und hat sich gegen das Vorjahr um 211 013 erhöht; sie ergab auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 1838 (1527) Personen. An Besoldungen und sonstigen Bezügen sind für diese 7192,5 Millionen Mark gezahlt worden gegen 3723,7 Millionen Mark im Vorjahre, oder auf 1 km Betriebslänge 116 288 (61 445) M.

Die Zahl der Betriebsunfälle hat sich gegen das Vorjahr nicht unerheblich verringert; sie ist von 4962 im Vorjahre auf 4340 im Berichtsjahr zurückgegangen. Auf 100 km Betriebslänge kamen 7,02 (8,18) und auf 1 Million Wagenachskilometer 0,21 (0,19) Betriebsunfälle. Hierbei sind im ganzen 4655 (6234) Personen verunglückt, und zwar 1526 (2192) getötet und 3129 (4042) verletzt. Von der Gesamtzahl der Verunglückungen kommen 11,46 (12,41) auf je eine Million durchfahrener Zugkilometer und 0,23 (0,24) auf je 1 Million Wagenachskilometer. Von der Gesamtzahl der verunglückten Personen kommen 1625 (2721) auf Reisende, und zwar wurden 383 (707) Reisende getötet und 1242 (2014) verletzt.

Die Länge der schmalspurigen Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr betrug am Ende des Berichtsjahres 1983,97 (1982,68) km. Davon dienen dem Personenverkehr 1781,86 (1781,32) km, dem Güterverkehr 1973,14 (1971,85) km. An Fahrzeugen standen zur Verfügung 539 (513) Lokomotiven, 1443 (1446) Personenwagen, 244 (243) Gepäckwagen und 12 743 (12 215) Güterwagen. Befördert wurden im Berichtsjahre 55,28 (53,04) Millionen Personen und 8,99 (8,70) Millionen Tonnen Güter, wobei 492,97 (461,44) Millionen Personenkilometer und 106,94 (101,54) Millionen Tonnenkilometer geleistet wurden. Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 31,0 (24,2) Millionen Mark, das sind auf 1 km Bahnlänge 24 870 (13 909) M. Demgegenüber betrugen die Betriebsausgaben 36,4 (25,3) Millionen Mark oder 29 194 M (14 564 M) auf 1 km Betriebslänge. Die Betriebszahl stieg von 104,71 im Vorjahr auf 117,39 im Berichtsjahr; der Betriebsfehlbetrag belief sich auf 5,4 (1,1) Millionen Mark, das sind 4324 (655) Mark auf 1 km Betriebslänge. In diesen Zahlen sind jedoch die Ergebnisse der Schmalspurbahnen im Bezirk der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen nicht enthalten, da diese in ungetrennter Rechnung mit den Vollspurbahnen betrieben werden und eine Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben für die Schmalspurbahnen nicht möglich ist.

Gutschmidt.

Die Bedeutung der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

Der Plan einer Rhein-Main-Donau-Verbindung wird bei der großen Bedeutung, welche die europäische Politik und die Wirtschaft dem Rhein und der Donau als Verkehrsweg zumißt, nicht nur in Deutschland, sondern auch in England, Frankreich, Belgien, Holland, der Schweiz, Österreich, Ungarn, Südslawien, Bulgarien und Rumänien mit dem größten Interesse erörtert. Dafür spricht u. a. schon das Eindringen englischen Kapitals in die Donauschiffahrt und die Festsetzung Frankreichs am Rhein. Heute besitzt das englische Kapital ungefähr 70 % der Anteile der österreichischen und ungarischen Donauschiffahrtsgesellschaften. Frankreich hat bekanntlich ein besonderes Interesse an der Erwerbung der ungarischen Staatsbahnen und streckt die Hand auch nach den österreichischen Staatsbahnen aus. Es hat im Gegensatz zur Tschechoslowakei, die in Preßburg den bedeutendsten Hafen der Donau errichtet wissen wollte, sich in der letzten Zeit dafür eingesetzt, Budapest als Zentrale des mitteleuropäischen Verkehrs auszubauen. Vor kaum zwei Monaten freilich ist Frankreich selbst noch für den Ausbau des Preßburger Hafens eingetreten. Erst auf Zeitungsnachrichten hin, welche die Behauptung aufstellten, daß ein deutsches Konsortium mit der Stadt Budapest verhandle, da die Deutschen Budapest für die Zentrale des Donaustroms halten, hat sich kürzlich die von Léon Daudet vertretene Wandlung vollzogen, der im Organ der Regierung „uj Nemzedek“ erklärt, daß die natürlichste und entsprechendste Donauzentrale nicht in Wien, noch weniger in Preßburg, sondern in Budapest zu finden sei. England und Frankreich verfolgen mit ihren Bestrebungen wirtschaftliche Ziele, wirtschaftliche Beherrschung des Balkans, Ungarns und Österreichs. Nicht geringeres Interesse zeigen Südslawien, Bulgarien und Rumänien für die Donauschiffahrt. Es ist ganz klar, daß auch die deutsche Donauschiffahrt alles daran setzt, um wieder ins Geschäft zu kommen.

Nicht minder groß ist der Wettlauf der Länder um den Rhein. Insbesondere sucht sich Frankreich als neuer Angrenzer an den Rhein Geltung zu verschaffen. Mit geradezu fieberhafter Anstrengung ist es darauf bedacht, die Bedeutung Straßburgs zu erhalten, mit ein Grund, warum es den geplanten elsässischen Rheinseitenkanal ausgeführt wissen will, gegen den in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht die schwersten Bedenken bestehen. Die Durchführung dieses französischen Planes würde aber auch die englischen, holländischen, schweizerischen und deutschen Interessen auf das schwerste schädigen, weshalb ein scharfer Kampf seitens dieser Staaten gegen dieses französische Seitenkanalprojekt eingesetzt hat. Während Frankreich die Rheinhafenbauten in Straßburg erweitern ließ, hat sich England in Köln festgesetzt, es will dort einen Rheinseehafen schaffen mit gewaltigen Lagerhallen und Umschlageinrichtungen. Die Seedampfer sollen von England direkt bis Köln laufen, kurzum Köln soll das Einfalltor für den englischen Handel nach Mitteleuropa werden. Auch die belgische Schiffahrt, Holland und die Schweiz haben ihr Augenmerk darauf gerichtet, die ihren Interessen entsprechende Rolle in der Rheinschiffahrt zu spielen. Die deutsche Rheinschiffahrt wird natürlich unter solchen Verhältnissen mit der ihr eigenen Rührigkeit und Tatkraft nichts unversucht lassen, um sich den alten Rang in der Rheinschiffahrt zu bewahren. Die beherrschende Stellung auf dem Rhein, sowohl wie auf der Donau wird schließlich dem wirtschaftlich Regeren und Tüchtigeren zufallen.

Die zu erwartende große Bedeutung der Rhein- und Donauschiffahrt hat nun von neuem auf ein Projekt hingelenkt, das schon eine mehr als tausendjährige Geschichte hat. Es ist die Verbindung der beiden größten Ströme Mitteleuropas, die „Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau“, welche die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbindet und in volks- und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht von der allergrößten Bedeutung ist. Es wird dadurch ein Massengüteraustausch ermöglicht zwischen dem industriereichen Westen und den an land- und forstwirtschaftlichen Produkten gesegneten Donauländern. Dieser Warenaustausch, der befruchtend und belebend auf unser ganzes Wirtschaftsleben einwirkt, wird nicht zuletzt u. a. durch billigere Frachten zur Verbilligung unserer Produktion beitragen. Die deutschen Industrieartikel werden durch die Eröffnung des Donauweges auf dem Balkan Absatz finden. Die Engländer und Franzosen befürchten das bereits und haben daher in Belgrad eigene Handels- und Industrie-„Expposituren“ errichtet. In Sofia wird aber schon wieder wie vor dem Kriege die deutsche Ware bevorzugt, und auch in Serbien ist große Nachfrage nach deutschen Manufakturartikeln. Die Kaufmannschaft von Monastir

und Belgrad unterstützt lebhaft die Einfuhr deutscher Industrieartikel, auch Bukarest will von der französischen Ware nichts wissen. Insbesondere werden landwirtschaftliche Maschinen und Düngemittel in den Donauländern einen immer größeren Absatz finden. Andererseits wird uns der Osten billige Lebensmittel, Petroleum, Erz, Bauxit usw. liefern, wodurch die Kaufkraft dieser Völker für den Bezug von westeuropäischen Industrieartikeln wesentlich angeregt werden wird. Durch Erschließung der Rohstoffgebiete des nahen und fernen Ostens mit seiner schlechteren Valuta wird Deutschland von den teueren Einkaufsländern des Westens unabhängiger gemacht werden; die vollständig verschieden organisierten Wirtschaftsgebiete des Ostens und Westens werden einander wirtschaftlich ergänzen.

Nach durchaus vorsichtigen Schätzungen, denen eingehende Frachtvergleichungen zwischen den Frachtsätzen der neuen Wasserstraße und der bereits bestehenden Verkehrsmittel, der Eisenbahn und Seeschiffahrt als Grundlage dienten, läßt sich die Abwicklung eines Gesamtkanalverkehrs in der Mindesthöhe von 4,5 Millionen Tonnen erwarten. Die Einflußgebiete der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau sind von einer Größe und einem Umfang, wie sie keine andere Wasserstraße Europas aufweisen kann. Der Einfluß wird sich im bayerischen Süden bis zum Allgäu, im Norden weit über die bayerischen Grenzen hinaus erstrecken. Auch in der Richtung von Bayern nach dem Rhein zieht die Großschiffahrtsstraße alle Massengüter in ihren Bann, die in das Rheingebiet, nach Frankreich, Holland und Belgien gehen. Nach Fertigstellung des Mittellandkanals wird das Einflußgebiet, z. B. für den Transport von bayerischem Holz, bis in die Mitte von Norddeutschland reichen. Bewegen sich Güter vom Elsaß, von der Schweiz, dem Rheingebiet oder Süddeutschland nach Österreich, Ungarn, Südslawien und den anderen Balkanländern, so tritt damit eine Ausdehnung der verkehrswirtschaftlichen Wirkung des Kanals auf fast sämtliche Orte dieser Staaten ein. Im Durchschnitt wird ein Umkreis von 200 km rechts und links der Donau in den Einfluß des Großschiffahrtsweges gebracht.

Die Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis unterhalb der Reichsgrenze bei Passau, die mit 1200-Tonnenschiffen befahrbar sein wird, soll aber auch zu einer Wasserkraftstraße ausgebaut werden. Ebenso die obere Donau Kelheim-Ulm. Es werden insgesamt 40 Kraftwerke (33 bzw. 7), die zusammen 400 000 PS (250 000 bzw. 150 000 PS) oder 2½ Milliarden kWst (1½ bzw. 1 Milliarde) jährlich erzeugen. Dadurch wird es möglich sein, einen größeren Teil der Schiffahrtsanlagen zu finanzieren. Der deutschen Volkswirtschaft werden damit außerdem jährlich 3 Millionen t Kohle erspart, was u. a. im Hinblick auf den für unser ganzes Wirtschaftsleben geradezu verheerend wirkenden Genfer Spruch von unabsehbarer Tragweite ist. Nicht nur Bayern, sondern auch die angrenzenden Länder werden mit verbilligtem Wasserkraftstrom versorgt werden können. Die Arbeitslosigkeit wird durch den Ausbau der Großschiffahrts- und Kraftstraße bekämpft, die Siedlungstätigkeit belebt, und Lebensmittel sowie sonstige Erzeugnisse werden durch Frachtersparnisse des Wasserweges verbilligt werden. Nicht zu unterschätzen ist auch der mittelbare volkswirtschaftliche Nutzen, der sich durch Hebung der Volkswirtschaft und der Steuerkraft der im Einflußgebiet des Kanals liegenden Länder äußert.

Der Bau der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau wird in drei Abschnitten vorgenommen. Im ersten fünf- bis sechsjährigen Bauabschnitt soll der Main auf der Strecke Aschaffenburg-Würzburg zur Großschiffahrtsstraße und die Donauwasserstraße zwischen Passau und Regensburg durch Niederwasserregulierung und Einbau einer Staustufe bei Steinbach ausgebaut werden. Gleichzeitig hiermit ist der Ausbau von 15 Kraftstufen an Main und Donau vorgesehen.

Für die Schiffbarmachung der Mainwasserstraße bis Würzburg wurde die reine Flußkanalisierung geplant, da dadurch geringere Baukosten als durch Schaffung von Seitenkanälen entstehen, außerdem eine breitere Fahrwasserrinne und damit ein größerer nasser Querschnitt geschaffen werden kann, der einen freieren und rascheren Schiffahrtsbetrieb gestattet und die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße erhöht. Für die Schiffbarmachung der Donau kommen drei Möglichkeiten in Betracht, nämlich die Seitenkanalführung, die Kanalisierung und die Niederwasserregulierung. Unterhalb Regensburg, also im ersten Bauabschnitt, geben die Wasserführungs- und Gefällsverhältnisse in den Strecken Regensburg-Hofkirchen und Passau-Reichsgrenze günstige Vorbedingungen für die Schiffbarmachung des freien Stromes durch Niederwasserregulierung. In der zwischen Hofkirchen und Passau gelegenen Donaustrecke, dem sogenannten Kachlet, kann eine geeignete Fahrwasserrinne nur durch Kanalisierung, d. h. durch Einbau einer Stau- und Schleusenanlage erzielt werden, die bei Steinbach oberhalb Passau vorgesehen ist.

Im ersten Baujahre wird die Schaffung der Kraftwerke Obernau, Freudenberg, Steinbach a. M., Erlabrunn, Viereth und Steinbach a. D. in Angriff genommen, im zweiten Baujahr Kleinwallstadt, Großheubach, Haßloch, Rothenfels und Limbach, im dritten bis fünften Baujahr Wörth, Bettingen, Harrbach und Himmelstadt. Fertiggestellt werden voraussichtlich von diesen Kraftwerken sein: im vierten Baujahre Obernau, Freudenberg, Steinbach a. M., Erlabrunn und Viereth, im fünften Baujahre Kleinwallstadt, Großheubach, Haßloch, Rothenfels, Limbach und Steinbach a. D., im sechsten Baujahre werden dann alle 15 Kraftwerke im Betrieb sein. Sie erzeugen zusammen jährlich 530 Millionen Kilowattstunden. Mit der Herstellung der Kraftwerke erfolgt der Bau der Schiffahrtsanlagen in den einzelnen Strecken. Der Fortschritt der Bauten wird durch die Möglichkeit, jeweils die großen Geldmittel aufzubringen, bestimmt.

Die zur Zeit im Vordergrund des Interesses stehende Stromgewinnung der Wasserkraftstraße wird der namentlich im Süden Deutschlands immer notwendiger gewordenen Umstellung des Wärmekraftbetriebes auf Wasserkraftbetrieb wesentlich Rechnung tragen. Durch den Ausbau der Mainkraftwerke und der südbayerischen Wasserkräfte, die in ihrem Werte durch gegenseitige Ergänzung wachsen und eigentlich erst durch ihre Verbindung besonders wertvoll werden, wird vorläufig eine ausreichende Elektrizitätsversorgung der bayerischen Industrie erzielt werden können. Die Notwendigkeit dieser Verbindung ergibt sich ohne weiteres aus der Tatsache, daß während der Wintermonate die Gebirgsflüsse des Südens erfahrungsgemäß Wassermangel aufweisen, während der Main mit seinen Nebenflüssen in dieser Zeit reichere Wassermengen mit sich führt. Während der Sommermonate dagegen herrscht im Norden Bayerns Wasserarmut, im Süden Wasserreichtum. Der Ausgleich, den diese Wasserklemmen im Norden und Süden Bayerns notwendig machen, wird zweckmäßigerweise durch das Starkstromnetz des Bayernwerkes unter Heranziehung der Kräfte der Mittleren Isar und des Walchenseewerkes erfolgen. Durch dieses Starkstromnetz wird größtenteils die Verteilung des in den Mainkraftwerken und den südbayerischen Wasserkräften gewonnenen Stromes vorgenommen werden.

Im zweiten Bauabschnitt ist beabsichtigt, die Großschiffahrtsstraße bis Nürnberg mit dem sogenannten Lechzubringer auszubauen, im dritten Bauabschnitt erfolgt schließlich der Ausbau der Verbindungsstrecke Nürnberg-Donau mit den zugehörigen Kraftstufen.

Der Ausbau der Strecken wird bekanntlich durch ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen in Form einer Aktiengesellschaft erfolgen, das auch die erforderlichen Mittel aufbringt. Für den ersten Bauabschnitt sind mindestens 1600 Millionen Mark nötig. Das Reich hat 45 %, Bayern 26 % des zunächst auf 800 bis 900 Millionen bemessenen Aktenkapitals übernommen, der Rest von 29 % soll von den Gemeinden und dem Privatkapital gezeichnet werden; daneben sollen zur gegebenen Zeit mit 5 % verzinsliche Obligationen wie beim Neckarbau ausgegeben werden.

Die Verwirklichung eines derart großen verkehrswirtschaftlichen Projektes wird unstreitbar große ideelle, kulturelle und wirtschaftliche Werte erzeugen. Rhein-Main-Donau! Diese Worte bedeuten heute billiges Brot, verbilligten Licht- und Kraftstrom, aufbauende Arbeit, wirtschaftliche und gesellschaftliche Genesung.

F. Heigl.

Zerrbilder aus dem Verkehrswesen*).

Von Regierungsbaumeister **P. Werner**, Gleiwitz.

Der Wiederaufbau unseres gesamten Wirtschaftslebens steht und fällt mit der Leistungsfähigkeit unserer Transportmittel. Es ist keine volkswirtschaftliche Unternehmung denkbar ohne Anschluß an eine große Verkehrsstraße, sei es Wasser oder Eisenbahn, weil es praktisch kaum einen Ort gibt, an dem Rohprodukt und Betriebsstoff zugleich vorhanden sind, und der zugleich Absatzgebiet für die gesamte Fertigproduktion ist. Es könnte als Idealzustand bezeichnet werden, wenn ein Ort allen drei Bedingungen entspräche. Das ist aber bei genauer Untersuchung nur bei den einfachsten Unternehmungen ferner Vorzeit der Fall. Am wenigsten werden die Orte der Niederlassung wirtschaftlicher Unternehmungen der dritten Bedingung entsprechen, daß also der Ort Absatzgebiet für die gesamte Fertigproduktion ist, und zwar um so weniger, je besser die in Betracht kommenden Verkehrsanlagen und Transportmittel sind. Von den beiden

*) Vortrag, gehalten am 9. November 1920 im Reichsbund deutscher Technik in Gleiwitz.

anderen Bedingungen, Vorhandensein des Rohstoffes und des Betriebsstoffes, kann man ganz allgemein nicht sagen, welche von ihnen für die Lage des Unternehmens ausschlaggebend ist. In den meisten Fällen wird es sich um die Betriebsstoffe Kohle und Wasser handeln. Wollte man etwa hier den elektrischen Strom erwähnen, so ist zu bemerken, daß dieser ja erst ein Ergebnis aus den beiden Betriebsstoffen Kohle und Wasser ist.

Denken wir etwa an die moderne oberschlesische Eisenindustrie, so kann man sagen, daß die Rohstoffrage bezüglich der Wahl des Ortes der Unternehmung erst in letzter Reihe gestanden hat. Es wird dies neben der geschichtlichen Entwickelung verständlich aus der Erwägung heraus, daß etwa das Eisenerz weder durch Lagern noch durch den Transport merkliche Einbuße an Wert erleidet, und der Transport von Hamburg und Stettin zum größten Teil auf dem Wasserwege mit sehr geringen Kosten erfolgen konnte. Für den wertvollen Betriebsstoff, die Kohle, ist es das wirtschaftlichste, wenn er aus der Grube direkt zur Verfeuerung unter den Kessel kommt, denn die Kohle enthält eine Menge flüchtiger Gase von bedeutendem Heizwert, die bei Zutritt von Licht, Luft und Wasser frei werden und bei Lagerung im Freien nutzlos entweichen. Es beginnt sofort nach Heraufkommen der Kohle ans Tageslicht der Zersetzungsprozeß, der um so ergiebiger und rascher fortschreitet, je öfter die Kohle umgeschüttet, also je mehr Oberfläche im Verhältnis zum Raumgehalt der Witterung ausgesetzt ist.

Das Verkehrswesen soll nicht Selbstzweck sein. Es muß stets so geartet sein, daß es allgemein der Volkswirtschaft dient und zu ihrer Förderung beiträgt. Man kann auch sagen, daß dies zu Zeiten der gesunden Volkswirtschaft der Fall war. Wie aber an jedem kranken Körper sich auch zeitweilig Eiterbeulen finden, die seine Gesundung verhindern oder wenigstens verzögern, so ist besonders unsere kranke Volkswirtschaft voll solcher Hindernisse. Ganz besonders krank ist der wichtigste Diener der Volkswirtschaft, das Transportwesen. Ich will nicht auf die Mißstände eingehen, deren Abstellung uns infolge der Revolution und des verlorenen Krieges sogleich noch nicht möglich ist, wie Arbeitsunlust der Menschen oder Mängel an Güte und Menge des Materials und dergl., sondern einige Zerrbilder zeigen, deren Beseitigung bei Erkenntnis ihrer Schädlichkeit sofort erfolgen kann und zum Teil auch schon erfolgt ist. Zu dieser Kenntnis gehört aber technisch-wirtschaftliche Urteilsfähigkeit der für das Gesunden der gesamten Volkswirtschaft verantwortlichen Persönlichkeiten. Wir dürfen das Transportwesen nicht trennen von der gesamten Volkswirtschaft, es muß als deren dienstbares Glied betrachtet und behandelt werden. Die Zerrbilder sollen zeigen, daß es Erscheinungen im Transportwesen gibt, die, wenn man sie aus der gesamten Volkswirtschaft herausreißt, zwar eine gewisse Berechtigung zu haben scheinen, in den Augen des Volkswirts aber, der die Gesundung der gesamten Volkswirtschaft im Auge haben muß, als großer Übelstand und starkes Hindernis für die Gesundung angesehen werden müssen und im öffentlichen Interesse die unbedingte Beseitigung erheischen.

Werfen wir einen Blick auf das Kohlentransportwesen in Oberschlesien, so ist das Normalbild des gesunden Zustandes die Verladung der Kohle auf den Grubenhöfen in die Eisenbahnwagen, deren Beförderung auf dem Schienenwege, und Entladung im ganzen Reiche und den benachbarten Ländern a) auf den Fabrikhöfen, b) den Kohlenhöfen, c) den Empfangsbahnhöfen, d) den Wasserumschlagsplätzen. Am wichtigsten für den Wert der Kohle ist der Transport unter a). Die Kohle wird ohne Umladung von der Grube nach dem Kesselhaus gebracht, und die im Laufe von früheren Jahrtausenden aufgespeicherte Wärmemenge wird mit den geringsten Verlusten für unsere Volkswirtschaft nutzbar gemacht. Die Transportzeit ist im Verhältnis zu den oft sehr großen Transportwegen infolge der Geschwindigkeit der Eisenbahn sehr kurz. Der Zersetzungsprozeß der Kohle und damit das nutzlose Entweichen von Gasen wird also nur gering sein können. Viel stärker wird dieser Zersetzungsprozeß sein, wenn die Kohle mehrfach umgeschüttet oder geschaufelt wird, da dann bei derselben Menge immerwährend neue Oberfläche Licht, Luft und Wasser ausgesetzt wird. Am besten ist dies an einer Kohlenhalde zu sehen, die längere Zeit wegen Fehlens von Transportmitteln auf dem Grubenhofe liegen muß. In dem mir vorschwebenden Beispiel war sie als beste gesiebte Würfelkohle auf die Halde gekommen, und als man sie nach einiger Zeit abtransportierte, enthielt sie bis 25 % Staub und mußte noch einmal die Separation durchwandern.

Bei den unter b) bis d) angeführten Entladefällen ist ein Umschütten der Kohle unvermeidlich. Man wird es zwar als Übel bezeichnen können, aber immerhin doch als notwendiges Übel, dessen Nutzen volkswirtschaftlich den etwaigen Schaden an der Kohle noch weit überwiegt. Kohlenhöfe sind nötig zur Bevorratung und Verteilung in kleinen Mengen, die Umladungen auf den Bahnhöfen müssen sein, weil aus wirtschaftlichen Gründen nicht jeder Verbraucher Eisenbahnanschluß haben kann. Wasserumschlagstellen sind in normalen Zeiten außerordentlich wichtig wegen der Verbilligung des Transportes auf dem Wasser gegenüber dem Landwege. Daß dies heute umgekehrt ist, liegt in den mißlichen Verhältnissen zwischen Staats- und Privatwirtschaft begründet.

Wasserstraßen und Eisenbahnen sind die Schlagadern des neuzeitlichen Wirtschaftskörpers. Wesentlich verschieden von ihnen sind die Landstraßen. Sie haben die Aufgabe, diejenigen Punkte im Lande miteinander bzw. mit der Eisenbahn oder der Wasserstraße zu verbinden, an die die Eisenbahn oder der Wasserweg nicht heranreicht. In der Hauptsache wird es sich um Verkehr senkrecht zur Eisenbahn oder zur Wasserstraße handeln. Hierzu sind die Landstraße und deren Verkehrsmittel berufen. Der Hauptunterschied zwischen der Eisenbahn und der Landstraße besteht in der Fahrbahn und dem zulässigen Raddruck auf diese. Während der Raddruck bei der Eisenbahn bis zu 8000 kg betragen darf, darf er in der Regel auf der Landstraße das Maß von 5—800 kg nicht überschreiten, wenn nicht eine Zerstörung der Fahrbahndecke in kurzer Zeit eintreten soll. Bei dem Verkehr auf der Landstraße ist aber der Raddruck nicht allein ausschlaggebend; von noch größerer Wichtigkeit ist die Geschwindigkeit, mit der die Landstraße befahren wird, denn es ist hier das Auftreten der lebendigen Kraft zu berücksichtigen, deren Wachsen nicht gleichmäßig mit der Geschwindigkeit erfolgt, sondern im quadratischen Verhältnis zu ihr, entsprechend der Formel $L = \frac{m}{2} \cdot v^2$, wo m die Masse und v die Geschwindigkeit bedeuten.

Unsere Landstraßen sind gebaut für das mit Pferden bespannte Landfuhrwerk, dessen Druck bei Annahme einer Felgenbreite von 10 cm und einer Berührungsfläche von 100 qcm bei schweren Wagen etwa 5—8 kg/qcm betragen wird. Bei diesem Druck und der durch die gewöhnliche Zugkraft der Pferde bedingten Geschwindigkeit ist die Beanspruchung der Fahrbahn eine normale zu nennen. Aber schon bei dem Auftreten des leichten Personenkraftwagens trat eine sehr starke und beschleunigte Abnutzung der Fahrbahndecke ein. Hier zeigt sich das Wirken der lebendigen Kraft. Die Masse ist zwar nicht größer als die des gewöhnlichen Straßenfuhrwerks, wohl aber die Geschwindigkeit um das Zehn- oder Mehrfache. Dem Angriffe der daraus entwickelten lebendigen Kraft konnten die einzelnen Steinchen der Fahrbahndecke nicht widerstehen. In vermehrtem Maße tritt nun die Zerstörung der Landstraße mit dem Befahren durch Lastkraftwagen ein. Hierbei ist neben der Geschwindigkeit auch die Masse eine erheblich größere geworden. Zwar sind während des Krieges infolge des herrschenden Zugtiermangels erhebliche Gütermengen von den Erzeugungsstätten nach den Bahnhöfen oder den Verbrauchsorten mit Kraftwagen befördert worden, aber die Landstraßen haben dadurch außerordentlich schwer gelitten. Die Wiederherstellnug belastet die Gesamtheit in unerträglichem Maße. Das Lastkraftfahrwesen muß deshalb in Bahnen geleitet werden, wo es zum Nutzen und Wiederaufbau der Volkswirtschaft beiträgt und nicht zu ihrer Zerstörung.

Als eine Behinderung des Wiederaufbaues unserer Volkswirtschaft muß der Transport größerer Kohlenmengen auf Lastkraftwagen parallel zur Eisenbahn von den Gruben nach den Wasserumschlagsplätzen bezeichnet werden. Es handelt sich dabei nicht um den für den Kraftwagen als Straßenfuhrwerk berechtigten Verkehr senkrecht zur Eisenbahn, der immerhin von Bedeutung sein könnte insofern, als dadurch vielleicht die Eisenbahnwagen schneller entladen werden könnten, sondern es handelt sich hier um einen Verkehr parallel zur Eisenbahn in einem Gebiet, das außerordentlich stark mit Schienensträngen belegt ist. Während Maschinen der Hauptbahn in einem Zuge 1000 bis 1200 t Nettolast nach dem Umschlagshafen Cosel fahren, und eine Schmalspurmaschine 250 bis 300 t in einem Zuge an die Umschlagstellen nach Gleiwitz bringt, so vermag die Maschine des Kraftwagens 4—5 t und die Straßenzugmaschine mit 2 Anhängern 10—15 t auf der Landstraße zu befördern, und zwar mit einem Bruchteil der Geschwindigkeit der Eisenbahn.

Von derartigen Kraftwagenlinien bestanden in Oberschlesien drei, und zwar eine vom Grubenbezirk nach Coselhafen, eine zweite nach Laband und eine dritte nach Gleiwitz. Die beiden ersteren sind eingegangen. Die dritte besteht noch. Ein Oderkahn von 3—400 t hat in einem Beispiel in Cosel etwa einen Monat zur Beladung gebraucht, während an den gegenüberliegenden Kippern der Hauptbahn an einem Tage allein 20 bis 30 Kähne beladen werden können, in einem Monat also 500—750. Welchen Preis die Kohle am Bestimmungsort durch den langen Lastkraftwagentransport, das schaufelweise Einladen in den Kahn und die lange nutzlose Liegedauer des Kahnes hat, zeigt ein Beispiel von Ohlau, wo derartige Kohle mit 32 ℳ für den Zentner zu haben ist. Derartige Preise vernichten unsere Volkswirtschaft, nachdem vorher unsere Landstraßen zerstört worden sind. Wollte man durchaus Kohle nach Cosel fahren, so hätte man die Lastkraftwagen auf einem der dortigen Fabrikhöfe ent-

laden können zur sofortigen Verfeuerung; aber die Fabriken hätten für die hohen Transportkosten gedankt.

Die zweite Linie ging nach Laband, etwa 6 km von Gleiwitz entfernt, und endete auf einer Wiese am Klodnitzkanal. Hier wurde die Kohle breit ausgeschüttet, nach Anhäufung genügender Mengen in Kähne des Kanals geschaufelt, nach Cosel befördert und dort in Oderkähne umgeladen. In Laband sind zwei größere Hütten, die dringend Kohle brauchten. Sie aber bekamen die Kohle teilweise mit der Hauptbahn und teilweise auf dem Kanal von Gleiwitz her. Verständlich wäre es gewesen, wenn die Lastkraftwagen die Kohle auf die Fabrikhöfe gefahren hätten, so aber wurden in Laband an der einen Stelle Kähne mit Kohle beladen, und wenige 100 m davon entfernt andere Kähne an den Hüttenwerken entladen. Das ist nicht Wiederaufbau der Volkswirtschaft. Alles dies geschah nicht in der Nacht, sondern unter den Augen der Aufsichtsbehörden, und es hat immerhin geraume Zeit gedauert, ehe das Geschäft dieser beiden Linien unterbunden wurde.

Lebhafter und dauernder war und ist noch der Betrieb der Linie 3 (Grubenbezirk-Klodnitzkanal-Gleiwitz). Hier sorgten einige 20 Lastkraftwagen und eine Anzahl Straßenzugmaschinen für die Zerstörung der Landstraßen und die Verminderung des Wertes der Kohle. Die Kohle wurde nicht immer gleich in den Kahn geschafft, sondern erst zu hohen Bergen auf dem Hafenplatz aufgeschüttet und nach längerem Lagern in die Kähne gekarrt. Was diese Kohle am Endziel Lübeck und sonstigen entfernten kohlenarmen Gebieten gekostet haben mag, ist nicht genau bekannt geworden, der oben erwähnte Preis von Ohlau wird wahrscheinlich niedrig dagegen gewesen sein. Das ist nicht Wiederaufbau des Wirtschaftslebens, aber das Geschäft an und für sich muß in Gleiwitz sehr einträglich gewesen sein, denn es wurde sogar Kohle mit Rollwagen einer Hindenburger Speditionsfirma auf den Berg am Hafenplatz gefahren.

Durch den Gewinn der Linie 3 aus dem Kohlengeschäft gereizt, eröffnete ein Gleiwitzer Kohlenhändler, dessen Kohlenplatz mit Schmalspurbahnanschluß direkt am Kanal liegt, eine Linie 4 mit Pferdebetrieb, die zwar nicht auf einer Grube, sondern auf seinem Kohlenplatz begann und in etwa 1,5 km Entfernung auf dem städtischen Schlachthof endete, der ebenfalls am Kanal liegt. Die Kohle wurde aus der Schmalspurbahn auf seinem Kohlenhof entladen, von hier in Straßenfuhrwerke geschaufelt und auf dem Schlachthof zu hohen Bergen aufgetürmt, um nach einiger Lagerzeit in Kübel geschaufelt und mittelst Krans über den Promenadenweg hinweg in Klodnitzkähne geladen zu werden, die dann in Cosel wieder in Oderkähne umgeschaufelt wurden. Über den Preis dieser Kohle am Endziel sind Verlautbarungen nicht erfolgt. Es geschah auch dies nicht in der Nacht, sondern unter den Augen der Aufsichtsbehörden. Ich nenne es Hinderung des Wiederaufbaus unserer Volkswirtschaft. Hätte der betreffende Kohlenhändler die Kohle nur in den Kahn umschlagen wollen, so konnte dies direkt aus der Schmalspurbahn an den vorhandenen Umschlagstellen geschehen, ohne die unsinnige Umladung in Straßenfuhrwerke, zumal sein Kohlenhof unmittelbar an der Umschlagstelle der Schmalspurbahn liegt. Was ihn veranlaßt haben mag, die Kohle erst 1,5 km weit durch die Straßen der Stadt zu fahren, werden die Leser und die Aufsichtsbehörden erraten können. Jedenfalls hat die Stadt das Straßenpflaster zu unterhalten und den Straßenschmutz zu beseitigen. Die Schädigungen der Volkswirtschaft durch diese unsinnigen Transporte sind:

1. Die Zerstörung der oberschlesischen Landstraßen, deren Wiederherstellung den Haushalt der betreffenden Kreise auf das empfindlichste belastet. Der Techniker aber will aufbauen und nicht zerstören. Es gibt noch so viele Straßen und Eisenbahnen zu bauen, die durch den Krieg im Rückstand geblieben sind. Wir müssen uns endlich dagegen wehren, daß technisches Werk durch unsachgemäße Behandlung seitens selbstsüchtiger Einzelunternehmungen rücksichtslos zerstört wird. Wir haben es hier mit einer rein kaufmännischen Unternehmung zu tun, bei der der Transport Selbstzweck ist. Würden die Kreis- und Stadtverwaltungen eine Abnutzungsgebühr der Straßen verlangen, die der gegenwärtigen Höhe der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten entspricht, so wären derartige Unternehmungen von vornherein unmöglich.

2. Durch die ungeheure Staubentwickelung auf den Landstraßen und den Auspuff des verbrannten Benzins bzw. Benzols tritt eine ganz erhebliche Schädigung der Volksgesundheit ein. Ganz besonders trifft dies für Oberschlesien zu, wo die nur chaussierten Landstraßen oft durch lange, dicht bewohnte Ortschaften gehen. Diese Schädigung ist aber nicht unvermeidlich, sie hat nichts mit der durch die oberschlesische Industrie bedingten zu tun.

3. Die für die Volkswirtschaft so wertvollen Betriebsstoffe Benzin und Benzol werden hier zu unproduktiver Arbeit vergeudet. Mancher Motor, der produktive Arbeit leisten könnte, steht vielleicht wegen Mangels an diesem Betriebsstoff still.

4. Die Kohle verliert durch das häufige Umschaufeln und lange Lagern an Wert, was wieder auf Kosten der gesamten Volkswirtschaft geht. Wollen wir aber die Volkswirtschaft wieder aufbauen, so müssen derartige Verluste vermieden werden.

5. Der Preis der Kohle beim Verbraucher und demzufolge auch der Preis des Fertigfabrikats wird durch derartige Transporte so hoch, daß die inneren Unruhen infolge von Lohnforderungen der Arbeiter nicht aufhören und so unsere Volkswirtschaft nicht zur Gesundung kommen kann.

Der Grund, der angeführt wird, um der gegenwärtig sehr lebhaft betriebenen Kraftwagenlinie 3 den Schein der Berechtigung zu geben, liegt in der durch Versuche nicht belegten Behauptung, daß die staatliche Schmalspurbahn außerstande sei, die Kohle für den gesamten Klodnitzkahnraum heranzubringen. Diese Behauptung ist bedauerlicherweise von einer amtlichen Stelle, dem staatlichen Wasserbauamt Gleiwitz, bestätigt worden und hat so zur Irreführung des Reichskommissars für die Kohlenverteilung und der amtlichen Verteilungsstelle für schlesische Steinkohlen in Kattowitz geführt; der Reichskommissar hat in Erkenntnis der Schädigung der gesamten Volkswirtschaft durch die Kraftwagentransporte von Kohle parallel zur Eisenbahnlinie bis vor kurzem einen ablehnenden Standpunkt eingenommen. Die Behauptung über die Schmalspurbahn ist aber unzutreffend, was gegebenenfalls durch Zahlen aus der Wirklichkeit bewiesen werden kann. Es ist auch nicht bekannt, daß maßgebende Stellen der Eisenbahnverwaltung diese Behauptung bestätigt hätten.

Ein anderes Zerrbild zeigt die Verwendung der Wagen der staatlichen Schmalspurbahn in Oberschlesien. Man kann roh 3 Wagenarten bei der Schmalspurbahn unterscheiden, wobei zu bemerken ist, daß bei allen Wagen die Stirnwände fest sind.

1. Die kleinen Wagen mit einem Fassungsraum von etwa 3 cbm mit festen Seitenwänden, in denen sich in der Mitte je eine Klappe befindet.
2. Die Wagen von 4—6 cbm Fassungsraum, bei denen die Seitenwände unten durchgehend mit Klappen versehen sind.
3. Die Selbstentladewagen von 6—8,5 cbm Fassungsraum, a) mit festem Dreieckboden, b) die Wagen der Bauart Ziehl, c) die Wagen der Bauart Malcher.

Man sollte eigentlich annehmen, daß die Wagen allgemein ihrem dem Bau zu Grunde gelegten Zweck entsprechend verwendet werden. Dem aber ist nicht so. Eine Auswahl der Wagen mit Rücksicht auf die Entladevorrichtungen wird eisenbahnseitig nicht getroffen. Der verantwortliche Leiter des Verkehrsamtes hat es bisher trotz mehrfachen Ersuchens abgelehnt, irgendwelche Schritte zur Erreichung einer besseren Ausnutzung der Wagen, besonders der Selbstentladewagen, zu unternehmen. Die Selbstentladewagen sind mit erfinderischem, technischem Geist gebaut worden, und es ist beschämend, daß dieser Geistes- und Handarbeit so wenig Achtung gezollt wird. Ob es sich lohnt, auf diese Schäden aufmerksam zu machen, möge aus den folgenden Erläuterungen beurteilt werden. Die Entladung eines Selbstentladewagens von etwa 7 t Kohle auf besonders dazu eingerichteten Anlagen kann durch einen Arbeiter in 1—5 Minuten bewirkt werden, je nach Art der Kohle. Die Entladung eines Wagens mit festen Seitenwänden der unter 1 bezeichneten Art von 3 bis 3,5 Tonnen Inhalt erfordert bei zwei Arbeitern 15 bis 40 Minuten. Die Leistung beim Selbstentladewagen beträgt also das 30- bis 60fache derjenigen bei den kleinen Wagen mit festen Seitenwänden. Der Vorteil für die gesamte Volkswirtschaft ist dabei der, daß mit einer verhältnismäßig geringen Anzahl von Wagen bedeutende Leistungen infolge des schnellen Wagenumlaufs erzielt werden können. Die Beförderungsleistungen der Eisenbahn steigen um das Vielfache ohne Vermehrung des Wagenparks, die Einnahmen werden erhöht ohne Steigerung der Ausgaben und ohne Aufwendung neuen Anlagekapitals. Eine Möglichkeit zu dieser Ertragssteigerung der Schmalspurbahn ist von privater Seite in Gleiwitz in Form einer Anlage für den Umschlag von Kohle aus der Schmalspurbahn in die Kähne auf dem Klodnitzkanal geschaffen werden. Man hätte nun annehmen sollen, daß die Eisenbahnverwaltung im volkswirtschaftlichen Interesse dafür gesorgt hätte, daß auf dieser für Selbstentlader gebauten Anlage auch nur solche oder überwiegend solche Wagen zur Entladung kommen. Dem aber ist nicht so. Trotz vieler Bemühungen des Besitzers der Anlage und der verfrachtenden Kohlenfirmen ist die Eisenbahnverwaltung an der Frage bisher völlig gleichgültig vorbeigegangen. Es mußten auf der Anlage fortgesetzt ganze Gruppen der völlig ungeeigneten Wagen mit festen Seitenwänden entladen werden, während Selbstentladewagen an Stellen gesandt wurden, die dafür nicht eingerichtet sind und bei ihrer Entladung mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, so daß die Entladung der Selbstentladewagen noch länger dauerte als die eines Wagens mit festen Wänden. Wo bleibt hier das technisch-wirtschaftliche Verständnis, das zum Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft nötig ist? Einwendungen, daß auf manchen Gruben die

Anlagen zum Ausrangieren der Wagen fehlen, sind nicht stichhaltig; denn 1. wird es nicht allzuviel solcher Gruben geben und 2. könnten die mangelnden Einrichtungen dadurch ausgeglichen werden, daß man diesen Gruben ausschließlich die für Selbstentladung eingerichteten Wagen zustellt. Die Zahl der vorhandenen Selbstentladewagen reicht hierzu aus. Die kleine, dadurch bedingte Mehrarbeit beim Rangieren kommt gegenüber dem großen Vorteil der Beschleunigung des Wagenumlaufs nicht in Betracht. Es wäre auch zu erwähnen, die Wagen mit festen Dreiecksböden zu einem Pendelzug zwischen Grube und Gleiwitz-Hafen zusammenzustellen, da diese Wagen anderwärts wenig begehrt werden. Dahingehenden Bitten ist von der Verwaltung der staatlichen Schmalspurbahn bisher kein Gehör geschenkt worden. Zu erwähnen ist, daß ein derartiger Pendelverkehr bereits besteht zwischen einer Grube und den Huldschinskywerken in Gleiwitz, und zwar mit den diesen Werken gehörenden 40 Selbstentladewagen der Bauart Malcher.

Zum Beweise meiner Behauptung über die Möglichkeit einer Ertragsteigerung der Schmalspurbahn führe ich aus der Wirklichkeit folgendes an: Auf der vorerwähnten, von privater Seite erbauten Entladeanlage für Schmalspurbahnwagen sind, trotz Fehlens jeglicher Förderung oder Begünstigung der Anlage durch die Verwaltung, allein in einem Monat mehr als 7000 t Kohle entladen worden, und zwar zum größten Teil aus Wagen ohne Selbstentladevorrichtung. Diese 7000 t sind nachweislich Mehrleistung des Kanals und Mehrleistung der Schmalspurbahn ohne Personalvermehrung, ohne Maschinenvermehrung und ohne Wagenvermehrung, also ohne geldlichen Mehraufwand der Eisenbahnverwaltung, lediglich durch privatseitige Erbauung der Schnellentladeanlage, denn Selbstentladeanlage kann man sie wegen des oben geschilderten Widerstandes der staatlichen Schmalspurbahnverwaltung nicht nennen. Rechnet man nun als durchschnittliche Einnahme des Staates aus Fracht von den Gruben nach Gleiwitz, Stempel- und Zustellungsgebühr etwa 7 ℳ pro t, so ergibt sich für vorliegendes Beispiel eine Mehreinnahme von rund 50 000 ℳ für den Monat. Sie bedeutet fast ausschließlich einen Reingewinn in voller Höhe, bzw. gegenwärtig eine Verminderung des Eisenbahnverlustes. Bei verständnisvollem Eingehen der Eisenbahnverwaltung auf diese Beispiele könnte der Betrag auf das 3 bis 4fache, also auf 150 bis 200 000 ℳ gesteigert werden. Die Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft ist aber noch weitergehend, wenn man annimmt, daß die 7000 t im Monat bei Nichtvorhandensein der Schnellentladeanlage dem Kraftwagenverkehr zugefallen wären. Die Beförderungskosten mit Kraftwagen, selbst bei Annahme der nicht weit von Gleiwitz liegenden Ludwigsglückgrube sind nach zuverlässigen Angaben des Vorstandes des Wasserbauamtes Gleiwitz um 60 ℳ pro t teurer als mit der Schmalspurbahn. Der volkswirtschaftliche Gewinn außer dem der Schmalspurbahn beträgt also für die durch sie mehr beförderten 7000 t im Monat 7000 . 60 = 420 000 ℳ. Die gesamte Volkswirtschaft hat also einen Gewinn von 50 000 + 42 000 = 470 000 ℳ in einem Monat zu verzeichnen gehabt. Das ist der Gewinn, der durch Zahlen belegt werden kann. Hierzu kommt noch derjenige durch 1. Verminderung der Zerstörung der Straßen, 2. Verminderung des Straßenstaubes, 3. Freiwerden des Kraftwagenbetriebsstoffes für produktive Zwecke, 4. Erhaltung des Wertes der Kohle.

Es ist zu bedenken, daß es sich bei oben genannten verhältnismäßig großen Zahlen doch nur um ein kleines Glied des großen Eisenbahnwesens, die Oberschlesische Schmalspurbahn, handelt, und von diesem wieder nur um eine Station, Gleiwitz, und auf dieser wieder nur um eine einzelne Ladestelle, für deren Erbauung dem Staate keinerlei Kosten entstanden sind. Was die Anlage zu leisten imstande ist, ergeben folgende Beispiele aus der Wirklichkeit. Die Beladung eines Kahnes von etwa 120 t ohne Unterbrechung hat bei den schlechtesten Wagen und einer mit nassem Lehm und Sand untermischten Kohle 4½ Stunden gedauert. Bei geschlossenem Anbringen einer Kahnladung reiner Kohle unter Verwendung von 30 % Selbstentladern der Bauart Ziehl erforderte die Beladung 1¼ Stunde. Die Entladung von 60 t = ½ Kahnladung aus 8 Selbstentladern der Bauart Malcher erforderte ohne Überstürzung 10 Minuten.

Verfolgt man die Kohlentransporte auf der Oder, so bietet sich dem Beobachter in geringer Entfernung vom Kohlenbezirk ein sonderbares Bild. Es wird an vielen Stellen Kohle aus dem Schiff entladen, wogegen nichts zu sagen wäre, wenn der Transport sich dann auf geringe Strecken Landweges in Straßenfuhrwerken erstrecken würde. Dagegen sind ganze Kahnladungen schon in Oppeln wieder in Eisenbahnwagen geladen und weiterbefördert worden. Diese Kohle ist von der Grube mit der Schmalspurbahn nach Gleiwitz gesandt worden, wieder in Klodnitzkähne geladen und aus diesen in Oppeln in Wagen der Hauptbahn gekrant worden. Das nennt man dann Entlastung der Hauptbahn. Der Hafen von Oppeln wird durch eine eingleisige Stichbahn von dem Bahnhof Oppeln-Ost aus erreicht. Auf dieser Stichbahn müssen die leeren Wagen für die zu entlöschenden Kähne nach dem Hafen gebracht werden. Die Zustellung, Beladung, Zurückführung nach dem Bahnhof Oppeln-Ost, die Einstellung in einen geeigneten Zug nimmt geraume Zeit in Anspruch, die jedenfalls größer ist, als wenn der Wagen direkt von der Grube an den Bestimmungsort gerollt wäre.

Auf der andern Seite des Hafens wird nun aber auch Kohle, die mit der Hauptbahn direkt von der Grube in Oppeln angekommen ist, mittelst Kippern in Oderkähne umgeschlagen. An einer dritten Stelle wird Kohle für die Bevölkerung Oppelns aus Kähnen entladen, die in Gleiwitz von der Schmalspurbahn aus beladen worden sind. Bunter kann wohl das Bild nicht sein. Nur die letztere Transportart bedeutet eine wirkliche Entlastung der Hauptbahn. Die zuerst geschilderte wirkt zerstörend auf unsere Volkswirtschaft. Dasselbe ist in größerem Maßstabe in Ohlau erfolgt. Es entsteht also auch hier folgendes Zerrbild des Kohlentransports bei Annahme der Beladung des Kranes in Cosel: Eisenbahnfahrt von der Grube bis Cosel mit der Hauptbahn 60 bis 70 km, Umschlag in den Kahn, Kahnfahrt 100 bis 120 km bis Ohlau, Umschlag in Eisenbahnwagen, Eisenbahnfahrt bis zum Bestimmungsort. Wollte man etwa die Unsinnigkeit dieses Transportes damit bemänteln, daß die letzte Eisenbahnfahrt nur kurz gewesen ist, so ist dem zu entgegnen, daß für den Eisenbahnwagen allein die Zeit des Zustellens in Ohlau von der Hauptbahn über die 3 km eingleisige Hafenbahn nach dem Hafen, des Beladens am Kahn, des Wiederzurückführens nach der Hauptbahn und des Einstellens in einen geeigneten Zug genügt hätte, um ihn direkt von einem der großen Rangierbahnhöfe bis an den Bestimmungsort zu bringen. Die Fahrt nach Cosel-Hafen, die erhebliche Rangierarbeit dort, der Umschlag in den Kahn, die Entladung des Kahnes in Ohlau und die Wiederbeladung des Eisenbahnwagens dort sind also Arbeiten, die nutzlos gemacht worden sind, aber viel Geld gekostet haben. Ich nenne dies Zerstörungsarbeit unserer Volkswirtschaft. Die Verhältnisse in Ohlau sind direkt auf den Kopf gestellt. Beim Bau der Hafenbahn im Jahre 1917 dachte man daran, daß bei Überfüllung der Häfen Cosel oder Oppeln auch Ohlau für den Umschlag von Kohle aus Eisenbahnwagen in Kähne in Frage kommen könnte, nun wird lebhaft Kohle aus Schiffen in Eisenbahnwagen geladen. Gehen wir 30 km die Oder abwärts, so finden wir in Breslau ein ähnliches Bild. Die Stadt bezieht einen Teil ihres Kohlenbedarfs auf dem Wasserwege, es werden also ständig Kähne mit Kohle in Breslau entladen. Andererseits wird im Hafen von Breslau-Pöpelwitz Kohle aus Eisenbahnwagen in Kähne umgeschlagen. Der Hauptfehler scheint mir in dem Mangel an entscheidendem Einfluß von Verkehrs- und Betriebstechnikern bei der Kohlenverteilung zu liegen.

Zur Eisenbahnfrage.

Am Schluß der letzten Tagung der Sozialisierungskommission (vgl. Nr. 48, S. 905 d. Ztg.) hat der Staatsminister a. D. Exzellenz Hoff nachstehendes Gutachten abgegeben:

„Ein selbständiger Betrieb, der seine Ausgaben nicht deckt, ist unhaltbar, wenn das Übel nicht lediglich vorübergehend ist. Die Reichseisenbahnen führen eine Defizitwirtschaft, weit größer noch als die früheren Staatsbahnen im letzten Jahre ihrer Wirksamkeit. Vorher waren diese Staatsbahnen, allen voran der preußische Eisenbahngroßbetrieb, Überschußverwaltungen und dazu bedeutsame Förderer der Volkswirtschaft. Die Ursachen der Mißwirtschaft der Staats- und Reichseisenbahnen sind bekannt. Es sind nicht Mängel in der Organisation und dem Verwaltungskörper aus früherer Zeit — in der die Leistungen groß und die Renten hoch waren —. Die Ursachen stammen vielmehr ohne jede Ausnahme aus der Kriegs- und Nachkriegszeit. Ungleiche Behandlung der Staatsbahnen gegenüber den Privatbetrieben im Kriege, Verlust ertragsfähiger Bahnstrecken, Abgabe des besten Teils des Fuhrparks, Verschlechterung des technischen Apparates, ungeheure Steigerung der Preise für Fahrzeuge und Materialien aller Art, Achtstundentag, Urlaubsverlängerung, Aufhebung des Akkordverfahrens, Besoldungs- und Lohnerhöhungen entsprechend der allgemeinen Geldentwertung. Daneben aber gänzlich unzulängliche Erhöhung der Leistungspreise der Eisenbahnen, der Verkehrstarife. Gerade weil diese Gründe allesamt in der allerletzten Zeit der größten Not wurzeln, also noch nicht als chronisch anzusehen sind, kann und darf es

nicht unmöglich sein, der Defizitwirtschaft im Rahmen der unmittelbaren Verwaltung der Eisenbahn durch das Reich beizukommen.

Nach den Verhandlungen in der Sozialisierungskommission und den Erklärungen der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums kommt für die Sanierung der Reichseisenbahnfinanzen eine Reihe von Maßnahmen in Betracht, die sich bereits in der Ausführung oder Vorbereitung befinden.

1. Der Zugbetrieb und die Verkehrsbedienung sind wieder in leidlicher Ordnung; die Reichseisenbahnen stehen den Eisenbahnen, auch den Privatbahnen anderer vom Kriege betroffen gewesener Länder nicht nach. Verteuerungen des Betriebes werden vermieden, Verbilligungen überall angestrebt.

2. Es besteht die Absicht, den Haushalt der Reichseisenbahnen für 1922 zu balanzieren; die Betriebseinnahmen sollen die Ausgaben des ordentlichen Haushalts decken; der bedeutsamste Fortschritt; die erstmalige Erfüllung des Artikels 92 der Reichsverfassung; die Entlastung des allgemeinen Haushalts von dem Betriebsdefizit der Reichseisenbahnen.

3. Der Anschlag soll aber auch Wirklichkeit werden. Es sind eingreifende Ersparnismaßnahmen im Werke oder in der Vorbereitung.

a) Der Erlaß des Arbeitzeitgesetzes; gerade die Eisenbahnverwaltung muß auf die schleunige Durchführung eines solchen Gesetzes den allergrößten Wert legen.

b) Die Aufhebung der Demobilmachungsvorschriften; sie ist für die Eisenbahn von ganz besonderer Bedeutung, weil gerade sie von der gesamten Öffentlichkeit wie keine andere Anstalt zur Einstellung Beschäftigungsloser getrieben worden ist.

c) Die Verminderung der Kopfzahl des Personals infolge der Nichtersetzung des natürlichen Abgangs des Personals.

d) Die weitere Ausdehnung des Arbeitsgedingeverfahrens.

e) Die Abbürdung solcher Lasten durch das neue Eisenbahn-Finanzgesetz, die ein wirtschaftlich selbständiges Unternehmen nicht zu tragen hat (Leistungen für die Post — vielleicht über eine Milliarde Papiermark, Verminderung des Zinsen- und Schuldentilgungsdienstes durch Abschreibungen vom Übernahmepreis der Bahnen usw.).

f) Die Herabminderung der Reparaturlasten der Fahrzeuge durch raschen, kräftigen Abbau der Ausbesserungen in Privatwerken.

g) Der Abbau der sogenannten Kolonialverträge.

h) Der sparsamste und wirtschaftlichste Materialverbrauch.

i) Die Entlastung des ordentlichen Haushalts von den Kosten kleinerer Erweiterungen durch Übernahme auf den außerordentlichen Haushalt.

Eine ganze Reihe von Ersparnismöglichkeiten, die mit allergrößtem Nachdruck verwirklicht, ganz beträchtliche Ausgabeverminderungen zur Folge haben müssen. Zu erwägen ist auch eine Dezentralisation der Geschäfte, wenn und soweit dadurch eine Instanz gespart wird. In diesem Falle ist Dezentralisation gleichbedeutend mit Vereinfachung und Verbilligung des Geschäfts. Dagegen ist neuen Instanzen gegenüber die allergrößte Vorsicht geboten; sie wirken stets geschäftserschwerend und verteuernd. Ohne Zweifel werden auch die Einnahmen wiederum durch Tariferhöhungen zu steigern sein. Aber es besteht doch die Hoffnung, daß die benötigte Summe geringer wird.

4. Zu begrüßen ist die geplante Einsetzung eines Verwaltungsrats zur Mitwirkung bei der Verwaltung des Reichseisenbahnunternehmens. Durch eine solche Körperschaft können geschäftsmännische Grundsätze in die Verwaltung der Eisenbahnen hineingetragen werden; namentlich dann, wenn dem Verwaltungsrat durch das Eisenbahn-Finanzgesetz Aufgaben zugewiesen werden, die dem des Aufsichtsrats von Aktiengesellschaften nahekommen. Dazu gehört vor allem die stete Überwachung der Wirtschaftsgebarung der Reichseisenbahnen. Diese hochbedeutsame Körperschaft des freien Wirtschaftslebens mit dem Rechte der dauernden Überwachung und Mitbestimmung der Geschäfts- und insbesondere Wirtschaftsführung fehlt dem Reichseisenbahnunternehmen, sie wird auch nicht ersetzt durch den Reichseisenbahnrat. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß eine solche mit wirklichen Aufsichtsratsbefugnissen ausgestattete Körperschaft den heilsamsten Einfluß auf die Finanzgebarung der Reichseisenbahnen ausüben würde. Privatwirtschaftliche Grundsätze würden gerade bei den großen Finanzfragen zur Geltung kommen.

5. Angesichts solcher bedeutsamen Maßnahmen, die sich nur dann auswirken können, wenn sie gründlich vorbereitet und mit Nachdruck und Sorgfalt durchgeführt werden, sollten gegenwärtig jedenfalls umwälzende Pläne unterbleiben, zumal sie ein Fiasko der Reichseisenbahnpolitik bedeuten würden, das schwere Erschütterungen zur Folge haben könnte. Was würde werden, wenn solche Experimente fehlschlügen? Die Folgen könnten verhängnisvoll sein.

Es gibt große Länder, die nur wenige oder überhaupt keine Staatsbahnen besitzen. Aber jedes Land ist nach seinen eigenen Verhältnissen zu beurteilen und zu behandeln. In Deutschland haben wir auf das allgemeinste Verlangen der breiten Öffentlichkeit das Staatsbahnsystem, seit 1. April v. J. das so lang ersehnte Reichseisenbahnsystem und mit ihm die einheitliche Verkehrsbedienung, den Einheitsverkehrstarif für alle Gebiete, die einheitliche Behandlung der Beamten und den einheitlichen Eisenbahnlohntarif. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß bei solcher Lage der Dinge einem oder mehreren Privatunternehmen, die das Reichseisenbahnunternehmen übernehmen würden, Auflagen und Vorbehalte — durch Konzessionsurkunden oder Verträge — gemacht würden, die den neuen Betriebsunternehmer gerade dort festlegen würden, wo er frei schalten und walten will, und wo er frei sein muß, wenn er auf die Kosten kommen will. Nimmt man aber auch an, es könnte von solchen Auflagen und Vorbehalten doch abgesehen werden, so würde dadurch an der Sachlage nicht viel geändert. Die Allgemeinheit würde von den Privatunternehmern, denen der gewaltigste monopolartige Verkehrsbetrieb ohne solche Auflagen übertragen wäre, erst recht gleiche Behandlung verlangen, und zwar um so mehr, als ohne allen Zweifel eine unterschiedliche Bedienung des Verkehrs versucht werden würde, bei der volkswirtschaftliche Grundsätze überhaupt nicht mehr mitsprächen. Ebensowenig würde das Personal sich seine Rechte verkümmern lassen. Wenn aber hiernach den Privatunternehmern die Hände in den wichtigsten Dingen gebunden wären, so ist nicht abzusehen, wie sie die Eisenbahnfinanzen in anderer Weise sanieren wollten und könnten, als es die Reichseisenbahnverwaltung tun muß. Nur kämen im Falle der Privatisierung der Eisenbahnen zu den Kosten, für deren Deckung das Sanierungswerk zu sorgen hätte, noch die Gewinne des benötigten Privatkapitals. Wenn diese Auffassungen zutreffen, dann bedürfen die Reichseisenbahnen keiner fremden Hilfe; es bleibt nur der Weg, daß sie aus sich heraus gesunden.

6. Aus allen diesen Gründen komme ich zu dem Schlusse, daß nach Lage der Verhältnisse in Deutschland die Reichseisenbahnen als unmittelbare Reichsverkehrsanstalt fortbestehen, die Reichseisenbahnverwaltung eine kräftige Sanierung ihrer Finanzen rücksichtslos ohne jeden Verzug durchführen muß und so der deutschen Volkswirtschaft das Eisenbahnwesen als Gemeingut erhalten bleiben kann."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Organisationsausschuß zur Reform der Eisenbahnen.** Der vom Reichsverkehrsminister gebildete Organisationsausschuß zur Reformierung des Eisenbahnbetriebes soll in nächster Zeit seine Tätigkeit aufnehmen. Die Zahl der Mitglieder des Ausschusses ist auf 20 beschränkt worden, von denen zehn den Eisenbahnerorganisationen angehören. Der Ausschuß wird unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Kumbier tagen und eine Reihe von Unterausschüssen bilden, die sich mit der Lösung der einzelnen Fragen zu beschäftigen haben.

Wie die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahner mitteilt, hat die Sozialisierungskommission die früheren Eisenbahnminister Oeser und Hoff vor Erstattung ihres Gutachtens an die Regierung gehört (vgl. oben S. 925). Beide haben sich ebenso wie Minister Breitenbach gegen eine Entstaatlichung der Eisenbahnen ausgesprochen.

— **Aufhebung verkehrswirtschaftlicher Anordnungen.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 10. November d. J. werden die während des Krieges von militärischen Stellen erlassenen und von dem Reichsamt für wirtschaftliche Demobilmachung unter dem 4. Februar 1919 — Reichs-Gesetzbl. 1919

S. 159 — aufrecht erhaltenen Anordnungen aufgehoben, soweit sie betreffen:

I. im Eisenbahnverkehr:

1. die Verpflichtung der Gemeinden, Polizeiverwaltungen usw., sich unterrichtet zu halten, welche Bestände an
   a) ständig unbenutzten Lastwagen und Lastkraftwagen und
   b) Zugpferden, die nicht oder nur während eines Teils des Tages beschäftigt werden,

   vorhanden sind, sowie die Verpflichtung der obengenannten und von Gespannhaltern oder Gespannbesitzern, ihre verfügbaren Pferde und Transportmittel nebst Führer und Mannschaften der Eisenbahnverwaltung auf Anfordern nach Maßgabe des Kriegsleistungsgesetzes gegen Entgelt zur Be- und Entladung von Eisenbahnwagen und An- und Abfuhr von Eisenbahngütern zur Verfügung zu stellen,
2. die Einrichtung von Fuhrämtern, um die volle und zweckmäßigste Ausnutzung an einem Ort vorhandener Transportmittel zu gewährleisten;

II. im Schiffsverkehr:

1. die Abwanderung von Fahrzeugen aus dem Heimatsgebiet, und zwar Überführung über die Unterelbe zur Weser,
2. die wasserstandsgemäße Beladung und den Ableichterzwang auf Elbe und Oder,
3. die Kahnsperre auf den westdeutschen Wasserstraßen,
4. die Meldepflicht und Lösch-, Lade- und Bunkererlaubnis der Kauffahrteischiffe,
5. die Versand- und Lagerpflicht für Erze,
6. die Verwendung von Binnenfahrzeugen zu Lagerzwecken und das Erfordernis der Meldepflicht und Erteilung einer Lagererlaubnis.

In Kraft bleiben die Anordnungen, welche betreffen:

I. im Eisenbahnverkehr:

1. das Verbot falscher Angaben bezüglich der Bezeichnung des Absenders, der Art, der Menge und des Gewichts des Gutes, des Empfängers und der Verwendung des Gutes gegenüber Militär- und Eisenbahnbehörden, sei es, daß sie im Frachtbrief, auf Dringlichkeitsvordrucken oder dergleichen oder mündlich gemacht werden,
2. das Verbot, Wagen, die von der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung bestimmter dringend benötigter Güter bevorzugt gestellt werden, zu anderweitigen Zwecken zu verwenden und Wagen, die bei den Verkehrstreibenden beladen eingegangen sind, nach Entladung ohne Einverständnis der Eisenbahn wieder zu beladen,
3. das Verbot, die zur Entladung bestimmten Eisenbahnwagen über die Ladefrist hinaus unentladen stehen zu lassen,
4. das Gebot, auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung Eisenbahnwagen auch an Sonn- und Feiertagen zu be- und entladen sowie die Verpflichtung der Angestellten und Arbeiter der zur Be- und Entladung angehaltenen Betriebe, auf deren Erfordern an Sonn- und Feiertagen zu arbeiten,
5. das Gebot für Inhaber kaufmännischer Firmen, dafür Sorge zu tragen, daß Benachrichtigungen über Beladen und Entladen der Eisenbahnwagen auch an Sonn- und Feiertagen zu ihrer Kenntnis kommen,
6. die Ermächtigung der Eisenbahnverwaltung, bei Überschreitung der Entladefrist die Güter auf Kosten der Empfänger nach Maßgabe der von der Eisenbahnverwaltung aufzustellenden Berechnung zwangsweise zu entladen und zuzuführen;

II. im Schiffsverkehr:

die Auskunftspflicht der Inhaber von Schiffahrts- und Umschlagsbetrieben.

— **Stockungen im Eisenbahnverkehr.** Das Reichsverkehrsministerium gibt zusammen mit dem Reichskohlenkommissar über die augenblickliche Eisenbahnbetriebs- und Kohlenlage folgende Mitteilung bekannt: Die Betriebslage der Eisenbahn ist zurzeit äußerst gespannt. Schon seit Monaten versagt ein großer Teil der Wasserstraßen; die starke Kälte der letzten Tage hat den Wasserverkehr auf den für den Kohlenversand wichtigsten Kanälen, dem Rhein-Herne-Kanal und dem Dortmund-Ems-Kanal, völlig zum Erliegen gebracht. Der Güterandrang auf die Eisenbahn erfuhr ferner durch die augenblickliche Hochkonjunktur, die eine Folge des Valutasturzes der Mark war, eine starke Verschärfung. Auch das Bestreben der Versender, möglichst noch vor der am 1. Dezember eingetretenen Frachterhöhung ihre Waren zum Versand zu bringen, brachte einen ungewöhnlichen Ansturm auf die Bahn. Das seit über acht Tagen eingetretene Frost- und Nebelwetter bringt nunmehr den aufs höchste angespannten Eisenbahnbetrieb in solche Schwierigkeiten, daß, namentlich infolge der Arbeitserschwerungen auf den Rangierbahnhöfen, Stockungen bereits an den verschiedensten Stellen eingetreten sind, und daß vor allem der Wagenmangel scharfe Formen annimmt. Die Durchführung des Eisenbahnbetriebes hat eine vorübergehende Verkehrsdrosselung durch Güterannahmesperren erforderlich gemacht, damit die lebenswichtigen Güter, vor allem die Kohle, in erster Linie gefahren werden können. Eine Besserung ist erst zu erwarten, wenn die für den Eisenbahnbetrieb an vielen Stellen außerordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse (Frost und Nebel) sich ändern. Diese Witterungseinflüsse führten bekanntlich auch in der Vorkriegszeit zu teilweise empfindlichen Stockungen des Eisenbahnbetriebes. Daß sie heute das Wirtschaftsleben in stärkste Mitleidenschaft ziehen, und daß vor allem das Stocken in der Kohlenversorgung zu vorübergehender Arbeitslosigkeit und zu Störungen in den Gas- und Elektrizitätswerken führen kann, hängt mit dem Fehlen von Kohlenvorräten bei Verbrauchern und Händlern zusammen, während man vor dem Kriege eine Vorratswirtschaft in starkem Umfange betrieb.

Solange der Bergbau nicht in der für die Kohlenabfuhr günstigen Jahreszeit zu einer gesteigerten Leistung kommt, und solange nicht die Entente bei der Durchführung unserer Kohlenlieferungsverpflichtungen auf die Schwierigkeiten unserer Lage Rücksicht nimmt, werden wir von der Hand in den Mund leben und uns mit plötzlich entstehenden Stockungen abfinden müssen. Daß Eisenbahnverwaltung und Reichskohlenkommissar alles daran setzen, um der Schwierigkeiten Herr zu werden und sie auf ein Mindestmaß zurückzuführen, braucht nicht besonders gesagt zu werden.

— **Die Erhöhung der Eisenbahnpersonentarife.** Ein Berliner Blatt meldete kürzlich, daß die Reichsbahn beabsichtige, die Personentarife am 1. Februar n. J. um 75 % zu erhöhen. Zu dieser Nachricht, der das Reichsverkehrsministerium fernsteht, wird halbamtlich mitgeteilt, daß sie den Tatsachen vorauseilt. Die fortgesetzten Preissteigerungen der letzten Monate belasteten den Haushalt der Reichsbahn so sehr, daß mit einer weiteren Steigerung der Personentarife zu rechnen sei. Zur Zeit fänden deshalb — und zwar zunächst lediglich innerhalb der Verwaltung — hierüber Ermittelungen statt. Ob eine Erhöhung um 75 % nötig sein werde, hänge von der gesamten Preisentwicklung ab.

— **Wagengestellung für Kartoffelsendungen.** Eine Anfrage des Reichstagsabgeordneten Behrens hat der Reichsverkehrsminister, wie folgt, beantwortet: Es ist der Eisenbahnverwaltung bekannt, daß die Anforderungen an Wagen, insbesondere an bedeckten Wagen, schon seit längerer Zeit nicht völlig befriedigt werden. Während der Eisenbahngüterverkehr bis in den Monat Juli hinein noch äußerst schwach war, so daß zeitweise im Bereich der Deutschen Reichsbahn über 40 000 bedeckte und über 48 000 offene Güterwagen wegen Mangels an Frachten unbenutzt umherstanden, setzte plötzlich gegen Ende Juli zunächst ein starkes Anwachsen des Bedarfs an bedeckten Güterwagen ein, dem bald auch eine ständig zunehmende Steigerung der Anforderungen an offenen Güterwagen folgte. Die Gründe für die unzulängliche Gestellung an bedeckten Wagen liegen hauptsächlich darin, daß infolge der ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse im Sommer die Ernte frühzeitig begann und zugleich eine stürmische Nachfrage nach Düngemitteln und Zement eintrat, die von den beteiligten Kreisen selbst als „geradezu explosiv" bezeichnet wurde. Außerdem wurden zu derselben Zeit erhebliche Mengen von Getreide, Mehl und Futtermitteln aus dem Ausland über die Seehäfen eingeführt, die — zum großen Teil für Österreich, die Tschechoslowakei und Süddeutschland bestimmt — bei dem Versagen der Wasserstraßen auf der Eisenbahn weite Wege zurückzulegen haben. Der Winterkartoffelversand setzte gegen Mitte September d. J. in stärkerem Maße ein. Die Abfuhr der Kartoffelernte, die sich gleichfalls im großen und ganzen über weite Wege vollzieht, stellt an den Park der bedeckten Güterwagen sehr hohe Ansprüche. In diesem Jahre ist die Kartoffelernte im Rheinland, in Baden, Hessen, in der Pfalz und Nordbayern sehr schlecht ausgefallen und zum Teil sogar als völlige Mißernte anzusprechen. Frühere regelmäßige Überschußgebiete sind in diesem Jahre zu Bedarfsgebieten geworden. Da die Ernte nur im Osten eine gute zu nennen ist, müssen von dort gewaltige Mengen Kartoffeln nach den vorgenannten Bedarfsgebieten des Westens und Südwestens gefahren werden. Neben dem Bedarf der deutschen Bevölkerung des besetzten Gebiets sind erhebliche Mengen Kartoffeln für das Besatzungsheer der Entente vorzugsweise zu befördern. Da in den östlichen Gebieten bei weitem nicht genügend Leerwagen aufkommen, müssen dieselben Wagen, die mit Kartoffeln beladen nach dem Westen und Südwesten Deutschlands gerollt sind, leer wieder nach dem Osten zurückgefahren werden.

Seitens der Eisenbahnverwaltung wird nichts unversucht gelassen, den Wagenumlauf mit allen Mitteln zu beschleunigen und besonders notleidenden Bezirken zu helfen. Die weiten Wege, die die Wagen beladen und leer zurückzulegen haben, sind jedoch der Erreichung dieses Zieles sehr hinderlich. Die Eisenbahnverwaltung war sich der Wichtigkeit einer recht-

zeitigen und ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Winterkartoffeln von Anfang an bewußt und hatte, um den Anforderungen möglichst gerecht zu werden, die Eisenbahndirektionen schon frühzeitig angewiesen, den Wagenbedarf für Kartoffeln vor jedem anderen zu befriedigen. Trotz der ungünstigen Verhältnise ist es der Eisenbahnverwaltung gelungen, in der Zeit vom 1. September bis zum 24. Oktober d. J. rund 35 445 0000 Zentner Kartoffeln in ganzen Ladungen abzufahren. Daneben sind große Mengen Kartoffeln als Stückgutsendungen unmittelbar vom Erzeuger zum Verbraucher auf der Eisenbahn befördert. Beispielsweise sind in Berlin in der letzten Woche als Stückgut 95 755 Zentner Kartoffeln eingegangen. In diesem Monat wurden gegen 5000 bis 6000 Wagen täglich zur Kartoffelverladung im gesamten Gebiet der Reichsbahn gestellt. Zur Gewinnung weiterer Wagen für die Kartoffelverladung hat die Regierung in der zweiten Hälfte dieses Monats zu tief in das Wirtschaftsleben einschneidenden Maßnahmen greifen müssen. U. a. sind die Annahme von Stückgut sowie der Getreide- und Düngemittelversand teilweise gesperrt worden. Um ferner die säumigen Verkehrtreibenden anzuhalten, durch Innehaltung der tarifmäßigen Ladefristen zur Beschleunigung des Wagenumlaufs mit beizutragen, sind die allgemeinen Wagenstandgeldsätze kürzlich wesentlich erhöht worden. Die Wirkung der Stückgut-, Getreide- und Düngemittelsperre ist schon in die Erscheinung getreten. In den letzten Tagen konnten 7000 Wagen für Kartoffeln gestellt werden. Es ist zu hoffen, daß es durch alle getroffenen Maßnahmen gelingen wird, die Wagengestellung in den Kartoffelversandgebieten in nächster Zeit noch günstiger zu gestalten, so daß der Kartoffelbedarf der Bevölkerung gedeckt wird.

— **Preisgestaltung für die Beschaffung von Eisenbahnwagen** Auf eine Anfrage des Reichstagsabgeordneten Künstler hat der Reichsverkehrsminister folgende Antwort erteilt: „Das starke Sinken der Materialpreise im laufenden Jahre hat es ermöglicht, auch bei der Beschaffung der Güterwagen nicht unerheblich niedrigere Preise zu erzielen, die bei den einzelnen Werken entsprechend dem Zeitpunkt der Bestellung und dem jeweiligen Materialpreise verschieden waren. Anscheinend haben sich die Wagenbauanstalten bei ihren Angeboten zudem mit einem geringeren Gewinn begnügt, als es früher der Fall war. Bei den letzten Vergebungen mußten bereits wieder höhere Preise bewilligt werden. Die Preisermäßigungen gegenüber den letzten Preisen im Winter 1920/21 schwankten zwischen etwa 8 und 40 %.

Dem Ansuchen, die Preise im einzelnen mitzuteilen, kann ich zu meinem Bedauern schon aus rechtlichen Erwägungen nicht entsprechen. Die Preise bilden einen Teil der Verträge mit den Wagenbauanstalten, die ich ohne Einverständnis der Vertragsgegner nicht bekanntgeben darf. Vor allem aber würde eine solche Bekanntgabe allen Grundsätzen einer guten kaufmännischen Geschäftsführung widersprechen, wie sie die Reichseisenbahnverwaltung üben muß und wie sie seitens des Reichstags, der Presse und weitester Kreise des Volkes auch immer wieder von der Eisenbahnverwaltung gefordert wird."

— **Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk wurde in der Woche vom 20. bis 26. November durch Nebel und Frost und weiter dadurch ungünstig beeinflußt, daß die aufkommenden Frachten von den nördlichen Bezirken, insbesondere Altona, wegen Schwierigkeiten im eigenen Bezirk nur in unzureichender Weise übernommen werden konnten. Der Ruhrbezirk ist daher mit Frachten stark angefüllt, und es mußte für diese Verkehrsbeziehung eine Annahmebeschränkung angeordnet werden. Für sofortige Behebung der Schwierigkeiten ist durch umfassende Maßnahmen, insbesondere durch Umleitung von Zügen, gesorgt. Der Zulauf von leeren Wagen von Düsseldorf nach dem Ruhrbezirk hat gegen Ende der mit dem 26. November abschließenden Woche wieder abgenommen. Das wirkt zurzeit besonders ungünstig, weil durch Frost die Schiffahrt auf den Kanälen behindert wurde, so daß weitere Anforderungen an die Eisenbahn gestellt werden. Die Bestände an gedeckten Wagen sind weiterhin gering und die Anforderungen immer noch sehr groß, so daß Ausfälle nicht zu vermeiden sind. Für Kohle, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 20. bis 26. November im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 337 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 19 608 Wagen (Höchstgestellung am 22. November 20 792 Wagen). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Wagengestellung 20 586 Wagen. Die Lagerbestände auf den Zechen betrugen am 26. November 619 853 t (633 572 t in der Vorwoche). Die Förderung war auch in der letzten Woche besser, wie alljährlich im Monat November. Der Wasserstand des Rheins ist anhaltend weiter gefallen, so daß die tiefergehenden Dampfer wieder stillgelegt werden mußten. Der Cauber Pegel hatte am 26. November einen Stand von 0,91 m (1,12 m). Die Brennstoffverladung an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen hielt sich mit 16 711 t noch auf der Höhe der vorwöchigen Leistung, ebenso der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle mit 24 889 t, gegen 25 177 t. Seit Beginn der laufenden Woche hat infolge des Frostes der Versand von den Kanalhäfen eingestellt werden müssen.

— **Der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Die Verkehrsstatistik der Eisenbahndirektion Berlin für das Rechnungsjahr 1920/21 ist erschienen. Während im Fernverkehr bei fast allen Berliner Bahnhöfen ein Rückgang festzustellen ist, weist der Vorortverkehr zum Teil recht erhebliche Zunahmen gegen das Vorjahr auf. Hinsichtlich der Ringbahnstationen sowie der Bahnhöfe des Vorortverkehrs innerhalb des Straßenbahnnetzes Groß-Berlins ist eine auffällig starke Zunahme des Verkehrs eingetreten, die bei einzelnen Stationen 50 % beträgt und in vielen Fällen mehr als 500 000 Fahrkarten Mehrverkauf ausmacht. Ein großer Teil der letzterwähnten Zunahmen mag wohl in der Hauptsache auf die Abwanderung von Fahrgästen der Straßenbahn zurückzuführen sein. Über eine Million Fahrkarten sind mehr verkauft worden auf den Ringbahnstationen Gesundbrunnen, Hermannstraße, Schöneberg, Schönhauser Allee, sowie auf einer Reihe von Stadtbahnstationen. Im Vorortverkehr macht sich bei fast allen Wannseebahnstationen ein Rückgang in der Zahl der verkauften Fahrkarten bemerkbar, der auf die auf dieser Strecke erfolgte Einführung der Monatskarten mit Lichtbild zurückgeführt wird.

Im inneren Stadt- und Ringbahnverkehr ist die Zunahme noch wesentlich größer. Auf der Stadt- und Ringbahn wurden im inneren Verkehr 154 946 342 (gegen 90 717 349) Fahrten ausgeführt. Die Gesamtsumme der im Berliner Bezirk ausgegebenen Stadt-, Ring- und Vorortfahrkarten beträgt über eine halbe Milliarde, oder genau 527 795 144 (gegen 375 918 197) Fahrkarten. Es sind also 151 876 947 Fahrkarten mehr verkauft worden als im Jahre 1919, was einer Verkehrszunahme von rund 40 % gegen das Jahresergebnis von 1919 entspricht. Die Überfüllung der Stadtbahnzüge findet eine einfache Erklärung in der Verkehrszunahme, die im Innerberliner Verkehr 50 % übersteigt und sich im Durchschnitt auf rund 40 % beläuft. Diese Zunahme drängt sich auf kurze Tagesstunden zusammen, während welcher sich der Berufsverkehr abwickelt. Es mag also nicht mehr allzu lange dauern, bis die Stadtbahn nicht mehr fähig ist, noch weiteren Zustrom aufzunehmen.

— **Die Danziger Eisenbahnen an Polen.** Die Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig sind in der Nacht zum 1. Dezember in polnische Verwaltung übergegangen. Obwohl in den Vereinbarungen zwischen Danzig und Polen Klauseln eingesetzt worden sind, durch die die Rechte der Danziger Bevölkerung geschützt werden sollen, sieht man, wie der D. Allg. Ztg. aus Danzig berichtet wird, der kommenden Entwicklung der Danziger Eisenbahnen unter polnischer Verwaltung mit großer Besorgnis entgegen.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium — Eisenbahnabteilungen — ist der Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. Tecklenburg zum Ministerialrat ernannt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Veränderungen eingetreten: Versetzt sind: die Regierungsräte Precht, bisher in Elberfeld, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), Dr. jur. Adam, bisher in Münster (Westf.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Köln, Ernst Harttmann, bisher in Stuttgart, zur Eisenbahndirektion nach Trier, Sillich, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, Hespe, bisher in Trier, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Dr. jur. Bauer, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, die Regierungsbauräte Hermann Francke, bisher in Neuwied, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 4 nach Essen, Hermann Haupt, bisher in Simmern, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Neuwied, Karl Becker, bisher in Gerolstein, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Johann Keßler, bisher in Essen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Trier, Rothmann, bisher in Göttingen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Gerolstein, Bätzing, bisher in Nordhausen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Göttingen, Riemenschneider, bisher in Sangerhausen, zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 nach Nordhausen, Arthur Exner, bisher in Lauban, nach Oels als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Berghauer, bisher in Breslau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Halle (Saale), Laschke, bisher in Oels, zur Eisenbahndirektion nach Breslau, Seebandt, bisher in Altona, als Abteilungsleiter zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Königsberg (Pr.). — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Walter Hin ist bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen worden. — Der Oberregierungsrat, Geheime Regierungsrat Hans

Schulze in Berlin ist infolge Ernennung zum Ministerialrat im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe aus dem Reichseisenbahndienst ausgeschieden. — Dem Regierungsbaurat Grostück, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung in Flensburg, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt. — Der Regierungsbaurat Mickel, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Wetzlar, ist gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind berufen worden: der Regierungsrat Dr. Gustav Eccardt in Bamberg unter Enthebung vom Antritt der ihm verliehenen Regierungsratsstelle bei der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) an die Eisenbahndirektion Nürnberg, der Regierungsbaurat der Eisenbahndirektion Nürnberg Karl Kohout an die Bauinspektion Fürth als deren Vorstand und der Vorstand der Betriebsinspektion Landshut Regierungsrat Dr. Oskar Neumann an die Eisenbahndirektion Regensburg.

Österreich.

— Gesetzentwurf betreffend den Beamtenabbau. Die „Staatskorrespondenz" schreibt: Die Bundesregierung hat im Nationalrat einen Gesetzentwurf eingebracht, mit welchem Maßnahmen zur Verringerung des Personalaufwandes im Bundesdienste getroffen werden.

In der dem Entwurfe beigegebenen Begründung wird als Zweck des Gesetzes angeführt, einen allmählichen Abbau der Dienstposten bis auf ein den neuen staatlichen Verhältnissen entsprechendes Maß herbeizuführen. Dabei soll, wie ausdrücklich betont wird, von jeder Zwangsmaßnahme, die sich gegen die Person der Bundesangestellten richtet, grundsätzlich abgesehen werden.

Von dem Grundsatze aus, daß der Verwaltungszweck mit den geringstmöglichen Mitteln erreicht werden muß, soll durch das Gesetz Vorsorge getroffen werden, daß die Verwaltungsaufgaben nach ihrer Wichtigkeit und Schwierigkeit genau eingeschätzt und nur soweit höherwertige Beamte verwendet werden, als dies die Art und Wichtigkeit des Geschäftszweiges unbedingt erheischt.

Bezüglich des in den §§ 1 und 2 festgesetzten Stellenabbaues, beziehungsweise der Stellenumwandlung, wird in der Begründung auf den Uebelstand hingewiesen, daß gegenwärtig in einzelnen Dienstzweigen trotz des Ueberflusses an Beamten in anderen Dienstzweigen neues Personal aufgenommen werden mußte, und bemerkt, es sei nicht zu leugnen, daß die Durchführung des Stellenabbaues, beziehungsweise der Stellenumwandlung die der Beamtenschaft nach dem Besoldungsgesetz offenstehenden Zukunftsmöglichkeiten in gewisser Hinsicht einschränken wird. Dieses Opfer wird aber die Beamtenschaft im wohlverstandenen eigensten Interesse auf sich nehmen müssen. Kein Opfer für die Beamtenschaft kann es aber sein, wenn verlangt wird, daß sich jeder Beamte dort verwenden läßt, wo er gebraucht wird. Wenn die Bestimmungen des Entwurfes nach außenhin in dieser Beziehung als Zwangsmaßnahmen sich darstellen, so sind sie es doch in ihrem innersten Wesen nicht. Die unbeschränkte Verwendungsmöglichkeit ist wohl eine Selbstverständlichkeit. Beamte, die heute gar keinen Dienst leisten, müssen es sich — wenn sie ihre Aktivitätsbezüge weiter erhalten wollen — gefallen lassen, dort verwendet zu werden, wo Mangel an Personal ist.

Die praktische Anwendung der §§ 1 und 2 wird in der Begründung durch folgendes Beispiel veranschaulicht: Von drei im Rechnungsdienste gegenwärtig tatsächlich besetzten Dienstposten der Besoldungsgruppe XI wird die erste freiwerdende Stelle überhaupt wegfallen. Die zweite freiwerdende Stelle wird nur durch einen Beamten der Besoldungsgruppe VII und erst die dritte Stelle wieder durch einen Beamten der Besoldungsgruppe XI zu besetzen sein. Diese Vorgangsweise wird hinsichtlich der übrigen Dienstposten so lange einzuhalten sein, bis ein Viertel der gesamten im Rechnungsdienste vorhandenen Posten überhaupt weggefallen und mindestens ein weiteres Fünftel dieser Posten in Posten z. B. des Rechnungshilfsdienstes umgewandelt ist.

Bezüglich § 4 wird dargelegt, daß mit dieser Bestimmung die vollständige Stellensperre beabsichtigt ist. Von der gebotenen Möglichkeit, hinsichtlich jeder vierten Stelle eine Ausnahme Platz greifen zu lassen, soll daher nur unter dem Zwang einer unabweislichen Notwendigkeit Gebrauch gemacht werden. Hiervon abgesehen, wird eine Ausnahme mit Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen auch dann verfügt werden können, wenn z. B. die Indienststellung eines mit besonderen Fachkenntnissen ausgestatteten Ingenieurs anläßlich einer besonderen Bauführung unbedingt notwendig ist, oder wenn z. B. eine Vermehrung der Sicherheitsorgane eintreten muß.

In Besprechung der dem Beamten im Falle seines freiwilligen Austrittes aus dem Bundesdienste gewährten Begünstigungen wird betont, daß es sich um sehr weitgehende Begünstigungen handelt, um eben einen Anreiz zum freiwilligen Ausscheiden zu geben. Denn ein Erfolg wird unter den heutigen Verhältnissen nur dann erzielt werden können, wenn der Beamte die Möglichkeit besitzt, anderweitig ein Unterkommen zu finden. Die durch den Entwurf diesbezüglich getroffenen Maßnahmen sollen den Bundesangestellten den Uebergang in private Wirtschaftszweige erleichtern.

* * *

Die wichtigsten Bestimmungen des Entwurfes sind: Von den im Bundes- (Bundesverkehrs-) Dienst erledigten Dienstposten darf so lange nur jede zweite Stelle wieder besetzt werden, bis die Gesamtzahl der in jedem Dienstzweige vorgesehenen Dienstposten um ein Viertel der im Stellenplane für das Jahr 1922 festzusetzenden Gesamtzahl vermindert ist. Ausgenommen hiervon sind die Dienstposten der Vorstände der Behörden und Ämter (Anstalten).

Von den zur Wiederbesetzung gelangenen Dienstposten mit Ausnahme der leitenden Dienstposten ist so lange jede zweite erledigte Stelle durch eine Stelle des entsprechenden, in der Besoldungsordnung niedriger gewerteten Dienstzweiges zu ersetzen, bis ein im Stellenplan für das Jahr 1922 nach Maßgabe des dauernden Bedarfes festzusetzender Stand erreicht, zumindest aber ein Fünftel dieser Stellen auf solche Art umgewandelt ist.

Die Bundesangestellten einschließlich der Bundesbahnangestellten und der Post-, Telegraphen- und Fernsprechangestellten sind verpflichtet, sich auf Grund einer Verfügung des zuständigen Bundesministeriums in einem anderen Dienstzweig ihres Verwaltungsbereiches oder in einem anderen Verwaltungsbereiche verwenden zu lassen. Bundesangestellte, die einer derartigen Verfügung nicht innerhalb einer Frist von sechs Wochen Folge leisten, treten, unbeschadet der disziplinaren Verantwortlichkeit, mit Ablauf dieser Frist kraft des Gesetzes in den dauernden Ruhestand. Die durch die Verfassung gewährleistete Unversetzbarkeit der Richter bleibt unberührt.

Die Neu- oder Wiederaufnahme von Bundes- oder Bundesverkehrsangestellten ist während der Dauer von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes verboten. Ausnahmen hiervon können nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen, und zwar hinsichtlich jeder vierten erledigten Stelle aus zwingenden dienstlichen Gründen sowie auch dann verfügt werden, wenn ein unabweislicher Bedarf nach Kräften mit besonderer Fachausbildung aus den schon im Bundes- (Bundesverkehrs-) Dienste stehenden Angestellten nicht gedeckt werden kann, oder wenn höhere Interessen des Bundes dies erfordern.

Eine Vermehrung der Posten von Arbeitern und nichtständigen Hilfsbediensteten gegenüber dem im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes vorhandenen Stand darf nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen und nur dann vorgenommen werden, wenn sonst die Dienstverrichtungen eines Verwaltungszweiges nicht besorgt werden könnten oder die Aufrechterhaltung des Bundesbetriebes gefährdet wäre.

Den dem Besoldungsgesetz oder einer Besoldungsordnung der Verkehrsangestellten unterstehenden Bundesangestellten werden, wenn sie aus dem aktiven Bundesdienstverhältnisse freiwillig ausscheiden, folgende Begünstigungen gewährt: Im Falle des Austrittes wird eine einmalige Abfertigung gegeben, die bei einer für die Bemessung des Ruhegenusses anrechenbaren Dienstzeit von 2—10 Jahren im einfachen, von mehr als 10—20 Jahren im doppelten, von mehr als 20 Jahren im dreifachen Ausmaße des Jahresbezuges im Zeitpunkte des Ausscheidens des Bundesangestellten zu bemessen ist. Unter Jahresbezug sind Gehalt und Ortszuschlag, die Teuerungszulage (mit Ausnahme der Teuerungszulage für Gattin und Kinder) und die auf Grund einer allgemeinen Bezugsregelung sich ergebenden Mehrbezüge zu verstehen.

Ein Bundes- (Bundesverkehrs-) Angestellter mit mindestens zehnjähriger für die Bemessung des Ruhegenusses anrechenbarer Dienstzeit kann sich an Stelle der Abfertigung einen Versorgungsgenuß vorbehalten. Dieser Versorgungsgenuß gebührt ihm nur bei nachgewiesener dauernder Erwerbsunfähigkeit und kommt dem Ruhegenusse gleich, den er in dem Zeitpunkte beziehen würde, wenn er zur Zeit seines freiwilligen Ausscheidens in den Ruhestand versetzt worden wäre. Im Falle der Zurücklegung einer für die Bemessung des Ruhegenusses anrechenbaren 25 Jahre übersteigenden Dienstzeit besteht der Anspruch, auf Ansuchen in den dauernden Ruhestand versetzt zu werden. Solche Bundes- (Bundesverkehrs-) Angestellte erhalten durch zwei Jahre nach erfolgter Versetzung in den Ruhestand, längstens aber bis zu dem Zeitpunkte, in dem sie auf Grund der geltenden Vorschriften ohne Nachweis der Dienstunfähigkeit von Amtswegen in den dauernden Ruhestand versetzt werden könnten, eine Zulage zum Ruhegenuß im Ausmaße des Unterschiedes zwischen dem Ruhegenuß und den zur Ruhegenußbemessung anrechenbaren Bezügen, die ihnen gebühren würden, wenn sie im aktiven Bundesverhältnisse geblieben wären. Zur

Wahrung dieser Begünstigungen muß längstens innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes der Austritt erklärt oder um die Versetzung in den dauernden Ruhestand angesucht werden.

— **Die Ersparungskommission und das Verkehrswesen.** Über die Tätigkeit der Ersparungskommission auf dem Gebiete des Verkehrswesens gab ein Vortrag nähere Aufschlüsse, den das Kommissionsmitglied Minister a. D. Dr. Wittek im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten am 8. November hielt.

Die Ersparniskommission gliedert sich in drei Ausschüsse, und zwar für Finanz- und Kreditwesen, für die Verwaltungsreform und für die Staatsbetriebe. Naturgemäß hat sich der Ausschuß für die Staatsbetriebe in erster Linie mit der Gebarung beim Verkehrswesen, insbesondere bei den Bundesbahnen, zu befassen, deren Fehlbetrag für 1921 mit 10 Milliarden, für 1922 mit 35 Milliarden veranschlagt ist. Dieser ungeheure Gebarungsausfall wird jedoch, abgesehen von den Personalkosten, dadurch begreiflich, daß eine Tonne Kohle gegenwärtig 13—15 000 K, eine Tonne Schienen 50 000 K kostet, wobei die nach dem letzten Kurssturze der Krone mit Sicherheit zu erwartende neue Preissteigerung noch nicht berücksichtigt erscheint.

Die Ersparniskommission hat sich zunächst damit beschäftigt, ob und welche Änderungen in der Organisation zweckmäßig erscheinen. Die erste Frage war die, ob die Bundesbahnen weiter im Staatsbetriebe behalten oder an den Privatbetrieb abgegeben werden sollen, wofür in erster Linie die sogenannten Rumpflinien der Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn in Betracht kämen; doch hat sich die Unmöglichkeit einer Abgabe dieser Linien an den Privatbetrieb wenigstens für den Augenblick herausgestellt, so daß dieser Punkt gegenstandslos geworden ist. Sodann hat sich die Kommission mit einer Änderung der Organisation des Ministeriums und der Zwischenstellen befaßt, indem sie von der Anschauung ausging, daß die gegenwärtige Organisation, die noch aus den Zeiten der großen Monarchie herrührt, ein für die kleine Republik Österreich viel zu schweres Rüstzeug darstellt. Namentlich erscheint die Zahl der Direktionen für die noch bestehenden Linien allzu groß. Mit der Zusammenlegung der Strecken der Staatseisenbahngesellschaft, der Nordwest- und der Nordbahndirektion zur Direktion Wien-Nordost ist bereits ein zweckentsprechender Anfang gemacht worden. Redner hält es für nicht unmöglich, auch die beiden in Wien liegenden Direktionen zu einer einzigen zusammenzuziehen.

Mit der Frage der Organisation hängt aufs innigste die Frage des Personalabbaues zusammen. Diesem müßte allerdings auch ein Arbeitsabbau, insbesondere eine Verminderung der erdrückenden förmlichen Arbeitsleistung, vorangehen. Das übermäßige Anschwellen des Personalstandes und der Personalkosten ist nach Ansicht der Ersparungskommission durch eine auch nach Ansicht des Redners allzu weitgehende und geradezu irrtümliche Anwendung des Gesetzes über den Achtstundentag verursacht worden, wobei vielfach die Begriffe „Dienstzeit" und „Arbeitszeit", die sich im Eisenbahndienste durchaus nicht überall decken, verwechselt worden sind. Redner glaubt, daß durch ein entsprechendes Zusammenarbeiten mit den Personalvertretungen (die übrigens gegenwärtig nicht weniger als 13 Mill. K kosten) in dieser Hinsicht bedeutende Besserungen erzielt werden können.

Ein weiterer, sehr reformbedürftiger Punkt ist das außertarifarische Fahrbegünstigungswesen. Redner ist durchaus nicht der Anschauung, daß dem Personale, wie dies von vielen Seiten verlangt wird, einfach alle Fahrbegünstigungen entzogen werden. Es wäre dies ein viel zu scharfer Eingriff in einen Zustand, der nicht nur bei den österreichischen, sondern bei allen Bahnverwaltungen besteht, und würde mit Recht den lebhaftesten Widerstand des Personals hervorrufen, das, namentlich soweit es auf der Strecke und in einsamen Stationen stationiert ist, den dringendsten Bedarf nach möglichster Verkehrsfreiheit hat. Immerhin wäre jedoch eine Einschränkung des gegenwärtig allzu weitgehenden Fahrbegünstigungswesens (der Wert der Fahrbegünstigungen wird mit 200—300 Millionen beziffert) wünschenswert und wohl zu erreichen.

Die Ersparungskommission befaßt sich des weiteren noch mit dem sogenannten Stellenplan, den Redner nur für die obersten und allenfalls für die mittleren Ämter als zweckmäßig erachtet (bei den unteren Ämtern würde ein fester Stellenplan die nötige Anpassungs- und Bewegungsfreiheit hemmen) und mit dem Tarifwesen, bei dem die wohl nur durch den Drang der Umstände zu erklärenden, in letzter Zeit vorgenommenen gleichmäßigen Tariferhöhungen gewisse Bedenken hervorrufen müssen.

Dr. Wittek besprach zum Schluß auch die Verhältnisse beim Post-, Telegraphen- und Telephonwesen und erklärte die in jüngster Zeit erfolgte Trennung des Post- und Telegraphenwesens für eine unglückliche Maßnahme.

— **Die Verkehrserschwerung durch die Pässe.** Die Konferenz in Portorose hat in einem Protokoll Stellung zu den Erschwernissen genommen, die dem Verkehr durch die in den verschiedenen Nachfolgestaaten geltenden Vorschriften über Pässe und Sichtvermerke bereitet werden. In einem Protokoll hat die Konferenz niedergelegt, daß sie als eines der schwerwiegendsten Hindernisse für die regelmäßige Wiederaufnahme des Austauschverkehrs, der Handelsbeziehungen und des Reiseverkehrs die geltende Einrichtung der Pässe und Sichtvermerke ansieht. Die nach Paris im Oktober 1920 durch den Völkerbund einberufene Konferenz hat Entschließungen angenommen, durch welche die Erlangung der Pässe und Sichtvermerke beträchtlich erleichtert werden soll, doch sind diese Beschlüsse bisher noch nicht allgemein in Kraft gesetzt worden. In Portorose wurde daher ausgesprochen, daß die Konferenz sich in Übereinstimmung mit ihrem allgemeinen Programm in gleicher Weise mit der Frage der Pässe und Sichtvermerke beschäftigen sollte. Mehrere Abgeordnete haben darüber Vorschläge gemacht, die jedoch in Portorose nicht erörtert werden konnten, weil die in Betracht kommenden staatlichen Vertreter nicht anwesend waren. Infolgedessen hat die Konferenz beschlossen, die Erörterung darüber an eine die Verhandlungen in Portorose ergänzende Versammlung zu verweisen und die österreichische Regierung zu ersuchen, für den 16. Januar 1922 nach Graz eine Konferenz aller Staaten einzuberufen, die in Portorose vertreten waren. Diese Konferenz wird folgendes Programm haben: 1. Maßregeln über Pässe und Sichtvermerke zu treffen und die Anwendung der Entschließungen der Pariser Konferenz vom 21. Oktober 1920 zu sichern; 2. Erhebungen darüber einzuleiten, in welcher Art in der Frage der Pässe und Entschließungen die weitestgehenden Erleichterungen gewährt werden könnten.

— **Der Verkehr und die Investitionen der Bundesbahnen.** Verkehrsminister Rodler hat kürzlich eine Besichtigung auf den Bundesbahnen vorgenommen und hierbei seine Aufmerksamkeit besonders auch den Fürsorgeanstalten für die Angestellten zugewendet. Eine der brennendsten Fragen ist die der Wohnungsbeschaffung. Auf dem ganzen Gebiete der Bundesbahnen werden Wohnbauten in sehr zweckmäßiger Weise und unter Berücksichtigung des natürlich außerordentlich gestiegenen Kostenaufwandes verhältnismäßig billig durchgeführt. Das Verkehrsministerium plant ferner für das nächste Frühjahr wichtige Bahnhofbauten. Die Raumverhältnisse auf dem Wiener Westbahnhofe sind bekanntlich ganz unzulänglich. Ein Umbau würde jedoch Milliarden kosten, so daß ohne einen solchen auf andere Art den ärgsten Mißständen abgeholfen werden muß. Das wird nun geschehen, indem eine zweite Halle durch Entfernung der Räumlichkeiten für die Bahnhofswirtschaft geschaffen wird, dadurch wird das gleichzeitige Einsteigen zu mehreren Zügen möglich werden. Wenn die Pläne hinsichtlich der Lokomotivreparaturen gelingen, besteht die Aussicht, daß im Sommer auch der Stadtbahnverkehr wieder eröffnet werden kann. Im Frühjahr soll auch an die Erweiterung des Linzer Bahnhofes geschritten werden. In den letzten Wochen ist der Güterverkehr etwas schwächer geworden, was mit den Mobilisierungsmaßregeln der Tschechoslowakei und Südslawiens zusammenhängt. Im Personenverkehr wird eine immer stärkere Benutzung der Schnellzüge beobachtet. Insbesondere zur Zeit der Feiertage ist der Verkehr fast so stark wie im Sommer. Die Personenzüge sind verhältnismäßig schwach besetzt und dienen heute mehr oder weniger der Beförderung über kurze Lokalstrecken. Die Schnellzüge werden gegenwärtig auch stark von den unteren Schichten benutzt, wobei die Erwägung maßgebend sein dürfte, daß die längere Fahrt mit dem Personenzuge mit größeren Aufenthaltskosten im Bestimmungsorte verbunden ist, die bei einer Reise mit dem Schnellzuge zum Teile erspart werden können. Die Abschwächung des Güterverkehrs ist nur eine vorübergehende Erscheinung, denn vor einigen Wochen war schon vor den Mobilisierungsmaßnahmen eine sehr erhebliche Steigerung zu verzeichnen und in der nächsten Zeit ist wieder mit einem sehr starken Verkehr zu rechnen. Die Zuckersendungen werden anrollen und auch der südslawisch-tschechisch-italienische Verkehr wird wieder einsetzen. Auch die Kohlensendungen aus dem polnischen Becken nach Italien dürften sich bald wieder steigern. Der erhöhte Verkehr wird natürlich von erhöhten Tarifen getroffen werden. Mit Rücksicht auf die wechselnden Verhältnisse wird die Frage einem Studium unterzogen werden, ob nicht Indextarife einzuführen seien, die jeweilig den Schwankungen der Lebenshaltung anzupassen wären.

— **Die Elektrisierung der Salzkammergutbahnen.** In den letzten Tagen fanden in Bad Aussee und Obertraun Verhandlungen in Angelegenheit der Elektrisierung der Bundesbahnstrecke Attnang-Puchheim-Steinach-Irdning statt. Es handelte sich darum, auf steiermärkischem Gebiete befindliche Wässer (die Koppentraun) auf oberösterreichischem Boden auszunutzen. Zwischen den zwei Gruppen (Bundesministerium

für Verkehrswesen und die Stern- und Hafferl-Gesellschaft einerseits, die Gemeinde Bad Aussee, die dortigen chemischen Werke und eine Privatfirma anderseits) kam es zu einer Einigung, auf Grund welcher nun die weiteren Verhandlungen fortgesetzt werden.

— **Staatseisenbahngesellschaft.** In der Sitzung des gemeinsamen Verwaltungsrates der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gab der Präsident der Gesellschaft, Dr. Sieghart, zunächst einen erschöpfenden Überblick über die gesamte Lage der Gesellschaft, wie sie sich durch den Zerfall der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie zu einer international sehr verwickelten gestaltet hat. Die wichtigste Aktivpost der Gesellschaft, die in den bisherigen Gewinn- und Verlustkonten einen sehr wesentlichen Teil der Einnahmen erbrachte, bildet die Annuität für die verstaatlichten Linien innerhalb des früheren Ungarns; diese bisher von Ungarn geleistete Annuität ist nun nach den Bestimmungen des Artikels 186 des Staatsvertrages von Trianon durch die Reparationskommission auf die Nachfolgestaaten, das ist außer auf Neu-Ungarn auf die Tschecho-Slowakei, Rumänien und den südslawischen Staat aufzuteilen. Im Hinblick auf diese Bestimmungen hat Ungarn seit September 1919 die Bezahlung dieser Annuität völlig eingestellt, und dies trotz aller Bemühungen der Gesellschaft, die den Standpunkt vertritt, daß bis zur erfolgten Aufteilung dieser Annuität der bisherige Schuldner Ungarn die Zahlungen weiter zu leisten habe, da vorher von einer Änderung des Verstaatlichungsübereinkommens und der Person des Schuldners nicht die Rede sein könne. Eine weitere Streitfrage, die übrigens schon älteren Datums ist, besteht über die Goldaufzahlung, die auf diese Annuität zu leisten ist. Diese Umstände machen es der Gesellschaft unmöglich, derzeit einen halbwegs zutreffenden Rechnungsabschluß aufzustellen. Überdies ergeben sich auch bei den Bilanzpassiven bedeutende Schwierigkeiten, darunter besonders bei den Rückständen an Aktiendividenden und verlosten Aktien, die zum größten Teile an das früher feindliche Ausland geschuldet werden. Hier stehen die Bedingungen der Abstattung heute noch nicht einmal in ihren Grundzügen fest; die einschlägigen Verhandlungen mit den französischen Gläubigern können vielmehr erst aufgenommen werden, wenn sich die französischen Aktionäre der Gesellschaft zu dem im Übereinkommen vom 3. August 1920 vorgesehenen Verbande vereinigt haben werden. Im Hinblick auf alle diese Schwierigkeiten hat die Gesellschaft von der Regierung zunächst eine Fristerstreckung für die Aufstellung der Bilanz bis 31. Dezember 1921 erwirkt, gleichzeitig aber darauf verwiesen, daß sie auch innerhalb dieser Frist einen Rechnungsabschluß aufzustellen nicht in der Lage sein werde und daher um die Erneuerung jener kriegswirtschaftlichen Verordnungen ersuche, welche die Erteilung weiterer Fristerstreckungen möglich machen werde. In der Zwischenzeit bleiben alle Bemühungen der Gesellschaft darauf gerichtet, die Verhandlungen mit den französischen Aktionären in Fluß zu bringen und die tunlichste Beschleunigung der Entscheidung der Reparationskommission über die Aufteilung der ungarischen Annuität zu erwirken. Mit Rücksicht auf alle diese Momente können die Voraussetzungen des § 43 der Satzungen, welcher dem Verwaltungsrate die Auszahlung von Abschlagsdividenden anheimgibt, nicht als erfüllt betrachtet werden. Es wird daher zum erstenmal seit vielen Jahren von der Ausschüttung der üblichen 2½prozentigen Abschlagsdividende auf den Januarcoupon 1922 abgesehen werden müssen. Nach eingehender Erörterung beschloß der Verwaltungsrat einstimmig, von der Einberufung einer Generalversammlung für das Jahr 1920 und von der Einlösung des Januarabschnitts 1922 der Aktien der Gesellschaft bis auf weiteres Abstand zu nehmen.

— **Die Kohlenversorgung Österreichs.** Bundesminister Dr. Grünberger äußerte sich in der Sitzung des Finanzausschusses des Nationalrates vom 24. November über die Kohlenversorgung Österreichs wie folgt: In den letzten Jahren sind zwar keine wirtschaftlich bedeutenden Kohlenvorkommen entdeckt worden, doch hat sich herausgestellt, daß die Kohlenvorräte Österreichs, insbesondere die Vorräte an Steinkohle, doch etwas größer sind, als sie seinerzeit angegeben wurden. Immerhin sind diese Kohlenvorräte so gering, daß es niemals möglich sein wird, Österreich von der Kohleneinfuhr unabhängig zu machen. Unser Ziel ist darauf gerichtet, die Kohleneinfuhr möglichst einzuschränken und wenigstens ein Drittel des Kohlenbedarfes im Inlande zu erzeugen. Die Förderung der Braunkohle, die im Jahre 1920 mit 2,4 Millionen Tonnen die Kohlenerzeugung des Jahres 1914 bereits wesentlich überschritten hat, wird im Jahre 1921 voraussichtlich 2,5 Millionen Tonnen übersteigen. Im Jahre 1922 kann bereits mit einer Förderung von 3 Millionen Tonnen Braunkohle gerechnet werden. Das Ziel, die im Jahre 1919 auf 2 Millionen Tonnen gesunkene Braunkohlenförderung binnen 5 bis 6 Jahren zu verdoppeln, wird sich voraussichtlich erreichen lassen. Beim Steinkohlenbergbau ist die Zahl der Betriebe von 7 mit 530 beschäftigten Personen und 85 000 t Jahresförderung, im Jahre 1914 auf 18 Betriebe mit 2077 beschäftigten Personen und 133 000 t Jahresförderung im Jahre 1920 gestiegen. Diese Jahresförderung wird im Jahre 1921 voraussichtlich noch etwas übertroffen werden. Eine wesentliche Steigerung ist aber erst dann zu erwarten, wenn die Ausgestaltung des Bergbaues Grünbach am Schneeberg vollendet sein wird, und die in Niederösterreich und Oberösterreich im Bereiche der Lunzer und Grestener Schichten eröffneten Bergbaue in vollen Betrieb gelangen werden.

Die Kohlenversorgung Österreichs hat im Jahre 1921 und insbesondere in den letzten Monaten eine stetige Besserung erfahren. Während die Gesamtmenge der Österreich zur Verfügung stehenden in- und ausländischen Brennstoffe im Monatsdurchschnitte des Jahres 1919 etwa 400 000 t und im Jahre 1920 etwa 540 000 t betragen hatte, gelangen nach Österreich gegenwärtig monatlich 800 000 t Kohle und Koks, das sind 65 % des gesamten Vollbedarfes. Dementsprechend konnten auch die wichtigsten Betriebe mit einem angemessenen Vorrat versehen werden; so verfügen die Bundesbahnen gegenwärtig über einen Vorrat für 63 Tage. Auch die Wiener Gas- und Elektrizitätswerke sind derart bevorrätigt, daß ihre Betriebe im Laufe dieses Winters auch bei einer zeitweisen Stockung der Einlieferung nicht gefährdet werden.

Das Ansteigen der uns zur Verfügung stehenden Kohlenmengen ist vornehmlich auf die günstige Lage auf dem Weltkohlenmarkte zurückzuführen. Diese ließe es ohne weiteres zu, daß noch beliebig größere Mengen Kohle von Österreich bezogen werden könnten, da in mehreren größeren ausländischen Kohlengebieten der Absatzmangel bereits einen derartigen Umfang angenommen hat, daß in den dortigen Bergbauen der Betrieb durch Einlegen von Feierschichten eingeschränkt werden mußte. Wenn wir uns gleichwohl in der Kohlenversorgung, insbesondere auf dem Gebiete des Hausbrandes, noch immer empfindliche Beschränkungen auferlegen, so ist daran nicht der Mangel an Kohle, sondern einzig und allein der Umstand schuld, daß infolge des Tiefstandes unserer Krone einer größeren Zahl von Verbrauchern die Möglichkeit genommen ist, die Kohle zu bezahlen. Die Kohlenfrage ist heute nur noch eine Geldfrage. Dieser nunmehr durch eine Reihe von Monaten anhaltende Zustand legte uns den Gedanken nahe, von der staatlichen Bewirtschaftung der Kohle abzubauen. Auf Grund eingehender Beratungen mit allen Beteiligten haben wir uns daher entschieden, mit Ende dieses Jahres die staatliche Kohlenbewirtschaftung gänzlich aufzuheben. Vom 1. Januar 1922 an wird der Industrie der Bezug von Kohle vollständig freigestellt sein. Der Übergang zu diesem Vorgange des freien Kohlenbezuges wurde dadurch erleichtert, daß bereits Anfang des Monats November 1921 sowohl die Industrie als der Kohlenhandel verständigt wurden, damit die notwendigen geschäftlichen Abschlüsse rechtzeitig getätigt werden können.

Die Kohlenversorgung aus dem Auslande stützt sich auf die mit der Tschecho-Slowakei bzw. mit Deutschland abgeschlossenen Regierungverträge. Aus der Tschecho-Slowakei erfolgt die Lieferung an die österreichischen Bahnen, an die Gemeinde Wien für Zwecke der Bevölkerung und an die Wiener städtischen Gas- und Elektrizitätswerke. Der mit der deutschen Regierung abgeschlossene Vertrag sieht die Kohlenbelieferung der österreichischen Bahnen und der sonstigen Verbraucher vor. Diese mit dem Auslande abgeschlossenen Lieferverträge werden durch die Aufhebung der staatlichen Kohlenbewirtschaftung nicht berührt. Auch nach dem 1. Januar 1922 wird durch Abschluß von Regierungsverträgen oder durch Erwirkung geeigneter Maßnahmen der Reparationskommission für die Einfuhr dieser Brennstoffe gesorgt werden.

Ungarn.

— **Bauausführungen auf ungarischen Südbahnstationen.** Auf den Stationen Székesfehérvár, Martonvásár, Siófok, Nagykanizsa, Szombathely usw. werden verschiedene Eisenbahnbauten (Arbeiterwohnungen und Schulgebäude) errichtet und Ausbesserungsarbeiten vorgenommen, damit auf diese Art der Überhandnahme der Arbeitslosigkeit einigermaßen gesteuert werde.

— **Getreide-, Mehl- und Brennholzsendungen für Budapest dunapart.** Die Annahme von Getreide- und Mehlsendungen für Budapest dunapart, die für Privatpersonen oder Schiffahrtsunternehmungen bestimmt sind, wurde bis auf weiteres eingestellt. Nur solche Sendungen werden in den Stationen der Staatsbahnen zur Beförderung nach Budapest dunapart angenommen, die an die dortigen Mühlen gerichtet sind. Auch die Annahme von Brennholz ist für die Station Budapest dunapart bis auf weiteres eingestellt.

— **Restaurationsbetrieb auf den ungarischen Strecken der Südbahn.** Die Südbahngesellschaft, die Ungarisch-Italienische Bank und die Bürgerliche Bierbrauerei von Budapest haben mit einem Aktienkapital von 5 Millionen Kronen ein Unternehmen gegründet, das sämtliche Restaurationsbetriebe auf den ungarischen Südbahnstrecken in Pacht nehmen wird.

— **Eisenbahnpläne.** In Gyöngyös hat sich eine Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft gegründet, die von Gyöngyös bis Bene eine schmalspurige Eisenbahn zu bauen beabsichtigt. Diese Eisenbahn wird in erster Reihe das Holz der dort befindlichen Waldungen abbefördern. Der Bahnbau soll noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden.

— **Regelung des Außenhandelsverkehrs.** Nach einer Verordnung des Ackerbauministers wird die Ausfuhr von Zwiebeln und Knoblauch gestattet. Es dürfen 400 Wagen Zwiebeln ausgeführt werden. Von Geflügel dürfen nur Truthühner und Hühner ausgeführt werden, doch sind 40 % der auszuführenden Geflügelmenge zur Deckung des Bedarfes der hauptstädtischen Bevölkerung zur Verfügung zu stellen. Vor der Ausfuhr ist die vom Finanzminister festzusetzende Ausfuhrgebühr zu entrichten.

— **Die Ungarische Wirtschafts- und Kleinbahnen-Aktiengesellschaft**, welche die Vertretung der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Cassel für Ungarn besaß, wurde in Anerkennung der anläßlich der im Sommer d. J. in Budapest abgehaltenen Eisen- und Maschinenfabrik-Ausstellung ausgestellten Lokomotive für Kleinbahnen und der in Ungarn erzeugten Eisenbahnwagen mit der goldenen Medaille ausgezeichnet. Die obenerwähnte Lokomotive hat die bulgarische Regierung gekauft.

— **Erhöhung des Lagergeldes in den Stationen Budapest nyugoti und Budapest dunapart.** Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1921 wurde auf Widerruf das für Eilgüter festgesetzte Lagergeld für je 100 kg und einen Tag auf 4 K., das Lagergeld für in offenen Güterwagen zu befördernde Sendungen in den Stationen Budapest Westbahnhof und Budapest-Donauuferbahnhof auf 1 K., das für alle übrigen Frachtgüter festgesetzte Lagergeld für je 100 kg und einen Tag auf 3 K. erhöht.

— **Ausbau des elektrischen Straßenbahnnetzes in Budapest.** Ingenieur Stefan v. Sztrókay, Generaldirektor der Budapester Vereinigten Stadtbahnen, hielt im ungarischen Ingenieur- und Architekten-Verein einen beachtenswerten Vortrag, in dem er die Gründe darlegte, die zur Errichtung und Nutzbarmachung des Ausbaues unserer Wasserkräfte und zur Elektrisierung unserer Staatsbahnen führen. Sztrókay verwies zunächst auf den Umstand, daß auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes die Kohlenlage bei uns einen sehr ungünstigen Einfluß dadurch ausübe, daß die Verkehrseinschränkungen und Verkehrseinstellung an der Tagesordnung seien, welche bedeutende Einnahmeverluste zur Folge hätten. Außerdem seien die im Inland geförderten Kohlensorten vielfach minderwertig und bedingten einen bedeutenden Mehrverbrauch. Berücksichtigt müsse ferner werden, daß die Kohle infolge der Erhöhung der Grubenpreise, der Verteuerung der Frachten und infolge der Kursschwankungen in ungeahntem Maße Preissteigerungen erfahren habe. Diese Preissteigerungen betrügen vom Zeitpunkte des Kriegsbeginnes sowohl bei uns wie im Auslande mehrere tausend Prozent. — Es sei daher unbedingt nötig, die weitestgehende Ausnutzung der heimatlichen Wasserkräfte durchzuführen, um auf diese Weise den Staat vom Kohlenbezug aus dem Auslande völlig unabhängig zu machen. Insbesondere werde eine großzügige Ausnutzung der Donauwasserkräfte zu einer brennenden Frage. In erster Reihe müsse an die Elektrisierung unserer Staatsbahnen geschritten werden.

Der Vortragende brachte im Zusammenhange mit der Frage der Elektrizitätsversorgung das Verkehrsproblem der Hauptstadt zur Sprache und bewies an Hand praktischer Daten, daß die Hauptursache der Unzulänglichkeiten der Budapester Straßenbahnen dem Umstande zuzuschreiben sei, daß infolge des lockeren Zusammenhanges zwischen dem Mittelpunkt der Hauptstadt und einigen Außenbezirken und umliegenden Ortschaften nebenbahnartige Kleinbahnen ausgebaut worden seien, die, vom Rande der Innenstadt ausgehend, von den eigentlichen Straßenbahnen gespeist würden, was eine Überlastung der Straßenbahnen zur Folge habe. Als einziges Mittel zur Behebung dieses Übelstandes bezeichnet Sztrókay den Ausbau eines Schnellbahnennetzes. Nach seinem Entwurf sollten fünf Hauptlinien und eine Zweiglinie, die teils unterirdisch, teils oberirdisch verlaufen, ausgebaut werden; diese sind: 1. Ujpest-Erzsébetfalva, 2. Erzsébetfalva-Andrássy-Strasse mit Benutzung der vorhandenen Untergrundbahn, 3. Obuda, Marcibányi-tér, Südbahnhof, Kelenföld, aufgelassene Eisenbahnbrücke, Großer Ring, West-Bahnhof, neue Donaubrücke, 4. Obuda, neue Donaubrücke, Köbánya, neuer Donauhafen, Csepel, 5. Gellérttunnel, Donautunnel, Ostbahn, Rákosszentmihály. Der Bau sei in sechs Perioden durchzuführen. Der Grundgedanke dieses Entwurfes liegt zunächst darin, den lokalen Fernverkehr von Groß-Budapest der Schnellbahn zuzuweisen. Der eigentliche Lokalverkehr und die lokale Bedienung des Fernverkehrs bliebe der Straßenbahn überlassen, und der der Umgebung den Kleinbahnen.

Im Zusammenhange mit dem Ausbau dieses Schnellbahnnetzes sollte stufenweise die Elektrisierung der Staatsbahnen, von der Hauptstadt ausgehend, vorgenommen werden.

Uebrige europäische Länder.

— **Dampffähreverbindung Hälsingborg-Helsingör.** Die schwedischen und dänischen Staatsbahnen sind übereingekommen, die Dampffährenverbindung in Verkehrshinsicht in Übereinstimmung mit der an den Fähren Trälleborg-Saßnitz und Malmö-Kopenhagen schon bestehenden Vereinbarung in der Mitte zu teilen. Die Tarife beider Verwaltungen gelten sonach bis zur Mitte der Verbindung, und jede Verwaltung erhält ihre Einkommenhälfte. Bis diese Einrichtung ganz durchgeführt ist, gelten gewisse Übergangsbestimmungen. Infolge dieser Abmachungen ist weiter vereinbart, daß die dänischen Staatsbahnen, die fortlaufend die Fähre betreiben, von den schwedischen Bahnen je die Hälfte der buchmäßigen Ausgaben für Besorgung des Betriebes, der auf die Fähre treffenden Verwaltungsausgaben und der 4prozentigen Verzinsung und 4prozentigen Tilgung des im Fährenmaterial angelegten, übereinkommensgemäß zu 1400 00 Kr. berechneten Kapitals erhalten sollen. Weiterhin sollen die schwedischen Staatsbahnen die Kosten in Hälsingborg, die dänischen die in Helsingör bestreiten. Das Übereinkommen soll zugleich mit dem neuen schwedisch-norwegisch-dänischen Übergangsgütertarif in Kraft treten. Da die schwedischen Staatsbahnen damit künftig unmittelbar an der Wirtschaftlichkeit dieser Fährenverbindung beteiligt sind, ist es angezeigt, daß deren Generaldirektion die Ausgaben nicht nur ziffermäßig prüfen kann, sondern auch bei der Besorgung des Verkehrs das Mitbestimmungsrecht ausübt. Dr. S.

— **Einschränkung der Freifahrt auf schwedischen Bahnen.** Die Eisenbahndirektion hat die einschränkende Bestimmung getroffen, daß Haushaltfreischeine für Reisen über 300 km vom Stationsort nur in Verbindung mit einer zusammenhängenden 48stündigen Dienstbefreiung, sofern nicht die vorgesetzte Dienststelle Abweichungen gestattet, gewährt werden sollen. Sonn- und Feiertage dürfen dabei nicht in die Dienstbefreiung eingerechnet werden. Das Personal ist mit dieser Einschränkung wenig zufrieden, da es in ihr nur eine Erschwernis des Reisens, aber keine Einschränkung der Anzahl der Freischeine erblickt. Zudem würden damit die Inhaber ständiger Freischeine nicht betroffen. Nächstens sollen auch Verhandlungen zwischen der Eisenbahndirektion und Vertretern der Privatbahnen stattfinden. Der Austausch der Freischeine zwischen Staats- und Privatbahnen soll wesentlich eingeschränkt werden. Dr. S.

— **Auflassung der Station Riksgränsen.** Die schwedische Eisenbahn- und Zolldirektion übertrug seinerzeit einem Ausschuß die Ausarbeitung eines Vorschlages für eine solche Änderung der Zollverhältnisse in Riksgränsen, daß das dortige Zollamt an einen anderen Ort im Reiche verlegt werden könnte, und für die mit einer Verlegung zusammenhängenden Maßnahmen. Vgl. Nr. 88, S. 970 d. Ztg. Dieses Gutachten liegt nunmehr vor und unterscheidet ein Abisko- und ein Kirunawahlprojekt. Wenn man alles berücksichtigt, so ergibt das Abiskoprojekt 19 000 Kr., das Kirunaprojekt 35 300 Kr. jährliche Ersparnis. Das letztere Projekt wird als das geeignetere begutachtet. Die Eisenbahndirektion hat am 30. Juli in diesem Sinne an die Zolldirektion geschrieben, und die Zolldirektion hat erwidert, daß sie gegen die Verlegung des Zollamtes von Riksgränsen nach Kiruna keine Bedenken habe. Die Durchführung der Auflassung der Station Riksgränsen ist sonach nur eine Frage der Zeit. Dr. S.

— **Schwedische eisenbahntechnische Erfindungen.** Ein ganz neuer Lokomotivtyp schwedischer Erfindung, eine Turbinenlokomotive, ist von der „A.-G. Ljungströms Dampfturbinen“ ausgeprobt worden. Eine erste Lokomotive ist schon fertig und bei den Staatsbahnen in Hagalund in Betrieb genommen worden. Die wesentlichste Neuerung ist, daß der Kolbenmechanismus gegen eine Dampfturbine ausgetauscht wurde. Außerdem ist die Maschine mit Kondensor für Dampfausnutzung und mit besonderen Verbrennungseinrichtungen für Brennstoffersparnis eingerichtet. Sollte die Erprobung den Erwartungen entsprechen, so würde die Erfindung für die ganze Lokomotivfabrikation des In- und Auslandes von großer Bedeutung werden können. Die Staatsbahnen haben zurzeit eine brennstoffsparende Erfindung

von Ingenieur Anderberg in Hälsingborg in Erprobung. Die Erfindung geht auf eine Ausnutzung eines Teiles der Verbrennungsgase des Lokomotivdampfkessels aus und soll die Kosten wesentlich verringern, wie auch die jetzigen Funkenlöschvorrichtungen verbessern. Die Staatsbahnen haben auch weitere Erfindungen Anderbergs versuchsweise in Verwendung.
Dr. S.

— **Zentralamt für internationalen Eisenbahntransport.** Der Bundesrat wählte als Nachfolger des Herrn Forrer zum Direktor des Zentralamtes für internationalen Eisenbahntransport Herrn Hans Dinkelmann, Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Als Vizedirektor wurde gewählt der bisherige Sekretär, Herr Ernest Bougault von Paris.

Die Stelle Dinkelmanns, als Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, wird nicht wieder besetzt, so daß die Generaldirektion nunmehr aus nur drei Mitgliedern bestehen wird.

— **Bahnsteigkarten in England.** Die Einführung von Bahnsteigkarten in England hat unter anderem den Erfolg gehabt, daß auf kleineren Bahnhöfen außerhalb London 500 £, auf einem größeren Londoner Bahnhof mit vier Selbstverkäufern für die Bahnsteigkarten aber sogar 2000 £ jährlich eingenommen werden. Mit diesem Ergebnis ist man sehr zufrieden, und es wird angeregt, die Absperrung der Bahnsteige und die Ausgabe von Bahnsteigkarten auf alle Bahnhöfe auszudehnen. Es bestehen dabei allerdings hier und da Schwierigkeiten, die in der Anlage der Bahnhöfe begründet sind, aber außer der Erschließung einer Einnahmequelle wird noch der Vorteil wesentlicher Erleichterungen für den Betrieb erreicht. Neuerdings wird angeregt, die Einnahmen noch weiter zu erhöhen, indem die Rückseite der Bahnsteigkarten für einen Reklameaufdruck freigegeben wird. Hierdurch könnten die Kosten der Beschaffung der Bahnsteigkarten und mindestens ein Teil der Betriebskosten der Verkaufseinrichtungen gedeckt werden.

— **Dauerlampen für Signale bei der Midland-Eisenbahn.** Diese Eisenbahn besitzt ungefähr 20 250 Signale, von denen 17 560 mit Öl, 2690 mit Gas beleuchtet werden. Neuerdings führt die Gesellschaft an Stelle der bisherigen Öl- und Gaslampen eine neue Einheitslampe ein, wodurch vollständige Einheitlichkeit in der Signalbeleuchtung geschaffen werden soll. Die neue Lampe ist ein Dauerbrenner, der Tag und Nacht brennt. Trotzdem soll sie weniger Öl verbrauchen als andere Lampen, die nur Nachts brennen. Dazu kommt noch der Vorteil, daß sie nur zweimal in der Woche bedient zu werden braucht, während die alten Lampen, sowohl diejenigen mit Öl wie die mit Gas, täglicher Wartung bedürfen. Die neue Lampe, die „Adlake", ist zwar in der Beschaffung teurer, aber diese Mehrkosten werden durch die geringeren Bedienungskosten mehr als aufgewogen. Sie soll außerdem den besonderen Vorteil haben, daß sie gegen Witterungseinflüsse unempfindlich ist, und darauf wird bei dem englischen Klima besonderer Wert gelegt. Namentlich bei den Gaslampen schwankte die Helligkeit je nach der Witterung, und bei ihnen litt auch das Gehäuse stark unter der Verbrennung. Die Adlake-Lampe ist auf einer Strecke mit etwa 500 Signalen seit 14 Jahren ausgeprobt; sie hat dabei weniger Versager gehabt als andere Lampen und sich so gut bewährt, daß sie nun allgemein eingeführt werden soll.

Allgemeines.

— **Regulierung mit Langgütern beladener Eisenbahnwagen.** Beim Ablaufen von den Ablaufbergen stoßen die Wagen infolge nicht ausreichenden Hemmens oder Abfliegens des Hemmschuhes auf bereits stehende öfters so stark auf, daß die Ladung sich in der Längsrichtung verschiebt und am Kopfende des Wagens über den Pufferkopf hinausragt.

Bevor derartige Wagen in Zügen weiterrollen dürfen, muß die Ladung in die vorschriftsmäßige Lage zurückgebracht oder auf andere Wagen umgeladen werden. Durch diese Arbeiten entstehen der Eisenbahnverwaltung hohe Kosten, die zurzeit 6 ℳ für die Tonne betragen; durch die zeitraubende Handarbeit wird eine beträchtliche Verlangsamung des Wagenumlaufes verursacht. Die mit Langgütern, wie Langholz, Bauholz, Brettern, Schienen, Trägern, Eisenrohren, Stab- und Bandeisen usw. beladenen, zu regulierenden Wagen sammeln sich in den Sammelbahnhöfen zeitweise derartig an, daß die Regulierarbeit bis zu 10 Arbeiter täglich in Anspruch nimmt. Um die hohen Löhne für Umladen bzw. Regulieren solcher Wagen zu vermeiden und den Wagenumlauf zu beschleunigen, wurden im Jahre 1920 im Sammelbahnhofe Wedau bei Duisburg zwei von den Vereinigten Flanschenfabriken und Stanzwerken A.-G. in Hattingen (Ruhr) gelieferte Reguliervorrichtungen aufgestellt und in Betrieb genommen. Sie sind an die Umladegleise anschließend aufgestellt, einer am Nordende, der zweite am Südende, so daß sich ein Drehen zu regulierender Wagen auf der Drehscheibe erübrigt. Die Reguliervorrichtung dient auch als gewöhnlicher Prellbock.

Wenn Wagenladungen reguliert werden sollen, wird die Pufferschwelle an der Reguliervorrichtung abgenommen, der zu regulierende Wagen wird mit dem überstehenden Ende der Ladung an die Vorrichtung gesetzt, eine Lokomotive drückt den Wagen gegen die Reguliervorrichtung, die Wagenpuffer treten durch die hierfür vorgesehenen Öffnungen, bis der Endträger des Wagenbodens an die Begrenzungsstücke der Vorrichtung stößt. Durch den Druck der Lokomotive wird die überstehende Ladung in ihre vorschriftsmäßige Lage auf dem Wagenboden zurückgeschoben. Vor dem Regulierungsvorgange sind die Ladungen sorgfältig daraufhin zu prüfen, daß Teile derselben nicht an die Seitenrungen, Querlager des Wagenbodens oder die Seitenklappen stoßen können, wodurch Wagenbeschädigungen eintreten würden; etwaige Hindernisse sind vorher zu beseitigen.

Die Reguliervorrichtung ist ihrer starken Beanspruchung entsprechend in sehr widerstandsfähiger Bauart ausgeführt; hierbei ist berücksichtigt, daß bei etwa vorkommenden Schäden die betreffenden Teile leicht ausgewechselt oder ausgebessert werden können. Die Regulierung einer Wagenladung an der Vorrichtung erfordert 1 bis 5 Minuten Zeit, wonach der Wagen zum Weiterrollen im Zuge fertig ist. An den beiden Reguliervorrichtungen im Bahnhof Wedau wurden im Jahre 1920 251 Wagenladungen im Gewichte von 4622 t und vom 1. Januar bis 31. August 1921 185 Wagenladungen im Gewichte von 3580 t reguliert. Die jedesmaligen Kosten einer Regulierung betragen im Durchschnitt nach den bisherigen Ermittlungen etwa 30 ₰ für die Tonne.

Bei sämtlichen bisher zur Regulierung gestellten, mit Langgütern beladenen Wagen ist diese an den Reguliervorrichtungen trotz der Mannigfaltigkeit der Ladungen und Wagengattungen vollständig durchgeführt worden. Die umstehende Abbildung zeigt einen Wagen vor der Regulierung.

Der Regulierungsvorgang ist mehrfach von Sachverständigen und Kommissionen der Eisenbahnverwaltung und des Zentralamts in Berlin besichtigt und hierbei die Reguliervorrichtung als zweckmäßig, kostensparend und den Wagenumlauf beschleunigend begutachtet worden. Die Beschaffungskosten der Reguliervorrichtung lassen sich bedeutend ermäßigen, wenn geeignete, alte Eisenträger verwaltungsseitig dazu geliefert werden.

Bost, Eisenbahn-Oberingenieur, Wedau.

Rechtspflege.

— **Selbstmord als Betriebsunfall.** Haftpflicht des Betriebsunternehmers wegen Feststellung des ursächlichen Zusammenhanges zwischen Unfall und Selbstmord. Infolge plötzlichen Anhaltens eines Wagens der Großen Berliner Straßenbahn wurde eines Morgens der Kaufmann F. aus Berlin zu Boden geschleudert. F. erlitt durch Aufschlagen des Hinterkopfes auf eine Holzlehne und auf den Boden des Wagens eine Gehirnerschütterung, verfiel in Melancholie und befand sich etwa vier Wochen in der Nervenheilanstalt Berolinum. Obgleich er auf eigenen Wunsch seine kaufmännische Tätigkeit wieder aufnahm, blieb er weiterhin in ärztlicher Behandlung. Da jedoch sein Zustand sich wieder verschlimmerte und er Selbstmordversuche machte, wurde seine Aufnahme in eine geschlossene Heilanstalt angeordnet. Ehe es dazu kam, gelang es F., seinem Leben durch Selbstmord ein Ende zu machen. Seine Witwe und Tochter verlangen nunmehr von der Großen Berliner Straßenbahn Ersatz der Heilungs- und Beerdigungskosten, sowie des Verdienstentganges. Die Witwe beansprucht außerdem eine angemessene Rente, indem sie auch den Tod des Verunglückten auf den Betriebsunfall zurückführt und somit Ersatz nach dem Reichshaftpflichtgesetz begehrt.

Landgericht und Kammergericht zu Berlin haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Reichsgericht hat die Entscheidung des Kammergerichts gebilligt. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist hierzu folgendes von Belang: „Der Unfall, den der Erblasser der Klägerinnen erlitten hat, sein Sturz im Straßenbahnwagen, hat sich unzweifelhaft im Eisenbahnbetrieb der Beklagten ereignet. Er hatte, wie das Berufungsgericht auf verfahrensrechtlich einwandfreier Grundlage feststellt, eine Gehirnerschütterung und weiterhin eine geistige Erkrankung des F. zur Folge, die allmählich die Form einer schweren Melancholie mit Verfolgungsideen annahm und schließlich dazu führte, daß der Unglückliche sich unter dem Zwang der ihn beherrschenden krankhaften Gedanken erhängte. Das war nicht die Tat eines freien Menschen, der damit eine selbständige von seinem Willen abhängige Ursache seines Todes gesetzt hätte. Seine freie Willensbestimmung war nach der für das Revisionsgericht bindenden Feststellung des Berufungsgerichts durch jene krankhafte Störung seiner Geistestätigkeit ausgeschlossen. Daher kann seine Tat nicht als Unterbrechung des ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Unfall im Straßenbahnwagen und dem Tod des Verunglückten in Betracht kommen. Auch sonst ist kein Ereignis ersichtlich, das zu einer Unterbrechung dieses Zusammenhanges geführt hätte. Daß der Unfall die ausschließliche Ursache des eingetretenen Todes gewesen sei, ist übrigens nicht erforderlich. Es genügt, daß der Tod des F. nach der Annahme des Vorderrichters nicht eingetreten wäre, wenn jener den Unfall nicht erlitten hätte. Endlich setzt auch § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nicht voraus, daß der Tod des Verunglückten auf der Stelle erfolgt. Das ergibt sich deutlich aus § 3 des Gesetzes, wonach der Schadensersatz im Falle der Tötung auch die Kosten einer versuchten Heilung sowie den Verdienstentgang des Getöteten während der Krankheit umfaßt. Damit erledigt sich der Einwand der Revision, daß der Selbstmord des F. nicht als eine Tötung „beim Betrieb einer Eisenbahn“ angesehen werden könne. (Vgl. RGZ. Bd. 44, S. 259, 265.) Als eigenes Verschulden des geistesgestörten Ehemanns im Sinne des § 1 Haftpflichtgesetz wird dessen Selbstmord auch von der Revision nicht aufgefaßt.“ (Aktenzeichen: VI. 199/21. — 3. Oktober 1921.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Deutscher Kalender 1922.** Herausgegeben von der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung. Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München.

Dem ersten hier besprochenen (vgl. Nr. 36, S. 673 d. Ztg.) Unternehmen hat die Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung einen deutschen Kalender für 1922 folgen lassen, der nach Inhalt und Ausstattung den bekannten Kunstkalendern des Spemannschen Verlages sich würdig an die Seite stellt. Auf 123 Seiten (je eine Seite für eine Folge von drei Kalendertagen) hat der Herausgeber die schönsten Ansichten aus allen deutschen Gauen wiedergegeben: Landschaften, Stadtbilder, Außen- und Innenansichten hervorragender Bauwerke, Kunstschätze. Wenn man den Kalender durchblättert, staunt man über die Mannigfaltigkeit des Schönen, das unser Vaterland bietet, und dadurch wird der Zweck des Unternehmens, weitere Kreise mit diesen Schönheiten bekannt zu machen und sie zum Besuch der Sehenswürdigkeiten anzuregen, in vollkommener Weise erreicht. Die Reichszentrale hat mit diesem Kalender ein schönes und verdienstliches Werk geschaffen.

— **Allgemeiner Tarif für die Beförderung von Gütern, Leichen und Tieren auf den polnischen Staatsbahnen** sowie auf den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen mit einem Anhang für Schmalspurbahnen, gültig vom 1. Juni 1921. Nachtrag I. Gültig von den im Innern angegebenen Zeitpunkten. Nachtrag II. Gültig vom 1. November 1921.

Der deutschen Übersetzung des Tarifes selbst (vgl. Nr. 8, S. 158 d. Ztg.) hat der Verlag nunmehr deutsche Ausgaben der beiden in diesem Jahre erschienenen Nachträge I und II folgen lassen. Diese Nachträge enthalten sehr wichtige Änderungen und Ergänzungen der Beförderungsvorschriften, der Tarifbestimmungen, der Güterklassifikation und der Tarifgebühren. Die Tarifnachträge sind bei der Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstr. 16, käuflich.

— **Mitropa-Kursbuch** der Schlafwagen und Speisewagenkurse führenden Schnellzüge in Deutschland und Holland. Winter 1921. Herausgegeben von Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen A.-G., Berlin; Druck von Liebheit & Thiesen.

Die neue Winterausgabe des an dieser Stelle bereits besprochenen Kursbuchs, das einen praktischen Überblick über alle wichtigeren Schnellzugsverbindungen Deutschlands und der Niederlande gewährt, ist für den Winterfahrplan 1920/21 in der bisherigen Form und — trotz der gewaltigen Preiserhöhungen — zu dem alten Preise von 2 ℳ neu herausgegeben worden. Der Luxusverkehr ist in diesem Winter etwa in gleichem Umfange beibehalten worden wie im Sommer 1921. Einige nur vorwiegend dem Bäderverkehr dienende Schnellzüge sind allerdings fortgefallen. Die Reichsbahnen führen in diesem Winter 42 Schlafwagenkurse, die Mitropa 33; der Speisewagendienst der Mitropa umfaßt 142 Kurse.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinswagenübereinkommen.

Von dieser Drucksache ist eine Neuauflage mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 erschienen und an die Verwaltungen verteilt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 341 vom 29. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn Akt. Ges. auf Aufnahme in den Verein D. E. V. als stimmberechtigtes Mitglied (abgesandt am 3. Dezember d. J.).

Nr. IV 216 vom 26. November 1921 an die Vereinsverwaltungen, die im III. Vierteljahr 1921 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend die Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 3. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 15. Dezember 1921 ab fällt bei den Stationen Neustadt (S. Cobg.), Beiersdorf (S. Cobg.), Rodach (S. Cobg.), Weidhausen (S. Cobg.) und Wiesenfeld (S. Cobg.) der Zusatz „(S. Cobg.)" weg; an seine Stelle tritt — auch bei der Station Leutendorf — der Zusatz „bei Coburg". (2086)

Erfurt, den 25. November 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Gebühren.

Mit Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums wird die Gebühr für das Umladen von Wagenladungsgütern in Bad Doberan von und auf Wagen der Schmalspurbahn unter D. 7 des Binnengütertarifs von 25 auf 60 Pf. für 100 kg erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). [2082]

Schwerin, den 28. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 wird bei der Station Bröckingen das Dienstbeschränkungszeichen „W" gestrichen. [2101]

Stuttgart, den 2. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib: Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1921 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn für Stückgutsendungen zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht, und zwar für 100 kg Stückgut

a) der Allgemeinen Eilgutklasse (I e) von 450 Pf. auf 600 Pf.,
b) der ermäßigten Eilgutklasse (II c) und Frachtstückgut I und II von 300 Pf. auf 450 Pf.

Näheres enthält die am 5. Dezember 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914. Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. [2096]

Berlin, den 1. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnitt-Tarif

Infolge der Erhöhung der Frachten sind ab 1. Dezember 1921 im Tarif folgende Änderungen vorzunehmen:

I. Im Nachtrag I, Seite 1, ändern sich die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle von 34 auf 51 ℳ und von 35 auf 52,50 ℳ; bei Weißenstadt Ladestelle von 66 auf 99 Mark und von 70 auf 105 ℳ.

Im Nachtrag I, Seite 5 und 6, ändert sich in der „Stern*-Anmerkung" die Umladegebühr in Walhallastraße von 25 auf 40 ₰.

Unverändert bleiben: die Eichstätter Rollschemelgebühr und die Zuschläge bei Lehesten, bei den Lokalbahnstationen von Floß nach Flossenbürg, von Neuses bei Kronach nach Weißenbrunn, von Untersteinach b. Stadtsteinach nach Stadtsteinach und bei den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

II. Im Nachtrag I, Seite 6, muß bei Höllriegelskreuth-Grünwald der Zuschlag von 40 ₰ unter „B. Steinkohlen usw." geändert werden auf 28 ₰. (2075)

München, den 28. November 1921.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Mit Gültigkeit vom 18. Dezember d. J. wird ein Nachtrag 4 eingeführt, durch den der Nachtrag 3 vom 15. Oktober d. J. aufgehoben wird. Die Gebührensätze sind durchweg erhöht.

Stücke des Nachtrags können von den Stationskassen Cosel-Hafen, Kattowitz, Beuthen (Oberschl.) und Breslau (Hbf) bezogen werden. Preis 1,30 ℳ. Das Inkrafttreten mit verkürzter Bekanntmachungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Kattowitz, den 28. November 1921.
Eisenbahndirektion. [2098]

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Saarbrücken-Burbach in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (2071)

Erfurt, den 26. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. Dezember 1909. Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

1. Mit Wirksamkeit vom 15. Dezember 1921 wird die Station Nürnberg-Süd in obengenannte Tarife einbezogen. Die Bildung der Entfernungen erfolgt durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen für Nürnberg-Rbf.

2. Bei der Station Gnötzheim sind die Dienstbeschränkungszeichen „E. St. 250 kg" zu streichen und das Zeichen „Bu" nachzutragen.

Die Tarifentfernungen für Gnötzheim sind zu erhöhen:

für Wagenladungen nach Gnötzheim, die aus der Richtung von Ansbach ankommen, um . . . . . . 15 km
für Wagenladungen von Gnötzheim, die in der Richtung nach Würzburg abgehen, um . . . . . 8 „

München, den 30. November 1921. [2085]
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 an wird im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. unter „Geltungsbereich" als neue Wasserumschlagstelle nachgetragen: Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik.

Stuttgart, den 30. November 1921.
[2084] Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib: Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 8. Dezember 1921 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brölthaler Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält die am 8. Dezember 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. [2094]

Berlin, den 2. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses)

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs nur um 25 % erhöht und nicht um 50 % wie unterm 18. November 1921 bekanntgegeben worden ist.

Der in der Bekanntmachung vom 18. November 1921 in Aussicht gestellte Nachtrag 1 zum Tarif wird die nur um 25 % erhöhten Frachtsätze enthalten.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 26. November 1921. (2073)
Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif, Teil II. Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tiertarif, Gemeinsames Heft. Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 wird in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung um 50 % die Überfuhrgebühr zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Friedrichstadt (Vieh- und Schlachthof) auf 23 ℳ und zwischen Leipzig Bayer. Bf. und Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof) auf 14 ℳ erhöht. (2076)

Dresden, am 29. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Dezember 1921 tritt der Nachtrag V in Kraft. Er enthält neue gegen bisher um 50 % erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife. Die Einführung der Frachterhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. (2077)

Dresden, am 29. November 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die im 2. Absatz der Fußnote (12) Seite 52 des Tarifs für Dresden Großmarkthalle vorgesehenen Zuschlagsfrachten von 3120 und 1560 Pf. werden auf 4060 Pf. für Eilgut in Wagenladungen und 2030 Pf. für Frachtgut in Wagenladungen geändert. [2091]

München, den 29. November 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B.

Am 15. Dezember 1921 werden die für die deutsche Strecke geltenden Mindestgebühren usw. entsprechend den im deutschen Gütertarif zum 1. Dezember d. J. eingetretenen Erhöhungen erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. [2092]

Altona, den 30. November 1921.
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr mit Norderney.

Am 15. Dezember 1921 treten auf der Strecke Norddeich - Norderney erhöhte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. Die Tarifmaßnahme ist gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt. [2097]

Münster (Westf.), 1. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 werden die Teilhefte B II 17 und 30 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—16 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 16,00 ℳ.

Die Teilhefte sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 30. November 1921. (2079)
Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 werden die Stationen der Strecke Pollnow—Zollbrück in den Tarif einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. November 1921. (2080)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif

Die Mindestgebühren für die Beförderung von Sonderzügen werden mit sofortiger Wirkung auf 130 ℳ für das Tarifkilometer und auf 3120 ℳ im ganzen erhöht und die Bahnbewachungsgebühr auf 20,80 ℳ für das Tarifkilometer. (2087)

Karlsruhe, den 1. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr

Ab 15. Dezember 1921 wird die neu errichtete Güterstation Nürnberg Süd mit den um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Nürnberg Rbf. in den Tarif einbezogen. Bei der Station Bröckingen wird das Dienstbeschränkungszeichen „W" gestrichen. [2090]

München, 2. Dezember 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird die für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnete bayerische Station Schöngeising in den Tarif einbezogen.
Dienstbeschränkungszeichen: „St. 250 kg".
Die Bildung der Tarifentfernungen erfolgt durch Anstoß von 13 km an die Entfernungen für Geltendorf.
2. Das Dienstbeschränkungszeichen „Bes" bei Friedrichsfeld (Baden Nord) ist zu streichen. [2093]

München, den 29. November 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sistierung des Güter- und Remorkverkehres.

Mit Rücksicht auf die bedrohlichen Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse wird der gesamte Güter- und Remorkverkehr auf allen noch offenen Strecken mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 2. Dezember 1921. [2102]

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Einstellung der Güterannahme.

Wegen Niederwassers und Eisgefahr wird die Güterannahme von und nach Regensburg, Passau, Linz bis auf weiteres eingestellt. Wiedereröffnung wird gesondert verlautbart.

Infolge Güterandranges wird die Güterannahme in Budapest bis 5. Dezember eingestellt. [2100]

Regensburg, den 2. Dezember 1921.

Die ab 1. Dezember d. J. bei der Reichseisenbahn eintretende Erhöhung der Tarifsätze im Personen-, Güter- und Tierverkehr gilt auch für den Bereich der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn. Gleichzeitig treten auch sonstige Änderungen der Frachtberechnung im Binnen- und direkten Güterverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Direktion.

Gera-Reuß, 28. November 1921. (2072)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Ab 1. Februar 1922 werden im Binnen- und direkten Personenverkehr sämtliche ab 1. Dezember 1921 gültigen Fahrpreise um 50 % erhöht. (2081)

Nähere Auskunft wird durch uns erteilt.

Blankenburg (Harz), den 28. Nov. 1921.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Durch Nachtrag 1 sind auch vom 1. Dezember 1921 ab die Militärfahrpreise erhöht worden. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (R.G.Bl. 1914, S. 455). (2088)

Finsterwalde, im November 1921.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sistierung des Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehrs.

Mit Rücksicht auf die bedrohlichen Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse wird der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr auf allen noch offenen Strecken, u. zw. zwischen

Wien-Budapest
Gönyü-Györ und
Budapest-Mohács

mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 2. Dezember 1921. [2103]

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Dezember 1921 tritt eine 30prozentige Erhöhung der Fahrpreise für den Personen- und Gepäckverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Direktion. [2099]

Brohl, den 18. November 1921.
Die Direktion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Verkehr der deutschen Reichsbahn mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Eisenbahndirektion Oldenburg.

Zum Tarif vom 1. Dezember 1921 wird zum 10. Dezember 1921 der Nachtrag I herausgegeben, enthaltend in erster Linie erhöhte Tarifsätze für den Verkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen und für den Verkehr über die Weserfähre Blexen-Geestemünde. [2095]

Oldenburg, den 2. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung von Hammer-, Hacken-, Gabel- und Schippenstielen.

Angebote sind kostenfrei, versiegelt, mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Holzstielen zu 24 M 99 vom 25. November 1921 bis zum 15. Dezember 1921, vormittags 11 Uhr, an das Präsidialbüro der Eisenbahndirektion Zimmer 258 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben nach der Angabe im Angebot gleichzeitig an das Werkstättenamt Berlin 2, O. 34, Revaler Straße 99, mit entsprechender Bezeichnung einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 15. Dezember 1921, vormittags 12 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 II, statt.

Angebotsbogen und Bedingungen können im vorbezeichneten Zimmer 258 eingesehen, oder von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. Dezember 1921. (2078)

Berlin, den 25. November 1921.
Eisenbahndirektion.

**Württemberg.
Deutsche Reichsbahn
Lieferung von Holzschwellen.**

Die Lieferung von 80 000 Stück Buchen- oder Kiefernschwellen Sorte A, wobei die Mitlieferung einer kleinen Menge Schwellen Sorte C freigestellt wird, ist auf Grund der Bestimmungen über Vergebung von Arbeiten und Lieferungen (Gewerbeblatt aus Württemberg von 1912, S. 113) nach dem Stückpreisverfahren zu vergeben. Die Bedingungen sind hier einzusehen und werden auf Ansuchen gegen eine Gebühr von 6 ℳ abgegeben.

Die mit Aufschrift „Angebote auf Holzschwellen" zu versehenden Angebote werden am Donnerstag, den 15. Dezember 1921, vormittags 11 Uhr, hier eröffnet.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. [2104]

Heilbronn, den 28. November 1921.
Oberbaumaterialverwaltung.

Dänische Staatseisenbahnen.

Für die dänischen Staatseisenbahnen soll die Lieferung von etwa 20 000 t Schienen und Verbindungsteilen vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 15 Kronen dänisch von 1. Banekontor, Gl. Kongevej 1, 3. Sal, Kopenhagen B, zu erhalten.

Bietungstermin am 4. Januar 1922, nachmittags um 3 Uhr. (2074)

6. Offene Stellen.

Junger Eisenbahnanwärter,

welcher mit der Fahrkartenausgabe vertraut ist und bereits im direkten Güterverkehr gearbeitet hat, zum alsbaldigen Eintritt gesucht. Besoldung nach Tarifvertrag A. [2083]

Die Direktion der Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft in Tangermünde.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 50. Berlin, den 15. Dezember 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Groß-New York und die erste Riesenbrücke über den Hudsonfluß.

Von Baurat **Heinrich Voß**, Stadtbaurat a. D. in Elberfeld.

Die Großstadt New York, die sich im verflossenen Jahrhundert bis heute aus der einstigen, im Anfang des 17. Jahrhunderts gegründeten holländischen Faktorei Neuamsterdam zu einem Riesenstadtgebilde entwickelt hat, ist die größte Stadt der neuen Welt. Sie hat eine ausgedehnte Industrietätigkeit, und dazu kommt noch ein auswärtiger Handel, der weit mehr als die Hälfte des gesamten Handels der Vereinigten Staaten umfaßt. Ihre hervorragende Entwicklung verdankt sie den außerordentlich günstigen verkehrsgeographischen Verhältnissen, die eine solche Kraft in sich bargen, daß selbst die schwierigsten natürlichen Hindernisse der grenzenlosen ebenen Ausdehnung des Stadtraumes keinen Halt gebieten konnten, und ein Verkehrswesen von unvergleichlicher Bedeutung geschaffen wurde. Den Stadtkern bildet, wie Abb. 1 und 2 erkennen läßt, die vom Ostfluß, vom Hudson- und dem Harlemfluß umspülte, 3 km breite und 20 km lange Manhattan-Insel, während im weiteren die Gesamtstadt noch aus den weit ausgedehnten Bezirken Bronx, Brooklyn, Queens und Richmond besteht. Die Bezirke Brooklyn und Queens liegen auf der „Langen Insel" (Long Island), der Stadtteil Richmond befindet sich auf der Staten-insel. Der Stadtteil Bronx liegt zwar auf dem Festlande, aber auch er ist auf drei Seiten von Wasser umgeben. Zu diesem Großstadtgebilde gesellt sich noch New Jersey auf der westlichen Seite des Hudsonflusses. Wennschon es politisch nicht zu New York gehört, so ist es wirtschaftlich doch als ein Bestandteil der Großstadt aufzufassen.

In dem unteren Teile von Manhattan, wo sich im südlichen Abschnitt die City gebildet hat, flutet das Großstadtleben. Hier walten die Stadtbehörden, die Gerichtsbarkeit, die Geld- und Großkaufmannschaft. Die Geschäftsgebäude ragen turmartig in die Höhe. Weiter nach Norden finden wir die Ladengeschäfte, Gasthöfe, Theater und andere Vergnügungsstätten. Mitten auf der Manhattaninsel breitet sich der große Zentralpark aus. In seiner Nähe befinden sich die vornehmen Wohnbezirke, in den Außenteilen innerhalb der Wasserfront die Miethäuser. Weitere Wohngelegenheit bieten die Außenstadtteile, Brooklyn, Bronx, Queens, Richmond und New Jersey, die durch ein weitverzweigtes Bahnnetz mit der Innenstadt in Verbindung gebracht sind. Es ist verlockend und dürfte auch nützlich für unser Thema sein, einen kurzen Überblick über das reichentwickelte Verkehrswesen New Yorks hier zu geben.

Von Norden her dringt die New Yorker Zentralbahn, in die auch die New Haven- und Hartfordbahn einmündet, den Harlemfluß überschreitend, in das Innere von Manhattan, dem Fern- und Vorortverkehr dienend, bis zu dem großen Zentralbahnhof ein. Die von Westen kommende Pennsylvanische Bahn quert den Hudsonfluß mittels Tunnel und erreicht auf der Manhattaninsel ihren Durchgangsbahnhof, in welchen auch von der anderen Seite die Long Island-Bahn durch Vermittelung einer Untertunnelung des Ostflusses ihre Personenzüge hineinleitet, während auf der Long Island-Seite ein großer Verschiebebahnhof den Güterverkehr beider Bahnen vereinigt. Ein Teil der breiten Avenuen, die die Insel Manhattan in der Längsrichtung durchziehen, hat schon in den siebziger und achtziger Jahren zur Bewältigung eines Schnellverkehrs im Stadtinnern Hochbahnen erhalten, zu denen in den neunziger Jahren noch der

erste „Unterwegs“ im Zuge der Broadways hinzukam*). Diese Bahnen fanden zur Verbindung mit den in Brooklyn befindlichen Schnellhochbahnen Anschluß vermittels der den Ostfluß querenden Brooklynbrücke und des südlichsten Unterwegstunnels. Für eine Überführung der Brooklyner Hochbahnen wurde auch durch Erbauung der Williamsburgbrücke gesorgt. Im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts wurden in Manhattan weitere neue Unterwege geschaffen, und zwar ein „Ostunterweg“ in der Lexingtonavenue, der sich nach Unterquerung des Harlemflusses gabelt und in Bronx bis nach Woodlawn-Road und bis nach Pelham-Bay-Park weiterführt, und ein „Westunterweg“ in der 7. Avenue, der sich südlich bis nach Battery-Park fortsetzt und hier Anschluß an den alten südlichsten Unterwegtunnel findet, aber auch noch einen besonderen neuen Ostflußtunnel erhielt. Die genannten Ostflußbrücken wurden noch um zwei weitere vermehrt, nämlich durch die Manhattanbrücke und die Queensborobrücke. Die sämtlichen Ostflußbrücken sind auf der Manhattanseite durch ein verwickeltes System unterirdischer Schleifen verbunden, die ferner noch an einen neu erbauten Ostflußtunnel, den Montaguetunnel, angeschlossen sind. Eine schon im Jahre 1892 begonnene unterirdische Verbindung zwischen Manhattan und der Langen Insel bildet den Belmont- oder Steinwaytunnel. Der Bau blieb aber über 20 Jahre unfertig liegen. Nunmehr ist er östlich bis zum Queensplatz und westwärts bis zum Times Square geführt, wo die Fahrgäste auf den Westunterweg umsteigen können. Alle diese Verbindungen, dazu auch eine Linie in der 14. Straße in Manhattan, die noch einen weiteren Ostflußtunnel erhalten hat, führen nach Queens und Brooklyn, im Norden bis Astoria und Corona, im Osten bis Cypreßhills, im Süden bis zur Coneyinsel.

Abb. 1.

(Erklärung hierzu unter Abb. 2.)

Schon früh, im Anfang der siebziger Jahre, hat man versucht, auch den Hudsonfluß zu untertunneln. Aber die Arbeiten gerieten aus Geldmangel ins Stocken. Erst 1900 wurden sie wieder aufgenommen und fertiggestellt. Die Anlage besteht aus zwei Röhrenpaaren, die auf der Seite von New Jersey durch eine Längsbahn mit Anschluß an die Pennsylvanische Bahn verbunden sind. Auf der letzteren gehen die Züge bis nach Newark. Die Gleise des südlichen Tunnelpaares endigen auf Manhattan in einem unterirdischen Schleifenbahnhof, während die Gleise des nördlichen Tunnels durch die Mortonstraße und die 6. Avenue nach Norden bis zur 33. Straße weitergehen. Die Eröffnung erfolgte in einzelnen Teilen in den Jahren 1908—1910. Die Pennsylvanische Bahn wurde nach Fertigstellung ihrer Untertunnelung des Bergen Hill und des Hudsonflusses 1910 in Manhattan eingeführt. Weitere Querungen von Bahnen weist der Hudsonfluß nicht auf. Überbrückungen sind hier noch nicht zur Ausführung gekommen. Alle von Westen nach New York gerichteten Bahnen außer der Pennsylvanischen können nur bis an den Hudsonfluß gelangen.

Wie sich aus dem Vorstehenden ergibt, ist der Ostfluß außer den sechs Untertunnelungen durch vier Brücken überquert worden. Von Süden nach Norden gezählt, sind dies die Brooklynbrücke, die Manhattanbrücke, die Williamsburgbrücke und die Queensborobrücke. Alle diese Brücken sind Hängebrücken, deren gewaltige Konstruktionen zeigen, zu welcher staunenswerten Blüte sich neben der Untertunnelungskunst die Brückenbaukunst um New York entwickelt hat. Eine kurze Beschreibung dieser Brücken möge hier Platz finden.

Die Brooklynbrücke (Abb. 3) hat eine Gesamtlänge von 1053,30 m, die durch zwei gemauerte Turmpfeiler geteilt ist und so drei Öffnungen darbietet. Die mittlere, größte, ist 486,30 m weit, die beiden seitlichen je 283,50 m. Die 25,90 m breite Brückenbahn (Abb. 9) ist an vier in gleicher Höhe befindlichen Kabeln aufgehängt. Für den Bahn- und Straßenverkehr bietet die in Straßenhöhe liegende Plattform Platz, während über einem von Konstruktionsteilen in Anspruch genommenen Raum in der Mitte des Querschnitts auf einer oberen Plattform der Fußgängerverkehr sich abwickelt.

Die Länge der Manhattanbrücke (Abb. 4) beträgt 937,70 m. Die mittlere Öffnung hat hier eine Weite von 446,90 m. Für die seitlichen Öffnungen verbleiben je 220,40 m. Die Brückentafel hängt ebenfalls an vier gleich hoch liegenden Kabeln. Der Querschnitt ist (nach Abb. 10) so gestaltet, daß der Straßenfahrdamm von 10,80 m Breite in der Mitte liegt, zu beiden Seiten je 8,20 m breite Streifen dem Straßenbahnverkehr dienen, an die sich beiderseits Fußwege auf Konsolen anschließen. Zwei über den Straßenbahnstreifen zwischengebaute Plattformen nehmen den Hochbahnverkehr auf. Die Querträger haben im ganzen eine Länge von 37,05 m.

*) Das Stadtschnellbahnnetz ist in Abb. 1 nicht eingezeichnet.

14.

12.

Abb. 2. Verkehrsaufbau der Groß-New Yorker Inselstadt.

Erklärung zu Abb. 1 und 2: **1.** Brooklynbrücke. **2.** Manhattanbrücke. **3.** Williamsburgbrücke. **4.** Queensborobrücke. **5.** Doppeltunnel des Unterweges. **6.** Vierfacher Tunnel der Pennsylvanischen Bahn. **7.** Belmonttunnel. **8** und **9.** Tunnel der Hudson- und Manhattanbahn. **10.** Zwillingstunnel der Pennsylvanischen Bahn. **11.** Hauptbahnhof der Pennsylvanischen Bahn in Manhattan. **12.** Hauptbahnhof der New Yorker Zentralbahn in Manhattan. **13.** Endbahnhof der Hudson- und Manhattanbahn an der Churchstraße im südlichen Manhattan. **14.** Ungefähre Stelle der geplanten Brücke über den Hudsonfluß.

Abb. 3. Brooklynbrücke, eröffnet am 24. Mai 1883.

Abb. 4. Manhattanbrücke, eröffnet am 31. Dezember 1909.

Abb. 5. Williamsburgbrücke, eröffnet am 19. Dezember 1903.

Abb. 6. Queensborobrücke, eröffnet am 30. März 1909.

Abb. 3 bis 6. Brücken über den Ostfluß.

Abb. 7. Geplante Brücke über den Hudsonfluß.

Abb. 8. Lageplan des Berliner Straßenzuges „Unter den Linden“ (zum Vergleich).

Anmerkung: Die Abbildungen 3 bis 8 und Abb. 15 sind im gleichen Maßstab gezeichnet. Abb. 3 und 7 sind der Elektrotechnischen Zeitschrift entnommen.

Bei der Williamsburgbrücke (Abb. 5) ist die mittlere Öffnung 486,40 m weit, bei einer Weite der Seitenöffnungen von je 182,00 m. Die Gesamtlänge hat eine Ausdehnung von 850,40 m. Die die Brückentafel tragenden vier Kabel sind so angebracht, daß je zwei beiderseits dicht nebeneinander liegen.

Abb. 9. Brooklynbrücke.

Abb. 10. Manhattanbrücke.

Abb. 11. Williamsburgbrücke.

Abb. 12. Queensborobrücke.

Abb. 13. Geplante Brücke über den Hudsonfluß.

Abb. 14. Querschnitt des Berliner Straßenzuges „Unter den Linden" (zum Vergleich).

Anmerkung: Die Abbildungen 9 bis 14 und Abb. 16 sind im gleichen Maßstab gezeichnet. Abb. 9 und 13 sind der Elektrotechnischen Zeitschrift entnommen.

Der Querschnitt nimmt, wie Abb. 11 zeigt, in der Mitte den Hochbahnverkehr auf, neben dem sich wiederum zu beiden Seiten Streifen für den Straßenbahnverkehr befinden. Zwei Außenkonsolen tragen die Fahrwege. Zwei eingebaute obere Plattformen enthalten die Wege für Fußgänger und Radfahrer. Die Brücke hat eine Gesamtbreitenausdehnung von 36,00 m.

Die Queensborobrücke (Abb. 6) nutzt zu ihrer Abstützung die im Ostfluß liegende Blackwellsinsel aus. Sie hat eine Gesamtlänge von 1132,00 m und ruht auf vier Stützpfeilern, von denen zwei auf der Blackwellsinsel stehen. Die Brücke hat so zwei Hauptöffnungen von 359,30 und 299,15 m, eine mittlere Nebenöffnung von 191,50 m und zwei Seitenöffnungen von 142,70 und 139,55 m erhalten. Der Querschnitt (Abb. 12) bietet in Straßenhöhe Platz für Fahrweg und Straßenbahnen. Eine eingebaute obere Plattform dient zur Aufnahme des Hochbahnverkehrs und trägt zu beiden Seiten Wege für Fußgänger. Die Querkonstruktion hat einschließlich der Konsolen eine Ausdehnung von 27,44 m.

Um des Vergleiches willen sei hier auch noch einer Brücke gedacht, die sich gegenwärtig in der Ausführung befindet. Es ist dies die Brücke über den Delaware (Abb. 15) zur Verbindung von Philadelphia und Camden, die unter Leitung der vereinigten Delaware-Brückenkommission von Pennsylvanien und New Jersey gebaut wird. Hier hat die große Mittelöffnung eine lichte Weite von rd. 533 m. Zur Tragung der Brückenbahn sind nur zwei Kabel vorgesehen, die aber aus besonders festem Stahl und in größerer Stärke hergestellt werden. Während die Kabel bei der Brooklynbrücke einen Durchmesser von 40 cm, bei der Williamsburgbrücke von 47,5 cm, bei der Manhattanbrücke von 52 cm haben, ist der Durchmesser der

Abb. 15. Brücke über den Delaware von Philadelphia nach Camden (im Bau).

Abb. 16. Querschnitt der Brücke über den Delaware.

Kabel bei der Delawarebrücke 76 cm groß. Die Turmpfeiler haben eine Höhe von 115,5 m. Der Querschnitt (Abb. 16) zeigt ein doppeltes Deck, indem auf der eigentlichen Fahrbahn eine Eisenkonstruktion aufgebaut worden ist, die ein oberes Deck bietet. Der Fahrdamm ist 17,37 m breit. Das untere Deck nimmt den Straßenverkehr und den Schnellbahnverkehr auf, das obere Deck dient dem Straßen- und Fußgängerverkehr.

Wie oben schon gesagt, ist der Hudsonfluß noch frei von Überbrückungen, doch wurden schon in den achtziger Jahren, als die Untertunnelungsarbeiten zum Stillstand gekommen waren, Projekte bearbeitet. Im Jahre 1888 stellte Oberingenieur Lindenthal ein großartiges Projekt für eine Hängebrücke auf, die dem Straßen- und Eisenbahnverkehr dienen sollte. Es war eine Mittelöffnung von 869 m vorgesehen und zwei Seitenöffnungen von je 457 m. Die Fahrbahn sollte 26,2 m breit werden und auf 135 m hohen Turmpfeilern ruhen. Diesem Entwurfe wurde später ein noch kühneres Projekt gegenübergestellt, welches eine Mittelöffnung von 950 m in Aussicht nahm und die Bahnen New Jerseys in einem Zentralbahnhof New Yorks zusammenführen sollte. Aber diese Brückenprojekte blieben auf dem Papier stehen, sie wurden nicht ausgeführt, sondern es wurden die stillgelegten Tunnelarbeiten wieder begonnen, die zu der Verbindung der Pennsylvanischen und Long Island-Bahnnetze geführt haben.

Nun ist der Bau einer Brücke über den 1000 m breiten Hudsonfluß wieder dringend geworden. Der Handels- und der Personen- und Wagenverkehr zwischen New Jersey und New York ist von Jahr zu Jahr gewachsen. Er betrug im Jahre 1920

200 Millionen Fußgänger, 10 Millionen Fahrzeuge und 20 Millionen Tonnen Stück- und Massengüter, von denen 12 Millionen Tonnen auf Kohlen entfallen. Diesen Verkehr, der nur mit den vorhandenen Untergrundbahnen und mit Dampfbooten bewältigt wurde, hofft man durch Erbauung einer Brücke, die den Fußgängerverkehr, Fahrzeuge, Autos, Eisenbahnen und auch einen Teil der Schnellbahnen aufnehmen soll, noch erheblich zu steigern. Die nunmehr geplante Hängebrücke wird derartig gewaltige Ausmaße erhalten, daß sie alles bisher auf dem Gebiete des Brückenbaues Geleistete bei weitem übertrifft. Während die Quebecbrücke über den St. Lorenzstrom in Kanada die bisher ausgeführte größte lichte Weite von 547 m aufweist, die in der Ausführung befindliche Delawarebrücke mit 533 m, die Auslegerbrücke über den Firth of Forth in Schottland mit 521 m folgen, die größte der Ostflußbrücken, die Williamsburgbrücke, eine Hauptöffnung von 486,40 m Spannung zeigt, wird die Hauptöffnung der über den Hudsonfluß jetzt geplanten Brücke (Abb. 7) die ins Fabelhafte gehende lichte Weite von 987,55 m erhalten, wozu dann noch zwei Seitenöffnungen von je 521,22 m kommen. Die Gesamtlänge des Riesenbauwerks wird also 2030,00 m betragen. Die Weite der großen Mittelöffnung würde den Berliner Straßenzug „Unter den Linden“ vom Brandenburger Tor bis zum Denkmal Friedrichs des Großen überspannen (Abb. 8), und die ganze Länge würde vom Goldfischteich im Tiergarten bis in den Lustgarten hineinreichen. Eine halbe Stunde wird ein Spaziergänger gebrauchen, um diese Riesenbrückenlänge abzuschreiten.

Gewaltig und von dem bisher üblichen abweichend, soll die Hängekonstruktion ausgebildet werden. Während bei den bisher ausgeführten Hängebrücken die Querträger die auf ihnen ruhenden Brücken- und Verkehrslasten auf Hauptlängsträger übertragen, und diese dann an den Kabeln aufgehängt werden, sollen bei der neuen Hudsonbrücke die Querträger, die durch Längsträger miteinander verbunden sind, ihre Last unmittelbar an die Kabel abgeben. Die an den Kabeln hängenden Querträger erhalten eine Länge von 61 m (Abb. 13). Dazu kommen noch beiderseits die für den Fußgängerverkehr bestimmten Konsolen von je 3 m, so daß sich eine Gesamtlänge von 67 m ergibt. Diese Breite der Verkehrsfläche übersteigt die Breite der Straße „Unter den Linden“ (nach Abb. 14) noch um über 6 m. Die Konstruktion der Querträger, die rd. 10 m hoch sind, soll so eingerichtet werden, daß sich eine Reihe von Aussparungen ergibt, die das Hindurchdringen von den auf den Zwischenlängsträgern gelagerten Gleissträngen für den Bahnverkehr ermöglichen. So wird außer dem Oberdeck, das hauptsächlich dem Auto- und dem Lokalbahnverkehr dienen soll, ohne besonderen Aufbau noch ein zweites Deck für den Schnellbahnverkehr geschaffen. Das obere Deck bietet zwischen den Kabeln eine Verkehrsfläche von rd. 47 m, auf der 16 Autos ungefährdet aneinander vorbeifahren können. Die Unterkante der Eisenkonstruktion wird an den Pfeilern 42,5 m über HW, in der Mitte des Flusses rd. 47,00 m über HW. Der sogenannte „Stich“ der Brücke wird also nur rd. $\frac{4,5}{900} = 0,5\ \%$ betragen.

Die die Brückentafel tragenden Kabel werden sich in einer besonders mächtigen Gestaltung zeigen. Auf jeder Seite der Brücke werden zwei Kabel in einem Abstande von 18,3 m untereinander angebracht, die fachwerkartig miteinander verbunden sind. Die einzelnen Kabel bestehen aus Litzen, die sich in drei Teilgruppen zusammenfügen. Jedes Kabel hat einen Durchmesser von 3,30 m und ist von einer derartig geräumigen Hülle aus Bronze umgeben, daß innerhalb derselben ein genügend großer Arbeitsraum für Ausbesserungszwecke verbleibt. Die einzelnen Kabel zeigen daher in ihren Umhüllungen Durchmesser von 4,50 m.

Das ungeheure Gewicht der Gesamtbrücke ruht fast ganz auf zwei Turmpfeilern, welche die große Mittelöffnung begrenzen. Sie stehen auf einem mächtigen Betonfundament, das bis auf den festen Felsen hinabgeführt wird. Das Fundament bedeckt eine Fläche von $61 \times 130 = 7930$ qm, d. i. mehr als ¾ ha oder 3 Morgen. Die Türme sollen aus festestem Stahl aufgebaut werden. Um sie aber vor den Einflüssen der Witterung zu schützen, werden sie mit Granit umkleidet, wodurch dem ganzen Bauwerk außerdem die seiner großen Tragkraft entsprechende Wucht aufgeprägt wird. Auch die Fahrbahn der Brücke wird möglichst wasserdicht mit Zementplatten abgedeckt, so daß von allen eisernen Bauteilen im Ganzen nur etwa 15 % den verzehrenden Einflüssen der Witterung ausgesetzt bleiben. Hierdurch werden die Kosten der laufenden Unterhaltung wesentlich herabgedrückt werden. Die Turmpfeiler (Abb. 17) werden

Abb. 17. Turmpfeiler der geplanten Brücke über den Hudsonfluß.
(Zum Vergleich ist der Kölner Dom und die Spitze eines New Yorker Wolkenkratzers im gleichen Maßstabe eingezeichnet.)

eine Höhe von 256 m erreichen. Der höchste Wolkenkratzer in New York, das Woolworth-Gebäude, hat ein Höhenmaß von 241 m, wird also von den geplanten Brückenturmpfeilern noch um 15 m übertroffen. Der Kölner Dom ist 160 m hoch, er bleibt also in der Höhe um 96 m gegen die Pfeilerriesen der Hudsonbrücke zurück. Das Gewicht eines Turmpfeilers ist auf 30 000 Tonnen berechnet.

Der etwa 250 000 t betragende Horizontalzug, den die Brücke an den Widerlagern ausübt, erfordert den Einbau von ganz außerordentlichen Verankerungen an den Flußufern. Um die Reibung mit dem Erdreich zu verstärken, sollen an den Brücken-

köpfen Türme errichtet werden. Man beabsichtigt auch dort hohe Wolkenkratzer zu erbauen zur Aufbringung eines Teils der Zinsen von den Brückenbaukosten. Denn die Kosten werden recht bedeutend sein. Der nackte Brückenbau erfordert einen Aufwand von 100 Millionen Dollar. Die gesamte Betriebsausrüstung, wozu unter anderm ein neuer Wagenpark nebst Depot in New Jersey und ein neuer Gemeinschaftsbahnhof in New York für alle großen Linien, die die Brücke benutzen, gehören, werden weitere 110 Millionen Dollar verschlingen. Man hofft aber, in wenig Jahren nach der im Jahre 1928 geplanten Fertigstellung den vorhin erwähnten Fußgängerverkehr des Jahres 1920 auf 250 Millionen, den Verkehr von Fahrzeugen auf 22 Millionen und den Stückgut- und Massenverkehr auf 25 Millionen Tonnen zu erhöhen und verspricht sich davon eine Einnahme von 25 Millionen Dollar, deren reichliche Verdoppelung späterhin erwartet wird.

Bewirtschaftung der Reichseisenbahnen.

Von Oberregierungsrat **Riedenauer.**

In der Reihe der Untersuchungen auf diesem Gebiet hat neuerdings Oberregierungsbaurat Dr. Tecklenburg Betrachtungen gegeben (Nr. 23 d. Ztg.), an welche die folgenden anknüpfen sollen. Der Verfasser geht dabei von der — seinerzeit von ihm aufgestellten — kurzen Wirtschaftsformel der Ertragsberechnung aus und zerlegt diesen Ertrag in Brutto- und Nettorente, letztere nur in weiterem Sinne, auf den ganzen Überschuß über die Betriebsausgaben bezogen. Dabei wird treffend bemerkt, daß sich wirtschaftliche Vergleiche nicht auf eine einzige Zahl des Jahresergebnisses aufbauen lassen. Hierzu sind weder die meist verwendete Umsatzzahl des Kapitals, die sog. Rentabilität, noch die Betriebszahl der Ausgaben allein ausreichend. Gegen erstere bestehen vor allem die Bedenken, daß sie lediglich die Art nachahmt, in welcher private Betriebe den Reingewinn anzugeben pflegen und hiernach die Ausschüttung der Dividende bemessen, und daß diese Umsatzzahl in der Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres sonst keinerlei Rolle spielt. Ferner ist nicht zu übersehen, daß die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit keine einheitliche sein kann, solange man laufende Einnahmen und Ausgaben eines einzelnen Jahres nur mit der Summe der einmaligen Ausgaben aller Vorjahre in Vergleich stellt, und daß beide Wirtschaftsgrößen eine ganz verschiedene Entwickelung haben. Das Anlagekapital eines Betriebs stellt eine mehr oder weniger feste, charakteristische Größe dar und zeigt danach nur eine langsame Zunahme, z. B. 1 %, die sich auf Entscheidungen der Betriebsleitung zurückführen läßt, während Einnahmen und Ausgaben des Betriebs mehr zwangläufig der unbeeinflußten Entwickelung der einzelnen Jahre folgen. Diese Gründe möchten das Anlagekapital überhaupt nicht als die natürliche Größe erscheinen lassen, auf welche die Jahresrechnung abzugleichen ist, um so weniger als ihr eine Begrenzung fehlt, durch die der Umsatz selbst abgeschlossen wird. Das zeigen deutlich die Prozente der Brutto- und Nettorente in den beiden Spalten der Tabelle Seite 440 über die Ergebnisse einiger deutscher Eisenbahnverwaltungen. Das Gesagte trifft noch in höherem Maße zu auf jene Wirtschaftsgrößen, die nur auf die Zahl der Kilometer als Einheiten berechnet sind, denn sie bilden nur einen rohen Vergleich der Bewirtschaftung verschieden großer Betriebsnetze oder auf beliebige andere technische Einheiten, während die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Eigenbetriebs und der Selbstkosten ganz unmöglich ist.

Eine wesentlich andere Bedeutung in diesem Sinne kommt den beiden Spalten der genannten Tabelle über die Betriebszahlen der einzelnen Ausgaben und des Gesamtüberschusses zu, die das Verhältnis zu der wichtigsten Wirtschaftsgröße, zu den Einnahmen, darstellen und damit auch einen viel größeren Maßstab erhalten. Ihr Hauptwert besteht darin, daß sie ein abgeschlossenes Gesamtbild des Betriebs geben, wenn Ausgaben und Überschuß noch in ihre wichtigen Bestandteile aufgeteilt werden, wodurch erst eine richtige Beurteilung des eigenen Betriebs und der Vergleich mit anderen Betrieben möglich wird. Man findet z. B. für das Jahr 1910 bei den Staatsbahnen als Betriebszahlen der Beamtengehälter 18 %, der Arbeitslöhne 8 und der Wohlfahrtszwecke 4, bei den Privatbahnen dagegen 21 und 5 und 3 %, als Betriebszahlen bei ersteren für Beschaffung der Betriebsstoffe, besonders Kohlen 10, für Unterhaltung der Bahnanlagen 11 und für Unterhaltung der Betriebsmittel 11 %, bei den Privatbahnen 13 und 10 und 8 % der Einnahmen. Das Verhältnis dieser Titel zueinander ist bei Staats- und Privatbahnen verschieden, ähnliche Unterschiede zeigt auch der Vergleich der Staatsbahnen unter sich.

Insbesondere muß ferner der rohe Überschuß über die Betriebsausgaben (32 und 34 %) in die Anteile für Verzinsung und Tilgung nach den Hauptteilen der Anlagekosten, für Rücklagen, Dividenden und Reingewinn aufgeteilt werden, ersterer zeigt sich dabei umgekehrt proportional dem oben genannten Bruttogewinn. Seine unteren Grenzen liegen allgemein bei einem Zinsfuß von 3 bis 4% und bei Betriebszahlen von 0,60 bis 0,70 zwischen 8 und 13 % des Anlagekapitals.

Wie Einnahmen und Ausgaben in der Regel die Entwicklung der steigenden Reihe auf eine Anzahl von Jahren ersehen lassen, so zeigt die Betriebszahl des Anlagekapitals etwa die Entwicklung der fallenden Reihe. Dieses Kapital beträgt vom Jahre 1890 bis 1913 in Preußen-Hessen das 7- bis 5fache der Einnahmen, in Baden das 10- bis 8fache, in Bayern das 10- bis 7fache, in Sachsen das 8- bis 6fache und in Württemberg das 11- bis 9fache der jeweiligen Einnahmen. Die Abnahme dieses Anteils ist in den letzten 20 Jahren vor dem Krieg bei diesen Verwaltungen völlig parallel gewesen, der Aufwand an Kapital nähert sich einem Festwert, der für die verschiedenen Betriebsverhältnisse charakteristisch ist, am kleinsten für Preußen-Hessen, am größten für Württemberg, zum kleineren Teil durch höhere Anlagekosten, zum größeren Teil aber durch weit geringeren Verkehr bedingt. Die Beziehungen zwischen Anlagekapital und Ertrag wurden vom Verfasser dieser Zeilen im Jahrgang 1918 dieser Zeitung näher dargestellt, dabei auch die völlig gesunde wirtschaftliche Entwicklung der bayerischen Staatsbahnen im Jahrzehnt vor dem Krieg nachgewiesen. Für die Wirtschaftsgleichung kommt selbstverständlich immer das wirkliche Schuldkapital, nicht das sog. statistische Anlagekapital in Betracht. Bei einer Verzinsung zwischen 3 bis 4 % entsprechen den obigen Zahlen daher Betriebszahlen von 0,20 für Preußen-Hessen bis zu 0,35 für Württemberg, woraus die erheblichen Überschüsse des Großbetriebs in Preußen-Hessen sich erklären.

In einer ausführlichen Zusammenstellung der Verhältnisse deutscher Staats- und Privatbahnen für das Jahr 1910 im Jahrgang 1913 der Zeitschrift „Deutscher A.- und I.-Vereine" hat der Verfasser die Tabellen der Umsatzzahlen und Betriebszahlen beigefügt und auch später im Jahrgang 1918 der Zeitschrift die Wirtschaftsgleichung dieser Zahlen wegen ihres tieferen Einblicks in die Selbstkosten empfohlen. Da die sämtlichen Betriebszahlen einschließlich Gewinn wegen Ableitung aus der Wirtschaftsgleichung: $\sum E = \sum A + \sum \tau K + G$ zusammen die feste Summe = 1 ergeben, so ist schon dadurch die Rückwirkung jeder einzelnen Ausgabe auf die gesamte Wirtschaftlichkeit zu erkennen, die Abhängigkeit der Personal- und Sachausgaben mit ihren Unterabteilungen von der Verzinsung und Tilgung und dem Reingewinn sowie umgekehrt, tritt deutlich in Erscheinung. Die Gleichung der Betriebszahlen des ganzen Jahres ist aber nur der Rahmen für alle zusammengehörigen Gruppen und Teilbetriebe, in welchem man die ganzen Betriebe auf diese oder jene Art aufteilen will. Jeder Gruppe entspricht als Einzelbild ein bestimmter Anteil der Personal- und Sachausgaben und der Verzinsung und muß für sich bei Auswahl verschiedener Anlagen und Einrichtungen die kleinste Summe der Jahreskosten ergeben. Dies gilt für die Ausscheidung des betriebstechnischen Aufwands im Rangier- und Streckendienst, der maschinentechnischen Leistungen für Zugabfertigung und Zugförderung sowie Werkstättendienst, der verkehrstechnischen Ausgaben, für Abfertigung und Fahrplan des Personen- und Güterdienstes, sowie endlich der hoch- und tiefbautechnischen Bahnunterhaltungskosten von Haupt- und Nebenbahnen. Je zahlreicher die kleinsten Aufwandsummen, also die Selbstkosten in den einzelnen Gruppen, ermittelt und durchgeführt sind, desto günstiger muß die Wirtschaftsgleichung der Betriebszahlen für den ganzen Betrieb sich stellen, denn jede Einzelprüfung der Bau- oder Betriebswürdigkeit ist nur ein Ausschnitt des ganzen Betriebs. Mit Recht wurde betont, daß in dieser Beziehung noch ein reiches Feld für die wissenschaftliche Betriebsführung offen liegt, hierzu wird von der Reichsstatistik wertvolles Material an die Hand gegeben.

In manchen Fällen und zu bestimmten Zwecken könnten die Vergleiche der Selbstkosten auch getrennt, z. B. nach den Ein-

nahmen des Personen- und Güterverkehrs angestellt werden. Verhalten sich diese Einnahmen z. B. wie 1 : 2, so ergeben sich hieraus besondere Betriebszahlen, deren Maßstab jedoch beim Personenverkehr das Dreifache und beim Güterverkehr das 1,5-fache von jenen des Gesamtverkehrs beträgt.

Den Einzeluntersuchungen der Produktionskosten auf Grund von Betriebszahlen möchte stets der Vorteil zukommen, daß sie bei beliebiger Aufteilung an die Kosten für andere Betriebsteile gebunden sind und zugleich von der im voraus nicht zu bestimmenden Größe der Verkehrseinnahmen abhängen, welche umgekehrt schon häufig in einzelnen Monaten bei Rückgang des Verkehrs von großem Einfluß auf die Ausgaben gewesen sind. Es leuchtet ein, daß damit laufende und einmalige Ausgaben ohne Rücksicht auf die absoluten Zahlen auf solche Weise ins richtige Verhältnis zum wirklichen Verkehr gebracht werden. Den beiden von Dr. Tecklenburg hervorgehobenen Zwecken wird mit diesem Verfahren ebenso gedient sein.

Von Interesse ist aber auch das allgemeine Ergebnis, daß nach den wissenschaftlichen Untersuchungen der Grundbegriffe der Wirtschaftslehre, der Gebrauchs- und Tauschwerte bei der Warenbeschaffung und Arbeitsleistung, durch die rechnerische Prüfung von Selbstkosten und Gewinn sich die gleichen Gesichtspunkte wie bei der praktischen Beurteilung von Groß- und Kleinbetrieben als maßgebend zeigen lassen.

Eisenbahn und Kraftwagengüterbeförderung.

Der Verfasser des in Nr. 35 dieser Zeitung abgedruckten Artikels mit gleicher Überschrift stellt die Frage: „Ist in der Tat der Kraftwagenverkehr ein Wettbewerbsunternehmen gegen die Eisenbahn oder kann er sich zu einem solchen ausgestalten?“ und läßt diese Frage von jedem Eisenbahner bejahen. Letzterem ist wohl zuzustimmen, wenn man hier unter Wettbewerb nur einen solchen versteht, der mit legalen Mitteln das gleiche wie die Eisenbahn bezweckt, also ebenfalls den gewerbsmäßigen Transport von Gütern zu Lande, aber ohne Rücksicht darauf, ob dieser Wettbewerb dazu führt, das Erträgnis eines anderen Transportunternehmens zu schmälern oder ganz zu gefährden. Mit solchem Wettbewerb mußte auch schon früher jede Bahn rechnen, mußte ihn sich gefallen lassen und war nur in der Lage, durch gütliche Vereinbarung oder durch Herabsetzung der Fracht oder andere tarifarische Maßnahmen ihm zu begegnen und ihn abzuschwächen. Wird aber das Moment der Schädigung als wesentlich angesehen und daraus, wie es nach den Ausführungen im fragl. Artikel anzunehmen ist, die Schädlichkeit des Wettbewerbes und damit die Berechtigung des Widerspruchs seitens der Eisenbahn hergeleitet, dann läßt sich wohl nicht auf eine allgemeine Zustimmung rechnen. Jedenfalls ist aus dem Artikel nicht zu entnehmen, wie ein solcher Widerspruch seitens der Bahn und eine Beschränkung des Kraftwagenverkehrs durch eine gesetzliche oder verwaltungsseitige Maßnahme zu begründen wäre. Ein Monopol der Eisenbahnen hinsichtlich der Beförderung von Personen und Gütern kann doch nur für die betr. Bahnstrecke in Frage kommen und nach dem Pr. Ges. v. 1838 — streng genommen — nicht einmal für diese, denn die Bahnunternehmerin ist verpflichtet, nach Entscheidung der zuständigen Behörde auch Dritten den Betrieb gegen Entschädigung zu gestatten; noch weniger kann es wohl verwehrt sein, auf einer zwei Orte (Bahnstationen) verbindenden Landstraße Güter auf Kraftwagen zu befördern, sofern die für letztere bestehenden Sicherheitsvorschriften befolgt werden. Streng genommen hat sogar die Beförderung auf der Landstraße die Priorität vor der auf der Eisenbahn; letztere verdrängte die erstere, solange diese auf die Beförderung mittels Zug- oder Lasttier angewiesen war, und muß sich jetzt ihrerseits ein Zurückdrängen gefallen lassen, wenn an Stelle des Tieres die Maschine tritt. Ob das Zurückgewinnen eines Teiles der früheren Transporte für die Landstraße möglich ist, hängt naturgemäß in erster Reihe von der technischen Ausbildung des Motors ab und von den geltenden Sicherheitsvorschriften, in zweiter Reihe von der Rentabilität. Andere Beschränkungen lassen sich wohl nicht rechtfertigen und es kann nicht Sache des Reiches sein und noch viel weniger der Reichsbahnbehörden, den Fortschritt in der Entwicklung des Lastautomobilverkehrs irgendwie zu hemmen und die in dem Artikel des weiteren gestellte Frage „inwieweit überhaupt eine gesunde Fortentwicklung vorliegt und die Volkswirtschaft die Verwendung von Kraftwagen gebietet“ zu entscheiden. Diese Enthaltsamkeit erscheint um so weniger bedenklich, als der Verfasser des fragl. Artikels zutreffend darauf hinweist, daß „wie jedem Verkehrsmittel auch dem Kraftwagen seine natürliche Grenze gesetzt sei, und zwar durch den geringen Fassungsraum, die geringe Tragfähigkeit und die Beschränkung in der Entfernung“. Ist schon durch letzteres eine erhebliche finanzielle Schädigung der Eisenbahn ausgeschlossen, so kommt auch folgendes in Betracht: Der Apparat, welcher bei Beförderung auf der Eisenbahn in Wirkung tritt, ist um so komplizierter und kostspieliger, erfordert für die Reichsbahnen, die doch hauptsächlich in Frage kommen, so viele zeitraubende Vorbereitungen und einen solchen Aufwand an Personal und Betriebskraft, daß die Kosten mit den Erträgnissen aus der Beförderung auf kürzere Entfernung nicht in Einklang stehen; die Eisenbahn arbeitet hier mit Verlust und dies, im Zusammenhange mit der nach den Konzessionen den Bahnen obliegenden Transportpflicht, hat schon immer die Verwaltungen gezwungen, hier Mindestfrachten festzusetzen, die höher sind als die, welche nach der Beförderungsstrecke und dem eigentlichen Gewichte sich ergeben, auch bei Einführung von Ausnahmetarifen für nahe Entfernungen die normalen Frachten zu berechnen. Die Übernahme der Güterbeförderung auf kürzere Strecken durch Kraftwagen entlastet somit die Eisenbahn, weshalb auch während des Krieges die Staatsbahnverwaltungen mit allen Mitteln auf eine solche Entlastung hinwirkten. Auch die neuen, so wenig erfreulichen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse drängen wohl mehr auf solche Entlastung, als darauf, daß das Reich oder, wie in dem fragl. Artikel vorgeschlagen, die Reichsbahn durch einschränkende Maßnahmen die natürliche Entwicklung der Kraftwagenbeförderung behindert, zumal in einer Zeit, zu der sogar der Übergang zum Privatbahnsystem ernstlich erwogen wird. Alles dies schließt nicht aus, daß auch die Eisenbahnen, insonderheit die Reichsbahnen, die in dem Artikel geschilderten Vorteile der Kraftwagengüterbeförderung sich zunutze machen. Vor allem käme hier in Betracht die Beförderung von Stückgut von den größeren und von Sammelstationen nach den kleineren nahegelegenen Bestimmungsstationen. Gerade die hier bei Beförderung auf der Bahn entstehenden Kosten stehen in einem Mißverhältnisse zu dem Transportzweck, wenn man bedenkt, daß häufig das Anhalten eines über 50 Achsen starken Nahgüterzuges erforderlich ist, um einzelne Stücke auszuladen oder aufzunehmen, und daß vielfach das Anhalten mit Rücksicht auf andere Züge und bei Verspätungen auch einen längeren Aufenthalt bedingt. N o t t e b o h m.

Der Verfasser des Artikels in Nr. 35 d. Ztg. hat sich zu vorstehenden Ausführungen, wie folgt, geäußert:

Auch ich erblicke in dem Kraftwagenverkehr kein Wettbewerbsunternehmen gegen die Eisenbahn. Dies nachzuweisen war ja gerade der Zweck und die Absicht meines Aufsatzes. Ich habe mich auch ganz und gar nicht dafür ausgesprochen, dem Kraftwagenverkehr Hinderungen oder Hemmungen in den Weg zu stellen; im Gegenteil wünsche ich, die in dem neuen Verkehrsmittel offensichtlich vorhandenen Vorteile für das gesamte Verkehrswesen nutzbar zu machen. Dies ist zweifellos die Kernfrage, die auch in den vorstehenden Ausführungen richtig erkannt ist. Denn nicht nur die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der Reichsbahn lassen eine Entspannung als wünschenswert erscheinen, sondern vor allem auch deren wenig erfreuliche finanziellen Ergebnisse verlangen gebieterisch, in eine sorgfältige Prüfung einzutreten, wie die bestehenden Verhältnisse gebessert werden können. Es ist hiernach meines Erachtens Aufgabe und unabweisbare Pflicht der Reichsbahn, die Angelegenheit in die Hand zu nehmen.

Am einfachsten und natürlichsten geschieht dies, wenn sich die Reichsbahnverwaltung mit dem Kraftwagenunternehmer zusammensetzt, um gemeinsam mit ihm zu erörtern und zu prüfen, in welcher Weise der Kraftwagen bei der Bewältigung der öffentlichen Verkehrsaufgaben mit herangezogen werden kann. Dabei wird vor allem darauf Bedacht zu nehmen sein, daß der vorhandene Verkehr nicht g l e i c h z e i t i g von der Eisenbahn u n d dem Kraftwagen bedient wird. Es wird vielmehr versucht werden müssen, jedem der beiden Verkehrsmittel den ihm nach seinen Eigenschaften zukommenden Verkehr zuzuweisen, das heißt, für den Kraftwagen den Verkehr herauszuschälen, der verkehrstechnisch und volkswirtschaftlich dem Kraftwagen gebührt. Diese gemeinsame Prüfung ist bereits eingeleitet und wird hoffentlich demnächst zu einem Versuch führen, dessen Ergebnisse in einem weiteren Aufsatz in dieser Zeitung behandelt werden können. Dr. T e u b n e r.

Ueber den ungarischen Güterverkehr nach dem Kriege.

Von **Josef Popper**, Budapest.

Wenn auch der Krieg unserer Volkswirtschaft schwere Wunden zugefügt und fortwährend Sachgüter in gewaltigem Maße zerstört und beschädigt hat, so dürfen wir doch nicht vergessen, daß die wahre Quelle des Reichtums nicht so sehr im Kapitalbesitz besteht, als in der Fähigkeit, Kapital zu bilden und zu erneuern. Wir müssen demnach in Zukunft dem Kapitalbildungsprozeß unsere größte Aufmerksamkeit zuwenden und diesem Zwecke alle Produktionsmittel, also auch die Bahnen, unterordnen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer weitgehenden Ausgestaltung des Güterverkehrs, die im großen und ganzen nach Ansicht angesehener Verkehrstechniker mit der Durchführung kostspieliger Neubauten (zumal neuer Lokalbahnen) keineswegs verknüpft sein dürfte. Viel eher wird die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender Verschiebebahnhöfe, die Vermehrung der Verkehrs- und Ausstellungsgleise, der Magazine, der Umschlagplätze, die Verbesserung der Gleit- und Hebevorrichtungen sowie sonstiger Belade- und Entladevorkehrungen u. dgl. in Betracht kommen. Auch in dieser Richtung ist während des Krieges so manches geschehen. So wäre z. B. auf die umfassenden Bauten hinzuweisen, die zur Entlastung der Budapester Bahnhöfe dienen. Aber das meiste wird selbstverständlich erst nach dem Frieden und dann so schnell wie nur möglich zu leisten sein. Hand in Hand damit wäre für eine reichliche Vermehrung des Güterfahrparks vorzusorgen; dieser sollte eine entsprechend große Anzahl von Lokomotiven zur Beförderung schwerer Güterzüge und hochtonniger Wagen enthalten. Vor einiger Zeit ist der Gedanke aufgetaucht, dem Güterverkehr durch den Bau einheitlicher Wagentypen Erleichterung zu bringen. Nach den im Kriege gewonnenen Erfahrungen konnten des öfteren betriebsunfähig gewordene Wagen dem Betriebe deshalb nicht bald wieder zugeführt werden, weil der Ersatz einzelner Bestandteile notwendig war, und diese infolge der Verschiedenheit der bei den Bahnen in Gebrauch befindlichen Bauformen nicht zur Verfügung standen. In vielen Fällen verursachten die durch die schwierigen Verkehrsverhältnisse hervorgerufenen Stillstände und Verschleppungen der mit Ersatzbestandteilen beladenen Wagen weitere Verzögerungen in der Wiederherstellung der vorübergehend betriebsunfähig gewordenen Wagen. Zur Behebung dieser häufig vorgekommenen Schwierigkeiten würde es sich empfehlen, für die dem Austausch besonders unterliegenden Wagenbestandteile eine möglichste Gleichförmigkeit zu erreichen. In diesem Falle wäre es nicht notwendig, von den Ersatzbestandteilen große Vorräte aufzustapeln, und es könnten betriebsunfähig gewordene Wagen öfter sogar ohne deren Entladung rasch wieder hergestellt und in Betrieb gesetzt werden. In technischer Hinsicht dürfte die Vereinheitlichung einzelner im Übergangsverkehr hauptsächlich vorkommender Güterwagentypen, z. B. der 20-t-Kohlenwagen, leicht durchzuführen sein, da die Hauptabmessungen dieser Wagen mit Rücksicht auf die gleiche Tragfähigkeit festgelegt und im Grunde genommen nur die Bauformen der einzelnen Wagenbestandteile der freien Wahl unterworfen sind. Bei näherer Betrachtung zeigt es sich jedoch, daß sogar die Bauformen der wichtigeren Bestandteile ähnlich ausgebildet sind, und daß die bei den verschiedenen Bahnen vorkommenden baulichen Abweichungen das Wesen der Einrichtung nur in den seltensten Fällen berühren. Unter den Baubestandteilen der normalspurigen Güterwagen beschränken sich die Abweichungen hauptsächlich auf die Ausführung der Wagenuntergestelle und Kasten, während die übrigen Bestandteile, namentlich die des Laufwerks, wie Räder, Achsen, Achsbüchsen sowie Tragfedern, Puffer und Zugvorrichtungen wesentliche Abweichungen nicht aufweisen. Vom technischen Standpunkte bestünde demnach kein Hindernis, wenigstens in den Bauformen und Abmessungen dieser wichtigsten Bestandteile der Wagen eine mögliche Einheitlichkeit anzustreben und hierdurch im Verkehr der Wagen Erleichterungen zu erzielen.

Auch Wagen mit Selbstentladevorrichtungen, deren Verwendung eine Beschleunigung des Güterverkehrs ermöglicht, sollten in größerer Zahl angeschafft werden. Zwar tritt die wirtschaftliche Überlegenheit der Selbstentlader nach der Anschauung maßgebender Fachkreise für die Eisenbahnverwaltungen nur dann besonders hervor, wenn die täglichen Beförderungsmengen zwischen zwei bestimmten Stationen so erheblich sind, daß sich die Beförderung der Wagen in besonders für sie geeigneten, geschlossenen Zügen lohnt. Müssen dagegen die Wagen wegen ungenügender Beförderungsmengen in den gewöhnlichen Güterzügen des öffentlichen Verkehrs Platz finden, so werden die Aufenthalte derart ausgedehnt, daß der Vorteil, den die Eisenbahnverwaltung aus dem raschen Umsatz der Wagen erzielen könnte, fast wieder verschwindet. Selbstentlader mit nur 20 t Ladegewicht hätten an sich gegenüber den gewöhnlichen 20-t-Wagen nur unbedeutende Vorteile; ihr Eigengewicht — die tote Last — wäre größer, auch wären ihre Beschaffungskosten höher als bei den gewöhnlichen 20-t-Wagen. Zweckmäßiger wären die Selbstentlader mit höherer Tragkraft (etwa 30, 35 oder 40 t), bei denen die tote Last mit der Steigerung des Ladegewichtes erheblich abnimmt; diese Wagen müßten dann allerdings, wegen des Raddrucks, mehr als zwei Achsen haben. Nebenbei sei erwähnt, daß in Deutschland und Schweden dreiachsige Wagen mit dreißigtonniger Tragfähigkeit für die Beförderung von Erzen verkehren. Überhaupt wird sich dadurch, daß man die Verfrachter an der Beschleunigung und an der Verbilligung des Güterverkehrs interessiert, sehr viel erreichen lassen. Bloße Ermahnungen führen nur in ganz vereinzelten Fällen zum Ziel. Das Deutsche Kriegsamt hat beispielsweise während des Krieges wiederholt eine ganze Reihe von Forderungen aufgestellt. Man muß sich gerade umgekehrt an die Selbstsucht der Verfrachter wenden, wenn man ihrer Mitwirkung bei Behebung der Wagennot sicher sein will. Letztere ist oft nicht in der ungenügenden Ausnutzung der Eisenbahnwagen zu suchen.

Man hat vor dem Kriege berechnet, daß sich die Eisenbahnwagen innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden durchschnittlich nur 3 Stunden auf der Strecke befinden (und 60 km zurücklegen), die übrigen 21 Stunden hingegen sich in den Stationen aufhalten. Es ist nun klar, daß durch eine Änderung dieses ungünstigen Verhältnisses — durch Kürzung der Aufenthaltszeit und der Fahrzeit — schon mit dem vorhandenen Wagenpark viel größere Frachtmengen als bisher bewältigt werden könnten. Diesem Ziele kann die Bahnverwaltung näher kommen, wenn die Verfrachter ein (materielles) Interesse daran haben, die Wagen schneller zu entladen und zu beladen, als sie hierzu ohne Leistung von Wagenstandsgeldern verpflichtet wären. Werden den Versendern und Empfängern von Massengütern, wenn man so sagen darf, für die Unterschreitung der Belade- und Entladefrist Prämien gewährt, so werden sie selbst kostspielige Anlagen nicht scheuen, um der ihnen gebotenen Frachtbegünstigungen teilhaftig zu werden.

Dem gleichen Zweck dient die im Deutschen Reiche von der Praxis bereits aufgenommene Einrichtung, wonach die Verfrachter für die Ausnutzung des Ladegewichtes Prämien (Tarifnachlässe) erhalten. Diese Nachlässe wurden etwa ein Jahr vor Kriegsausbruch auf die aus Österreich-Ungarn herrührenden Sendungen (mit Ausnahme von Kohlen- und Kokssendungen) ausgedehnt. Während des Krieges wurde im Deutschen Reiche die Wahrnehmung gemacht, daß die Ausnutzung des Ladegewichtes der Wagen sofort geringer wird, wenn der hierfür vorgesehene Frachtnachlaß, wie er beispielsweise für die Aufgabe von Brotgetreide bestand, nicht mehr bewilligt wird. Die deutsche Reichsgetreidestelle hat daher neuerdings zu der nachahmenswerten Maßregel gegriffen, für volle Ausnutzung der Eisenbahnwagen mit einem Ladegewicht von 15 t Tonnen Prämien zu gewähren. Diese je nach der Entfernung abgestuften Prämien werden an die liefernden Kommunalverbände oder Kommissare, bei Mehl an die Mühlen gezahlt. In diesem Zusammenhange sei erwähnt, daß die Ausnutzung der Güterwagen bei gegebenen Voraussetzungen auch durch Förderung des Sammelladungsverkehrs erzielt werden kann.

Ein schneller Kreislauf des rollenden Materials ist weiter durch die Verringerung des Rangierdienstes zu erzielen, der mit Zunahme des Verkehrs sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, die Betriebskosten vergrößert und die Eisenbahnen auch zur Vornahme von Neuanlagen (z. B. Errichtung von Rangierbahnhöfen usw.) zwingt. Würden nun die Verfrachter durch Prämien dazu veranlaßt, daß sie die Güter nicht in einzelnen Wagen, sondern stets in Gruppen von Wagen und womöglich sogar in ganzen Zügen absenden, so könnte die zeitraubende Rangierarbeit und der Aufenthalt in den Zwischenstationen vermindert und die Güter mit Beschleunigung im Fernzuge befördert werden. Diese Art von Begünstigung war bereits bei der französischen Nordbahn eingeführt, und zwar für die Beförderung von Kohlen und Koks in 40-t-Wagen, die von den Verfrachtern selbst gestellt wurden. (Bei Versendung eines einzigen Wagens von 40 t hat die Ermäßigung 6 %, bei zwei Wagen 7 % betragen, und so fort bis zu 16 Wagen oder einem Zug von 640 t, wo die Ermäßigung sich auf 21 % belief. Überdies gewährte die Eisenbahn eine der Stellung der Wagen entsprechende Entschädigung von 5 Centimes für jeden von beladenen Wagen durchlaufenen Kilometer.) Ähnliche Begünstigungen gewährten auch die deutschen Bahnen. Ferner sei bemerkt, daß mit Hilfe der Verfrachter auch das Leerlaufen der Wagen — das jährlich Milliarden von Achskilometern ausmacht — verringert werden kann. Auch in diesem Falle können gerade die Verfrachter von Massengütern durch Gewährung von Prämien dafür gewonnen werden, daß sie die bei ihnen einlangenden Wagen gleich zur Beförderung von Rückfrachten benutzen.

Der Krieg hat zwar allen diesen Reformbestrebungen vorläufig Einhalt geboten. Aber die angeführten Beispiele genügen, um darzutun, daß sich durch die Hilfe der Verfrachter ganz bedeutende Ersparnisse im Betriebsdienste der Eisenbahnen erzielen und überdies kostspielige Neuanschaffungen vermeiden lassen, wenn man das bisher nur im Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer bestehende Prämien- (Tantiemen-) System auch auf das Verhältnis zwischen Eisenbahnverwaltung und Verfrachter anwendet. Welche große wirtschaftliche Tragweite dieser Maßregel zukommt, in welchem Maße sie die heimische Produktion im zukünftigen, schwierigen Wettkampf auf dem Weltmarkt zu stärken geeignet ist, bedarf nicht erst einer Erklärung. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß von mancher Seite die Herstellung einer Wagengemeinschaft aus allen neuen Staaten der alten Monarchie nach dem in der deutschen Wagengemeinschaft gegebenen Beispiele — allerdings unter vollständiger Anpassung an die besonderen neuen Verhältnisse — empfohlen wird, weil hierdurch die Leerläufe der Wagen beträchtlich vermieden werden könnten.

So darf kein Mittel außer acht gelassen werden, das geeignet wäre, den Güterverkehr zu verbessern und soviel wie möglich zu beschleunigen. Im friedlichen Wettbewerb der Staaten werden sich dem die besten Aussichten eröffnen, der nicht nur die Güter schneller herstellen, sondern sie auch rascher befördern, die anderen Staaten befriedigen kann. Er wird die Weltkonjunktur am besten auszunutzen vermögen. Freilich werden sich, wie bereits erwähnt, trotz aller Bemühungen in der ersten Zeit Verkehrsschwierigkeiten nicht vermeiden lassen. Es wird nicht möglich sein, bei der Beförderung alle Güter gleichmäßig zu behandeln. Vielmehr dürfte, ähnlich wie im Kriege, bei der Wagenbeistellung eine Rangordnung der Betriebe aufgestellt werden, die allerdings stets veränderlich und sehr elastisch sein müßte. Die Frage kann jedoch nicht für sich allein gelöst werden. Sie steht im innigsten Zusammenhange mit der Frage der zukünftigen Rohstoffzuteilung. Die inländischen und ausländischen Rohstoffe werden vor allem den Fabriken zugewiesen werden müssen, die Produktionsmittel erzeugen, also auch solchen, die Lokomotiven, Güterwagen, Kräne, Ladevorrichtungen u. dgl. herstellen. Dann werden, ebenso wie im Kriege, die Industrien mit Rohstoffen und zugleich mit Wagen zu versorgen sein, die für die Allgemeinheit von Wichtigkeit sind, z. B. dadurch, daß sie für den Export arbeiten. So wird sich die Wagenbeistellung solange den Grundsätzen der Übergangswirtschaft anzupassen haben, bis die ersten Verkehrsschwierigkeiten überwunden sind und jeglicher Verkehr wird bewältigt werden können.

Die ungeheure Abnutzung der Anlagen und der Fahrbetriebsmittel und die Steigerung der Personalausgaben findet in der während der Kriegszeit erzielten Einnahmengestaltung auch nicht entfernt ihr Gegengewicht. Dabei werden die durch die Kriegsereignisse hervorgerufenen Beschädigungen des Bahnbestandes nicht in Betracht gezogen. Denn die Privatbahnen haben in dieser Hinsicht nach den allgemein gültigen Entschädigungsgrundsätzen einen Anspruch auf Entschädigung. Und auch bei den Staatsbahnen sind die Kosten der Wiederinstandsetzung selbstverständlich nicht zu Lasten der Bahnverwaltung zu buchen, sondern als ein Teil der Kriegskosten anzusehen. Abgesehen von diesem Posten werden jedoch den Bahnen die zukünftige Erneuerung des Bahnbestandes und die Vornahme der erforderlichen Anlagen mit Rücksicht auf die Steigerung der Materialpreise und Löhne sehr große Auslagen verursachen, wozu noch mit einer namhaften Erhöhung der gewöhnlichen Betriebskosten, ebenfalls als Folge der geringeren Kaufkraft des Geldes, fortdauernd zu rechnen ist. Auf diese beträchtlichen Mehrauslagen muß die Tarifstellung um so mehr Rücksicht nehmen, als auch der Zinsfuß gestiegen ist und die Verzinsung des Anlagekapitals nicht mehr, wie dies bisher der Fall war, mit 4 % veranschlagt werden darf.

Aber nicht nur das Interesse der Bahnen, sondern auch das der staatlichen Finanzverwaltung steht im Widerstreite mit dem Streben nach Ausstellung niedriger Tarife. Um seinen durch die Kosten des Krieges vollständig in Unordnung gebrachten Haushalt wieder auf gesunde Grundlagen zu stellen, wird der Staat darnach streben, bei der Verwaltung seiner Bahnen durch tarifarische Mittel einen erheblichen Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu erzielen. Wir sehen: Die Forderung von Frachtsätzen, durch die die Gestehungskosten der Gütererzeugung verringert werden sollten, ist kaum zu erfüllen, und es scheint eine schier unlösliche Aufgabe zu sein, in diesem Widerstreit der Notwendigkeiten eine gedeihliche Lösung zu finden.

In einer ähnlichen Lage wie wir befinden sich aber auch alle anderen am Kriege beteiligten Staaten — aus welchem Umstand wir einigermaßen Zuversicht schöpfen können. Denn „billig" und „teuer", niedrige und hohe Bahntarife sind nicht unverrückbare Begriffe, sondern stellen nur relative Größen dar. Es muß daher bei Feststellung der Beförderungspreise für alle wichtigeren Artikel auch die Tariflage der für uns in Betracht kommenden Staaten, zumal der Nachbarländer, berücksichtigt und dabei der zwischenstaatlichen Tarifierung das Hauptaugenmerk zugewendet werden. Summarische, schablonenmäßige Tariferhöhungen, wie sie während des Krieges wiederholt vorgenommen worden sind und bei der überwiegenden Verfrachtung von Gütern, die militärischen Zwecken dienen, sowie bei der Unterbindung des Außenhandels ohne Schädigung der Volkswirtschaft auch vorgenommen werden durften, werden jetzt nicht mehr am Platze sein.

Wir werden zu der individuellen Tarifierung zurückgehen müssen; sie wird sogar mit einer noch größeren Elastizität und Feinheit auszustatten sein. Hierzu wäre es notwendig, auch in Ungarn eine Güterverkehrsstatistik zu schaffen. Gegenwärtig gleichen die ungarischen Staatsbahnen einem Unternehmer, dem zwar die Höhe seines jährlichen Gesamtumsatzes bekannt ist, der aber über die in den einzelnen Artikeln seines Geschäftsbetriebes erzielten Verkäufe vollständig im Dunkeln ist. Die Bahn kann auf Grund ihrer Aufzeichnungen nur das Gesamtgewicht aller beförderten Waren oder des gesamten zurückgelegten Weges in verschiedenen Rechnungsarten (Wagenachskilometer, Zugkilometer, Brutto- und Nettotonnenkilometer usw.) feststellen. Zwar gibt es auch über die Verfrachtungsmengen der wichtigsten Warengattungen statistische Feststellungen; sie sind aber — und darüber gibt sich niemand einer Täuschung hin — erstens durchaus unrichtig, weil sie auf unkontrollierbaren Schätzungen ganz untergeordneter Bahnorgane beruhen, und zweitens sind sie wertlos. Denn sie geben uns zwar bekannt, daß auf dem Gesamtnetze der Bahnen gewisse Mengen gewisser Güter befördert worden sind, nicht aber auf welchen Strecken, von und nach welcher Richtung dies geschehen ist.

Die nahezu vollständige Unkenntnis der ungarischen Staatsbahnen über ihren eigenen Güterverkehr wird besonders dann fühlbar, wenn die Preise der Eisenbahn, ihre Tarife, eine Änderung erfahren sollen. Die gegenwärtigen statistischen Behelfe liefern nicht einmal zur genauen Berechnung die erforderliche Handhabe. Ebensowenig wie die finanziellen Ergebnisse können infolge des Mangels an statistischen Unterlagen die verkehrspolitischen Wirkungen zukünftiger Tarifmaßnahmen vorhergesehen werden. So kann z. B. eine an und für sich unbedenkliche, weil in den Preisverhältnissen gewisser Waren begründete Tariferhöhung in einzelnen Relationen schädlich wirken und hier infolgedessen einen Ausfall von Transporten zur Folge haben; da jedoch die Größe des Verkehrs zwischen den in Frage kommenden Orten für die in Betracht kommenden Güter unbekannt ist, so hat man nicht das Mittel, um abschätzen zu können, ob nicht durch die Verkehrsminderung die aus der Tariferhöhung sich ergebende Mehreinnahme aufgehoben werden, ob nicht statt eines Gewinnes ein Verlust entstehen wird.

Infolge des Mangels an statistischen Unterlagen ist auch die den Eisenbahngüterverkehr betreffende Vergangenheit ein Buch mit sieben Siegeln. Man kann nicht sagen, ob etwa zufolge einer bereits durchgeführten Tarifregulierung der Verkehr gewisser Warengattungen zwischen gewissen Verkehrszentren sich ständig vermindert oder vergrößert hat, ob z. B. im ersteren Falle die Einnahmen aus diesem Verkehre geringer geworden sind, so daß das günstige Gesamtergebnis dem erhöhten Verkehre anderer Güter auf diesen oder anderen Relationen zuzuschreiben ist. Schon aus dem Vorstehenden ist klar ersichtlich, daß der Forderung nach einer Güterverkehrsstatistik nicht etwa theoretische Erwägungen zugrunde liegen; daß es sich hierbei nicht um ein wissenschaftliches Unternehmen handelt, wie aus dem Worte „Statistik" leicht geschlossen werden könnte. Es sind vielmehr ausschließlich praktische Zwecke, die die Staatsbahnen sowohl wie die Privatbahnen dazu veranlassen sollten, Nachweisungen über den Versand und Empfang der einzelnen (entsprechend abzugrenzenden) Wirtschaftsgebiete Ungarns zu führen, Nachweisungen, die sich auf alle mit der Bahn beförderten, in einer angemessenen Anzahl von Positionen einzuteilenden Warengattungen zu erstrecken hätten. Eine derartige Güterverkehrsstatistik ist aber nicht bloß für die Eisenbahnverwaltungen, sondern auch für den Handel und die Industrie von außerordentlicher Wichtigkeit. Denn die Eisenbahntarife sind, wie erwähnt, vielfach ein sehr wichtiger, zuweilen sogar ein ausschlaggebender Faktor in der Preisbildung zahlreicher Güter. Fehler in der Tarifpolitik berühren nicht etwa bloß die Einnahmen der Eisenbahnen, sondern sie sind auch von allgemeiner wirtschaftlicher Tragweite. Es hat demnach auch die Allgemeinheit ein großes Interesse daran, daß die Bahnen über das entsprechende Zahlen- und Tatsachenmaterial verfügen, um derartige Fehler soviel wie möglich zu vermeiden. Deshalb ist auch in der seinerzeitigen Regierungsvorlage über die Schaffung einer Güterverkehrsstatistik darauf hingewiesen worden, daß der kommerzielle Dienst der Staatseisenbahnverwaltung der ihm in erster Linie obliegenden Aufgabe, die an den Gütertransport der Bahnen geknüpften volkswirtschaftlichen Interessen mit dem eisenbahnfinanziellen Interesse möglichst in Einklang zu bringen, nur dann gerecht werden kann, wenn ihm eine entsprechend erstellte Güterverkehrsstatistik die erforderlichen Unterlagen lie-

fert. Welche Vorteile eine solche Güterverkehrsstatistik, wenn sie schon während des Krieges bestanden hätte, mit sich gebracht hätte und jetzt noch bringen würde, läßt sich gar nicht ermessen. Zwar wäre sie in ihren Wertergebnissen nicht gleichbedeutend mit einer Produktionsstatistik, die uns die Zukunft nicht mehr vorenthalten dürfte; sie würde aber einen sehr brauchbaren Ersatz hierfür liefern. Denn, wenn es bekannt ist, welche Menge von einzelnen Gütern, z. B. Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Zucker, Kupfer, Wolle, Baumwolle usw. in einem bestimmten Bezirk innerhalb einer gewissen Zeit eingeführt wurden, und wie viel von diesen Gütern oder den hieraus angefertigten Halbfabrikaten oder Fertigwaren in demselben Zeitraum aus dem Bezirke ausgeführt worden sind, so läßt sich vielfach auf die daselbst noch vorhandenen Mengen leicht ein zutreffender Schluß ziehen. Jedenfalls wäre aber dadurch eine Handhabe vorhanden, um die vielfältigen Vorratsdeklarationen und Vorratsaufnahmen, die sich während des Krieges ergeben haben, zu überwachen. Und daß schon die allgemeine Kenntnis von dem Bestehen einer bloßen Kontrollmöglichkeit allen statistischen Arbeiten einen größeren Sicherheitskoeffizienten verleiht, ist wohl begreiflich.

Im Gegensatz zu den Personentarifen ist im zwischenstaatlichen Güterverkehr (abgesehen von den höchstwertigen Gütern) die Höhe des Beförderungspreises von entscheidender Bedeutung. Wäre daher schon an und für sich mit Rücksicht auf die nach Ablauf des Krieges zu gewärtigenden Änderungen in der politischen Lage eine Überprüfung der für den zwischenstaatlichen Verkehr in Betracht kommenden Eisenbahntarife von großer Wichtigkeit, so wird eine solche mit Rücksicht auf die voraussichtlichen Tarifsteigerungen zur unausweichlichen Notwendigkeit werden. Daß hierbei, wenn wir die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der heimischen Produktion für den ausländischen Markt aufrechterhalten und womöglich steigern wollen, zu einer entsprechenden Differenzierung der Tarife unsere Zuflucht genommen werden müßte, daß die Eisenbahnen in ungleich höherem Maße als bisher ein vortreffliches Werkzeug der Exportförderung bilden können und sollen, braucht wohl nicht erst ausgeführt zu werden. Zur Vermeidung von Mißverständnissen sei aber nachdrücklich betont, daß sich die Tarifbegünstigungen nicht allein auf die Ausfuhrgüter zu erstrecken hätten; die Tarifförderung muß sich vielmehr auch auf jene Rohstoffe beziehen, die zum Zwecke der Erzeugung der Exportware sowohl vom Ausland ins Inland als auch vom Inland bis zur Fabrik befördert werden. Auch bei der Wiederaufnahme der Bautätigkeit werden die Bahntarife zu berücksichtigen sein, da viele Bauartikel infolge ihres geringen Wertes im Verhältnis zur Bahnfracht nur innerhalb eines nicht weit ausgedehnten Kreises versendungsfähig sind (so können beispielsweise Mauerziegel zumeist nicht über 70 km hinaus mit der Bahn verfrachtet werden). Freilich ist auch eine allzugroße Ängstlichkeit bei der Tarifierung nicht am Platze, da die Steigerung der Fracht- wie überhaupt der Selbstkosten den Ansporn zur Durchführung von Betriebsersparnissen und Betriebsverbesserungen gibt. So ist es beispielsweise der Ziegel- und Tonwarenindustrie gelungen, durch zweckmäßigere Erzeugungs- und Brennmethoden die Erhöhung der Gestehungskosten wettzumachen. Das Tarifwesen hat die Eigenschaft, daß seine Handhabung eine Wissenschaft und zugleich eine Kunst ist.

Anschlußfrachten und Selbstkosten*).

Bei den aus den Bahnhöfen abzweigenden Privatanschlußgleisen wird für die Beförderung von Wagen zwischen dem Bahnhofe einerseits und der Übergabestelle andererseits eine Anschlußfracht erhoben. Ihre Höhe ist in der Regel nach der Entfernung von der Mitte des Bahnhofsgebäudes bis zur Mitte der Übergabegleise kilometerweise gestaffelt. Die Anschlußfracht für jeden beladenen Wagen beträgt bei der Reichsbahn (Zweigstelle Preußen-Hessen) zurzeit bis 1 km Entfernung 6,00 ℳ und für jedes weitere angefangene Kilometer 2,40 ℳ mehr, ausschließlich Verkehrssteuer. Nur wenn diese Gebühren ausnahmsweise und in besonders gearteten Fällen die Selbstkosten nicht decken, sind die eisenbahnseitig ermittelten und festgesetzten Selbstkostenbeträge zu entrichten. Nachstehend mögen einige Fälle untersucht werden, bei denen die Selbstkosten durch die angeführten Gebührensätze nicht gedeckt werden.

Es soll zunächst ein Anschluß bis 1 km Entfernung vom Bahnhofe mit einem Gebührensatze von 6,00 ℳ für den Wagen betrachtet werden. Von diesem Betrage von 6,00 ℳ hätten im Sinne der Gebührenordnung 2,40 ℳ als Beförderungskosten zu gelten, mit dem verbleibenden Rest von 6,00 — 2,40 = 3,60 ℳ müßten nun die auf dem Anschlusse für Laderechtstellung der Wagen entstehenden Betriebskosten gedeckt werden, wenn nicht unter den Selbstkosten gearbeitet werden soll. Hierbei wird angenommen, daß durch die in der Tariffracht enthaltene Abfertigungsgebühr anteilig nur die betrieblichen Leistungen auf der Tarifstation selbst, etwa bis zum Sammeln der Anschlußgüter (bunt) auf den Bahnhofsgleisen, abgegolten werden können. Von diesem Beförderungszeitpunkt ab bis zur Laderechtstellung auf dem Anschlusse müßten die Betriebsleistungen daher von der Anschlußfracht mit gedeckt werden. Nimmt man einen Anschlußinhaber an, der werktäglich durchschnittlich nur einen Wagen empfängt, so sind bei der Bedienung des Anschlusses zur Laderechtstellung dieses Wagens in der Regel folgende Einzelvorgänge notwendig:

a) Aufschließen und Stellen der Anschlußweiche, sowie Umlegen der Gleissperre,
b) Bereitstellung des Wagens,
c) Feststellen desselben,
d) Umlegen und Wiederverschließen der Anschlußweiche und Gleissperre.

Diese betrieblichen Leistungen mögen von der bedienenden Rangierkolonne in etwa fünf Minuten erledigt werden. Die Beschäftigungskosten einer solchen Kolonne, bestehend aus einem Rangierleiter, einem Rangierer und einer Rangierlokomotive mit Personal, sollen stündlich mit 108 ℳ und für fünf Minuten mit $\frac{108}{12} = 9$ ℳ veranschlagt werden. Von diesem Betrage würden durch die Anschlußgebühr anteilig nur 6,0 — 2,4 = 3,6 ℳ gedeckt, so daß ein Verlust von 9,0 — 3,6 = 5,40 entstünde. Auch wenn es sich um einen Anschlußinhaber handelte, der täglich durchschnittlich zwei Wagen auf einmal empfinge, würde sich bei jeder Anschlußbedienung immer noch ein Verlust von 9,0 — 2 . 3,6 = 1,80 ℳ ergeben. Erst wenn auf dem Anschlußgleise täglich durchschnittlich drei Wagen auf einmal bereitgestellt werden, tritt ein Verlust für die Eisenbahnverwaltung nicht mehr ein.

Das Gesetz der Massenausnutzung tritt hier deutlich in Erscheinung, und es sind einige wesentliche Fälle, in denen bei der Anschlußfrachtenbildung auch die Stärke des Anschlußverkehrs berücksichtigt werden müßte, vorstehend ersichtlich.

Die Beförderungskosten für den Wagen betragen in dem in Rede stehenden Fälle 6,0 — 3,6 = 2,40 ℳ. Für die Hin- und Rückfahrt (je 1 km) möge die Übergaberangierabteilung (im nachfolgenden kürzer Übergabeabteilung genannt) unter Berücksichtigung der bei solcher Fahrt durch die Stellwerks- und Handweichenbezirke unvermeidlichen Verzögerungen je fünf Minuten, im ganzen 10 Minuten Zeit gebrauchen und $\frac{108}{6} = 18{,}0$ ℳ Selbstkosten verursachen. Befördert die Übergabeabteilung nur einen Wagen, dann entsteht ein Verlust von 18,0 — 2,4 = 15,6 ℳ. Erst wenn sie $\frac{18{,}0}{2{,}4}$ = rd. 8 Wagen durchschnittlich bei einer Bedienungsfahrt beförderte, würden die Selbstkosten gedeckt. Wenn man bedenkt, wie oft, zumal bei schwachem Verkehr, Übergabeabteilungen mit nur wenigen Wagen mitunter kilometerweit bis zu den Übergabestellen gefahren werden müssen, dann läßt sich ermessen, welcher große Einfluß der durchschnittlichen Achsstärke der Übergabeabteilungen oder -züge während der Bedienungsfahrten in vielen Fällen bei der Anschlußfrachtenbildung zukommt.

Als weitere Spezialfälle, in denen Zuschläge zu den normalen Anschlußgebühren zu vereinbaren wären, mögen diejenigen Anschlüsse erwähnt werden, auf denen das Rangiergeschäft bei der Bedienung wegen unvollkommener Betriebsanlagen (Drehscheiben im Betriebsgleise, zu kurze Übergabegleise u. a.) besonders zeitraubend und umständlich ist. Unter diese Gruppe fallen in der Regel ältere Anschlußanlagen, die wegen Platzmangels nicht erweiterungs- und verbesserungsfähig sind. Auf Bahnhöfen, die vorrangierte Übergabeabteilungen oder Übergabezüge nach zahlreichen Haupt- und Nebenanschlüssen fahren, kommen noch Gebührenzuschläge in Betracht:

a) für das mitunter sehr umfangreiche Ordnen der Anschlußgüter auf dem Bahnhofe,

*) Vgl. auch die Aufsätze auf S. 185 und 344 dieses Jahrganges d. Ztg.

b) für das Zusammenstellen der Übergabeabteilungen oder -züge ebendaselbst,

c) zur Verzinsung und Amortisierung des Anlagekapitals der zur Ausführung der unter a) bezeichneten Rangierarbeiten notwendigen Betriebsanlagen, sofern sie ausschließlich oder doch vorwiegend Anschlußbetriebszwecken dienen, und

d) für die laufende Unterhaltung dieser Anlagen.

Werden letztere bahnseitig erheblich mitbenutzt, dann würden von den Beträgen zu c) und d) nur entsprechende Anteile zu berücksichtigen sein.

Daß diese Zuschläge nicht unbeträchtlich sein können, möge an einem aus der Praxis entnommenen Beispiele gezeigt werden, einem Falle, in dem auf Grund einer Selbstkostenberechnung die normalen Anschlußgebühren nachträglich wesentlich erhöht werden mussten. Auf dem in Rede stehenden Bahnhofe zweigt am nordöstlichen Ende ein städtisches Anschlußgleis mit zahlreichen Nebenanschlüssen ab, welche durch Übergabeabteilungen bedient werden. Das Ordnen der Anschlußgüter geschieht auf einer Gleisgruppe von drei kurzen Bahnhofsgleisen, als Bildungs- und Ausfahrgleis für die durchschnittlich 70 Achsen starke Übergabeabteilung dient ein der Gruppe benachbartes, längeres Gleis. Die unter a) und b) aufgeführten Rangierarbeiten nahmen eine Rangierkolonne, bestehend aus einem Rangierleiter, vier Rangierern und einer Rangierlokomotive mit Personal — der geringen Zahl der Ordnungsgleise und der Unübersichtlichkeit des Rangierplatzes wegen — etwa 30 Minuten zur Ordnung und Zusammenstellung einer 70 Achsen starken Übergabeabteilung in Anspruch und erforderten $\frac{88 + 5 \cdot 10}{2} = 69{,}0$ ℳ Selbstkosten. Infolgedessen mußte der normalen Anschlußgebühr für jeden Wagen eine Rangiergebühr von $\frac{69}{35} =$ rd. 2,0 ℳ zugeschlagen werden.

Da die Gleisgruppe fast ausschließlich diesem Anschlußbetriebe diente, war auch noch ein Betrag für Verzinsung und Tilgung des Wertes dieser Betriebsanlage sowie für deren laufende Unterhaltung in die Anschlußgebühren mit einzubeziehen.

Der Wert der Gleisgruppe für das Ordnen der Anschlußgüter einschließlich zweier Gleisverbindungen ergab sich aus folgender Rechnung:

3400 a Grund und Boden, 8 . 3400	=	27 200 ℳ
1200 cbm Bettungskies, 10 . 1200	=	12 000 ℳ
350 lfdm altbr. Gleis, 240 . 530	=	127 200 ℳ
2 Stück altbr. Doppelweichen, 2 . 39 000	=	78 000 ℳ
5 Stück altbr. einfache Weichen, 5 . 20 500	=	102 500 ℳ
		346 900 ℳ

Für Verzinsung und Tilgung 7 % gerechnet, ergab einen Betrag von $\frac{7 \cdot 346\,900}{100} = 24\,283$ ℳ jährlich. Die Kosten der laufenden Unterhaltung wurden mit $5 \cdot 530 + 2 \cdot 135 + 5 \cdot 100 = 3420$ ℳ veranschlagt, so daß die Werte für die unter c) und d) bezeichneten Leistungen jährlich im ganzen $24\,283 + 3420 = 27\,703$ ℳ und werktäglich $\frac{27\,703}{300} = 92{,}34$ ℳ ausmachten. Bei einer Zuführung von werktäglich durchschnittlich 40 Wagen entfiel ein Betrag von $\frac{92{,}34}{40} =$ rd. 2,3 ℳ auf jeden Wagen. Ein normaler Anschlußfrachtsatz von rd. 6,0 ℳ erhöhte sich infolgedessen auf $6{,}0 + 2{,}0 + 2{,}3 = 10{,}3$ ℳ.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, daß zur Deckung der Selbstkosten häufig Zuschläge zu den normalen Anschlußgebühren notwendig werden. Wenn auch bei der Berechnung der Selbstkosten mit Annäherungswerten gearbeitet werden muß, so lassen sich diese m. E. doch immerhin so genau ermitteln, daß Verluste im Anschlußbetriebe vermieden werden können. Die Untersuchungen erweisen m. E. ferner, daß die Zahl der Fälle, in denen die normierten Anschlußgebühren die Selbstkosten nicht decken, im allgemeinen größer ist, als in der Praxis erfahrungsgemäß angenommen wird, und daß es sich daher empfehlen dürfte — schon mit Rücksicht auf den finanziellen Erfolg — bei der Anschlußfrachtenbildung die örtlichen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der einzelnen Privatanschlüsse mehr als erfahrungsmäßig üblich mit zu berücksichtigen.

Steinberg, Oberingenieur.

Das Prämiensystem der rumänischen Staatsbahnen.

Obwohl in Rumänien nach dem kläglichen Ausgang des Generalstreikes im Oktober des vergangenen Jahres die Massenbewegungen stark abgeflaut sind und überdies die Eisenbahnverwaltung unter militärische Leitung und Disziplin gestellt wurde, mußte diese doch irgendwie suchen, der ständig wachsenden Teuerung Rechnung zu tragen und die Gehälter ihrer Angestellten aufbessern, wollte sie nicht Gefahr laufen, daß der Eisenbahnbetrieb schon wegen der allgemeinen Unlust der Angestellten ins Stocken geriet. Obwohl dies Idealisten betrüben wird, muß doch festgestellt werden, daß die manchmal vielleicht brutalen Mittel der Militärherrschaft die ganz aus den Fugen gegangene Disziplin des Betriebs- und Verkehrsdienstes in erstaunlich kurzer Zeit auf eine kaum erhoffte Höhe brachten. Zumindest die auf Nachlässigkeit und Gleichgültigkeit beruhende Unordnung im Personenverkehr hörte überraschend schnell auf, und der Sommerverkehr dieses Jahres wurde, wenigstens was Pünktlichkeit anbelangt, bereits klaglos abgewickelt. Die häufig beklagte Überfüllung der Züge belastete ja ein anderes Konto.

Weniger erfolgreich waren militärische Machtmittel dagegen in den Werkstätten, wo eine äußere Ordnung nur wenig ausmacht, wenn der Anreiz des Eigennutzes die Arbeiter nicht zu höheren Leistungen anspornt. Ebensowenig wirksam erwies sich die militärische Kontrolle im Güterverkehr, in dem sich die „Bakschischwirtschaft" seit dem Kriege in einer wahrhaft zerstörenden Art und Weise festgefressen hatte. Abgesehen von den großen Lumpen hatte eben auch der verhältnismäßig ehrliche Durchschnittsbeamte der Versuchung nicht widerstehen können, sein elendes Gehalt durch die Trinkgelder der Bahnkunden zu ergänzen. In beiden Fällen konnte nur eine Gehaltsaufbesserung helfen. Da die Staatskasse nicht in der Lage war, die notwendigen Millionenzuschüsse zu leisten, griff die Eisenbahnverwaltung zur Selbsthilfe und setzte eine 20proz Tariferhöhung durch, deren Ertrag ausschließlich der Gehaltsaufbesserung dienen sollte. Die Verteilung dieser 20 % der Roheinnahmen geschah auf ziemlich eigenartige Weise, die teilweise schon sehr gute Früchte getragen hat.

Zunächst wurde mit den Werkstätten begonnen, es wurde ihre Leistungsfähigkeit von heute mit derjenigen in der Vorkriegszeit verglichen und festgesetzt, daß der auf die betreffende Werkstätte entfallende Prämienbetrag steigt oder fällt, je nachdem die Leistungsfähigkeit der Werkstätte sich dem Vorkriegsstande nähert oder sich davon entfernt. Gleichzeitig wurde vom Ingenieur bis zum letzten Laufjungen die Anzahl der monatlich zu leistenden Arbeitsstunden festgesetzt und die Prämie jedes einzelnen mit dem Verhältnis der wirklich geleisteten Arbeitsstunden zu dieser Zahl multipliziert. Ausfall wegen Krankheit gilt als persönliches Unglück und wird nicht bezahlt, wodurch dem Simulantenwesen ein Riegel vorgeschoben ist. Wohlgemerkt bezogen sich diese Prämien nur auf das Personal, das nicht im Akkord beschäftigt werden konnte, wobei selbstverständlich Rücksicht darauf genommen werden mußte, daß der Akkordverdienst des Arbeiters höher blieb, als der Verdienst samt Prämie des im Stundenlohn Arbeitenden.

Nachdem dieses System in kurzer Zeit ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis gezeitigt hatte, wurde es im Laufe des Sommers auf das gesamte Personal ausgedehnt, und zwar auf folgende Weise: Von der Gesamtsumme, die monatlich aus der 20proz. Taxe eingenommen wird, werden zunächst alle Sonderprämien (für Werkstätten, technisches Personal usw.) abgezogen, und der Restbetrag ist dann maßgebend für die Höhe der sogenannten allgemeinen Prämie, die unter dem gesamten nichttechnischen Verkehrs-, Betriebs- und Büropersonal zur Austeilung gelangt. Auch für diese Prämien ist in erster Linie das Verhältnis der wirklich geleisteten zu den pflichtgemäß zu leistenden Arbeitsstunden maßgebend. Die Prämien steigen mit dem größeren Gehalt, jedoch nicht im gleichen Verhältnis, denn während das geringste Gehalt mit 100 % in Rechnung gesetzt wird, werden die höchsten Gehälter nur mit 35 % berücksichtigt. Die folgende Zusammenstellung enthält einige Beispiele der für die verschiedenen Beamtengruppen bisher ausgezahlten Stundenprämien in Lei:

Grundgehalt	Prämie im Januar-Juni	Juli-August	September
bis 200 Lei	0,57	0,69	1,98
551—700 „	0,91	1,11	3,18
1050—1150 „	1,25	1,53	4,35
1501—1800 „	1,60	1,94	5,54
2401—2600 „	1,94	2,36	6,13

Die sehr große Steigerung im September findet ihre Erklärung nicht nur in der starken Steigerung der Einnahmen, sondern auch darin, daß bei der Unübersichtlichkeit der Frage in den früheren Monaten zu vorsichtig gerechnet wurde und die

Restbeträge nunmehr zur Auszahlung gelangten. Wie ersichtlich, ergeben die Prämien besonders für das Verkehrs- und Betriebspersonal mit seiner großen Dienststundenzahl sehr erhebliche Beträge, während für das Büropersonal mit seinen sieben Arbeitsstunden das Ergebnis weniger zufriedenstellend ist. Für das technische Personal (Bauführer und Ingenieure) wurde von dem System der Stundenprämien abgesehen, und für dieses Personal 3 % der aus der 20 %-Taxe zur Verfügung stehenden Gesamtsumme (d. i. 0,6 % der Bruttoeinnahmen) zurückgehalten. Auch bei dem technischen Personal steigern sich die Prämien von 2000 Lei Grundgehalt an nicht nach dem Gehalt, sondern folgen einer nach oben abfallenden Skala. Die folgende Zusammenstellung gibt einige Beispiele der bisher monatlich für das technische Personal ausbezahlten Prämien in Lei:

Grundgehalt	Prämie im Januar-Juni	Juli-August	September
850	484,50	579	653
1100	627	750	846
1650	940	1125	1269
2000	1148	1363	1538
3500	1496	1789	2019

Infolge dieser sehr beträchtlichen Gehaltserhöhung ist jetzt die Lage der in der Provinz im technischen, Betriebs-, Verkehrs- und Werkstättendienst beschäftigten Beamten eine verhältnismäßig zufriedenstellende geworden. Klagen sind derzeit eigentlich nur noch vom Büropersonal und von den Beamten in großen Städten zu hören, also von einem ziemlich geringfügigen Teil des Personals.

Das beschriebene Prämiensystem ist keine Gewinnbeteiligung, und abgesehen von dem Sonderverfahren in den Werkstätten ist auch kein direkter Anreiz zu besonderen Arbeitsleistungen dabei. Aber es hat mit einem Schlage der Drückebergerei im Dienst ein Ende gemacht, ja, die Verwaltung muß bereits Maßnahmen gegen „Überstundenschinderei" ergreifen. Da dem Generaldirektor der Staatsbahnen außerdem anheimgegeben ist, in Fällen von grober Nachlässigkeit im Dienst den Prämienbezug für die Schuldigen ganz oder teilweise zu sperren, und von dieser Ermächtigung besonders in Fällen von festgestellter Bestechung grundsätzlich immer Gebrauch gemacht wird, ist die erzieherische Wirkung des Systems nicht zu verkennen.

Da die Dichtigkeit des Verkehrs auf viele Jahre hinaus nur zunehmen kann, so ist dabei zugleich eine fortwährende, selbsttätige Erhöhung der Gehälter gesichert, die hoffentlich mit der Teuerung Schritt halten wird, in jedem Falle aber ausnehmend beruhigend wirkt. Schwierig wäre nur ein Abbau der Maßregel bei sinkenden Kosten der Lebenshaltung. Es ist dies aber wohl auf absehbare Zeit leider nicht zu gewärtigen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 30. vorigen Monats eine Änderung der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 112 des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Der zweite Nachtragsetat der Reichsbahn.** Das Reichsverkehrsministerium gibt den zweiten Nachtrag zum Haushalt 1921 der Verwaltung der Reichseisenbahnen bekannt.

1. Ordentlicher Haushalt: Zur Deckung der in diesem Nachtrag geforderten Mehrausgaben sind auf der Einnahmeseite vorgesehen neben den bisher angesetzten 5300 Millionen Mark weitere 800 Millionen Mehreinnahme, die aus der Erhöhung der Personen- und Gepäcktarife und zu den bereits angesetzten 21 500 Millionen weitere 5400 Millionen Mehreinnahme, die aus der Erhöhung der Gütertarife erwartet werden. Veranschlagt ist zunächst, wie wir bereits mitgeteilt haben, eine Tariferhöhung um 30 %, die für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr am 1. Dezember, für den Güterverkehr am 1. November eingetreten ist. Ferner ist in Aussicht genommen eine 50prozentige Erhöhung, die für die erste Gruppe am 1. Februar 1922 eintreten soll und für den Güterverkehr am 1. Dezember d. J. bereits eingetreten ist. Die gesamten Betriebseinnahmen stehen nunmehr mit 33 000 Millionen im Etat. Ferner ist auf der Einnahmeseite verbucht der Reichszuschuß zur Deckung des Fehlbetrags im ordentlichen Etat in Höhe von insgesamt 10 835 013 900 ℳ, der durch den vorliegenden Nachtrag von 6 472 184 900 um 4 362 829 000 ℳ erhöht wurde. Dieser vermehrte Zuschuß ist nötig, um die persönlichen und sächlichen Mehrausgaben in Höhe von 10 562 829 000 ℳ, die am 1. August 1921 eingetreten sind und die durch gleichzeitige Tariferhöhungen nicht gedeckt werden konnten, zu bestreiten.

Die durch den zweiten Nachtrag geforderten Deckungsmittel für die Mehrausgaben setzten sich wie folgt zusammen: Teuerungszuschläge für Beamte und nichtbeamtete Hilfskräfte der Hauptverwaltung 2 590 000 ℳ (bisher 15 197 000 ℳ, zusammen also 17 787 000 ℳ); Teuerungszuschläge für planmäßige Beamte der Betriebsverwaltung 821 455 000 ℳ (bisher 2 775 574 000, zusammen 3 597 029 000 ℳ); andere persönliche Ausgaben der Betriebsverwaltung 612 284 000 ℳ (bisher 5 129 182 000, zusammen 5 741 466 000 ℳ); Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsstoffe 1 556 500 000 ℳ (bisher 5 433 800 000, zusammen 6 990 300 000 ℳ); Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 215 Millionen (bisher 4 098 410 000, zusammen 4 313 410 000 ℳ); Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen 1 500 000 000 ℳ (bisher 8 166 320 000, zusammen 9 666 320 000 ℳ); verschiedene Ausgaben 70 Millionen (bisher 517 430 000, zusammen 587 430 000 ℳ), deren Mehrertrag auf die durch die Valutaverschlechterung erhöhten Auslandszulagen des im Ausland stationierten Personals zurückzuführen ist. — Ferner erhöht sich der Schuldendienst um 55 Millionen Mark (bisher 2360 Millionen, zusammen 2415 Millionen Mark), und schließlich Besoldungen und Dienstaufwandsgelder sowie sächliche Ausgaben (Pauschalbetrag) um 5730 Millionen Mark (neues Kapitel!). Durch diese Mehrausgaben im ordentlichen Etat erhöht sich der Gesamtfehlbetrag um 4 362 829 000 ℳ auf 10 835 013 900 ℳ, gegen 14 399 483 600 ℳ. Fehlbetrag im Haushalt 1920.

2. Außerordentlicher Haushalt: Durch den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich sind insgesamt 16 900 Millionen Mark bereitzustellen, um auf Grund des Staatsvertrags den Ländern die Einlösung dieser schwebenden Schulden zu ermöglichen. Durch Reichsgesetz vom 4. Juni 1920 ist zu diesem Zweck bereits ein Kredit von 14 600 Millionen eröffnet worden; es bleibt daher noch ein Kredit von 2300 Millionen zu bewilligen. Der bisher bewilligte Reichszuschuß zur Deckung der Mehrausgaben im außerordentlichen Etat in Höhe von 7396 Millionen erhöht sich daher um 16 900 Millionen auf 24 796 Millionen Mark. Da der Zuschuß im ordentlichen Haushalt 10 835 013 900 ℳ beträgt, so ergibt sich nunmehr ein gesamter Zuschußbedarf der Reichseisenbahnverwaltung von 35 631 013 900 ℳ gegen 16 387 959 600 ℳ nach dem Haushalt 1920.

Im ordentlichen Etat ist auch eine Mehrausgabe von 1 556 500 000 ℳ für Betriebsstoffe usw. erwähnt. Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen. Es werden mehr gefordert 64 320 000 ℳ für Dienstkleidung und andere Ausstattungsgegenstände (bisher 255,39 Millionen), 30 Millionen für Drucksachen, Schreib- und Zeichenwaren (bisher 98,79 Mill.), 1243,4 Mill. für Steinkohlen, Preßkohlen und Koks zur Lokomotivfeuerung (bisher 3898,59 Millionen), 109,4 Millionen für Steinkohlen, Braunkohlen für alle anderen Zwecke (bisher 430,6 Millionen), 23,44 Mill. für sonstige Betriebsstoffe (bisher 535,57 Millionen) und endlich 85,94 Millionen für Bezug von Wasser, Gas, Elektrizität aus fremden Werken (bisher 214,86 Millionen). Für Kohlen ist infolge der seit der ursprünglichen Veranschlagung eingetretenen Preiserhöhungen mit einem Durchschnittspreis von 345,20 ℳ für die Tonne (gegen ursprünglich 263 ℳ!) zu rechnen.

— **Die Zukunft der Reichsbahn.** Im Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln sprach, wie „Der Deutsche" mitteilt am 10. d. M. der Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium, Stieler, über die Lage der Reichsbahn und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. Ausgehend von der Entkräftung der Eisenbahnen durch den Krieg und seine Folgen, schilderte der Redner die einzelnen Phasen ihres Wiederaufbaus, die mit der Übernahme auf das Reich begann und bisher in der Steigerung der Leistungen bereits Erfolge erzielte, die z. B. von den Leistungen des Bergbaues nicht übertroffen werden. Die Tarife der Reichsbahn, die bisher grundsätzlich den eigenen Gestehungskosten nicht angepaßt gewesen seien, würden nunmehr ab 1. Februar unter Zugrundelegung des neu errechneten Geldbedarfs organisch geordnet werden. Dabei würden allerdings die Erhöhungen der Gütertarife das 27,4fache, die der Personentarife je nach der Klasse das 13,8fache bis 18fache des Friedenspreises betragen.

Zur Streitfrage „Reichsbetrieb oder Privatbetrieb" äußerte der Redner sich dahin, daß, nachdem die Industrie sowohl die Sicherung der Rechte des Personals wie auch dessen nur langsam vorzunehmende Verminderung zugesagt habe, kaum mehr ein Punkt zu finden wäre, wo eigentlich durch

die Privatisierung gespart werden könnte. Da zudem die Notwendigkeit eines führenden Mitbestimmungsrechts des Reichs auch von der Industrie nicht geleugnet werde, so wäre die gewünschte freie wirtschaftliche Betätigung ohnehin sehr beschränkt. Demgegenüber sei vielmehr erstrebenswert, die Bahnen künftig zwar nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, aber unter Berücksichtigung eines Ausgleichs von Einnahmen und Ausgaben zu führen. Das soll durch das Eisenbahnfinanzgesetz erreicht werden, nach dessen Entwurf die Reichsbahn selbständig gemacht und der unmittelbaren Einwirkung der gesetzgebenden Faktoren entzogen wird, so daß der Minister nur für die Einhaltung der Gesetze und die Erfüllung der allen Bahnen obliegenden Pflichten dem Reichstag verantwortlich ist. Auf dem Gebiete des Personalwesens soll durch ein eigenes Eisenbahn-Arbeitsgesetz, unter Festhaltung des Achtstundentages, eine wirtschaftliche Personaleinteilung herbeigeführt werden.

— **Die Kohlennot der Eisenbahnen.** Die in letzter Zeit äußerst bedrohlich gewordene Kohlennot hatte mehrere Eisenbahndirektionen in der verflossenen Woche gezwungen, zum Teil recht erhebliche Einschränkungen des Personenverkehrs anzuordnen. Wie wir nun erfahren, ist die Gefahr der Einschränkung des Personenverkehrs durch die außerordentlichen Maßnahmen der Reichsbahnverwaltung fast nahezu als beseitigt anzusehen. Die nur im äußersten Notfalle zu ergreifenden Maßnahmen der Verwaltung, u. a. des Dienstkohlenzwanges auf den westdeutschen Kohlenzechen, haben den gewünschten Erfolg gehabt und zu einer verbesserten Belieferung der Reichsbahnen geführt. Dieser scharfe Eingriff kann nur gerechtfertigt werden durch die außerordentliche Notlage, in der sich eine Anzahl der Direktionsbezirke durch die außerordentliche ungünstige Verkehrslage befand. Da die Verhältnisse dieses Herbstes ganz außerordentliche Anforderungen an den Wagenpark der Eisenbahnen gestellt haben, war eine rechtzeitige Heranführung von Dienstkohle unter gleichzeitiger Versorgung der Industrie mit Kohlen nicht möglich. Am ungünstigsten war die Lage in den Eisenbahndirektionsbezirken Hannover und Altona, in denen es durch die wesentlich gesteigerte Ausfuhr von Gütern aller Art und durch die vermehrten Feldfruchttransporte infolge der Mißernte in Westdeutschland zeitweilig zu Gütersperren gekommen war, die auch die Anfuhr von Eisenbahndienstkohle lahmlegten. Diese Sperren konnten im Laufe der letzten Tage zum großen Teil aufgehoben und durch die Zuleitung von Sonderzügen mit Kohle in die bedrohten Gebiete dem dringendsten Mangel an Kohle abgeholfen werden. Diese erste Maßnahme zur Aufrechterhaltung des Personenverkehrs kann jetzt als beendet angesehen werden, und damit ist auch die drohende Gefahr der Einstellung des Personenverkehrs vorläufig beschworen. Bei weiterer normaler Abwicklung des Verkehrs mit Dienstkohle kann sogar damit gerechnet werden, daß die zur Bewältigung des erfahrungsgemäß vor dem Weihnachtsfeste außerordentlich starken Personen- und Gepäckverkehrs erforderlichen Verstärkungen des Zugverkehrs wenigstens teilweise zur Durchführung kommen können. Allerdings steht auch zu befürchten, daß bei etwaigem Eintritt eines Witterungsumschlages sich eine Wiederholung der Krise schon bei kurzer Dauer einstellen kann, da Kälte, Schnee und Nebel erfahrungsgemäß einen ungünstigen Einfluß auf die Abwicklung des gesamten Eisenbahnverkehrs haben. Dies wird um so mehr der Fall sein, als die Vorräte an Dienstkohle, die bei normalem Betriebe für drei Wochen ausreichen, in der kurzen Zeit nicht aufzufüllen waren. Die Auffüllung kann vielmehr nur ganz allmählich erfolgen; es wird noch wochenlanger angestrengter Arbeit bedürfen, bevor die Gefahr endgültig abgewendet ist.

— **Strengere Kontrolle der Straßenhändler.** Die ihrem Gewerbe auf Bahngelände in Bahnhöfen nachgehenden Händler, zu denen auch Stiefelputzer usw. zu rechnen sind, sollen von nun an nach einer Verfügung des Landesfinanzamtes schärfer kontrolliert werden. Hierzu werden die mit der Ausübung der Bahnpolizei betrauten Eisenbahnbediensteten herangezogen, die die Händler vor allem daraufhin prüfen sollen, daß die vorgeschriebenen Straßensteuerhefte und Einkaufshefte ordnungsmäßig geführt werden. Im Falle von Widersetzlichkeiten soll zur weiteren Verfolgung dann dem Landesfinanzamt Mitteilung gemacht werden. Läßt sich der Straßenhändler durch eine andere Person vertreten, so muß für diesen Vertreter eine Bescheinigung beigebracht werden, die, mit Lichtbild des Vertreters versehen, bestätigt, daß das Steuerheft des vertretenen Straßenhändlers für ihn Geltung hat. Diese Bescheinigung wird von dem zuständigen Umsatzsteueramt ausgestellt.

— **Die Verkehrslage bei der Reichsbahn im November 1921.** Der Personenverkehr hielt sich in normalen Grenzen und wickelte sich glatt ab. Ein besonderer Andrang vor der Tariferhöhung zum 1. Dezember war nicht bemerkbar. Im Güterverkehr haben sich die Schwierigkeiten unter der Herrschaft außerordentlich ungünstiger Witterung weiter gesteigert. Starker Frost, Nebel und Rauhreif sind die mächtigsten Feinde des Eisenbahnbetriebes, gegen die mit Erfolg nicht anzukämpfen ist. Besonders stark war die Kälte in Mitteldeutschland, wo sie oft 15 Grad erreichte. Auf den großen Rangierbahnhöfen traten deshalb bald unvermeidbare Betriebsstockungen auf, die natürlich auf die benachbarten Bahnhöfe und Strecken übergriffen. Der Eisenbahnverwaltung blieb in diesem Falle höherer Gewalt nichts übrig, als die von Überfüllung bedrohten Stationen zeitweise zu sperren. Sonst würde der Verkehrsknoten sich nur immer fester und unlösbarer zugezogen haben. Besonders schwierig liegen die Verhältnisse in Hamburg. Die gute Beschäftigung für Auslandsaufträge bringt einen starken Ausfuhrverkehr auf. Der Verkehr dort hat die Vorkriegsstärke bereits überschritten, so daß die Anlagen ihn nicht mehr voll aufnehmen können. Ebenso ist die Einfuhr über See nach und durch Deutschland dauernd lebhaft. Die Schiffahrt kam durch Eis auf den Flüssen und Kanälen fast überall zum Stillstand. Auf der Eisenbahn allein ruht also der Austausch der gewaltigen Gütermengen.

Die geschilderten Betriebserschwernisse haben den Umlauf der Güterwagen sehr verzögert, so daß bei dem starken Stückgut- und Wagenladungsandrang überall schwer fühlbare Ausfälle eintreten mußten. Gedeckte Wagen wurden zwar für Kartoffeln mit dem Einsetzen des Frostes nur noch in mäßigem Umfange verlangt und fast stets gestellt, dafür stieg die schon im Vormonat hohe Wagengestellung für Getreide und Mehl um weitere 18 000 Wagen an. Der Versand künstlicher Düngemittel konnte mit rund 2200 Wagen durchschnittlich für den Tag auf der Höhe des Oktober gehalten werden. Der Transport des Rohzuckers zu den Raffinerien und der Verbrauchszucker zu den Verbrauchsgebieten beansprucht erhebliche Wagenmengen und muß weiterhin bevorzugt werden.

Die Gesamtgestellung offener Wagen wird der im Oktober etwa gleichkommen. Gegen Ende November ging allerdings die Kohlenabfuhr aus allen Revieren infolge Verschärfung der Betriebsschwierigkeiten immer mehr zurück. Rückwirkungen auf die Versorgung von Industrie, Gas- und Elektrizitätswerke mit Brennstoffen werden also wohl leider unvermeidbar sein. Die Vorräte auf den Halden wuchsen an. Die Zuckerfabriken beanspruchten für die Zufuhr von Zuckerrüben und die Abfuhr der Schnitzel rund 172 000 offene Wagen

Der Verkehr mit Ostpreußen war keinen Störungen mehr unterworfen, nachdem es gelungen war, die polnischen Bahnen zu bewegen, die in Ostpreußen aufgestellten Frachtzüge abzubefördern. Da vorläufig keine Aussicht besteht, daß die Schiffahrt wieder in Gang kommen wird, muß damit gerechnet werden, daß die Eisenbahnen allein den gesamten Güteraustausch nicht voll werden bewältigen können.

— **Sammelgutsendungen nach Polen.** Auf den deutschen Grenzstationen gehen häufig Wagenladungen, die nach Polen bestimmt sind, unter der Bezeichnung „Sammelgut“ ein, bei denen in den Frachtbriefen das Gesamtgewicht vom Versender geschätzt ist. Von den Eisenbahnbeamten, die die Zollgeschäfte vorzunehmen haben, kann infolgedessen die Sendung nur als „1 Wagen Sammelgut 5000 oder 10 000 kg“ zur Zollabfertigung angemeldet werden. Die Polen erkennen diese allgemein gehaltene Anmeldung aber nicht an; die Bezeichnung „Sammelgut“ wird nach Mitteilung der Staatsbahndirektion Danzig von der polnischen Zollbehörde mit Rücksicht auf die mannigfachen Einfuhrbeschränkungen überhaupt nicht mehr zugelassen werden. Es wird vielmehr eine genaue Inhaltsangabe jedes einzelnen Stückes der Sendung gefordert werden. Um der Forderung der Polen entsprechen zu können, muß daher verlangt werden, daß den Frachtbriefen derartiger Sammelladungen stets ein Verzeichnis in doppelter Ausfertigung beigegeben wird, in dem jedes einzelne Stück der Sendung mit Zeichen, Nummer, Anschrift, Inhalt und Gewicht genau aufgeführt ist. Dieses Verzeichnis muß in der Stückzahl- und Gewichtsspalte aufgerechnet und mit den Endsummen in den Frachtbrief übernommen werden. Hierdurch wird verhindert, daß zwischen den Angaben im Frachtbriefe und dem Inhaltsverzeichnis, das in einem Stück der polnischen Zollstelle übergeben werden soll, bei der zollamtlichen Anmeldung Unterschiede entstehen, die u. a. zur Verhängung von Zollstrafen führen können. Die Güterabfertigungen sind deshalb angewiesen worden, den Versendern derartiger Sammelladungen dies bekanntzugeben und sie darüber aufzuklären, daß die Beifügung derartiger Verzeichnisse in ihrem Interesse liegt, da hierdurch die zollamtliche Abfertigung an der Grenze wesentlich erleichtert und eine schnellere Weiterbeförderung der Sendung erreicht wird.

— **Lübeck-Büchener Bahn.** Der Ausschuß der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft hat den Vorsitzenden der Direktion, Eisenbahndirektor v. Alvensleben, zum „Generaldirektor der Lübeck-Büchener Eisenbahnen“ ernannt.

— **Auszahlung von Nachnahmebeträgen in polnischer oder deutscher Mark?** Bei der Abtretung der Gebiete im Osten Deutschlands, die, wie erinnerlich, soweit sie die Provinz Posen und den polnischen Korridor angingen, überstürzt und verhältnismäßig ordnungslos vor sich ging, ist eine größere Zahl von Nachnahmesendungen auf der Eisenbahn befördert worden, und zwar nach Stationen, die zur Zeit des Eingangs des Gutes noch deutsch waren, später aber polnisch geworden sind. Die Versender solcher Waren haben bei der Auflieferung der Güter mit der Bezahlung der Nachnahmen in deutscher Währung gerechnet. Die inzwischen zu Polen gefallenen Eisenbahnstationen haben den Betrag der Nachnahme in polnischer Mark ausgezahlt, wodurch den Empfängern ein vielfach erheblicher Schaden durch den Kursunterschied entstanden ist. Zur Erledigung der sich aus dieser Sachlage ergebenden Ersatzansprüche ist die Eisenbahndirektion Osten nunmehr ermächtigt worden, einen Ausgleich zwischen dem Kurse in deutscher und polnischer Währung vorzunehmen. Zu diesem Zwecke müssen die Geschädigten einen Antrag nach vorgeschriebenem Muster bei der polnischen Empfangsstation stellen, der über die zuständige polnische Eisenbahndienststelle in Posen zur weiteren Erledigung der Eisenbahndirektion Osten zugehen soll. Versender, die ihren Wohnsitz in Polen haben, müssen diesen Antrag in beiden Sprachen stellen, während die in Deutschland wohnenden Geschäftsleute nur einen Antrag in deutscher Sprache abzusenden brauchen. Sind die Nachnahmebeträge bereits in polnischer Währung ausbezahlt, so muß dieser Betrag der polnischen Empfangsstation wieder zugesandt und die Auszahlung der Nachnahme in deutscher Währung beantragt werden.

— **Eisenbahnreklame.** In ihren Räumen in der Potsdamer Straße 103a hat die „Deutsche Eisenbahn-Reklame G. m. b. H." ihre erste Ausstellung veranstaltet. Sie will damit „die erste Stufe eines organisatorischen Aufbaues" zeigen, will die Aufgaben darstellen, die für Reklame im Bereich der Eisenbahn auftreten; sie will werben und verbessern, Geschäft und Geschmack in ein Verhältnis bringen. Die Ausstellung ist u. a. von den Staatssekretären des Reichsverkehrsministeriums und dem Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin besucht worden, die großes Interesse für die sehr sehenswerten Darbietungen der ausstellenden Gesellschaft an den Tag legten.

— **Starker Rückgang des Deutschen Eisenbahner-Verbandes.** Wie aus den in Nr. 43 und 48 des „Korrespondenzblatt des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes" (sozialistische Richtung) veröffentlichten Statistiken über den Stand der freien Gewerkschaftsbewegung in Deutschland hervorgeht, hatte der dem A. D. G. B. angeschlossene Deutsche Eisenbahner-Verband am 31. Dezember 1920 einen Mitgliederbestand von 544 277 gegenüber dem Stand vom 30. Juni 1921, wo die Mitgliederzahl nur noch 417 331 betrug. Das ist ein Verlust von 126 946 Mitgliedern innerhalb eines halben Jahres und dürfte wohl als eine Abkehr der Eisenbahner vom Sozialismus und Radikalismus zu deuten sein.

Österreich.

— **Der Abgang der Bundesbahnen.** Der Verein der Ingenieure der österreichischen Bundesbahnen hat sich in einer sehr bemerkenswerten Zuschrift gegen die immer wieder gegen die Eisenbahnen erhobenen Vorwürfe zur Wehr gesetzt, als ob nur eine schlechte Wirtschaft und ein maßloser Personalüberfluß an dem Milliardenabgang der Bundesbahnen Schuld trage. Im Haushaltsausschuß des Nationalrates hat Verkehrsminister Dr. Rodler in längeren Ausführungen die bei den Bundesbahnen bestehenden Verhältnisse im einzelnen dargelegt, und der Ausschuß hat nach kurzer Wechselrede den Vorschlag der Bundesbahnen genehmigt. Es ist aber dennoch nicht überflüssig, darauf zurückzukommen, was eine für den Eisenbahnbetrieb so wichtige Beamtengruppe, wie es die Ingenieure sind, über Verwaltung und Betrieb und Personalfragen zu sagen hat. Die Zuschrift der Bundesbahningenieure weist darauf hin, daß von den rund 90 000 Angestellten der Bundesbahnen die Hälfte Beamte nach alter Auffassung, die andere Hälfte Arbeiter in den Werkstätten, Heizhäusern usw. sind, wozu ganz richtig bemerkt wird, daß das Nachbeten des Schlagwortes, die Arbeit der eigentlichen Verwaltung sei unfruchtbar, von Kurzsichtigkeit und Unkenntnis der Erfordernisse für die Verwaltung eines großen Betriebes zeuge. Denn nur bei guter und tüchtiger Verwaltung ist eine volle Ausnutzung aller Kräfte zu fruchtbarer Arbeit möglich. Die größere Zahl der Angestellten der Bahnen steht im Betriebsdienste. Aber hier hat der Achtstundentag den Ausgaben arge Wunden geschlagen. Die starre Durchführung des Achtstundentages erfordert gegen früher eine gewaltige Mehrbesetzung und daher auch eine in die Milliarden gehende Mehrbelastung der Ausgaben. Als Beispiel wird auf die große Zahl von Schrankenwärtern hingewiesen, die weniger für ihre geringfügige Arbeitsleistung als vielmehr für ihre bloße Anwesenheit zur Abwehr von Unglücksfällen, verursacht durch die Unachtsamkeit und Sorglosigkeit der Bevölkerung, bezahlt werden müssen. Die Maßnahmen für den allmählichen Abbau der Dienstposten können erst in Zukunft in Wirksamkeit treten. Hilfe für die nächste Zeit muß daher auf anderen Wegen gesucht werden. Die Pensionierung der Beamten mit 25jähriger Dienstzeit enthält zunächst eher eine geldliche Mehrbelastung und für freiwilligen Abbau der jüngeren Kräfte bietet der Entwurf über den Beamtenabbau wenig Anreiz. Die oft geforderte Vereinfachung des Geschäftsganges und der Verwaltung würde besonders in den oberen Ämtern eine Personalverminderung ermöglichen, allein Reformen brauchen Zeit. Die Öffentlichkeit verlangt den kaufmännisch geführten Betrieb der Bundesbahnen. Folgerichtig ist es dann, wenn deren Einnahmen mit der herrschenden Teuerung in Einklang gebracht werden. Dieselbe Öffentlichkeit ist es aber, die gegen jede Tariferhöhung am schärfsten Stellung nimmt. Die Monarchie habe es sich noch leisten können, die Staatsbahnen als Wohlfahrtseinrichtung anzusehen. Heute gehört dieser Gedanke der Vergangenheit an. Bei den hohen Preisen der Waren fällt die Fracht nicht mehr derart in die Wagschale wie seinerzeit: der Hundertsatz, welchen die Fracht vom Werte des Gutes darstellt, ist weit geringer als früher, denn nicht die Höhe des Frachtsatzes an sich ist wirtschaftlich von Bedeutung, sondern dessen Verhältnis zum Tageswerte des Gutes. Nicht anders ist es mit den Personenfahrpreisen. Sehr zutreffend führt die Zuschrift an, daß ein Landwirt die Fahrt von Wien nach Linz mit dem Erlös von einem halben Dutzend Eiern recht gut bestreiten könne, während er in der Vorkriegszeit die zehnfache Anzahl von Eiern dafür hätte opfern müssen. Im Schlusse der Zuschrift heißt es: Der Beamtenschaft ist es nicht vergönnt, am Aufbau unserer Geldkraft führend voranzugehen. Sie darf und kann aber nicht den Vorwurf hinnehmen, die Hauptschuldige am finanziellen Niedergange unseres Staates zu sein, ein Vorwurf, den hauptsächlich jene Kreise erheben, welche seit 1914 ihre Lebenshaltung nicht herabgesetzt, sondern erhöht haben, obwohl die allgemeine Armut des Staates die Herabsetzung der Lebenshaltung aller Stände gefordert hätte. So aber haben die einen ihre Lebenshaltung erhöht, um die der anderen um so tiefer fallen zu lassen. Diese anderen sind die Beamten, welche jetzt auch noch die Ursache des finanziellen Elendes sein sollen. Dies die Entgeltung, daß vorwiegend der Beamtenschaft die Verhütung des allgemeinen Chaos im Jahre 1918 zu danken ist!

— **Neue Schleppbahnbedingungen der Bundesbahnen.** Kürzlich ist den Handelskammern, dem Hauptverband der österreichischen Industrie, der Agrarischen Zentralstelle und anderen Interessentenvereinigungen vom Bundesministerium für Verkehr der Probedruck neuer Bedingungen für Schleppbahnanschlüsse zur Begutachtung zugegangen. Die gegenwärtig geltenden Schleppbahnbedingnisse wurden in den Jahren 1906 bis 1908 unter Mitwirkung des Staatseisenbahnrates ausgearbeitet und sollen nun entsprechend den geänderten Betriebsverhältnissen der Eisenbahnen einer Änderung unterzogen werden. Diese Bedingnisse bilden den wesentlichen Inhalt der zwischen der Eisenbahn und den Besitzern privater Gleisanschlüsse abgeschlossener Verträge. Ihre Änderung ist daher für alle Fabriken, Bergwerke, Ziegeleien, Lagerhäuser, Ladeplätze, Sägewerke, Steinbrüche, kurz für alle Unternehmer, deren Werke einen Gleisanschluß an die Bundesbahnen besitzen, von größter wirtschaftlicher Bedeutung. Im alten Österreich drückte sich die staatliche Industrieförderung unter anderen auch darin aus, daß den Schleppbahnbesitzern im Vergleiche zu anderen Bahnbenutzern verschiedene Begünstigungen eingeräumt wurden, zum Beispiel in der Höhe der Wagenstandgelder, der begünstigten Frachtberechnung für Materialien für den Bau und die Erhaltung der Schleppbahn usw. Viele von diesen Begünstigungen sind in dem Probedruck der neuen Schleppbahnbedingungen nicht mehr enthalten. So soll der Schleppbahninhaber, um das Wichtigste herauszugreifen, in Hinkunft die gleichen Wagenstandgelder zahlen, wie die anderen Parteien. Die Bundesbahnverwaltung beruft sich zur Begründung dieser Bestimmung auf wichtige Belange der Wagenwirtschaft sowie darauf, daß der Schleppbahnbesitzer, dem geschulte Arbeitskräfte in genügender Zahl und die erforderlichen Ladevorrichtungen zur Verfügung stehen, leichter in der Lage ist, die Ladefristen einzuhalten, als die anderen Bahnbenutzer. Dafür wurde einem seit Jahren geäußerten Wunsche der Industrie Rechnung getragen und in den Probedruck die Bestimmung aufgenommen, daß für einzelne überhaltene Wagen überhaupt kein Wagenstandgeld zu zahlen ist, wenn die auf die Schleppbahn gestellten Wagen im Monatsdurchschnitt binnen 16 Stunden entladen oder beladen wurden.

— **Lagergelderhöhung** Die Bundesbahndirektion Wien-West teilt mit: Da sich trotz der für Abgabegüter in der Station Wien Westbahnhof mit Wirksamkeit vom 17. November d. J. verfügten Erhöhung des Lagergeldes die Abnahme der Güter aus den

Güterschuppen dieser Station nicht gebessert hat, sehen wir uns bemüßigt, auf Grund des § 80, Absatz (8) EVO., mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehrswesen mit Gültigkeit vom 8. Dezember bis auf weiteres in der Station Wien Westbahnhof für Abgabegüter das tarifmäßige Lagergeld auf das Dreißigfache zu erhöhen.

— **Eisenbahnfragen im Tiroler Landtag.** Im Tiroler Landtage gelangte am 5. Dezember ein Dringlichkeitsantrag der sozialdemokratischen Abgeordneten Rappoldi und Genossen zur Beratung und Annahme. Darin wird verlangt, daß sich das Bundesministerium für Verkehrswesen mit dem deutschen Reichsverkehrsministerium ins Einvernehmen setze, um im Wege gegenseitiger Vereinbarung für die Bevölkerung des Bezirkes Reutte Ausnahmetarife im Personen- und Güterverkehr auf der bayerischen Teilstrecke der Mittenwaldbahn zu verlangen. In der Begründung der Dringlichkeit stellte der Antragsteller u. a. fest, daß eine Fahrt von Innsbruck nach Reutte, die auf einer kleinen Strecke über bayerisches Gebiet führt, infolge des Währungsunterschiedes derzeit höher komme als eine Fahrt Innsbruck-Wien. Besonders die Lebensmittelversorgung des Bezirkes Reutte sei hierdurch auf das schwerste bedroht. Für den Preisausgleich käme die über österreichisches Gebiet führende Verbindungsstrecke der Linie Pfronten-Garmisch in Betracht.

— **Verkehrsnachricht.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß vom 2. Dezember an die Balaton-D-Züge 301 und 302 (Wien-Südbahnhof ab 9 Uhr bzw. an 18 Uhr 50 Min.) täglich über Wiener-Neustadt-Ödenburg-Nagykanizsa nach und von Budapest und die Personenzüge 305 und 308 (Wien-Südbahnhof ab 6 Uhr bzw. an 18 Uhr 35 Min.) täglich auf dem gleichen Wege nach und von Nagykanizsa verkehren. Die übrigen Personenzüge nach und von dem Burgenlande, nämlich Wien-Südbahnhof ab 11 Uhr 20 Min., 14 Uhr 55 Min. und 18 Uhr 10 Min. bzw. Wien-Südbahnhof an 9 Uhr 15 Min., 12 Uhr 40 Min., 17 Uhr 20 Min. und 23 Uhr, verkehren nur bis und von Loigersbach-Schattendorf.

— **Statistik der Bundesangestellten.** Mit Verordnung der Bundesregierung vom 23. Oktober d. J. ist das bisher unter dem Namen Statistische Zentralkommission geführte Amt in ein Bundesamt für Statistik umgewandelt worden. Gleichzeitig wurde zur Unterstützung und Beratung des Amtes in allen wichtigen Fragen seines Dienstes eine aus Vertretern aller Zentralstellen bestehende Statistische Kommission errichtet. Bei der ersten Vollversammlung dieser Kommission gelangte der Antrag des Bundesamtes auf Einführung einer Statistik der Bundesangestellten zur Erörterung. Die anwesenden Vertreter der Zentralstellen sprachen sich für die Notwendigkeit der raschen Erstellung einer derartigen Statistik aus. Die Angelegenheit wurde einem Unterausschusse überwiesen, der auch über eine etwaige Ausdehnung dieser Statistik auf die autonomen Angestellten beschließen wird.

— **Spullerseewerk.** Am 4. November hat beim Spullerseewerk, das zur Stromlieferung für die zu elektrisierende Arlbergbahn bestimmt ist, die Durchschlagung des mittleren Stückes des 1008 Meter langen Horizontalstollens stattgefunden.

— **Der Schiedsspruch über die Zuweisung der Donauschiffe.** Von den Staaten, denen auf Grund des Schiedsspruches Schiffe der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zugewiesen werden, hat sich die Tschechoslowakei dahin entschieden, daß sie die Fahrzeuge übernimmt. Die südslawische Regierung, welcher die beiden Schiffe „Wien“ und „Budapest“ zufallen würden, hat erklärt, daß sie diese nicht übernimmt. Die rumänische Regierung hat eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen.

— **Oberösterreichische Wasserkraft- und Elektrizitätsgesellschaft.** In der am 3. Dezember abgehaltenen Verwaltungsratssitzung dieser Gesellschaft wurde einstimmig beschlossen, das Gesellschaftskapital von derzeit 50 Millionen Kronen durch Ausgabe von neuen Inhaberaktien zu je 200 K Nennwert bis zum Gesamtbetrag im Nennwerte von 300 Millionen Kronen zu erhöhen und zur Beschlußfassung über diese Kapitalserhöhung für den 21. Dezember eine außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre einzuberufen. Die Gesellschaft hat bisher über 60 km Hochspannungsleitungen, ein Hilfskraftwerk von 700 PS konstanter Leistung und eine Reihe von Transformatorstationen ausgebaut sowie 2300 m Stollen des Großkraftwerkes Partenstein an der Großen Mühl in Oberösterreich aufgeschlossen. Sie liefert bereits seit einiger Zeit ansehnliche Mengen von Strom nach Linz und Steyr. Die Allgemeine österreichische Bodenkreditanstalt in Wien und das Land Oberösterreich haben der Gesellschaft neue Wasserkraftdarlehen im Betrage von je 100 Millionen Kronen zugesichert. Die alten Aktionäre haben von den neu zu begebenden Aktien bereits 50 Millionen Kronen fest übernommen. Die restlichen 200 Millionen Kronen neuer Aktien werden zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt werden.

— **Sektionschef Dr. Zehetner †.** Vor kurzem ist in Wien der ehemalige Direktor der Nordwestbahn Sektionschef i. R. Dr. Ferdinand Zehetner im 80. Lebensjahre gestorben. Zehetner hatte sich ursprünglich der Advokatur gewidmet und war bis Ende 1870 Rechtskonsulent der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft. Anfang 1871 trat er in den Eisenbahndienst, zunächst als Sekretär der Vorarlberger Bahn, deren Generalsekretär er 1873 wurde. Als diese Bahn im Juli 1882 in den Staatsbetrieb überging, wurde Dr. Zehetner in den Staatseisenbahndienst übernommen und rückte allmählich bis zum Sektionschef und Leiter der administrativ-juridischen Sektion des Eisenbahnministeriums vor. Dort verblieb er bis Dezember 1898, wo er als Direktor zur Nordwestbahn übertrat. Als solcher übernahm er das Amt des Vorsitzenden im Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, das er bis zur Verstaatlichung der Nordwestbahn im Jahre 1909, also über ein Jahrzehnt, in vorbildlicher Weise geführt hat. Auch als Vorsitzender des Versicherungsbeirates im Ministerium des Innern und als Obmann des Vorstandes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hat der Verstorbene verdienstlich gewirkt.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Die Buschtiehrader Bahn** hielt unter dem Vorsitze des Präsidenten Dr. Preiß ihre Hauptversammlung ab. Es wurde beschlossen, aus den Reservefonds der beiden Netze eine Dividende von je 5 %, somit 52½ K. für die Lit. A- und 20 K. für die Lit. B-Aktien, zu verteilen. Die fehlenden Beträge für die Jahre 1919 und 1920 in der Höhe von 4 962 405 K. für die A-Linie und von 10 809 908 K. für die B-Linie werden aus den entsprechenden Teilbeträgen des Kriegszuschlages getilgt. Sodann wurde beschlossen, neue Prioritätsaktien bis zu 30 Millionen Kronen auszugeben. Die ausscheidenden Verwaltungsräte Dr. Karl Wolf-Zdekauer, Dr. Heinrich Freitis, Dr. Viktor Röll, Dr. August Weeber und Dr. Emil Franke wurden wiedergewählt, sowie der in den Ruhestand tretende Generaldirektor Dr. Pokorny und General Husak neu gewählt. Wie der Vorsitzende mitteilte, hat das Eisenbahnministerium gestattet, daß noch für diese Wahlzeit drei Ausländer, und zwar Dr. Weeber, Dr. Röll und Vizepräsident Alfred Herzfeld, im Verwaltungsrate verbleiben, in Hinkunft jedoch nur zwei Ausländer dem Verwaltungsrate angehören dürfen. Für den in den Ruhestand tretenden Generaldirektor Dr. Pokorny wurde der bisherige Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Kotera als Generaldirektor berufen. Die Aussichten für das Jahr 1921 werden in dem Geschäftsberichte als ungünstig bezeichnet, da die Ausgaben weiter gestiegen sind und in der zweiten Jahreshälfte, insbesondere in den letzten Wochen, ein starker Rückgang des Verkehrs eintrat.

Ungarn.

— **Die Elektrisierung der ungarischen Hauptbahnlinien.** Hinsichtlich der Elektrisierung der ungarischen Hauptbahnlinien sind wichtige Schritte eingeleitet worden. Handelsminister Hegyeshalmy hat zur Vornahme dringender Vorarbeiten für die Entwürfe und die Versuche für die stufenweise vorzunehmende Elektrisierung der Staatsbahnen einen aus Fachmännern des Handelsministeriums und der Staatsbahnen bestehenden Ausschuß ernannt, dessen Mitglieder folgende sind: Staatssekretärstellvertreter Dezseöffy, als Präsident, Ministerialrat Kricsfalussy, Oberinspektor der Staatsbahnen Madarász, Oberingenieur der ungarischen Staatsbahnen Unger, ferner Ministerialrat Ladányi, technischer Rat Ujj, Oberinspektor Rohrmann und Ingenieur Verebélyi, Leiter der Elektrisierungsabteilung der ungarischen Staatsbahnen.

— **Der Eisenbahn- und Postverkehr mit den Nachbarstaaten.** Die Direktion des Landesverbandes der ungarischen Fabrikindustriellen machte dem Handelsminister Hegyeshalmy in Angelegenheit des Eisenbahn- und Postverkehrs eine Vorlage und wies auf die unmöglichen Zustände hin, die die Einschaltung der ungarischen Produktion in den nationalen Verkehr noch immer verhindern. Besonders wurden über den Verkehr mit Österreich Klagen laut, von wo seit 10 Tagen keine Post eintrifft, wodurch nicht nur der Verkehr mit Österreich unterbrochen, sondern auch die Verbindung mit anderen Staaten über Österreich unmöglich wurde. Der Minister erklärte, daß der Verkehr mit der Tschechoslowakei und Jugoslawien bereits aufgenommen wurde. Mit Rumänien ist — mit Aus-

nahme einer kurzen Dauer — der Verkehr überhaupt nicht ins Stocken geraten. Viel ungünstiger ist die Lage mit Österreich. Dieses übermittelt keine Post, noch zeigt es sich geneigt, den Verkehr mit Ungarn aufzunehmen. Der Minister erklärte zum Schluß, er werde auch weiter bestrebt sein, möglichst günstige Zustände zu schaffen.

— **Unentgeltliche ärztliche Behandlung der Eisenbahnbeamten.** Im Zusammenhang mit der Verordnung des Volkswohlfahrtsministers über die ärztliche Behandlung der öffentlichen Angestellten erschien eine Verordnung der ungarischen Staatsbahnen, nach der die in die Rangstufen I—IX eingereihten, sowohl im aktiven Dienste stehenden, wie auch in den Ruhestand versetzten Eisenbahnbeamten, deren Frauen und die der Familienzulage teilhaftigen Kinder, ferner deren Witwen und Waisen eine unentgeltliche ärztliche Behandlung und sonstige Begünstigungen selbst dann genießen, wenn die Anspruchsberechtigten nicht Mitglieder der Krankenhilfskasse sind. Diese Verordnung tritt bis zur endgültigen Lösung dieser Frage vom 15. November bis zum 31. Dezember d. J. in Kraft.

— **Der Motorwagenverkehr** wurde bereits auf den Strecken Kecskemét-Kerekegyháza, Keczkemét-Tiszaug und Nyiregyháza-Vásárosnamény eingeführt.

— **Einführung der I. Wagenklasse im Motorwagenverkehr.** Die Staatsbahndirektion hat eine Verordnung erlassen, nach der im Motorwagenverkehr auf den im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen Wagen I. Klasse in Betrieb gesetzt und die für diese Klasse vorgeschriebenen Gebühren erhoben werden.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Ungarn und Südslawien.** Nach einer Verordnung der Staatsbahndirektion sind im unmittelbaren Güterverkehre mit den südslawischen Staatsbahnen von den Übergangsstationen bis zur Demarkationslinie folgende Kilometerentfernungen der Frachtberechnung zugrunde zu legen: Von Gyékényes 2 km, von Kelebia 4 km, von Röczke 4 km, von Szöreg 9 km, von Murakeresztür 3 km.

— **Errichtung von Grenzzollstationen.** Zur Verhinderung des Schleichhandels trifft die Regierung an den Grenzstationen entsprechende Maßnahmen. Die eigentliche Kontrolle über den Schleichhandel versieht die Finanzwache, während die Reisepässe durch die Gendarmerie geprüft werden. Die Regierung richtet an den Grenzstationen Zollämter ein. Eine solche Grenzzollstation wird in Szeged errichtet.

— **Verkehrsnachrichten.** Nach einer Mitteilung der Direktion der Staatsbahnen ist am 1. Dezember d. J. auf den Linien Budapest Westbahnhof-Esztergom und Almázfüzitö-Esztergom ein neuer Fahrplan in Kraft getreten, nach dem die Fahrtdauer der Züge um durchschnittlich 30—40 Minuten verringert ist. Die S ü d b a h n teilt mit, daß der Personen- und Güterverkehr zwischen Sopron (Oedenburg) und Wiener Neustadt am 30. November d. J. wieder aufgenommen worden ist.

— **Die erste ungarische elektrische Lokomotive.** Der vom Handelsminister ernannte Ausschuß zur Ausarbeitung der Entwürfe für die Elektrisierung der Staatsbahnen wird in erster Linie mit der nach den Plänen des Ingenieurs Koloman Kandó in der Maschinen-, Waggonfabrik und Schiffswerft der Aktiengesellschaft Ganz und Danubius im Bau begriffenen elektrischen Lokomotive Probefahrten vornehmen lassen. — Dies ist die erste elektrische Lokomotive, die als solche in Ungarn gebaut wird. Die Versuchsfahrten mit ihr finden voraussichtlich schon im Monat Februar 1922 statt. Sollten sie vom günstigen Erfolge begleitet sein, woran nach dem Gutachten von Fachmännern kaum zu zweifeln ist, dann wird stufenweise an die Elektrisierung der ungarischen Staatsbahnen ernstlich herangetreten werden.

— **Die wirtschaftliche Ausnutzung der ungarischen Braunkohle.** Ingenieur Dr. Michael Freund veröffentlichte in der Zeitschrift des Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins einen beachtenswerten Artikel, in dem er die wirtschaftliche Ausnutzung der Brennstoffe durch Nebenproduktengewinnung zur Sprache brachte. Eine zweckmäßige Bewirtschaftung unserer heimatlichen Brennstoffvorräte könnte es gestatten, wichtige Rohstoffe, wie Rohöl, Benzin, Schmieröle, Paraffin usw., im Inlande zu erzeugen. Bei den bisher gebauten Generatoren war der Hauptzweck die Erzeugung des Heiz- oder Kraftgases, während auf die Gewinnung der Nebenprodukte keine Rücksicht genommen wurde. Bei weiterer Ausgestaltung des Generatorverfahrens ist es auch beim Braunkohlenbetrieb gelungen, wirtschaftliche Teerausbeute zu erreichen. Dr. Földes erörterte ferner die weitere Art der Kohlenverwertung, die sogenannte Schwelerei. Der hohe Wert des Braunkohlenteeres beruht auf dem Gehalt an Schmier- und Brennölen, die auch aus Braunkohlen mit weniger als 8 % gewonnen werden. Die Schwelprodukte sind Teer, Grudekoks und Gas.

Sodann führte der Verfasser aus, auf welche Art die Braunkohle verfeuert werden muß, damit die erwähnten Nebenprodukte gewonnen werden können. Ein vorzügliches Verfahren in diesem Belange ist die Hydrierung, die darin besteht, daß durch Anlagerung von Wasserstoff an Kohlenwasserstoffe aus Kohle Benzin und Leuchtöl hergestellt werden können, die dieselben Eigenschaften besitzen, wie sie den Erzeugnissen aus Erdöl zukommen. Als Ausgangsmaterial zur Herstellung synthetischen Benzins, der Leucht- und Treiböle wird der bei der Schwelung gewonnene Braunkohlenteer in Betracht gezogen. Der Verfasser kam zu dem Ergebnisse, daß die sachgemäße thermische Behandlung der Braunkohlen und eine Veredlung dieser Produkte nach den bereits bekannten Verfahren uns die Möglichkeit bietet, uns die auf allen Gebieten der Industrie so wichtigen Stoffe, wie Schmieröl, Brenn- und Leuchtöl zu verschaffen. Dr. Freund besprach sodann die ungarische Braunkohlenfrage aus dem Gesichtspunkte, wie weit sich diese zur Vergasung eignet, und veröffentlichte seine genauen Versuchsergebnisse. Er stellte nun fest, daß vier bis fünf ungarische Kohlensorten infolge ihres hohen Wasserstoff- und Bitumengehaltes zur Teererzeugung geeignet sind. Unter den ungarischen Kohlensorten entspricht die Tataer Kohle den Forderungen am besten, weil deren Teergehalt höher ist als der der sächsischen Braunkohle, die bereits von der sächsisch-thüringischen Braunkohlenindustrie im größten Umfange verarbeitet wird. Als Versuchsstoff für die Entscheidung, ob der Tataer Kohlenteer den Bedingungen der weiteren Verarbeitung entspricht, diente der Tataer Braunkohlengeneratorteer aus der Budapester hauptstädtischen Gasfabrik. Die Vergasungsversuche wurden in der Fabrik der Ungarischen Petroleumindustrie A.-G. angestellt, und zeitigten sehr befriedigende Ergebnisse. Während des Destillationsvorganges entstand zuerst ein flüssiges, schwarzes Öl, das sich als Treiböl für Dieselmotoren vorzüglich eignete und auch als Ausgangsstoff zur Erzeugung aller Braunkohlenteergattungen dienen kann. Die zweite Fraktion ist Paraffinöl, das ebenfalls der Weiterverarbeitung zugeführt werden kann, z. B. zu dem festen Paraffin. Tataer Braunkohlenteer ergibt 10—12 % Paraffin mit dem Schmelzpunkt von 55—60° C, was immerhin ein sehr günstiges Ergebnis ist.

Weitere Versuche werden mit anderen ungarischen Braunkohlensorten ebenfalls angestellt. B. W.

Uebrige europäische Länder.

— **Umgestaltung der finnischen Staatsbahnen.** Auch Finnland hat seine Lohn- und Gehaltsbewegungen. Im August 1920 setzte der finnische Staatsrat einen Ausschuß für Regelung der Entlohnungs- und Ruhegehaltsverhältnisse der Staatsbahnen ein. Dieser Ausschuß hat nach neuesten Nachrichten jetzt seine Arbeiten beendet und seinen Vorschlag dem Staatsrat eingereicht. Der Vorschlag ist vereinigt mit einem weitergehenden, auf Umgestaltung der ganzen Eisenbahnverwaltung gerichteten. Da die Lohnfrage sonach eine recht verwickelte Aufgabe wird, ist es sehr fraglich, ob der neue Lohnstatus, wie man in Finnland gehofft hatte, noch bis zum 1. Januar 1922 zur Einführung kommt.

Die gegenwärtige Einrichtung der finnischen Staatsbahnen beruht auf einer Verordnung vom 7. Mai 1903 und einer im Anschluß hieran erfolgten Anweisung vom 19. April 1909. Danach wurde die Leitung durch eine kollegiale, aus dem Generaldirektor und vier Direktoren (für Büro, Verkehr, Bahn- und Maschinenabteilung) bestehende Eisenbahndirektion ausgeübt. Dieser unterstanden vier ebenso kollegial eingerichtete Distriktsdirektionen in St. Petersburg, Viborg, Helsingfors und Vasa. Änderungsvorschläge spielen schon seit 1907; durch Ausscheidung von St. Petersburg infolge der Trennung von Rußland sind sie besonders brennend geworden. Über die neuen Vorschläge, für welche die Eisenbahndirektion schon ihr Gutachten abgegeben hat, entnehmen wir in kurzem Auszug dem Järnbanebladet: Die Eisenbahndirektion untersteht dem M i n i s t e r i u m f ü r V e r k e h r s w e s e n u n d a l l g e m e i n e A r b e i t e n, sie hat die dem allgemeinen Verkehr geöffneten Bahnen ebenso wie die daran angeschlossenen staatlichen Verkehrsverbindungen zu verwalten, neue Bahnen zu entwerfen und zu bauen und die Aufsicht über die Privatbahnen zu üben. Die dem Ministerium vorbehaltenen Angelegenheiten sind: Verordnungen über Verwaltung der Staatsbahnen, Budget, Tariffestsetzungen, Verordnungen über Entlohnung und Ruhegehalt des Personals, Anlage und Einziehung von Stationen, Grundlagen für die Beziehungen der Eisenbahnen zu Militär-, Zoll- und Telegraphenbehörden, Verkehrsabkommen mit ausländischen Eisenbahnverwaltungen, soweit wesentliche Abweichungen von bestehenden Verkehrs- und Tarifbestimmungen dabei mitspielen,

Betrieb von Privatbahnen durch die Staatsbahn, Schadensersatz wegen Personenbeschädigungen über 20 000 ℳ, soweit nicht das Gericht angerufen ist, Ernennung und Beurlaubung der Eisenbahndirektoren u. a. Die Eisenbahndirektion soll aus einem Generaldirektor, einem Oberdirektor und 11 Direktoren, von denen jeder einer Abteilung vorsteht, bestehen (administrative und juristische Abteilung, Rechnungswesen, allgemeine Bahnabteilung, konstruktive Bahnabteilung, Neubau-, Maschinen-, Werkstatt-, Vorrats-, Verkehrs-, Transport- und schließlich Tarif- und Kontrollabteilung). Dem Generaldirektor ist ein Büro für eisenbahnwirtschaftliche Angelegenheiten unmittelbar unterstellt.

Der Vorschlag enthält weiter eine genaue Geschäftsteilung der 11 Abteilungen und Vorschriften über die Geschäftsbehandlung, über Sitzungen des Plenums und der Abteilungen, Ausscheidung der Angelegenheiten, die dem Generaldirektor oder Oberdirektor und den einzelnen Direktoren vorbehalten sind, Bestimmungen über die Beschlußfähigkeit in den Sitzungen und die Vortragsweise.

Für vorbereitende Behandlung von Angelegenheiten, die die öffentlichen Verkehrsinteressen berühren oder sonst von größerer Bedeutung sind, wird bei der Eisenbahndirektion ein beratender Ausschuß, aus mindestens neun Mitgliedern bestehend, eingesetzt. Die Mitglieder dieses Ausschusses werden durch das Verkehrsministerium auf drei Jahre berufen, wobei die Zentralhandelskammer und andere Organisationen, die den öffentlichen Verkehrsinteressen nahestehen, Gelegenheit haben sollen, Personen vorzuschlagen, die durch ihre Tätigkeit auf dem Gebiete wichtigerer Industriezweige, des Handels, des Ackerbaues oder der Seefahrt wesentliche Erfahrungen gesammelt haben. Dieser beratende Ausschuß soll mindestens zweimal im Jahr zusammengerufen werden und vorbereitungsweise behandeln: Organisation der Eisenbahnverwaltung, Änderungen in den Tarifvorschriften, Erhöhung und Ermäßigung bestehender Tarife, Klasseneinteilung der für das Ernährungswesen des Landes wichtigeren Güter, wichtigere Änderungen im Zugverkehr, Anschaffung rollenden Materials, grundsätzliche Regeln und Pläne für sonstige größere Kaufabschlüsse, Planlegung von größeren Neubauten, Grundlagen der Personalentlohnung, Angelegenheiten, die die allgemeinen Arbeitsverhältnisse bei den Bahn- und Bauarbeiten und den Werkstätten der Staatsbahnen betreffen, und schließlich Angelegenheiten nach besonderer Zuteilung und Ratserholung durch das Verkehrsministerium oder die Eisenbahndirektion.

Außer der Revision durch die Zentralverwaltung und die Distriktsrechnungsbüros sollen die im Verkehr befindlichen Staatsbahnen und ihre Verwaltung und Abrechnung noch einer sachlichen Überprüfung durch drei vom Verkehrsministerium eingesetzte Oberrevisoren, von denen mindestens einer technische Ausbildung und Erfahrung besitzen muß, unterstellt werden. In der Streckenverwaltung unterstehen der Rechnungsabteilung Kassendistrikte, der allgemeinen Bahnabteilung Bahnsektionen, der Maschinenabteilung Depotsektionen, der Vorratsabteilung Vorratssektionen, und der Verkehrsabteilung Verkehrssektionen. Die Bahnarztdistrikte unterstehen der Rechnungsabteilung. Den Bereich jeden Distriktes und jeder Sektion samt Unterabteilungen bestimmt die Eisenbahndirektion. Dr. S.

— **Zugbeleuchtung auf den französischen Bahnen.** Die Revue Générale de l'Electricité vom 29. Oktober d. J. bringt folgende Ausführungen: Ein Rundschreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Frankreich vom 17. Januar 1914 forderte die Eisenbahnverwaltungen auf, die Gasbeleuchtung aus den Eisenbahnwagen allmählich zu entfernen und für neue Wagen nicht mehr zu verwenden. Diese Forderung bezog sich ausschließlich auf Wagen, die für Schnellzüge Verwendung fanden. Man glaubte, daß die Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung auf Wagen für Züge mit häufigen Aufenthalten technische Schwierigkeiten böte.

Die Anordnungen des Rundschreibens wurden nur sehr unvollständig durchgeführt, da sechs Monate später der Krieg ausbrach. Der Eisenbahnunfall im Batignolles-Tunnel, dessen so außerordentlich schwere Folgen der Entflammung des zur Beleuchtung dienenden Gases zuzuschreiben sind, zeigt, wie notwendig und wie ungenügend die Beachtung des Rundschreibens war.

Der jetzige Minister der öffentlichen Arbeiten, Le Trocquer, hat soeben das Rundschreiben ergänzt, indem er für die Ausführung der neuen Vorschriften Einzelheiten festsetzte, bei deren Nichtbeachtung im Falle eines Unfalles die leitenden Beamten persönlich verantwortlich gemacht werden. Außerdem wurde bestimmt, daß der gesamte Wagenpark, der für den Schnellzugverkehr bestimmt ist, am 1. Januar 1923 keinerlei Gasbeleuchtung mehr enthalten darf. Es ist also ein Zeitraum von 14 Monaten für die Ausführung des Rundschreibens vom 17. Januar 1914 festgelegt. Ferner sollen die Bahnverwaltungen bestrebt sein, die Gasbeleuchtung auch so schnell wie möglich aus allen Wagen der Personenzüge zu entfernen, in welchem Zustande sie sich gegenwärtig auch befinden mögen. Man wird mit dem Wagenpark der Vorortzüge großer Städte anfangen, bei denen bis zum 1. Januar 1924 die Gasbeleuchtung entfernt sein muß. Vom 1. Januar 1925 ab darf in keinem Personenzug mehr Gasbeleuchtung vorhanden sein.

— **Neuregelung des spanischen Eisenbahnwesens.** Nachdem in der letzten Sitzung des Parlaments ein Entwurf für ein neues Eisenbahngesetz abgelehnt worden ist, ist nunmehr ein neuer Entwurf vorgelegt worden, der als ein Ausgleich zwischen dem von einer Seite verfochtenen Plan der Verstaatlichung und dem von anderer Seite eingebrachten ersten Entwurf angesehen wird. Bei jenem hatte man namentlich Anstoß an der Festsetzung des Werts der Eisenbahnen nach dem Kurs ihrer Aktien genommen; der neue Entwurf schweigt sich darüber aus, wie dieser Wert festgestellt werden soll, obgleich er auch darin insofern eine Rolle spielt, als besondere Bestimmungen betreffs der Verteilung des Überschusses bei solchen Eisenbahnen vorgesehen sind, bei denen die Schuldverschreibungen den Wert der Anlagen überschreiten. Der Staat soll sich an den Eisenbahnen mit solchen Mitteln beteiligen, daß sie auf eine gesunde wirtschaftliche Grundlage gestellt werden, dafür aber auch an den Einnahmen Teil haben, von denen die Gesellschaften ½ % mehr als der Staat erhalten sollen. Der Schuldendienst ist Sache der Gesellschaften. Der Betrieb bleibt in deren Händen. Ein Eisenbahnrat, bestehend aus je sechs Vertretern der Regierung und der Eisenbahngesellschaften und drei anderen Mitgliedern, soll die Interessen des Staats und der Allgemeinheit gegenüber den Eisenbahnen wahrnehmen. Er ist befugt, Neubauten anzuregen, eine veränderte Gliederung des Eisenbahnnetzes vorzuschlagen, in den Betrieb einzugreifen, die Tarife festzusetzen und die Zurücknahme der den Gesellschaften erteilten staatlichen Genehmigung zu veranlassen. Besondere Beauftragte sollen in den Verwaltungsrat der Gesellschaften abgeordnet werden, wo sie zwar kein Stimmrecht, aber das Recht des Einspruchs gegen die Beschlüsse haben; die Aufrechterhaltung derartiger Einsprüche hängt von der Genehmigung durch die Regierung ab. Der Eisenbahnrat soll die Tarife, gegebenenfalls mit Zuschlägen, so festsetzen, daß die Betriebskosten und der Schuldendienst, auch die Verzinsung des vom Staate beigetragenen Kapitals gewährleistet wird. Bei Zurückziehung der Genehmigung und Übernahme einer Eisenbahn durch den Staat ist den Inhabern der Aktien eine Rente zu gewähren, die nach der Höhe der bis dahin erzielten und für die Zukunft zu erwartenden Einnahmen abgestuft ist. Den ausländischen Eisenbahngesellschaften in Spanien sind im neuen Gesetzentwurf keine Sonderrechte eingeräumt.

— **Entgleisung des Simplon-Expreßzuges.** Am 1. Dezember abends ist der Simplonzug zwischen den Bahnhöfen Corbu und Potcoava der Linie Bukarest-Temesvar unter sehr merkwürdigen Umständen entgleist. Unmittelbar vor dem Expreß passierte ein Lastzug den 20 km langen Streckenabschnitt zwischen beiden Bahnhöfen. An einem Wagen dieses Lastzuges wurden auf dem Bahnhofe Corbu Federnbruch und andere Anzeichen entdeckt, die darauf schließen ließen, daß der Wagen unterwegs entgleist, und in einer Kurve wieder auf die Schienen gekommen war. Dies wurde nur zu bald bewiesen durch die kurz darauf von der Strecke einlangende Meldung von der Entgleisung des Simplonzuges. Glücklicherweise blieben alle entgleisten Wagen stehen, und infolgedessen gab es keinerlei Verletzungen, außer den unvermeidlichen Sachschäden.

Bei Untersuchung der Linie machte man aber die merkwürdige Entdeckung, daß auf eine Entfernung von 5 km sämtliche Laschenschrauben einer Schiene gewaltsam abgefräst waren, wohl eine Folge der Entgleisung und Zurückgleisung des erwähnten Lastzugwagens.

Die große Länge der zerstörten Linie und ein gleichzeitig einsetzender furchtbarer Schneesturm — der gefürchtete Krivetz — machte es unmöglich die Strecke sofort wieder herzustellen; dies gelang erst am 6. Dezember. Bis dahin blieb der Schnellzugverkehr Bukarest-Temesvar eingestellt, der Simplonzug aber wurde über Kronstadt-Teinsch-Arad nach Temesvar geleitet. Die Eisenbahn betraute eine sachverständige Kommission mit der Untersuchung des Falles, der einem Ausspruche des Generaldirektors Jonescu zufolge, ziemlich vereinzelt dasteht in der Geschichte der Eisenbahnunfälle.

Fremde Erdteile.

— **Hedschas-Bahn.** Amerikanischen Zeitungsmeldungen zufolge ist der Verkehr auf der Hedschas-Eisenbahn zwischen Haifa (am Mittelmeer) und Amman, der Hauptstadt von Transjordanien (162 km Entfernung) wieder aufgenommen worden. Die Züge verkehren jetzt zum ersten Male wieder seit Beginn des Weltkrieges. Die wieder in Betrieb genommene Linie führt durch ein wichtiges Getreidebaugebiet und wird einen günstigen

Markt für Waren auswärtiger Industrien eröffnen. Für den Absatz dürften in erster Reihe landwirtschaftliche Maschinen und Webwaren in Frage kommen.

Rechtspflege.

— Außergewöhnlicher Andrang zum Zuge als Entschuldigung für das Verschulden des Reisenden. Der Kläger hat am 14. Januar 1919 auf dem Bahnhof Berlin-Treptow einen Unfall erlitten, als er versuchte, mit einem stark besetzten Zuge mitzukommen; es ist ihm durch das Zuschlagen einer Abteiltür das oberste Glied des Daumens der linken Hand abgequetscht worden. Der Schadensersatzklage hält der beklagte Eisenbahnfiskus entgegen, daß der Kläger den Unfall durch eigenes Verschulden verursacht habe, indem er mit der linken Hand in den Türrahmen gefaßt hat, um sich festzuhalten.

Das Landgericht Berlin hat den Klageanspruch im Rahmen des Haftpflichtgesetzes zur Hälfte dem Grunde nach für gerechtfertigt anerkannt, das Kammergericht erklärte ihn zu zwei Dritteln für begründet, und das Reichsgericht im vollen Umfange, aus folgenden Entscheidungsgründen: „Der Kläger erlitt den Unfall nach dem Einsteigen. Daß die Enge des Raumes in den Abteilen eine dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche Gefahr darstellt, ist vom erkennenden Senat wiederholt in Entscheidungen ausgesprochen worden. Durch diese Enge bei ungewöhnlicher Überfüllung wurde der vorliegende Unfall verursacht. Der außerordentliche Andrang zum Zuge und das Drängen und Stoßen in den Abteilen bildete eine Erhöhung der Betriebsgefahr. Die eigentliche Streitfrage ist nunmehr, ob und in welchem Maße dem Kläger selbst ein Mitverschulden an dem Unfalle zur Last zu legen ist. Die Gerichte beider Vorinstanzen haben ein solches angenommen und dieses nur verschieden bewertet. Unter regelmäßigen Verhältnissen, wenn nicht der ganze Zug überfüllt ist und auch nicht eine besondere Eile gerade das Besteigen des überfüllten Abteiles veranlaßt hat, wird in letzterem mit Recht ein eigenes Verschulden des Fahrgastes gefunden werden. Die besonderen Umstände des vorliegenden Falles sind nun aber die, daß infolge einer gerade kurz vorher vorangegangenen Zugstockung ein außergewöhnlicher Andrang zu dem Zuge herrschte, daß der Kläger, der nicht zum Vergnügen reiste, sondern von seiner Arbeitsstelle nach Hause fahren wollte, nach seiner nicht widerlegten Angabe bereits einen Zug hatte vorüberfahren lassen, weil er zu stark besetzt war und deshalb um so mehr danach strebte, nun wenigstens mit diesem zweiten Zuge nach Hause zu gelangen; daß weiter nicht nur dieses einzelne Abteil, sondern der ganze Zug überfüllt war, so daß einige Leute schon auf den Trittbrettern ihren Platz genommen hatten, um nur mitzukommen. Unter diesen Umständen kann aber dem Kläger wegen des Einsteigens in das überfüllte Abteil überhaupt nicht der Vorwurf eines eigenen mitwirkenden Verschuldens gemacht werden. Anders würde es sich an sich verhalten mit dem Hineinfassen des Klägers mit der Hand in den Türrahmen; jedermann weiß, daß ein solcher Griff mit der Hand gefährlich ist und, wenn die Tür zugeschlagen wird, die Hand zum Einklemmen und erheblichen Verletzungen aussetzt. Der Kläger macht nun aber geltend, daß, nachdem er eingestiegen war, von dem ebenfalls überfüllten Nachbarabteil Fahrgäste in das Abteil, in das der Kläger eben gelangt war, hinüberdrängten, und dies den Kläger ganz unwillkürlich veranlaßt habe, um nicht wieder hinausgedrängt zu werden, nach dem Türrahmen zu greifen und sich so festzuhalten. Das Berufungsgericht erachtet diese Angabe für glaubhaft, meint aber, daß er in diese Lage doch nur durch das schuldhafte Einsteigen in das überfüllte Abteil gekommen sei. Scheidet aber die letztere Handlung als auf Verschulden beruhend aus, so ist dann aber der Kläger überhaupt entschuldigt und der Vorwurf eines mitwirkenden Verschuldens an dem Unfalle gegen ihn unberechtigt. Sein Schadensersatzanspruch war also im Rahmen des Haftpflichtgesetzes, worauf schon das Landgericht ihn beschränkt hat, im ganzen Umfange dem Grunde nach für gerechtfertigt zu erklären. (Aktenzeichen: VI. 187/21. — 27. 6. 21.) K. M.-L.

— Ersatz der Bahn für Umzugsgut. Ein Offizierkoffer keine Kostbarkeit. Der Diplomingenieur S. in Hamburg nimmt den preußischen Eisenbahnfiskus für Verlust von Umzugsgut in Anspruch, das ihm im November 1919 auf dem Bahnweg von Torney bei Stettin nach Hamburg abhanden gekommen ist. Es handelt sich im wesentlichen um einen Reisekorb und einen Offizierskoffer, die in verschlossenem Bahnwagen befördert wurden. Der beklagte Eisenbahnfiskus hat 6300 ℳ als Schadensersatz gezahlt. Kläger verlangt jedoch weitere 7150 ℳ. Der Beklagte lehnt diese Forderung mit dem Einwande ab, daß in diesem Umfange Kostbarkeiten in Betracht kommen und die Sachen nicht unter Beachtung der für die Versendung von Kostbarkeiten vorgeschriebenen Bestimmungen versandt worden sind. Landgericht Altona und Oberlandesgericht Kiel haben den Anspruch des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Das Reichsgericht hat die Revision des Beklagten mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen: Der Reisekorb hatte eine Größe von 90 × 60 × 60 cm, so daß sein Rauminhalt 324 Kubikdezimeter betrug. Er bildete also ein sehr großes Gepäckstück. Sein Inhalt bestand aus Anzügen und sonstigen Kleidungsstücken, Stiefeln und Schuhen sowie Wäsche und ähnlichen Gebrauchsgegenständen. Derartige Sachen können nun keinesfalls als Kostbarkeiten angesehen werden. Sie bilden lediglich Gegenstände des allgemeinen täglichen Bedarfs und werden demgemäß auch ständig von Reisenden bei Eisenbahnfahrten mitgenommen und sonst mit der Bahn versandt. Anders könnte der Fall nur dann liegen, wenn die Sachen einen ungewöhnlichen Wert gehabt hätten, etwa aus besonders teuren Materialien hergestellt wären. Das war hier nach den insoweit unbestrittenen Behauptungen des Klägers nicht der Fall. Der Gesamtwert, der vom Kläger auf 8070 ℳ angegeben ist und nach dem Vorbringen des Beklagten noch weniger betragen haben soll, war im Verhältnis zur Größe des Behältnisses auch schon zur Zeit der Versendung durchaus nicht sehr erheblich. Ähnlich liegt die Sache bei dem Offizierskoffer. Er hatte eine Größe von 75 × 40 × 40 cm, so daß sich ein Raum von 120 Kubikdezimeter ergibt. Der Wert des Inhalts soll mit einigen Silbersachen, für welche Ersatz nicht verlangt wird, nach Angabe des Klägers 3910 ℳ betragen haben. Bei einem Handkoffer von üblicher Größe mußte mit einem Inhalt von einem ähnlichen Werte immer gerechnet werden. (Aktenzeichen: I. 105/21. — 21. 9. 21.) K. M.-L.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

— Werkstattbücher für Betriebsbeamte, Vor- und Facharbeiter. Herausgegeben von Eugen Simon. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Heft 5: Das Schleifen der Metalle. Heft 6: Teilkopfarbeiten. Heft 7: Härten und Vergüten, I. Teil: Stahl und sein Verhalten. Heft 8: Härten und Vergüten, II. Teil: Die Praxis der Warmbehandlung. Preis: Heft 5 u. 8 je 6,60 ℳ, Heft 6 6 ℳ, Heft 7 7 ℳ.

— Handels- und Verkehrsgebräuche im Verkehr mit den Spediteuren Groß-Berlins. Herausgegeben von der Handelskammer zu Berlin 1921.

Anleitung zu Frachtberechnungen. Kurze gemeinverständliche Darlegungen über die Art der deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarife und deren Anwendung. Anhang: Sammlung lehrreicher Beispiele zur Fracht- und Nebengebührenberechnung. 2. Auflage (unter Berücksichtigung der bis zum 1. August 1921 in Kraft getretenen Änderungen — die erste Auflage ist in Nr. 17, S. 336, Jahrg. 1921 von uns ausführlich besprochen worden). Herausgegeben von Gustav Stahn, Preuß. Eisenbahndirektor i. R., Breslau 16, Kaiserstr. 73. Preis 5,50 ℳ. (Selbstverlag.)

— Handbuch für den Eisenbahnoberbau. Herausgegeben von H. Wundenberg, Eisenbahningenieur, in Oberhausen (Rhld.), Bahnhofstr. 1. 1921. (Selbstverlag.) Preis 10 ℳ ohne Porto.

— Kleiner Wegweiser durch Baden mit Hotelführer. Ratgeber über die zu allen Jahreszeiten, auch im Winter, stark besuchten badischen Erholungs- und Reisegebiete im Schwarzwald und Odenwald, am Bodensee, Neckar und Rhein. Herausgegeben vom Badischen Verkehrsverband (Karlsruhe). Preis 1 ℳ.

— Die Ursachen des Milliardendefizits der Reichsbahn im Lichte geschichtlicher Tatsachen. 1921. Herausgegeben vom Vorstand des Deutschen Eisenbahner-Verbandes. Berlin W 50.

— Ursprung und Mängel der Güterzug-Verbundbremse nach Kunze-Knorr. Von G. Oppermann, Hannover, Am Schottgraben 19. 1921.

— Der Verkehrsbote. Volkstümlicher Kalender für das gesamte deutsche Verkehrspersonal. 1922. Herausgegeben von Eisenbahnoberinspektor Otto Beetz. Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei in Karlsruhe. Preis 3,50 ℳ.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft. Die Station Bröckingen der Bahn Gaildorf-Untergröningen ist vom 15. Dezember für den Stückgutverkehr zugelassen worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 104 vom 29. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zulassung längerer Schlafwagen zum Verkehr auf den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. Dezember dieses Jahres);

Nr. I 113 vom November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Bedarf an Abdrücken der TV. und der Grz. (abgesandt am 6. Dezember d. J.);

Nr. III 343 vom 30. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend das neue VWÜ. (abgesandt am 9. Dezember d. J.);

Nr. III 344 vom 30. November 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend den Antrag der Badischen Lokal-Eisenbahnen, Aktien-Gesellschaft, auf Anschluß an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 6. Dezember d. J.);

Nr. III 352 vom 6. Dezember 1921 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend den Antrag auf Ergänzung der Übergangsvorschriften für Privatwagen (abgesandt am 7. Dezember d. J.);

Nr. III 349 vom 8. Dezember 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Übergangsbestimmungen für Personen-, Gepäck- und Triebwagen im Bereiche des Vereins (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. Tfv. 1504.
Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr. Tfv. 1745.
Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Tfv. 1725.

Mit Gültigkeit vom 8. Dezember 1921 werden die Überfuhrgebühren usw. der Stationen Frankfurt (Main) Viehhof und Weiche Schlachthof erhöht. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2108)

Berlin, den 5. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

2 Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Am 1. Januar 1922 wird der Nachtrag V ausgegeben. Er enthält den bereits mit Gültigkeit ab 1. Dezember 1921 im Verfügungswege um 50 % erhöhten Nebengebührentarif. (2124)

Berlin, den 8. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtzuschläge auf den hessischen Linien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft und die Sätze für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen auf den pfälzischen und bayerischen Strecken erhöht. Die Währungszuschläge im Verkehr mit Konstanz und Singen (Hohentwiel) werden aufgehoben. Näheres im gemeinsamen Tarifanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 10. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (2129)

Wechselverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz) Tarifheft 7 B.

Am 15. Dezember 1921 wird die Station Nürnberg Süd in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft. (2126)

Dresden, am 9. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-bayrischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Harbergen=Staffhorst in die Kilometertafel II des Tarifs einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. (2109)

Frankfurt (Main), 26. November 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtzuschläge für die Stationen Beerfelden (Odenw.), Jugenheim=Partenheim und Reichelsheim (Odenw.) erhöht.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (2119)

Erfurt, den 8. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft Tfv. 200 A.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden im Anhang I unter 5 (Verkehr mit der Weimar-Rastenberger Eisenbahn) die Zuschläge für die Wagenladungsklassen einschl. der Ausnahmetarife erhöht. Die Umladegebühren werden mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 erhöht. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2127)

Berlin, den 12. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die bayerische (rechtsrh.) Station Gnötzheim auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Für Wagenladungen von Gnötzheim nach norddeutschen Verbandsstationen erhöhen sich die in der Kilometertafel I angegebenen Schnittentfernungen um 8 km.

Ab 15. Dezember 1921 wird die bayerische (rechtsrh.) Station Nürnberg Süd für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Die Entfernungen werden gebildet durch Anstoß von 3 km an jene für Nürnberg Rbf. (2128)

München, den 29. November 1921.
Tarifamt b. R. V. M., ZB.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 wird die Station Nürnberg Süd in den Tarif aufgenommen. Die Entfernungen sind durch Anstoß von 3 km an Nürnberg Rbf. zu bilden.

Die bayerische Station Röthenbach b. Lauf erhält die Bezeichnung Röthenbach (Pegnitz).

Die Dienstbeschränkungszeichen der bayerischen Station Gnötzheim sind infolge Eröffnung dieser Station für den Gesamtverkehr zu ändern in „O R, Bes“; für Wagenladungen von Gnötzheim erhöhen sich die Entfernungen für Gnötzheim um 8 km. (2123)

Hannover, den 8. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Gebühren für die Beförderung von Tieren in Sonderzügen und für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen erhöht. Des weiteren treten Änderungen im Abschnitt D „Örtliche Bestimmungen“ ein. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (2105)

Erfurt, den 5. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 12. Dezember 1921 werden die auf den hessischen Linien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft bestehenden Frachtzuschläge erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2116)

Berlin, den 8. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahnschnittarif.

Auf Seite 6 des Tarifs (Seite 1 des Nachtrags I) ist bei Neuaubing die Sonderbestimmung zu streichen und dafür zu setzen:

Für die Werkstätteninspektionen I und II Neuaubing, die Internationale Schlafwagengesellschaft Neuaubing und die Hauptwerkstätte für Kraftfahrzeuge Neuaubing besteht unbeschränkter Stückgut- und Wagenladungsverkehr. (2118)

München, den 3. Dezember 1921.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Französisch-Luxemburgisch-Österreichischer Güterverkehr durch Deutschland.

Am 1. Dezember 1921 ist die Güterbeförderung mit durchgehendem internationalen Frachtbrief zwischen Frankreich und Luxemburg einerseits und Österreich anderseits durch Deutschland über Lindau, Mittenwald, Kufstein, Salzburg, Simbach und Passau aufgenommen worden. Als Vertragsrecht gelten, sofern nachstehend nicht besondere Bestimmungen vorgesehen sind, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übk.) nebst Ausführungs- und einheitlichen Zusatzbestimmungen. Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief alle Grenzübergänge von Staat zu Staat vorzuschreiben, über welche die Sendung befördert werden soll. Bei Sendungen in der Richtung von Frankreich und Luxemburg ist die Fracht einschließlich aller Nebengebühren bis zur Deutsch-Österreichischen Grenzübergangsstation zu frankieren. Die Frankierung der Fracht usw. für die österreichische Strecke ist dagegen nicht zugelassen. Diese wird vielmehr durch die österreichische Empfangsstation vom Empfänger eingezogen. Für den Verkehr von Frankreich usw. sind Nachnahmen aller Art ausgeschlossen. Für den Verkehr von Österreich sind Nachnahmen nur in der Währung des Versandlandes zugelassen. Nachträgliche Verfügungen des Absenders werden nur beschränkt zugelassen. Sowohl im Verkehre von Frankreich usw. wie von Österreich sind Deklarationen des Interesses an der Lieferung unzulässig. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Dienststellen. (2121)

Köln, den 9. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion Köln,
namens der Deutschen Reichsbahn.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Gebühren für die Beförderung von Tieren in Sonderzügen und für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen erhöht. Des weiteren treten Änderungen im Abschnitt D. „Örtliche Bestimmungen“ ein. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (2110)

Erfurt, den 5. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 treten in den Bestimmungen über Zuschlags- und Anstoßfrachten

a) der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen,
b) der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn,
c) der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn,
d) der Nebenbahn Zell (Wiesental)-Todtnau

Änderungen ein.

Näheres enthält die am 12. Dezember 1921 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2120)

Berlin, den 9. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 ist das Dienstbeschränkungszeichen „W“ bei der Station Bröckingen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft zu streichen. (2107)

Hannover, den 2. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Der im Heft I (Nachtrag XI, S. 45 unter XI) vorgesehene Stationsfrachtsatz (Schaffhausen-Berlin Anh. Gbf.) beträgt vom 1. Dezember d. J. ab 452 ℳ 40 ₰ für 100 kg. (2106)

Erfurt, den 3. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Ab 12. Dezember 1921 gelangen für den außeritalienischen Schnitt II die Sätze der Reihe K und für den außeritalienischen Schnitt III die Sätze der Reihe F zur Anwendung. (2117)

München, den 7. Dezember 1921.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Die Station Schleswig Friedrichsberg wird mit sofortiger Gültigkeit in die Tarife einbezogen. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen. (2113)

Frankfurt (M.), den 5. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 sind infolge der allgemeinen Tariferhöhung um 50 % die Sätze für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens, die Sätze für die Einstellung von Tieren in Buchten und die Gebühren für eine größere Anzahl Stationen erhöht worden. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). Ferner werden mit sofortiger Wirkung die Desinfektionsgebühren für Tiersendungen nach dem Städtischen Schlachthof in Breslau Viehhof erhöht. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (2111)

Dresden, am 6. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. andererseits vom 15. Juli 1921.

Berichtigung einer Kundmachung.

Die in Nr. 48, S. 419 d. Ztg. vom 1. Dezember 1921 unter fortl. Nr. (2066) verlautbarte Erhöhung der Teilfrachtsätze in Mark um achtzig vom Hundert ist auf fünfundneunzig vom Hundert zu berichtigen.

Es ist daher unter „B. Erhöhung der Teilfrachtsätze in Mark“ in der ersten Zeile der Ziffer I. das Wort „achtzig“ auf „fünfundneunzig“ abzuändern. Ferner ist unter Ziffer II in der Anmerkung „**)“ „80“ durch „95“ zu ersetzen. (2115)

Wien, am 5. Dezember 1921.
Österreichische Bundesbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.

Am 1. Februar 1921 erscheint der III. Nachtrag zum diesseitigen Binnentarif. Derselbe enthält Fahrpreiserhöhungen.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, im Dezember 1921. (2112)
Die Direktion.

Deutsch-Niederländischer Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. Januar 1922 erscheint zum vorbezeichneten Tarif Nachtrag I, der neben kleineren Ergänzungen und Änderungen der Tarifsätze Tariferhöhungen für die niederländischen Schnittsätze enthält.

Nähere Auskunft erteilen die an diesem Verkehr beteiligten Dienststellen und das Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Köln. (2125)

Köln, den 7. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Teile I und II

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 werden im Bereich der Deutschen Reichsbahn die Personen- und Gepäcktarife erhöht. Die Erhöhungen betragen im Personenverkehr im allgemeinen 75 % und im Gepäckverkehr ungefähr 50 %, sie werden durch Ausgabe neuer Tarife oder durch Nachträge zu den Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (R.G.Bl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (2122)

Berlin, den 6. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion für die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn.

4. Verdingungen.

Dänische Staatseisenbahnen.

Für die dänischen Staatseisenbahnen soll die Lieferung von etwa 20 000 t Schienen und Verbindungsteilen vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 15 Kronen dänisch von 1. Banekontor, Gl. Kongevej 1, 3. Sal, Kopenhagen B, zu erhalten.

Bietungstermin am 4. Januar 1922, nachmittags um 3 Uhr. (2074)

5. Offene Stellen.

Junger Eisenbahnanwärter,

welcher mit der Fahrkartenausgabe vertraut ist und bereits im direkten Güterverkehr gearbeitet hat, zum alsbaldigen Eintritt gesucht. Besoldung nach Tarifvertrag A. (2114)

Die Direktion der Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft in Tangermünde.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 51. Berlin, den 22. Dezember 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Trotz der erheblichen Zuschüsse, die für die Zeitung ständig aus Vereinsmitteln geleistet werden, reichen die bisherigen Bezugs- und Anzeigenpreise infolge der in letzter Zeit eingetretenen starken Steigerung der Herstellungskosten bei weitem nicht mehr zur Deckung der Unkosten aus. Zum 1. Januar 1922 müssen daher folgende Erhöhungen eintreten: Der Bezugspreis beträgt bei Bezug durch den Buchhandel und die Post 30 M. für das Vierteljahr. Hierzu tritt bei direkter Zusendung unter Streifband der Porto- und außerdem bei Lieferung nach dem Ausland gegebenenfalls der Valutazuschlag. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 3 M. abgegeben. Der Preis für die Privatanzeigen wird auf 3 M. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum erhöht.

Eisenbahn und deutsche Dichtung[1]).

Von G. Hertzog.

„Ein Mensch bin ich; deshalb ist nichts Menschliches mir fremd." Diesen aus dem Altertum auf uns gekommenen Satz der Lebensweisheit können die Dichter mit noch größerem Recht als andere Sterbliche auf sich anwenden. In der Neuzeit darf also der Dichter auch an der Technik, die sich so machtvoll entwickelt hat und immer weiter fortschreitet, nicht achtlos vorübergehen; er ist gezwungen, irgendwie, zustimmend oder abweisend, zu ihr Stellung zu nehmen; ja noch mehr, der Jünger Apolls wird, ebenso wie der bildende Künstler, zu Nutz und Frommen der ihm gewordenen hohen Aufgabe sorgsam erwägen, ob nicht die Welt der technischen Errungenschaften ihm auch dankbare Stoffe für sein Schaffen darbiete. Kommt er dazu, diese Frage zu bejahen, so wird er es nicht unterlassen, auch Technisches, durch seine Kunst verklärt, darzustellen und dadurch etwas an sich Nüchternes in höheren Bereich zu erheben. Daß die Erfindung der Eisenbahn als einer der bedeutendsten technischen Fortschritte auf den Dichtergeist tief einwirken mußte, ist sicher nicht zu leugnen. Wie gerade deutsche Dichter seit dem ersten Erscheinen des Dampfwagens auf Eisenschienen ihre Gedanken und Empfindungen über diese neue Art des Ver-

[1]) Mit Ausschluß der dramatischen Dichtung; von deren Behandlung mußte hier abgesehen werden, wie überhaupt von einer erschöpfenden Bearbeitung des reichen Stoffes, die über den Rahmen eines Aufsatzes weit hinausginge. Lyrik, einige epische Gedichte und Prosadichtung mögen zum Herausarbeiten der Hauptlinien genügen.

kehrs in Worten verkörperten, soll hier Gegenstand einer kurzen Darlegung sein.

„Dampfschnaubend Tier, seit du geboren, die Poesie des Reisens flieht.“ Diese Worte Justinus Kerners, deren Inhalt auch der Denkart der übrigen Romantiker entspricht, führen uns einen Gedanken vor, den die Eisenbahn in ihrer Frühzeit im Dichtergemüt erwecken mußte, die Besorgnis, daß durch die überraschende Neuerung im Verkehr das edlere, gehobene Gefühl beim Reisen schwinden müsse. Zwei andere Gedanken schließen sich diesem an, nämlich die Sorge um die Erhaltung der Naturschönheit und die Furcht, daß der Mensch durch allzu kühne Neuerungen technischer Art in die göttliche Weltordnung frevelhaft eingreife.

Wie vergnüglich war doch der Postzug mit dem lustigen Knallen des Schwagers und den Posthornklängen, welche Gemütlichkeit, welche Naturfreude durften die Reisenden, die mit Roß und Wagen ihren Weg, oft weite Strecken, zurücklegten, genießen, während mit dem Hinundhersausen der Eisenbahnzüge kahle Nüchternheit ihren Siegeszug durch die Welt angetreten hat. So denkt der in der Gedankenwelt der Romantik lebende Dichter; fremd fühlt er sich in der ihm unbehaglichen neuen Umgebung; nur noch in der blauen Stille des Himmels findet er den Raum für künstlerisches Empfinden. Doch fürchtet er schon die Verdunkelung dieses „keuschen, seligen Raumes“ durch Luftfahrzeuge.

Die Fürsorge für die Erhaltung landschaftlicher Schönheit hat heutzutage ihre Hauptstütze in den Verbänden für Heimatschutz und Denkmalpflege; in der Kinderzeit der deutschen Eisenbahnen, also nach dem Dezember des Jahres 1835, als ein Böllerschuß die Abfahrt des ersten Bahnzuges von Nürnberg nach Fürth verkündet hatte, waren die der Vergangenheit anhängenden Dichter die Verkünder jener Sorge um die Schönheit der deutschen Heimat.

Die Furcht vor menschlichen Eingriffen in die göttliche Weltordnung zeigte sich gleichfalls bei den Jüngern Apollos, die als Bekämpfer der neuzeitlichen Dampfkraftverwertung auftraten; im Altertum treffen wir ein ähnliches Empfinden, insbesondere in bezug auf die Erfindung der Schiffahrt. Horaz z. B. sagt, mit dreifachem Erz müsse sich jener Mensch die Brust gepanzert haben, der als erster es wagte, ein gebrechliches Fahrzeug dem wilden Meere anzuvertrauen. Der Dichtergeist ist eben alle Zeit geneigt, jeden neuen Zwang, den der erfinderische Mensch der Natur auferlegt, als frevelhaften Eingriff in die Rechte des Weltschöpfers zu betrachten. Der Verhängnisglaube mancher Religionen, so des Islams, bewegt sich in derselben Richtung.

Der schon genannte Justinus Kerner (Gedicht „Im Eisenbahnhofe“) lehnt zugleich mit der Verwendung des Dampfes für Eisenbahn und Dampfschiff die technischen Fortschritte überhaupt ab; der „dampfestollen Zeit“ grollt er. Mit einem dampfschnaubenden, ungeheuren Tier vergleicht nicht nur dieser schwäbische Dichter den Dampfwagen, auch viele andere Dichter und Schriftsteller gebrauchen bis auf unsere Tage diesen Vergleich, in ihren Worten angemessen abwechselnd.

Zwar teilen nicht alle Gegner der Eisenbahn unter den Dichtern diesen Zorn gegen menschliche Erfindungen, wohl aber nehmen sie teil an der Trauer um die Entstellung der Natur. Eine elegische Stimmung bricht sich Bahn, z. B. in Gustav Schwabs 1830 entstandenem Gespräch „Im Jahre 2030“. Einige Jahrzehnte später drückt J. V. v. Scheffel im Vorwort zu „Frau Aventiure“ und in seinem Gedichte „Der letzte Postillon“ gleiche Gedanken der Wehmut aus. Nikolaus Lenau steht gleichfalls der Eisenbahn und dem Dampfschiff mit Abneigung gegenüber, da diese Erfindungen ihm Werke der Naturzerstörung bedeuten; immerhin ist ihm der Wunsch nicht fremd, die Eisenbahn möge die von ihren Befürwortern erwarteten Vorteile zur Wirklichkeit werden lassen und die neuen Errungenschaften der Technik möchten die Menschen nicht den bloßen Nützlichkeitsgrundsätzen verfallen lassen. Ein schönes Bild für den geknechteten Dampf gebraucht Lenau in seinem Gedicht „Am Rhein“ (1838): „Der Dampf durchbrauste den Schlot / Wie ein zorniger Neger die Bande / Wildschnaubend zu sprengen droht.“

Der Befürchtung vor unheilvoller Übermacht der Nützlichkeitsmenschen verlieh man immer wieder Ausdruck; man erkannte aber auch, daß mit der Dampfmaschine als dem Sinnbild des Wirklichkeitsstrebens eine neue Zeit beginne. Emanuel Geibel sagt in seinem Gedichte „Tempora mutantur“ (1863): „Jetzt pfeift der Dampf und läßt im Sturm uns reisen; Verwandelt ward die Zeit und wir mit ihr.“ Wie kräftig stellt Hermann Lingg in seinem Gedichte „Die Römerstraße“ den Gegensatz zwischen der alten, freilich einer sehr alten Zeit und der neuen dar, wenn er jene Straße durch den „Pfad von Eisen“ kreuzen läßt. Freiligrath ist von tiefer Trauer über die Entrechtung der Romantik erfüllt. „Du Stille, Du Bleiche, ja verhülle dich! / Die Zeit, o Herrin, ist für dich von Eisen“ ruft er in „Flecken am Rhein“ (1842) aus.

Zwiespältig ist die Stimmung der Dichter, die sich von der Romantik abwandten und sie mehr oder minder heftig bekämpften. Einerseits vertreten sie mit Begeisterung die Sache der neuen Errungenschaften, anderseits müssen sie zu ihrem Leid erkennen, daß durch die Nüchternheit der „hastigen Zeit“ die dichterische Stimmung immer mehr zurückgehen muß. Sogar H. Heine, der Spötter, kann nur mit dem Verstand das Neue, darunter die Erfindung des Dampfwagens, gutheißen, sein Herz dagegen hängt trotz allem noch am Alten. Eben jener schmerzliche Zwiespalt! Zu dessen Überwindung gebraucht Heine seine Hauptwaffe, das Spottgedicht. In seinem „Pferd und Esel“ (1857) läßt er z. B. einen Schimmel und einen Esel betrübt und gedankenvoll dem blitzschnell vorüberfahrenden Eisenbahnzug nachblicken. Das Pferd erkennt voll Wehmut, daß es bei einem solchen Wettbewerb unterliegen müsse: „Zum Reiten, zum Fahren wird sich der Mensch des eisernen Viehes bedienen“. Der Esel dagegen kann nicht glauben, daß „Hans Dampf mit seinem Schornstein“ ihn ersetzen könne und ist immer noch guten Mutes: „Dem Esel bleibt zu jeder Zeit sein sicheres Dasein beschieden“.

Es erwacht die jungdeutsche Bewegung und mit ihr die kaltprüfende Forschung. Eine Wirklichkeitskunst regt sich bei den Dichtern. Sie wollen sich jetzt in den Dienst des Lebens stellen im bewußten Gegensatz zu der nach ihrer Ansicht überlebten Romantik. Rein dichterische Stimmung kommt freilich noch nicht sogleich zur Herrschaft, sondern an ihrer Statt das berechnende Streben der Jungdeutschen. Sie begrüßen mit Freuden die neuzeitliche Entwicklung der Verkehrsmittel, weil sie darin das Zeichen eines gesunden Fortschritts erblicken. Je mehr die Erkenntnis der Vorteile der neuen Erfindungen sich verbreitet, desto freudiger begrüßt man sie; selbst ein Lenau, der Dichter des „Postillon“, kann einer tröstlichen Hoffnung auf die menschenbefreiende Wirkung der Eisenbahn sein Herz nicht verschließen. Das junge Dichtergeschlecht gibt sich im Gegensatze zur Romantik dieser Hoffnung begeistert hin. Gottfried Keller und Adalbert v. Chamisso bekennen sich zu dieser Richtung, ja sie machen sich gewissermaßen zu ihren Wortführern. Chamisso dichtet 1830 sein „Dampfroß“ und verwertet darin als einer der ersten unter den deutschen Dichtern die Eisenbahn als Gegenstand der Dichtung. Der fortschrittlich gesinnte Anastasius Grün verteidigt mit Lebhaftigkeit diese dichterische Verwertung der neuen Zeit. In seiner „Poesie des Dampfes“ — welcher Gegensatz zu Justinus Kerner! — (1837) sagt er, daß er den Rückschrittlern nicht beistimmen könne, die in „ehrenwerten“ Liedern klagen und ihr Antlitz darob verschleiern, daß „Poesie entsetzt nun fliehen werde — auf Dampfkarossen ferne fortgetragen“; mit Schalkheit verspottet er die Lobredner der guten alten Zeit; sein Geist erkennt klar, daß das neue Verkehrsmittel einen gewaltigen Aufschwung für Volk und Staat mit sich bringen müsse. Gleichfalls im Jahre 1837 spricht Karl Beck, ein deutsch-ungarischer Lyriker, in seinem Gedichte „Die Eisenbahn“ noch bestimmter die Überzeugung aus, daß die Verwendung der Dampfkraft für den Verkehr in politischer Hinsicht nur nützlich sein könne. In den letzten

Strophen dieses Liedes malt Beck ein Zukunftsbild der deutschen Einheit aus. „Hört ihr brausen die Karossen / Deutsche Länder sitzen drinnen, / Halten brünstig sich umschlossen, / Wie sie kosen, wie sie minnen!“ Dieses Gedicht hatte damals eine große Wirkung und fand eine weite Verbreitung. Die Eisenbahn wird geradezu zum Sinnbild für die erstrebte Einigung Deutschlands. Übrigens hatte schon Goethe gesagt: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun.“ (Gespräche mit Eckermann, 23. Oktober 1828.)

Luise v. Plönnies dichtet 1844 ihr „Auf der Eisenbahn“; darin wünscht sie, daß „das freie Wort“ gerade so wie der Bahnzug „sausend ziehe von Ort zu Ort“, daß ebenso „aus einem Land zum andern / Siegend die Gedanken wandern“. Fr. W. Weber, der Dreizehnlindendichter, schildert mit sehr anschaulichen Bildern viel breiter als die Plönnies eine Eisenbahnfahrt in seiner „Eisenbahnphantasie“ (1853). Wir sehen hier den Bahnzug über Tiefen und Höhen, über einen Strom und durch einen Tunnel dahinrasen. Der westfälische Dichter gebraucht dabei ein altgermanisches Bild, das vom Helaritt. Doch nicht nur die Freiheit und die Einigung Deutschlands schweben ihm als gute Wirkungen des neuen Verkehrsmittels vor, sondern das Einigende, die Völkerverbindung überhaupt. Mit erschütternden Worten beschreibt Fr. W. Weber, und zwar als erster, eine Zugentgleisung; er ist nicht bloß von Bewunderung für die großartige Errungenschaft, sondern auch von Bangen, daß der Mensch sich zuviel zutrauen könne, erfüllt. Auch Geibel fürchtet, aus der unerhörten Kühnheit des menschlichen Erfindergeistes könne Übles entstehen, obwohl er „das gewaltige Ringen der jungen Zeit von Erz“ aufrichtig bewundert. Diese Gedanken sind in seinem Gedicht „Die junge Zeit“ (1847) enthalten. „Und sieh, nun braust es her auf tausend Wagen. / Was nie sich schaute, tritt sich keck entgegen, / Bunt sind die Trachten, das Gedräng' ist dicht — / O welch ein endlos Wühlen, welch ein Rauschen! / O welch ein Markt, welch Hinundwiedertauschen / Von Schätzen, wie sie jede Zon' erzieht.“ Geibel läßt also durch die Eisenbahn die Menschen nahe zusammengerückt werden, wie vor ihm Schiller solches in seinem „Spaziergang“ vom städtischen Leben sagt: „Näher gerückt ist der Mensch an den Menschen.“ Wie bei Fr. W. Weber, so findet sich auch bei Geibel eine sagenhafte Einkleidung der Gedanken über die Benutzung der Dampfkraft durch den Menschen, und zwar in seinem „Mythus vom Dampf“. Aus einer vom Menschen erzwungenen Vermählung der kühlen Meerfei und des goldgekrönten Feuergeistes läßt der Dichter den Dampf, das Riesenkind, erwachsen; doch dieser Riese wird zum Sklaven des Menschen. Über die Eisenbahnschienen „muß er mit des Windes Flügel / Wettlaufen in erglühter Hast / Und über Heide, Strom und Hügel / Dahinziehn die getürmte Last“. Doch für diesen Frondienst ersinnt der Dampf, ein „Herkules im Knechtsgewand“, grausame Rache. Wenn beim Weltuntergang Wasser und Feuer voll Ingrimms die Menschen und ihr Werke vernichten, dann wird auch beider Kind befreit werden und freudig beim Werke der Zerstörung helfen.

Immer weiter drang die Eisenbahn vor; immer mehr mußte infolgedessen die Furcht vor dem göttlichen Strafgerichte für den Frevelmut des in Erfindungen unermüdlich weiterschreitenden Menschengeistes schwinden. Die Dichter beschränkten sich bald auch nicht mehr darauf, die Bedeutung des Dampfwagens für die Kultur zu preisen, sie — wenigstens die Mehrheit von ihnen — traten kühn und eifrig in die neue Welt der Technik ein; sie fanden, ebenso wie die Maler, im Eisenbahnverkehr dankbare Stoffe. Ein tüchtiger Techniker und ein sinniger Dichter zugleich ist der Schwabe Max Eyth (1836—1906). Allerdings widmete er der Eisenbahn kein eigenes Werk, doch seine sehr anschaulichen und anziehenden Darstellungen des Dampfpflugbetriebes, besonders in den beiden Werken „Der Kampf um die Cheopspyramide“ und „Hinter Pflug und Schraubstock“ bewegen sich auf einem nahe verwandten Gebiete. Daß W. Raabe, „einer unserer ganz Großen“ (Falkenberg), der Hast und dem Trubel des Eisenbahnverkehrs Abneigung entgegenbringt, wird die Kenner seiner Werke nicht wundern.

Schon längst bestritt man die Geltung jenes Kernerwortes „die Poesie des Reisens flieht“. Der Lyriker lernte es, dem scheinbar so nüchternen Eisenbahnbetrieb Eingang in die Welt der eigenen Gedanken und Empfindungen zu gestatten. So Fr. Th. Vischer, wenn er im Tagebuch seines Romans „Auch einer“ Verse dichtet wie die folgenden: „Jetzt schnaube nur, Dampf, und brause! / Jetzt rolle nur, Rad, und sause! / Es geht nach Hause, nach Hause! / Vorüber, ihr ragenden Stangen! / Verschwindet ihr Meilen, ihr langen! / Wer ahnt mein Verlangen und Bangen?“ Für Ferdinand v. Saar versinnbildet die Eisenbahnfahrt — so heißt auch die Überschrift eines seiner früheren Gedichte (1855) — geradezu das Leben. Ein andermal, nämlich in seinem „Eisenbahnzug“, findet derselbe Dichter Worte herben Tadels gegen die Übergewalt des herzlosen Reichtums. Einen ähnlichen Gedankengang finden wir bei Gerhardt Hauptmann. In seinem Gedicht „Im Nachtzuge“ ergeht er sich vom Standpunkt des Besitzlosen aus in begründeten Klagen gegen die besitzenden Klassen.

Recht beliebt für Lyrik und Balladendichtung ist die Eisenbahn erst seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Den Naturalisten wird das Eisenbahngedicht oft zum Mittel, sich über soziale Fragen auszusprechen, was schon in den beiden zuletzt erwähnten Dichtungen zu sehen ist, ja es wird nicht selten geradezu zum sozialen Liede. Das schon frühzeitig begonnene Verwerten des Dampfwagens und der Schienen zum Gewinnen ansprechender Sinnbilder dauert fort. Die Vertreter der Eindruckskunst gefallen sich darin, das Vorüberfliegen der Landschaft am Auge des Bahnreisenden in Einzelerscheinungen aufzulösen. Das Abgerissene, Vereinzelte lieben sie ja. Endlich ist noch darauf hinzuweisen, daß in der neuesten Zeit das Ohr des Dichters äußerst feinhörig ist für die Sprache, die er vernimmt im Rollen der Räder, im Ächzen der Schienen, im Ausstoßen des Dampfes, im Sprühen der Funken. Einerseits verstehen es die Dichter, die mannigfachen Töne dieser Sprache mit wohlgelungener, eindrucksvoller Klangmalerei wiederzugeben, anderseits wissen sie den Tönen einen tiefen Sinn unterzulegen. Die Stimmung, in die sich der Leser, freilich noch besser der Hörer, durch gute Eisenbahngedichte der jüngeren und jüngsten Dichter versetzt fühlt, ist dementsprechend tiefgehend, wenn auch nicht immer für die einzelnen Teile einer Dichtung einheitlich. Einige Proben mögen das hier Gesagte und überhaupt die dichterische Darstellung des Eisenbahnbetriebes, wie sie sich in der neuesten Zeit weiterentwickelt hat, veranschaulichen.

Nicht in Versen, aber doch als echter Dichter, gibt P. Rosegger in dem anziehenden Stück „Als ich das erstemal auf dem Dampfwagen saß“ die Erlebnisse und Eindrücke wieder, die er hatte, als ihn als Knaben sein Pate Jochem einmal bei einer Wallfahrt in der Semmeringgegend mitnahm. Entgegen dem ursprünglichen Plane benutzen beide die bis dahin als Teufelsspuk gefürchtete Eisenbahn. „Auf der eisernen Straße heran kam ein kohlschwarzes Wesen“ — „Kreuz Gottes“, rief der Pate, „da hängen ja ganze Häuser dran!“ Doch nach kurzer Fahrt, die zum Schrecken der beiden durch einen Tunnel führt, ist der abergläubische Mann bekehrt. „Du, Bub! Das ist gar aus der Weis' gewesen, aber jetzt — jetzt hebts mir an zu gefallen. Richtig wahr, der Dampfwagen ist was Schönes!“ Am Schluß schlägt infolge eines unliebsamen Erlebnisses die Stimmung wieder um. „Beim Dampfwagen, da — 's ist doch der Teufel dabei!“

Erschütternd wirkt Th. Fontanes kurze Ballade „Die Brück' am Tay“; er läßt darin mit großartig kühner, an Shakespeare gemahnender Auffassung drei Winde „um die siebente Stunde am Brückendamm“ zusammentreffen und in grausigem Ringelreihen den gerade herankommenden Zug in die Tiefe reißen. „Tand, Tand / Ist das Gebilde von Menschenhand!“ lautet der zweimal angewendete Kehrreim. Wohl keinem Dichter ist die Klangmalerei, verbunden mit tiefernsten Gedanken, in der Darstellung eines dahinbrausenden Bahnzuges besser ge-

lungen als Detlev v. Liliencron in seinem Gedicht „Der Blitzzug". Um die Verse und Worte des Dichters voll auf sich wirken zu lassen, muß man sie laut lesen; welchen hinreißenden Schwung nimmt man dann wahr! „Quer durch Europa von Westen nach Osten / Rüttert und rattert die Bahnmelodie . . ." „Rauch ist der Bestie verschwindender Schweif" — „Halt, halt, halt, halt, halt, halt, halt, halt, haltein! Ein anderer Zug fährt mitten hinein." Voll tiefsinniger Gedanken in lebenswahrer Darstellung ist auch Liliencrons „Die neue Eisenbahn", worin er nach Björnsons Vorbild den Gegensatz von Eisenbahn und Friedhof verwendet.

Als soziale Lieder, die zugleich mit stärkster Anschaulichkeit und vollendeter Sprachbeherrschung alle Äußerlichkeiten des Bahnbetriebes ausmalen, erscheinen Gerhardt Hauptmanns „Bahnwärter Thiel", worin er uns „das schwarze, schnaubende Ungetüm" in seiner Arbeit und Wirkung vorführt, und „Im Nachtzuge", woraus wir schon oben einen Hauptgedanken erwähnten. Eine gleich starke Wirkung bringt Richard Dehmel in seinem Lebensbild in Versen „Vierter Klasse" hervor. „Es rollt und rüttelt und dröhnt und dampft, / Und klirrt und rasselt, und stürmt und stampft". Im Zuge, der von Osten her gegen Hamburg „keucht", sitzen Amerikaauswanderer, unter ihnen ein jüngeres Bauernehepaar mit einem kranken Kindchen. Gerade als am jungen Tag „stromumblinkt mit Türmen und Masten Hamburg winkt", merken die Eltern mit tiefstem Weh, daß ihr Liebling die irdische Reise mit der in die Ewigkeit vertauscht hat.

Nicht die große Eisenbahn, sondern die Straßenbahn bietet Jakob Loewenberg dankbaren Stoff für ein kurzes, aber sinnreiches Gedicht „Auf der Straßenbahn". Ein gewissenhafter Wagenführer findet „des Tages reichsten Lohn" im Wiedersehen seiner Lieben. „Sei jedermann, wie und wo er auch fährt, / Solch eine Strecke Weg's beschert!" Die Leitgedanken der Eisenbahn und des Krieges zugleich verwendet Franz Lüdtke in seinem gehaltvollen Gedichte „Landstürmers Brückenwacht". Zwei längere Strophen werden von zwei kurzen gleichlautenden eingeschlossen: „Tage- und -tage- und tagelang / Endlos wie herbstlicher Vogelflug, / Gleitet über den Schienenstrang / Zug um Zug, Zug um Zug . . ." Schon in der Überschrift erinnert „Der Weichensteller" von Karl Frhr. v. Berlepsch an G. Hauptmanns „Bahnwärter Thiel". Der Inhalt ist: In fünf Minuten ist ein Schnellzug fällig. Die Bahnweiche ist so stark beschädigt, daß nur durch das mit Lebensgefahr verbundene Anstemmen des sich zwischen die Schienen legenden Weichenstellers eine Entgleisung vermieden werden kann. Der pflichtgetreue Mann unterzieht sich der grausigen Aufgabe; zwei Züge brausen über ihn weg; er bleibt unversehrt und als schönsten Lohn das tröstliche Bewußtsein, viele Menschenleben gerettet zu haben. In einem Gedicht „Im Zuge" vergleicht Eugen Albrecht („Gedichte und Gedanken", 2. Aufl. 1912) die Lebensreise mit einer Nachtfahrt in einem Eisenbahnabteil. Der Anfang lautet: „Ein eng Gelaß und schlecht erhellt — Hier heißt's Coupé — Dort heißt es Welt — / Man schwatzt, man spielt, man schläft, man wacht — Wir fahren durch die dunkle Nacht."

Zuerst als bescheidenes Bächlein in schmalem Rinnsal, darauf immer mehr anschwellend und zuletzt als ansehnlicher Fluß ergoß sich die deutsche Dichtung, die dem Eisenbahnverkehr Stoffe entnahm, in den mächtigen Strom des deutschen Schrifttums. Wie in der jüngsten deutschen Dichtung alles andere im Flusse ist, so auch die Stellungnahme der einzelnen Dichter auf dem weiten Gebiete der Technik. Was immer die seit Erfindung der Eisenbahn verflossene Zeit an anderen technischen Neuerungen hervorgebracht hat, was immer in Zukunft noch bringen wird, nie wird der Schienenweg mit Dampfwagen und weiterem Zubehör aus seiner überragenden Stellung unter den Errungenschaften des rastlos schaffenden Menschengeistes zu verdrängen sein.

Fristarbeit in Eisenbahnwerkstätten.

Von Oberregierungsbaurat Bardtke, Wittenberge.

Das Bestreben, die Ausbesserungswerkstätten der Eisenbahnen unter den heutigen Verhältnissen so leistungsfähig wie möglich zu gestalten und in ihnen den höchsten Grad der Wirtschaftlichkeit zu erreichen, hat unter anderem auch dazu geführt, daß der Festsetzung und Verfolgung der Fristen für die auszuführenden Arbeiten eine erhöhte Aufmerksamkeit zugewandt wird.

Man kannte aus Erfahrung die Zeiten, die eine Ausbesserung eines Fahrzeuges je nach der Ausbesserungsart (innere Untersuchung, allgemeine Ausbesserung) beanspruchte, man wußte, wieviel Zeit wesentliche Einzelheiten, wie der Einbau einer Rohrwand, einer neuen Feuerkiste verlangen, und bemaß danach ungefähr die Ausgangszeiten, nach denen sich dann die einzelnen Abteilungen zu richten hatten, aber gab diesen selten genauere Anweisungen über die Fristen der Einzelarbeiten. Von einer Normalisierung dieser Fristen, wie sie Werke für Neuanfertigung und besonders für Massenherstellung kennen, sah man ab, weil man diese in Ausbesserungswerken für undurchführbar hielt, da in diesen jede Lokomotive, jeder Personen- oder Güterwagen eine Einzelbehandlung nach Art seiner Schäden zu verlangen scheint. Auch erschien eine genaue Festsetzung, Verfolgung und Einhaltung solcher Fristen unmöglich, weil die Fristen mit Rücksicht auf den Außenbetrieb der Eisenbahn in den Ausbesserungswerken zu häufig geändert werden müssen; denn dieser tritt mit stets wechselnden Anforderungen an die Werke heran und beeinflußt ihre Leistungsfähigkeit obendrein oft durch Anforderung von Fahrpersonal, das er aus den Werkstätten ergänzen muß, wenn sich der Betrieb steigert. Alle Betriebsschwankungen üben somit eine Rückwirkung auf die Werke aus. Die plötzliche Abgabe von Handwerkern an den Betrieb verhindert die Einhaltung der Fristen und macht ihre Neuaufstellung notwendig. Alle diese fortwährenden Belastungsschwankungen und Störungen im Fabrikationsgange ließen, wie gesagt, ein geordnetes Fristwesen in den Ausbesserungswerken fast unmöglich erscheinen. Trotzdem sind alle diese Schwierigkeiten zu überwinden; es sind auch bereits recht beachtenswerte Erfolge im Fristwesen einzelner Eisenbahnwerke zu beobachten.

Zunächst stellte eine Anzahl von Werkstätten für jede eingehende Lokomotive feste Arbeitspläne auf, denen, je nachdem es sich um eine innere oder äußere Untersuchung oder allgemeine Ausbesserung handelte, aus langer Erfahrung gewonnene Normalzeiten zugrunde gelegt wurden. Nicht nur für die Richtkolonnen und den Ausgang der Lokomotive allein, sondern auch für die Einzelarbeiten der verschiedenen Sonderkolonnen wurden nun Endtermine festgelegt und durch Aushang der Belegschaft bekanntgegeben. Die Aufsichtsbeamten wurden angewiesen, in einer zweiten Spalte den Zeitpunkt der wirklich erreichten Fertigstellung einzutragen und bei den wöchentlichen Fristfestsetzungen darauf hinzuweisen, wenn bevorstehende Termine nicht eingehalten werden konnten. Die Werkstattsleitung sollte dadurch in die Lage kommen, Hemmungen nachgehen und ihnen entgegenwirken zu können.

Andere Werkstätten gingen weiter. Sie stellten in derselben Weise alle Fristen fest, trugen sie aber nicht in Arbeitspläne ein, sondern trugen die Fristen für jede Lokomotive untereinander in Strichen graphisch auf, so daß nicht nur die Endtermine, sondern auch die Anfangszeiten für jede Arbeit der Sonderkolonnen, unter Umständen auch Zwischenfristen ersichtlich wurden. Vorschläge in dieser Richtung sind bereits in Nr. 27 dieser Zeitung vom 7. Juli 1921 gemacht.

Die Arbeitspläne wie die graphischen Aufstellungen haben aber den gemeinsamen Mangel, daß sie wohl die Überwachung des Fortganges der Arbeit an einer Lokomotive zulassen und die Möglichkeit geben, Hemmungen, sobald sie auftreten, nachzugehen und gegebenenfalls Änderungen der Fristen vorzunehmen, daß sie aber kein Bild über die Belastung der einzelnen Werkstattsgruppen und Abteilungen geben. Bei der Fristfestsetzung kann dann zwar die augenblickliche Belastung dieser Gruppen erwogen und berücksichtigt werden. Da aber keine Aufzeichnungen darüber vorhanden sind, wie sich diese in der Folgezeit gestaltet, werden oft Fristen angesetzt, die, ganz abgesehen von allen äußeren Störungen, wegen einer Anhäufung gleicher Arbeiten in den Sonderkolonnen in der Folge gar nicht einzuhalten sind. Die Fristen tragen von vornherein den Todeskeim in sich.

Ich halte es deshalb für eine genaue Fristverfolgung in den Eisenbahnwerken für unumgänglich nötig, daß außer den Zusammenstellungen aller Einzelfristen für ein Fahrzeug auch

Aufzeichnungen geführt werden, die die gesamten Fristen jeder einzelnen Kolonne für alle von ihr behandelten Fahrzeuge einander gegenüberstellen. Der Weg, den ich hierbei nun eingeschlagen habe, ist folgender:

Ich bin zunächst lediglich von der die geringste Zeit in der Werkstatt beanspruchenden Ausbesserung einer Lokomotive ausgegangen und habe für sie nach den bisherigen Erfahrungen einen Normalplan aufgestellt, wie er aus den bisherigen Veröffentlichungen bekannt ist. Zugrunde gelegt ist also mit anderen Worten eine allgemeine Ausbesserung ohne Kesselarbeiten, die die kürzeste Zeit erfordert. Von der Aufstellung weiterer Normalpläne für Ausbesserungen mit Kesselarbeiten, insbesondere für äußere und innere Untersuchungen, habe ich dagegen Abstand genommen. Ich bin der Ansicht, daß sich für solche Ausbesserungen Normalpläne nicht eignen, weil die Kesselarbeiten bei ihnen ebenso gleich 0 sein können, wenn Ersatzkessel verwendet werden, wie sie sich auch über mehrere Monate erstrecken können, wenn eine neue Feuerkiste eingebaut werden muß. Ich werde vielmehr zeigen, daß ich auch für diese großen Ausbesserungen den obigen Normalplan benutzen kann und keine weiteren Normalpläne, wie sie andere Werkstätten aufstellen, benötige.

Bei Eingang einer Lokomotive werden zunächst nach dem Normalplan die Anfangstermine für alle Kolonnen festgelegt und bekanntgegeben, an denen sie mit dem Abrüsten beginnen können. Diese sind für alle Ausbesserungsarbeiten die gleichen. Sobald die Feuerkiste untersucht ist, wird die Frist für die etwaige Kesselarbeit bestimmt und daraufhin der oben erwähnte Arbeitsplan aufgestellt. Für die Kesselarbeit wird bei allen Fristen ein Zuschlag gemacht, wie ihn diese selbst und das Herausnehmen und Einsetzen des Kessels erfordert. Der Arbeitsplan bringt nun auch die Endtermine.

Die Arbeitspläne werden an den Ständen aufgehängt und ermöglichen so der Werkstattsleitung, an Ort und Stelle jederzeit das Fortschreiten der Arbeit zu verfolgen. Sie sind aber auch für die Kolonnen von Wichtigkeit, besonders in den Werkstätten, in denen die Sonderkolonnen nicht nur die Wiederherstellungsarbeiten ihrer Teile, wie Stangen, Schieber, Gewerk, ausführen, sondern auch diese Teile selbst abnehmen und wieder anbringen, also neben den Richtkolonnen an der Lokomotive mitarbeiten. Sie können sich leicht im Wege stehen, wenn sie nur die eigenen, nicht aber auch die fremden Fristen der anderen Kolonnen kennen.

Soweit dürfte das Verfahren verschiedenen Werkstätten nichts neues bieten. Jetzt werden aber die weiteren Zusammenstellungen, von denen ich gesprochen habe, graphisch gemacht, die, für jede einzelne Kolonne aufgestellt, die Fristen für alle von ihr behandelten Lokomotiven enthalten. Ich begnüge mich dabei aber nicht, nur die Gesamtzeiten, die der Kolonne zur Verfügung stehen, aus den Arbeitsplänen zusammenzutragen, wie das in der Werkstatt Paderborn jetzt auch geschieht, sondern gehe weiter und zergliedere die Arbeit der Kolonne wieder durch Unterfristen.

Wenn man sich nämlich darauf beschränkt, lediglich die aus den Arbeitsplänen sich ergebenden Gesamtfristen für die einzelnen Kolonnen zusammenzustellen, so ergibt das noch immer kein Bild darüber, wie die Arbeit im einzelnen in der Kolonne fortschreitet, wie sie sich auf die einzelnen Tage verteilt, und ob sie rechtzeitig in Angriff genommen wird. Es bleibt ja der Kolonne überlassen, wie sie sich die vorhandene Arbeit einteilt, und im allgemeinen wird nun eine schwach belastete Kolonne bereits weit vorausliegende Arbeiten in Angriff nehmen und Dreherei und Schmiede unnötig belasten, während eine stark belastete Kolonne erst im letzten Augenblick an ihre Arbeiten herangeht, wo jede Hemmung dann eine Fristüberschreitung zur Folge hat.

Einen anderen Überblick über die Zweckmäßigkeit der Verteilung der Arbeit innerhalb der Kolonnen und über deren jeweilige Belastung bekommt man aber sofort, wenn man wie folgt vorgeht: Man zerlegt die Gesamtarbeit in die einzelnen aufeinanderfolgenden Arbeitsvorgänge und ermittelt für jeden derselben die Zeit, die e i n Mann zur Ausführung desselben benötigt. Die Berechnung der Zeit nach der Leistung e i n e s Arbeiters ist, wie sich ergeben wird, für das folgende von wesentlicher Bedeutung. Sie ist so zu verstehen, daß für eine Arbeit, die ein Arbeiter in drei Tagen erledigen kann, ebenso drei Tage in Ansatz gebracht werden, wie für eine Arbeit, die drei Arbeiter gemeinsam an einem Tage erledigen.

Ein Beispiel erläutert das Verfahren am besten. Ich wähle das einer Achsbuchskolonne. Bei ihr ist der erste Arbeitsvorgang, der einen Tag beansprucht, das Herausnehmen und die Untersuchung der Lager. Nach dem Reinigen und Abkochen der Teile folgt als zweiter Arbeitsvorgang das Einpassen der Achslager, das Wiederherstellen der Achsbuchsen und das Vorzeichnen der Gleitplatten, Arbeiten, die etwa 6 Tage in Anspruch nehmen. Nachdem hierauf die Achsbuchsen gefräst und die Lager ausgegossen sind, werden in Arbeitsvorgang 3 (4 Tage) die Lager fertig zum Einsetzen gemacht. Es folgt Arbeitsvorgang 4, das Einsetzen der Lager (2 Tage), Arbeitsvorgang 5, das Ausbohren der Lager (1 Tag) und schließlich Arbeitsvorgang 6, das Aufpassen der Lager (3 Tage). Die Gesamtarbeit erfordert also 17 Tage.

Man stellt nun für diese Arbeit ein Normalschema auf, wobei man von dem Normalplan für die Lokomotivausbesserung ausgeht. Sieht dieser zum Beispiel für die Lokomotive bis zur Probefahrt 35 Tage und für die Achsbuchskolonne als Anfang der Frist den vierten, für das Ende der Frist aber den fünftletzten Tag vor, so stehen der Kolonne für ihre Arbeit eine Zeit von 35 — 3 — 4 = 28 Tagen zur Verfügung. 17 Tage benötigt sie für ihre Arbeit selbst, es bleiben also 11 Tage für Abkocherei, Gießerei, Dreherei usw. frei, die entsprechend zu verteilen sind. Ich möchte diese Tage, die in der Gesamtfrist einbegriffen sind, an denen aber die Kolonne nicht an der betreffenden Lokomotive arbeitet, sondern ihre Arbeitsstätte an andere Abteilungen abgibt, im folgenden als „Leerfristen“ bezeichnen.

Das Normalschema bekommt demnach folgendes Bild:

1 5 10 15 20 25 30

1 2 3 4 5 6

Nach ihm stellt man den graphischen Arbeitsplan der Kolonne auf. Da nicht mehr die Gesamtfristen durch Striche bezeichnet werden, sondern die Fristen der Einzelvorgänge, so kann man jetzt aus dem Plan ablesen, an welchen Lokomotiven an jedem einzelnen Tage gearbeitet wird. Sind an einem Tage mehr Lokomotiven zu behandeln, als die Kolonne Leute zählt, so ergibt sich daraus ohne weiteres, daß die Kolonne überlastet ist und umgekehrt, da ja die Fristarbeit jedes Tages auf e i n e n Mann berechnet ist. Man kann in solchen Fällen schon geraume Zeit vorher einen Ausgleich herbeiführen, sei es, daß man eine Verschiebung der Fristen vornimmt, sei es, daß man die Kolonne in geeigneter Weise verstärkt oder vermindert.

Ferner kann man bereits bei der Festsetzung der Frist für eine neu eingehende Lokomotive auf die zukünftige Belastung der Kolonne Rücksicht nehmen. Unveränderlich fest liegen ja nur die Fristen für die Arbeitsvorgänge, in bestimmten Grenzen dehnbar dagegen sind die dazwischen liegenden Leerfristen, wenn es sich nicht gerade um eine Ausbesserung kürzester Dauer, also eine solche ohne Kesselarbeit handelt. Es ist also in den weitaus meisten Fällen die Möglichkeit gegeben, die zwischen den Arbeitsvorgängen liegenden Leerfristen so zu strecken, daß die Arbeitsvorgänge selbst auf Zeiten fallen, die noch eine weitere Belastung der Kolonne zulassen. Ist die Kolonne so belastet, daß sich die neuen Fristen nicht mehr unterbringen lassen, so muß die Gesamtausbesserungsdauer der Lokomotive von vornherein länger bemessen werden. Dadurch erhält aber auch die Kesselschmiede gleich bei der ersten Fristfestsetzung Mitteilung, daß ihr hier eine längere Zeit als benötigt zur Verfügung steht, und kann diese Kenntnis verwerten. Immer aber läßt sich schon auf viele Tage voraus übersehen, ob Überlastungen eintreten, die dann rechtzeitig und nicht erst mit Eintritt derselben beseitigt werden können. Es hat dies wieder eine günstige Rückwirkung auf die Zubringerwerkstätten, Dreherei, Schmiede, Gießerei, zur Folge, weil es nur in Ausnahmefällen vorkommen kann, daß im letzten Augenblick noch dringende Arbeiten vorweg ausgeführt werden müssen, die den normalen Gang der Arbeit unterbrechen.

Sind die Fristen im Arbeitsplan erledigt, so werden sie abgestrichen; müssen sie aus irgendwelchem Grunde verlängert werden, so geschieht das in anderer Farbe, während die bisherige Frist ebenfalls abgestrichen wird. Man kann auch die Fristen für die verschiedenen Untersuchungsarten durch verschiedene Farben kenntlich machen.

Wie bei der Achsbuchskolonne wird bei allen anderen, auch den Richtkolonnen, verfahren.

Kurz zusammengefaßt ermöglicht es also das Verfahren, auf geraume Zeit im voraus alle Fristen so anzusetzen, daß nirgends Überlastungen eintreten; es gestattet, die Stärke der Kolonnen jederzeit der Belastung genau anzupassen und überzählige Kräfte für andere Zwecke verwendbar zu machen, ohne daß man auf die Auskunft der Meister und Vorhandwerker angewiesen ist; es verhindert jedes unzweckmäßige, den Fabrikationsgang störende Vorarbeiten. Es läßt ferner eine genaue

Überwachung der Arbeit bis zu den kleinsten Einzelfristen zu und zwingt die Belegschaft, alle Arbeiten rechtzeitig und nicht erst im letzten Augenblick vorzunehmen. Es regelt dadurch auch die Fristen der Zubringerwerkstätten. Es gibt schließlich den Förderkolonnen genauen Aufschluß, welche Teile an jedem Orte und zu jeder Zeit benötigt werden, und macht diese unabhängig von den oft widerstreitenden Anforderungen der Kolonnen. Auch die Förderkolonnen können jetzt sich ihre Arbeit auf Tage voraus einteilen und sind nicht angewiesen, sich täglich ihre Aufträge von den einzelnen Meisterschaften einzuholen. Dadurch werden ihre Wege vereinfacht und besser ausgelastet.

Doch damit sind die Vorteile dieses Fristwesens nicht erschöpft. Man kann dies nun auch dazu benutzen, um die gesamte Werkstattsaufsicht zu vereinfachen und genauer zu gestalten und trotzdem Beamte zu sparen. Zu diesem Zwecke lege ich die Fristfestsetzung und -überwachung nicht in die Hände der Meister, sondern in das Büro der Abteilung. Alle mit der Arbeitsverteilung, der Zuführung der Materialien und Arbeitsstücke verknüpften Arbeiten gehen auf dieses über. Das Büro, das die Arbeitspläne ständig in der Hand behält und auf dem Laufenden zu halten hat, gibt täglich Arbeitszettel heraus, auf denen jeder Kolonne die Arbeiten vorgeschrieben werden, die sie an dem betreffenden Tage fristgemäß zu erledigen hat. Dadurch ist dem Meister aber gleichzeitig eine bessere Übersicht darüber gegeben, wo und an welchen Teilen gearbeitet wird, als wenn der Kolonnenführer, wie es bisher fast überall der Fall ist, sich die Arbeit täglich aus dem ihm vorliegenden Vorrat selbst aussucht und an seine Leute verteilt. Selbst der tüchtigste Meister war dann nicht in der Lage, alle Arbeiten seiner Abteilung über die ganze Werkstatt hin zu verfolgen, es entging ihm eine große Anzahl derselben, die — mit oder ohne Absicht — ohne seine Aufsicht ausgeführt wurden. Hat er dagegen seine Aufmerksamkeit nur auf ganz bestimmte, ihm durch den täglichen Arbeitszettel bekanntgegebene Arbeiten zu richten, und muß er am folgenden Tage dem Abteilungsbüro genaue Auskunft darüber geben, wie weit die Arbeiten des vorigen Tages gediehen sind, damit dies bei der neuen Verteilung berücksichtigt werden kann und etwaige zurückgebliebene Arbeiten erneut aufgenommen werden, so ist eine strenge Beaufsichtigung eines jeden Arbeitsvorganges gewährleistet. Meister wie Kolonnenführer werden außerdem bedeutend entlastet, weil sie sich nun nicht mehr um Verteilung der Arbeit, wie um Bereitstellung der Materialien und Arbeitsstücke zu kümmern brauchen, sondern sich ganz allein der Unterweisung und Anleitung ihrer Leute widmen können.

Auch der leitende Beamte der Abteilung übersieht nun den gesamten Fabrikationsgang. Jede Stockung wird ihm rechtzeitig bekannt, er kann diese durch Verlängerung einzelner Unterfristen oder durch Verstärkung einer Kolonne beheben, ohne daß die Fristen beeinflußt werden. Darüber hinaus bekommt er aber einen genauen Überblick über die Arbeitsleistungen nicht nur in seiner Abteilung allgemein und den zugehörigen Kolonnen, sondern auch über die des einzelnen Arbeiters, die er bis ins einzelne verfolgen kann. Immer wiederkehrende Verzögerungen werden entweder darauf hindeuten, daß bestimmte Pensen nicht richtig bemessen sind, oder daß ungeeignete Leute an bestimmter Stelle stehen. Es kann nicht mehr vorkommen, daß unzureichende Arbeitsleistungen einzelner Arbeiter durch die regere Arbeit ihrer Mitarbeiter in der Kolonne ausgeglichen und verschleiert werden, da jeder Arbeiter ein bestimmtes tägliches Arbeitspensum zu erledigen hat. Der leitende Beamte ist nicht mehr bei der Beurteilung seiner Leute auf die Angaben seiner Meister und eigene, oft recht langwierige Beobachtungen, die oft genug noch von der Arbeiterschaft als parteiisch angefochten werden, angewiesen, sondern ist in der Lage, mangelhafte Arbeitsleistungen an Hand schriftlicher Belege unanfechtbar nachzuweisen.

Schließlich erleichtert diese durch das Fristenwesen bedingte Pensumarbeit ganz wesentlich die Schätzungen des Kalkulationsbüros. Das Einhalten der Tagespensen gibt dem Schätzer einen sicheren Anhalt und schriftlichen Beleg darüber, daß seine Schätzungen richtig waren, und daß die Arbeit in der vorgeschriebenen Zeit geleistet werden kann. Regelmäßige Überschreitungen lassen erkennen, wenn sie nicht auf Unfähigkeit oder Arbeitsunlust eines Einzelnen zurückzuführen sind, daß die Stückzeit erhöht werden muß, oder daß hier zweckmäßig Zeitermittlungen oder Arbeitsproben Platz greifen.

Die Aufschreibungen der wirklich geleisteten Arbeitszeiten müssen sich mit den ausgegebenen Arbeitspensen decken und sind auch lange Zeit nachher an Hand dieser nachzuprüfen. Falsche Aufschreibungen, wie sie durch Unachtsamkeit oder durch das Bestreben, Stückzeiten in die Höhe zu treiben, oft verursacht werden, sind sofort zu erkennen und auch später nachzuweisen, während sie ohne das Hilfsmittel der Arbeitszettel, sofern sie nicht sofort festgestellt und zurückgewiesen sind, bei der Nachkalkulation nicht mehr erfaßt werden können.

Ich komme nun zum Schluß noch auf das Fristenwesen der Kesselschmiede, auf das die bisherigen Vorschläge nicht anwendbar sind. In den weitaus meisten Kesselschmieden wird noch so verfahren, daß man jeder Kolonne zwei bis drei Kessel zuweist, an denen sie alle Arbeiten ausführt. Es soll dadurch erzielt werden, daß sie jederzeit ausreichend Arbeit hat, auch wenn sie mit einer Arbeit einer anderen Kolonne gegenüber zurückstehen muß. Nur die Arbeiten an den Rohren, der Rauchkammer und der Armatur pflegt man Sonderkolonnen zuzuweisen. Es kommen dann oft Zeiten vor, in denen die Maschinen zum Ausbohren der Stehbolzen und Rohrlöcher nicht ausreichen, oder in denen die Dreherei mit der Anfertigung der Stehbolzen und Deckenanker nicht mitkommt. Dadurch wird allerdings eine Kolonne noch nicht arbeitslos, da sie an einem anderen Kessel weiterarbeiten kann, es entstehen aber Wartezeiten für den einen oder anderen Kessel, die nicht nur die Einhaltung des Endtermins, sondern jedes geordnete Fristenwesen allgemein unmöglich machen.

Dem hilft man ab, wenn man auch in der Kesselschmiede die Arbeit nach Möglichkeit unterteilt und diese durchweg von Sonderkolonnen ausführen läßt, von denen jede ganz bestimmte Arbeiten ausführt, nach deren Fertigstellung sie den Kessel an die nächste Kolonne abgibt. In größeren Kesselschmieden kann man mehrere Reihen solcher Kolonnen, zweckmäßig wenigstens zwei derselben, einrichten und der einen dann nur große Arbeiten, wie Ausbau ganzer Feuerkisten, der anderen die kleineren Arbeiten, wie Erneuerung von Anschuhen, Flicken u. dgl., übertragen. Das Vorrücken der Kessel von Kolonne zu Kolonne wird sich dann gleichmäßiger gestalten. Eine völlige Gleichmäßigkeit wird sich hierbei in Ausbesserungswerken zwar nicht erzielen lassen, da die Arbeiten zu vielseitig sind; dies ist nur bei der Neuanfertigung möglich. Es werden also hier immer Überschneidungen vorkommen, indem ein Kessel schneller vorrückt als ein anderer; sie werden sich aber auf ein geringstes Maß herabdrücken lassen.

Erreicht wird aber jedenfalls, daß die Ausbesserungszeiten nicht nur durch Verminderung der Wartezeiten, sondern auch dadurch geringer werden, daß für jede Arbeit besonders befähigte und eingearbeitete Leute vorgesehen werden können, und daß die Anzahl der vorzuhaltenden Werkzeuge geringer wird, da jede Kolonne mit besonderen, nicht aber wie früher mit allen vorkommenden Werkzeugen ausgerüstet werden muß. Erreicht wird ferner, was uns hier besonders interessiert, daß sich jetzt auch genaue Fristen vorschreiben lassen. Jede Kolonne hat eine bestimmte Arbeit zu verrichten, in der sie nicht durch eine andere gehindert werden kann, man kann ihr somit eine bestimmte Frist vorschreiben.

Ich habe beispielsweise die Arbeit so spezialisiert, daß die erste Kolonne nur den Ausbau der schadhaften Teile vornimmt, die zweite währenddessen bereits die neu einzubauenden Teile vorrichtet, deren Einbau dann die dritte Kolonne übernimmt. Die vierte führt dann die Bohrarbeiten für Stehbolzen und Deckenanker aus, setzt diese ein und setzt die Köpfe; die fünfte führt die Stemmarbeiten aus und erhält deshalb die geschicktesten Kesselschmiede, worauf schließlich die sechste Kolonne die Armaturen anbringt und den Kessel zur Druckprobe fertigmacht.

Geht man nun zur Aufstellung der Fristpläne über, so ist es hier zweckmäßig, diese nicht für die einzelnen Kolonnen gesondert, sondern für die ganze Gruppe der aufeinander folgenden Kolonnen gemeinsam vorzusehen. Auf der Wagerechten werden die Sonderkolonnen der Reihe nach eingetragen, auf der Senkrechten die Zeiten, so daß sich für jeden Kessel eine fortlaufende Kurve ergibt. Wird ein neuer Kessel hinzugetragen, so wählt man die Kurve je nach der Belastung der Kolonnen steiler oder flacher als die für die Arbeit ermittelte Normalkurve. Hat eine Kolonne an einem Kessel keine Arbeit auszuführen, wie sich das bei kleineren Ausbesserungen mitunter ergibt, so zeigt dies ein wagerechter Strich; kann ein Kessel wegen Fehlens der Baustoffe nicht weiter behandelt werden, so zeigt dies ein senkrechter Strich an.

Auch hier ergibt sich nun für den Betriebsleiter ein genaues Bild über die Verteilung der Arbeit und die Belastung seiner Abteilung. Er kann, was in der Kesselschmiede besonders oft nötig wird und auch am leichtesten möglich ist, durch rechtzeitige Veränderung der Kolonnestärken die Belastungsschwankungen ausgleichen. Es ist so möglich, kürzeste Fristen zu erzielen und unter Umständen auch Arbeiten an wichtigen Kesseln von vornherein zu beschleunigen, ohne daß dadurch die übrigen Fristen in Mitleidenschaft gezogen werden. Da die Kesselfristen die Grundlage für die gesamte Behandlung der Lokomotiven bilden, ist die größte Sorgsamkeit nötig. Es ist gerade hier von größter Bedeutung, daß die Fristen von Anfang an so festgesetzt werden, daß ihre Einhaltung auch bei Schwankungen der Belastung eingehalten wird.

Ich habe dieses Fristenwesen versuchsweise in der Lokomotivabteilung der Hauptwerkstatt Wittenberge eingeführt und bereits eine Reihe wertvoller Aufschlüsse über Belastung der Werkstattsabteilungen, über Hemmungen und Störungen erhalten, die bis dahin nicht so in Erscheinung getreten waren, daß sie sachgemäß verfolgt und beseitigt werden konnten. Die weiteren Erfahrungen werden voraussichtlich noch manche Erweiterung des Systems und manche Vereinfachung ergeben; ich glaube jedoch, bereits jetzt das Verfahren zur Einführung empfehlen zu können.

Einführung von Schlafwagen 3. Klasse auf den deutschen Reichsbahnen.

Der zunehmende Reiseverkehr und infolgedessen die außerordentlich starke Besetzung der Züge sowie der immer dringlicher werdende Wunsch nach sparsamster Ausnutzung der Zeit hatten schon vor Jahrzehnten zu der Forderung der minder begüterten Reisenden nach Schlafwagen 3. Klasse geführt. Die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung hatte sich deshalb auch lange Zeit vor Ausbruch des Weltkrieges mit der Herstellung solcher Wagen beschäftigt. Die Lösung war aber nicht leicht zu finden, da es zur möglichsten Niedrighaltung der Preise für die Schlafplätze nötig war, den Raum möglichst gut auszunutzen, ohne dabei den für die Reisenden nötigen Luftraum allzu sehr einzuengen. Vorbilder für einen solchen Wagen waren damals nur auf russischen und finnischen Bahnen vorhanden, die aber dem Geschmack der deutschen Reisenden nicht entsprochen haben würden; denn die zu zweien übereinander angeordneten Schlaflager waren für je zwei Personen berechnet. Es ist ja fraglich, ob der Reisende immer einen Nebenmann erhält, der ihm genehm ist.

Nachdem auch in Deutschland Handel und Gewerbe einen immer größeren Aufschwung nahmen und vermehrte Geschäftsreisen zeitigten, die den Verkehr weiter verdichteten, wurde der Ruf nach Schlafwagen 3. Klasse immer lauter, zumal in Schweden im Herbst 1910 solche erstmals auf der Strecke Stockholm-Gothenburg eingeführt und im Jahre 1914 Wagen verbesserter Bauart in Verkehr gesetzt worden waren. Die damals bereits in Preußen-Hessen weit vorgeschrittenen Arbeiten unterbrach aber der bald hereinbrechende Krieg mit seinen traurigen Folgen, so daß erst jetzt die Einführung von Schlafwagen 3. Klasse in Deutschland bevorsteht, von denen zunächst zehn Stück beschafft sind, die vom 1. Januar k. J. ab auf den Strecken Berlin-Königsberg (Pr.), Berlin-München und Berlin-Köln zur Probe laufen werden.

Um der neuen Einrichtung möglichste Verbreitung zu verschaffen und den Vertretern der Presse Gelegenheit zu geben, sich mit den Einrichtungen der neuen Wagen vertraut zu machen und diese auch im Betriebe zu erproben, hatte die Mitropa im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsministerium zahlreiche Einladungen an die Presse zu einer Probefahrt für den 15. Dezember ergehen lassen. Nachdem die neuen Schlafwagen auch vom Herrn Reichsverkehrsminister eingehend besichtigt worden waren, setzte sich um 9 Uhr 45 Min. der von einer Schnellzuglokomotive geführte, aus je einem Pack- und einem Polsterwagen, zwei Speisewagen und zwei Schlafwagen 3. Klasse bestehende Zug, an den noch der neue, an anderer Stelle dieser Nummer (s. S. 969) näher beschriebene Unterrichtswagen angehängt war, in Bewegung. Das Ziel der Probefahrt war Jena.

Zum Sitzen hergerichtet.

Zum Liegen hergerichtet.

Während der Fahrt wurden den Teilnehmern in dem Unterrichtswagen von den Geheimräten Ackermann und Knebel Vorträge über die neuen Schlafwagen und über Eisenbahntariffragen gehalten, an die sich eine eingehende Besichtigung der Schlafwagen unter fachmännischer Führung anschloß. Dabei wurde auch erwähnt, daß in Aussicht genommen sei, für den Liegeplatz einen Zuschlag von 40 ℳ nebst 4 ℳ Vormerkgebühr zu dem Tarif der dritten Klasse zu erheben. Ob sich dieser Preis aufrechterhalten läßt, erscheint fraglich, da der Wagen nur 36 Plätze bietet, gegenüber 64 der gewöhnlichen Wagen 3. Klasse. Der Eindruck war allgemein der, daß die Eisenbahnverwaltung mit der Einfügung dieser Schlafwagen in den Verkehr einen bedeutenden Fortschritt gemacht habe.

Die Wagen, deren Einrichtung die beiden Abbildungen veranschaulichen, sind von der Firma Linke-Hofmann-Werke A.-G. in Breslau erbaut. Sie dienen vor allem dazu, dem weniger bemittelten Reisenden für die Nacht eine Lagerstatt zu bieten, die es ihm ermöglicht, nach einer Nachtreise frisch und arbeitsfähig am Reiseziel anzukommen. Selbstverständlich bieten die Schlafwagen 3. Klasse nicht alle Bequemlichkeiten der Schlafwagen

2. Klasse. Im allgemeinen wird der Reisende nur Schuhe und Oberkleider ablegen können, da die Verwendung von Bettzeug nicht vorgesehen ist. Auch Decken werden nicht gehalten, da sie in den meisten Fällen von den Reisenden selber mitgebracht werden. Überhaupt ist, um den Preis niedrig zu halten, alles in den Schlafwagen einfach, aber außerordentlich zweckmäßig ausgestattet. Jeder Wagen enthält 12 Halbabteile sowie an jedem Ende einen Waschraum und einen Abort mit Waschgelegenheit. Die Halbabteile sind durch Drehtüren gegen den Seitengang verschließbar. Einzelne Halbabteile sind außerdem durch eine Tür in der gemeinsamen Trennwand miteinander verbunden.

In jedem Abteil sind drei Schlaflager übereinander angebracht. Sie bestehen aus einem Holzrahmen mit einer Füllung aus Vulkanfiber, einem Material, das Zähigkeit mit Elastizität verbindet. Jedes einzelne Lager ist mit einer mit Plüsch überzogenen Matratze und einem ebenfalls mit Plüsch überzogenen Roßhaarkeilkissen versehen. Eine weiche und ausreichende Liegestatt ist also geboten. Zur Herrichtung für Tagesfahrten wird das unterste Lager etwas gehoben, das mittlere heruntergeklappt und mit wenigen einfachen Handgriffen ist eine bequeme Sitzfläche hergestellt, die ebenso wie die Rücklehne gepolstert ist. Um die beiden oberen Lager zu erreichen, benutzt man eine zusammenlegbare Leiter, die außer Gebrauch in keiner Weise stört und wegen ihrer Bequemlichkeit und Standsicherheit allgemein Anerkennung fand. Auch für die Unterbringung des Gepäcks ist durch praktische Ausnutzung des Raumes genügend gesorgt. So ist z. B. der Seiteneingang durch eine zweite Decke zu einer von jedem Abteil aus zugänglichen Art Hängeboden ausgestaltet worden. Durch Anordnung des Heizkörpers in einem Schränkchen — unter dem Fenster, statt unter dem Sitz —, das zugleich als Tischchen dient, ist auch der ganze Raum unter dem Sitz für Gepäck frei. kleineres Handgepäck sowie Stöcke und Schirme nimmt ein über dem Fenster angebrachtes Netz auf. Am Tage ist außerdem der obere Liegeplatz für Gepäck frei, das während der Nacht an der Trennungswand des Abteils oder zwischen Leiter und Fenster verstaut werden kann. Hut- und Kleiderhaken vervollständigen die Bequemlichkeit der Ausstattung. Beleuchtung (elektrisch) und Erwärmung sind in moderner Art und in vollendeter Zweckmäßigkeit hergestellt. Zur Lüftung ist noch ein besonderer Luftsauger angebracht worden. Die Innenräume sind sämtlich nach Art der Wagen 3. Klasse gestrichen. Die vielfach erprobten zweiachsigen Drehgestelle verleihen den Wagen einen ruhigen und weichen Gang.

Nach einem etwa 1¾stündigen Aufenthalt in Jena wurde die Rückreise wieder angetreten, die die Teilnehmer kurz vor 8 Uhr abends wieder nach Berlin brachte. Durch die lehrreichen Vorträge im Unterrichtswagen und die anregende Unterhaltung mit den fachkundigen Herren der Eisenbahnverwaltung nahm die Fahrt, während der die Mitropa die Verpflegung übernommen hatte, einen sehr angenehmen Verlauf. W.

Verhandlung des Teilvoranschlages 1922 für die Eisenbahnen im österreichischen Nationalrat.

Von Sektionsrat **Dr. Rottleuthner**, Wien.

Hauptsächlich infolge des endlosen, unfruchtbaren Nationalitätenhaders kam es im altösterreichischen Parlamente in den letzten Jahrzehnten seines Bestandes nur in verhältnismäßig wenigen Fällen dazu, daß die von der Regierung eingebrachte Budgetvorlage im Wege eines Finanzgesetzes zur parlamentarischen Verabschiedung gelangte. So waren in den 22 Jahren des Bestandes des österreichischen Eisenbahnministeriums (1896 bis 1918) nur in 5 Jahren, nämlich für die Jahre 1897, 1902, 1908, 1909 und 1910 Finanzgesetze zustandegekommen. Der Nationalrat der jungen Republik Österreich sucht auch in dieser Beziehung seinen Ernst und besten Willen darzutun, den Finanzen des durch den Staatsvertrag von St. Germain gleich ursprünglich notleidend geschaffenen Bundesstaates möglichst aufzuhelfen und hat — obwohl durch dringende Existenzsorgen, wie Arbeiten für die Einrichtung der Republik, überlastet — sowohl den Voranschlag 1919/20 wie auch 1920/21 während des Voranschlagsjahres zur verfassungsmäßigen Erledigung gebracht; der Finanzgesetzentwurf betreffend den Bundeshaushalt 1922 soll noch vor Beginn dieses Verwaltungsjahres im Nationalrate verabschiedet werden.

Zu diesem Behufe verhandelte der Finanz- und Budgetausschuß des österreichischen Nationalrates, der seit Mitte November den Bundesvoranschlag 1922 durchberät, am 30. November 1921 den Teilvoranschlag für die Eisenbahnen.

Im Nachstehenden geben wir zunächst die mit regem Interesse und großem Beifall aufgenommene Rede des Herrn Bundesministers für das Verkehrswesen Dr. Walter Rodler im Finanz- und Budgetausschuß teilweise gekürzt wieder:

Der wirtschaftliche Ertrag der Bundesbahnen als die natürlich ausschlaggebendste Seite eines jeden wirtschaftlichen Betriebes bildet seit geraumer Zeit den Gegenstand aufmerksamster Betrachtung in der gesamten Öffentlichkeit. Die österreichischen Bundesbahnen stehen mit ihrem ungünstigen Ertrage durchaus nicht vereinzelt. Vielmehr ist diese Erscheinung eine ganz allgemeine, bei den Staats- wie bei den Privatbahnen, bei uns wie auch im Auslande. Wie bei uns haben auch die Eisenbahnen der übrigen Nachfolgestaaten mit mehr oder weniger großen Abgängen zu kämpfen, selbst bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen, die in ihrem vorwiegend ebenen Gelände und in ihren bevölkerungs- und industriereichen Gegenden unter viel günstigeren Verhältnissen ihren Betrieb führen, haben sich ungeachtet mehrfach durchgeführter Tariferhöhungen die ursprünglich ausgewiesenen Betriebsüberschüsse von 265 Millionen Kronen im Voranschlage 1921 im Nachtragswege in einen Fehlbetrag von 792 Millionen Kronen verwandelt. Auch diese Bahnen veranschlagen für das Jahr 1922 einen gegenüber dem Vorjahre größeren Betriebsabgang. Auch die große Finanznot und die nach vielen Milliarden zählenden Abgänge bei der deutschen Reichseisenbahn, deren Strecken vor dem Kriege dem allgemeinen Staatshaushalte nach vielen Millionen zählende Betriebsüberschüsse abwarfen, dürften dem Ausschusse gegenwärtig sein. Selbst die sicher durchaus kaufmännisch verwalteten, mit der doppischen Verrechnungsweise ausgestatteten Schweizer Bundesbahnen weisen im Voranschlage für das Jahr 1922 vorerst einen Fehlbetrag von 30,4 Millionen Franken aus, was in unseren Geldwert umgerechnet weit über 30 Milliarden Kronen ausmacht. Die Frage der finanziellen Gesundung unserer Bundesbahnen ist wohl zunächst ein Problem der Gesundung unseres Geldwertes, steht aber im übrigen auch im engsten Zusammenhange mit den außerordentlichen Verhältnissen in der Weltwirtschaft überhaupt. So wenig erfolgreich sich daher auch leider die bisherigen Bestrebungen nach einer Besserung der finanziellen Ergebnisse der Bundesbahnen gestaltet haben, so ist es doch andererseits durch fortgesetzte harte Arbeit und durch zielbewußte Maßnahmen gelungen, den Tiefstand des Verkehrswesens nach dem Kriege zu überwinden, den Erhaltungszustand der Bahnanlagen und des Fahrparkes zu verbessern, die Fahrpläne auszugestalten und wieder Sicherheit und solide, wenn auch nicht luxuriöse Bequemlichkeit im Reiseverkehr einzuführen. Im Laufe des Jahres 1921 ist ein ständiges Zunehmen des Eisenbahnverkehrs zu verzeichnen.

Die Gesamtleistung in Bruttotonnenkilometern des Personen- und Güterzugsverkehres in der ersten Hälfte dieses Jahres bezifferte sich mit 69,4 % des Friedensverkehres. Seither ist eine weitere Steigerung der Leistungen zu beachten, wobei besonders der Personenverkehr im Monate August 76 % der Friedensleistung erreicht hat. Die erwähnte Verkehrszunahme ist in erster Linie der Besserung unserer Kohlenzufuhren zu verdanken. Während wir mit einem nur etwa 6tägigen Kohlenvorrat in das Jahr 1921 eintraten, verfügen wir derzeit über einen mehr als zweimonatigen Vorrat. Diese günstige Kohlenversorgung hat sich dank der allgemein gebesserten Weltkohlenlage und der von uns getroffenen Beschaffungsmaßnahmen ergeben, so daß vom Standpunkte der Versorgung mit Kohle der Bahnbetrieb für den kommenden Winter vollkommen sichergestellt ist. Leider haben die Beschaffungskosten für Kohle eine namhafte Steigerung erfahren. Die Ursache hierfür ist lediglich in der Entwertung unserer Krone gelegen.

Namhafte Verbesserungen konnten auf dem Gebiete des Personenverkehres durchgesetzt werden. Mit dem 1. Juni laufenden Jahres ist auf sämtlichen österreichischen Eisenbahnstrecken ein vom Grunde auf geänderter, den derzeitigen Verhältnissen angepaßter neuer Fahrplan eingeführt worden; die meisten D-Züge und Schnellzüge des zwischenstaatlichen wie auch des Inlandsverkehres, die bis dahin nur an einzelnen Tagen der Woche verkehrten, wurden täglich in Verkehr gesetzt.

Außer dieser weitgehenden Verbesserung der bestehenden Schnellzugsverkehres sind aber auch neue zwischenstaatliche und Inlandschnellzugsverbindungen geschaffen worden. Hierbei verwies der Minister vor allem auf die Wiedereinführung des Orient-Expreßzuges der Vorkriegszeit, der seit Anfang Juni, vorerst allerdings nur dreimal in der Woche, wieder verkehrt und den großen europäischen Durchzugsverkehr über England (über Calais) und Frankreich nach dem Balkan wieder auf den Weg über Wien geleitet hat, auf die direkte Fortsetzung der D-Züge Ostende-Wien über Budapest nach Bukarest sowie auf die Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Wien einerseits und Prag, Karlsbad, Dresden und Berlin andererseits durch

ein neues tägliches Nachtschnellzugspaar über Lundenburg-Brünn.

Weitere neu eingeführte Züge verbessern die Schnellzugsverbindungen zwischen den Landeshauptstädten der Republik oder dienen der Förderung des Touristenverkehres.

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung in den von Wien abgehenden D- und Schnellzügen wurden bei fast allen diesen Zügen die Platzkarten ab Wien beibehalten. In dem vom 26. Oktober d. J. an in Kraft getretenen Fahrplane wurden fast alle Züge des Sommerfahrplanes belassen und nur die Sommersaisonzüge aufgelassen.

Eine besonders achtunggebietende Leistung hatten die österreichischen Bundesbahnen während der Wiener Messe Anfang September aufzuweisen gehabt, also zu einer Zeit, wo schon der Rückreiseverkehr aus den Sommerfrischen und Bädern die höchsten Anforderungen an die Eisenbahnen zu stellen pflegt. Wenn es der Bundesbahnverwaltung in diesen Tagen dennoch gelungen ist, einen so gewaltigen Verkehr mit einer auch vom Ausland vielfach anerkannten Ruhe und Pünktlichkeit abzuwickeln, so sei dies den umfassenden Vorkehrungen der obersten Verwaltungsstellen und der angestrengten und verständnisvollen Mitarbeit der Außendienststellen und aller Eisenbahnbediensteten zu danken gewesen. In der Messewoche konnten von den Wiener Bahnhöfen allein über 300 000 Fernreisende anstandslos befördert werden.

Anfang November d. J. habe in Bern die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1922 stattgefunden. Auf Grund der in dieser Konferenz getroffenen Vereinbarungen werde der nächste Sommerfahrplan wieder eine Reihe von Verbesserungen des Fernreiseverkehres bringen, von denen der Minister unter anderen die folgenden als besonders beachtenswert hervorhebt: Die Fahrtdauer der D-Züge Wien-Innsbruck-Zürich-Paris und zurück werde in der Fahrtrichtung Ost-West um rund 1½, in der Gegenrichtung um 2½ Stunden abgekürzt werden. Die Abfahrt von Wien Westbahnhof wurde erheblich später, die Ankunft in Wien erheblich früher angesetzt, so daß günstige Anschlüsse an die auf den anderen Wiener Bahnhöfen abends ankommenden und in den Morgenstunden abgehenden Fernzügen geschaffen werden. Die D-Züge Wien Südbahnhof-Italien über Leoben-Klagenfurt werden beschleunigt, der Wien-Triester Teil dieser Züge wird nicht mehr über Tarvis-Udine, sondern über Klagenfurt-Aßling-Görz geführt werden. Diese Wegkürzung ermöglicht auch eine Kürzung der Fahrtdauer zwischen Wien und Triest um rund 3½ Stunden. Auf der Franz Josef-Bahnstrecke werden die im vergangenen Sommer nur dreimal wöchentlich verkehrenden Bäderschnellzüge Wien-Marienbad-Karlsbad-Franzensbad täglich verkehren und, um den Besuch der böhmischen Bäder dem minderbemittelten Publikum zu erleichtern, auch Wagen 3. Klasse führen. Im Verkehre über Lundenburg ist eine wesentliche Verbesserung der Schnellzugsverbindungen mit Warschau, Kattowitz, Lemberg und Czernowitz in Aussicht genommen. Zur Erleichterung des Besuches der Badeorte Pistyán und Trencsin-Teplitz werde ein neuer Schnellzug von Wien Ostbahnhof über Preßburg nach Sillein verkehren, wo er Schnellzugsanschluß nach Kaschau und Bukarest einerseits und nach Teschen und Oderberg andererseits finden wird. Neben dem Schnellzugsverkehre werde auch der Verkehr der Fern- und Nahpersonenzüge nicht vernachlässigt werden. Insbesondere soll die Anzahl der Fernpersonenzüge auf den Hauptstrecken der Bundesbahnen in den westlichen und südlichen Alpenländern, auf denen nur wenige Schnellzüge verkehren, vermehrt werden. Die gelegentlich der vorjährigen Budgetverhandlung auf Vorschlag des Ausschusses vom Nationalrate empfohlene Inbetriebsetzung der Wiener Stadtbahn sei zunächst noch nicht möglich, weil uns nicht genügend lauffähige Fahrbetriebsmittel zur Verfügung stehen. Um jedoch den allseitig geäußerten Wünschen wegen Heranziehung dieses wichtigen Verkehrsmittels wenigstens schrittweise zu entsprechen, sei beabsichtigt, im nächsten Jahre mit Eintritt der lebhafteren Reisezeit den Nahverkehr der Westbahn von Purkersdorf über das dritte und vierte Geleise der Westbahn bis Hütteldorf und von da auf die obere Wientallinie und Gürtellinie zu leiten. Diese Maßnahme verfolge auch den Zweck, die Reisenden des Nahverkehres von dem überlasteten Westbahnhofe auf die Stadtbahn abzulenken.

Der Minister gibt sodann eingehende Aufklärungen über die Vorkehrungen im Werkstättendienste.

Die bauliche Tätigkeit der österreichischen Bundesbahnverwaltung erstrecke sich hauptsächlich auf solche Herstellungen, welche zur glatten Abwicklung des aus den geänderten staatlichen Verhältnissen sich ergebenden neuen Durchgangsverkehres unbedingt notwendig geworden seien. Von allem komme die Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Wels-Passau in Betracht, ferner erfordere der vom tschechoslowakischen Staate nach Italien und Südslawien sich abwickelnde erhöhte Durchgangsgüterverkehr die Herstellung einer Gleiseverbindung von Absdorf zwischen der Hauptbahn und der Lokalbahn nach Stockerau, sowie die Herstellung einer Verbindungskurve südlich der Station St. Michael zwischen den laufenden Gleisen nach St. Veit an der Glan und Leoben.

Als weitere Folge dieses neuen Durchgangsverkehres erscheine die Schaffung einer geschlossenen zweigleisigen Linie zwischen Wien Südbahnhof und St. Veit an der Glan unbedingt erforderlich.

Im Zuge des zwischen Oberösterreich einerseits und Steiermark sowie dem östlichen Teil Kärntens andererseits in Frage kommenden Hauptverkehrsweges sei die Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Selzthal-St. Michael dringend erforderlich, und es seien die Entwürfe hierfür bereits erstellt.

Neben der Ausgestaltung der offenen Linien ergebe sich die Notwendigkeit des Umbaues einer Reihe von Stationen, von welchen insbesondere die Fortsetzung des Bahnhofumbaues in Linz hervorzuheben sei.

Der Minister bespricht sodann die Sanierung der Verkehrsverhältnisse am Wiener Westbahnhof, die Ausgestaltung der Tiroler Linien und Bahnhöfe und fährt fort:

In dem Grenzbahnhof Gmünd Stadt, für dessen Ausgestaltung ein umfangreiches Rahmenprojekt erstellt sei, werde im nächsten Jahre die Herstellung einer Güterdienst- und Zollanlage in Angriff genommen werden. Der Entwurf für die Ausgestaltung des Bahnhofes R e t z als Grenzbahnhof sei bereits grundsätzlich genehmigt, und es würden gegenwärtig mit der tschechoslowakischen Regierung Verhandlungen über die Ausführung des Entwurfes gepflogen. Im Jahre 1922 soll die Station Retz eine für die vorläufige Abwicklung des Grenzverkehres erforderliche Ausgestaltung erfahren.

Die sich auf allen Gebieten immer mehr fühlbar machende Wohnungsnot wirke auch auf den Betrieb der Bundesbahnverwaltung in empfindlicher Weise ein. Insgesamt wurden im Jahre 1921 gegen 900 Wohnungen und Unterkünfte für etwa 500 ledige Bedienstete mit dem beiläufigen Kostenaufwande von 400 Mill. K. neu in Bau genommen, womit die Gesamtzahl der seit dem Umsturze von der Bundesbahnverwaltung erbauten Wohnungen auf etwa 2900 ansteige. Diese Bautätigkeit werde planmäßig fortgesetzt werden.

Die Milderung und, wenn tunlich, Beseitigung der durch den Krieg und den nachfolgenden Umsturz eingetretenen Hemmungen und Schwierigkeiten im zwischenstaatlichen Verkehr bilden seit geraumer Zeit den Gegenstand der besonderen Aufmerksamkeit und Fürsorge des Ministers. Das Bundesministerium für Verkehrswesen sei nachdrücklich bestrebt, den zwischenstaatlichen Reiseverkehr durch Einführung von direkten Fahrkarten sowie der durchgehenden Gepäckabfertigung zu erleichtern. Die direkte Personen- und Gepäckabfertigung sei dermalen bereits im Verkehr mit Deutschland, mit der tschechoslowakischen Republik, mit dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen sowie im Verkehr mit Italien, mit England, Belgien und den Niederlanden vorgesehen. Überdies finde eine direkte Abfertigung von Personen- und Reisegepäck für den Orientexpreßzug und die zwischen Wien und Budapest, beziehungsweise Bukarest verkehrenden D-Züge statt.

Im Interesse der Beschleunigung des Übergangsverkehrs wurde die Zusammenlegung der beiderseitigen Zollabfertigungen in gemeinsamen Grenzbahnhöfen verfolgt. In einigen neuen Grenzbahnhöfen (z. B. Gmünd und Lundenburg) werde die Zoll- und Paßrevision der Reisenden bereits gemeinsam vorgenommen, und es sei zu hoffen, daß trotz der schwierigen Verhandlungen mit den Nachfolgestaaten in absehbarer Zeit ein gleichartiger Vorgang auch in anderen Grenzbahnhöfen erzielt werden wird. Zum Schlusse bemerkt der Minister in bezug auf die Aktion der Einführung der elektrischen Zugförderung, daß diese im ablaufenden Jahre um ein beträchtliches Stück vorwärtsgerückt sei und den Entschluß rechtfertige, sie auch im Voranschlagsjahre, soweit es die Verhältnisse nur irgendwie ermöglichten, zu betreiben. Freilich werde dies insolange nicht im vollen, dem gesetzlichen Bauplan entsprechenden Umfange möglich sein, als nicht durch die im Gesetze vorgesehene Anleihe, deren Begebung unter dem Zwange der Verhältnisse immer wieder hinausgeschoben werden mußte, die erforderlichen Mittel verfügbar gemacht sein würden. Das Jahr 1922 werde, wenn die bestehende Absicht Wirklichkeit wird, für die Elektrisierungsarbeiten von einschneidender Wichtigkeit sein.

Der Minister gibt sodann interessante Aufschlüsse über den Stand der Arbeiten bei den einzelnen Kraftwerken, so insbesonders beim Spullerseekraftwerk, das im Jahre 1923 betriebsfähig sein wird.

Was die elektrische Streckenausrüstung betrifft, so stehe die Umgestaltung der Arlbergstrecke, wie bisher, im Vordergrund. Es sei beabsichtigt, sie im Jahre 1922 der Vollendung

zuzuführen. Mit der elektrischen Ausrüstung der Salzkammergutbahn (Steinach-Irding - Attnang-Puchheim) soll im Frühjahr 1922 begonnen werden. Die Elektrisierung der Vorarlbergbahn (Bludenz-Bregenz) samt Nebenlinien soll im Laufe des Jahres 1922 ebenfalls in Angriff genommen werden.

Mit den baulichen Arbeiten für die elektrische Zugförderungs- und Werkstättenanlage in Innsbruck Westbahnhof wurde begonnen, und die Vergebung ihrer maschinellen Einrichtung stehe unmittelbar bevor.

Im Jahre 1922 werden die ersten elektrischen Lokomotiven zur Ablieferung gelangen, und zwar 7 Gebirgs-Schnellzugslokomotiven sowie 20 Personenzugslokomotiven. Außerdem sind noch 20 Güterzugslokomotiven bestellt. Im Laufe des Jahres 1922 werden weitere Bestellungen an Güterzugslokomotiven sowie an Schnellzugslokomotiven erfolgen. Wenn die Erwartungen, die nach dem derzeitigen Stande der Arbeiten gerechtfertigt sind, zutreffen — Vollendung des Nutzwerkes, Fertigstellung der Streckenausrüstung westlich Innsbruck und Ablieferung einer entsprechenden Anzahl von Lokomotiven —, so werden Ende 1922 oder Anfang 1923 die ersten Züge mit elektrischer Kraft auf der Strecke Innsbruck-Landeck geführt werden können. Es könne jedoch bei dieser Gelegenheit nicht unerwähnt bleiben, daß die in den letzten Monaten auf allen Gebieten eingetretene ungeheure Preisumwälzung selbstverständlich auch auf die Gestehungskosten der hier in Betracht kommenden Herstellungen ihren nachhaltigen Einfluß ausgeübt hat. Die hieraus sich ergebende Unstetigkeit der Preise schließe eine verläßliche Ermittlung der Erfordernisse aus, und es werde daher notwendig sein, das auf den Preisen vom Mai laufenden Jahres aufgebaute Kostenerfordernis nötigenfalls durch Eröffnung von Nachtragskrediten den jeweiligen Verhältnissen anzupassen. Über den Verlauf der Wechselrede über den Teilvoranschlag 1922 der Eisenbahnen im Finanz- und Budgetausschuß sowie über den formellen und materiellen Inhalt dieses Voranschlages werden wir demnächst berichten.

(Schluß folgt.)

Hoka- oder Bleiverschlüsse?

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Holstamm**, Nürnberg.

In Nr. 11, S. 205 wird unter der Bezeichnung „Hokaplombe“ ein neuer Güterwagenverschluß beschrieben und an Stelle der bisherigen Schnur- und Drahtbleie nicht nur als sicherster, sondern auch billigster aller bis heute bestehenden Wagenverschlüsse empfohlen. Der Verfasser findet die Überlegenheit des neuen Verschlusses über die Blei- und namentlich die Drahtplombe in zwei Punkten: in der Unmöglichkeit des Wiederfestmachens eines einmal abgenommenen Verschlusses, und in der Einsparung von Personal- und anderen Ausgaben durch Wegfall der Verbleiungszangen. Angesichts der vorgeschlagenen Umwälzung des Verbleiungssystems erscheint zunächst eine gründliche Untersuchung und Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der beiden Verschlußarten am Platze.

Der Hauptbestandteil des „Hoka“-Verschlusses, der übrigens schon im Jahre 1919 von einer Pforzheimer Firma angeboten wurde, bis jetzt aber meines Wissens wegen verschiedener Bedenken keine größere Verbreitung finden konnte, liegt in der ziemlich kompliziert gearbeiteten Kapsel, die den federnden Widerhaken aufzunehmen hat und durch schmale gefalzte Ränder gehalten wird. Diese Kapsel macht bei den offenbar in nicht allzugroßer Menge und vermutlich durch Handarbeit hergestellten Probestücken einen ziemlich dauerhaften Eindruck. Es fragt sich jedoch, ob dies auch noch der Fall sein wird, wenn der Verschluß bei Massenbedarf durch Maschinen hergestelllt wird. Nach den Erfahrungen, die mit den während des Krieges auf den deutschen Bahnen aushilfsweise eingeführten Blechsiegeln verschiedener Art gemacht wurden, muß dies einigermaßen bezweifelt werden. War schon bei diesen Verschlüssen fehlerhaftes Ausstanzen besonders der verhältnismäßig einfachen Nieten und mangelnde Widerstandskraft gegen selbsttätiges oder unbefugtes Öffnen infolge der Sprödigkeit des Stoffes ziemlich häufig, so kann kaum angenommen werden, daß dies bei den bedeutend schwieriger herzustellenden Kapseln des neuen Verschlusses besser sein wird. Jedenfalls stellen schon die schmalen Ränder, die die Kapsel zusammenhalten, einen schwachen Punkt dar, der geübte Diebe von einer Öffnung kaum wirksam abhalten kann.

Abgesehen hiervon ist es, wie ein Versuch beweist, nicht besonders schwierig, den in die Kapsel eingeführten Widerhaken an der Einführungsstelle mit einem gewöhnlichen Taschenscherchen abzuschneiden, den Verschluß zu öffnen und den abgeschnittenen Blechstreifen hierauf wieder in den Schlitz auf den dort steckenden Widerhaken zu schieben. In dieser Lage bietet der Verschluß namentlich bei Dunkelheit nicht das geringste auffällige Anzeichen für eine stattgehabte widerrechtliche Öffnung. Selbst bei verhältnismäßig kräftigem Anziehen mit einer Hand hält ein solcher Verschluß infolge des breiten Blechbandes, mit dem er in der Wagenöse aufliegt, fest, ohne viel nachzugeben. Die Verletzung könnte höchstens aufgedeckt werden durch Prüfung mit beiden Händen (Festhalten der Kapsel mit der einen, Ziehen am Blechband mit der anderen Hand). Dazu hat jedoch in großen Bahnhöfen der Übernehmende, der in der Regel den einen Armvoll Papier hat, kaum die Zeit oder Möglichkeit. Der hauptsächlichste Vorzug, den der neue Verschluß gegen die Bleie haben soll, Unmöglichkeit des Wiederfestmachens bei widerrechtlichen Eingriffen, ist damit hinfällig. Was dem Schnur- oder Drahtblei als Hauptnachteil anhaftet, kehrt bei der „Hoka-Plombe“ in gleichem Maße wieder.

Der zweite Vorzug gegenüber dem Verbleiungssystem — Wegfall der Verbleiungszange — ist von noch bedenklicherer Art. Bekanntlich erhalten bei diesem System die Bleie erst durch die Prägung Form und Eigenschaft eines amtlichen Verschlusses. Die Zange ist nur einem bestimmten Beamten zugänglich und leicht zu überwachen. Dieser Vorteil geht bei der Hoka-Plombe verloren, weil es sich hier um fertig vorbereitete Verschlüsse handelt, die nur ineinandergeschoben zu werden brauchen. Jedermann, der sich einen oder einige solcher Verschlüsse zu verschaffen versteht — und das ist nach den mit den genummerten Blechsiegeln trotz aller Kontrollen bei großen Abfertigungen gemachten Erfahrungen nicht besonders schwierig —, kann deshalb nach Beraubung eines Wagens und Beseitigung des Verschlusses einen tadellosen neuen Verschluß anlegen, ohne daß die Unterschiebung zu entdecken wäre. Denn das einzige Mittel hierzu, nämlich ein Vermerk über die von der Versandstation ursprünglich verwandte Kontrollnummer — sei es im Begleitpapier, sei es im Wagenbeklebzettel —, der durch Vergleichen der Nummern eine Aufdeckung einer Unterschiebung gewährleisten könnte, ist nicht eingeführt und aus verschiedenen Gründen ohne Verzögerung des Abfertigungsgeschäftes auch nicht restlos durchführbar. Nach dieser Richtung erweist sich das Verbleiungssystem mit Zange allen auf dem Nummernsystem aufgebauten Verschlußarten mit oder ohne Zange als unbedingt überlegen. Die bisher aufgetauchten neuen Verschlüsse haben die Entbehrlichkeit des Verbleiungssystems jedenfalls noch nicht darzutun vermocht.

Kann sonach das Verbleiungssystem auch durch die Hoka-Plombe nicht aus dem Felde geschlagen werden, so darf man doch auch vor den diesem System anhaftenden Mängeln nicht die Augen verschließen. Es ist nur nötig, die schwachen Punkte dieses Systems aufzusuchen und zu beseitigen, was bisher noch gar nicht versucht worden zu sein scheint.

Unerörtert kann hierbei bleiben, ob und wie der bisherige symbolische Verschluß etwa durch einen wirkliche Sicherheit gewährenden Verschluß ersetzt werden soll. An sich böte die Einführung eines solchen Verschlusses, wenn man nicht allzu hohe Anforderungen an seine Haltbarkeit stellen will, keine Schwierigkeit, da von Berliner Beamten und Firmen bereits brauchbare Verdrahtungsverschlüsse mit Bleiplomben konstruiert sind. Die allgemeine Anwendung dieser Verschlüsse würde jedoch mancherlei Schwierigkeiten im Gefolge haben (z. B. Aufbewahrung, Beigabe zu Begleitpapieren und Akten, Beschädigung der Zangen usw.) und ist auch deshalb bereits von verschiedenen Eisenbahnverwaltungen abgelehnt worden. Die Frage hat überhaupt infolge des Erlasses des Herrn Reichsverkehrsministers wegen allgemeiner Anwendung der Drahtverschlüsse neben den Bleiverschlüssen ihre grundsätzliche Bedeutung verloren.

Von den bisherigen Bleiverschlüssen verdienen m. E. vor allem die Schnurplomben, d. h. die Lochbleie mit den großen Öffnungen, der Vergessenheit überliefert zu werden. Bei diesen läßt sich der in den Güterbeförderungsvorschriften für die deutschen Bahnen vorgeschriebene bekannte Knoten überhaupt nicht bilden, wenn die Schnur aus einigermaßen kräftigem Stoff besteht, einer-

seits weil die Bleihöhlung einen solchen Knoten gar nicht fassen kann, andererseits weil der Knoten dem Zusammenpressen des Bleies einen derartigen Widerstand entgegensetzen würde, daß die Prägung höchst undeutlich ausfallen müßte. Statt eines Knotens läßt sich höchstens eine Schleife bilden und in die Höhlung des Bleies ziehen. In der Praxis werden aber weder Knoten noch Schleifen gebildet, sondern die Schnüre gerade durch die für sie viel zu großen Öffnungen gesteckt. Letztere erhalten sodann bei der Prägung die bekannte breitgedrückte Form, die mit Hilfe eines Taschenmessers oder Holzspachtels nicht schwierig zu öffnen und durch Zusammenklemmen wieder zu schließen ist. Derartige Eingriffe hinterlassen auch großenteils deswegen keine Spuren, weil die wenigsten Verbleiungszangen gravierte Ränder haben, die sich auf den Bleien abdrücken und nachträgliche Pressungen schärfer hervortreten lassen. Hierin liegt der wundeste Punkt der Verbleiung, bei dem eingegriffen werden muß, wenn eine Verbesserung erzielt werden soll. Außerdem sind die dicken Schnüre die Ursache der bauchigen Aushöhlung der Prägestempel, die zu immer undeutlicheren Abdrücken auf den Bleien führen.

Besser als bei den Lochbleien liegen die Verhältnisse bei den Bleien mit eingegossenem Draht, bei denen die Öffnungen zu kleinen Röhren umgebildet sind. Sie bedürfen jedoch verschiedener Verbesserungen:

1. Der umsponnene Draht verdient so rasch wie möglich beseitigt zu werden. Er ist nicht nur teuer, sondern auch, soweit er aus dem Blei herausragt, zwecklos, ja nachteilig, weil er, wenn abgezwickt und wieder in das Blei eingebohrt, mit einigen Windungen dort haftet. Einfacher, glatter Draht von 1 mm Durchmesser und mit dem einen Ende in das Blei eingegossen, tut den gleichen Dienst und haftet, wenn abgezwickt und wieder in das Blei gesteckt, jedenfalls vermöge seiner Glätte nicht so leicht, wie umsponnener. Es ist nur nötig, das eine Ende des Drahtes, soweit es in das Blei zu stehen kommt, aufzurauhen, um genügenden Halt daselbst zu finden; 1 cm des Drahtendes erscheint hierzu ausreichend.

2. Wie bei den Lochbleien ausgeführt, liegt der wundeste Punkt der leichten Verletzbarkeit der Bleie ohne Hinterlassung von auffälligen Spuren an den Einführungsstellen der Schnüre oder Drähte, die bei der Prägung erfaßt und in unverhältnismäßig breite Form gequetscht werden. Um dies zu verhindern, müssen die Einführungsstellen dem Druck der Zange entrückt werden, so daß sie in ihrer Form erhalten bleiben. Außerdem müssen sie dem Durchmesser des Drahtes entsprechen und mit dem Austrittspunkt des Drahtes in einer Geraden liegen, um schon äußerlich etwaige Abweichungen von der Geraden hervortreten zu lassen. Dies geschieht dadurch, daß die Röhren beiderseits nach oben und unten — etwa um 2—3 mm — über den Bleikern hinausgeführt werden. In der einen Röhre ist der Draht fest eingegossen, die andere Röhre hat das freie Drahtende aufzunehmen. Ihr Durchmesser darf nur so breit sein, daß der Draht eben bequem Platz hat. Wird das Blei geprägt, so bleibt nunmehr die Einführungsstelle (die Röhrenspitze) unberührt. Wird der Draht oberhalb des Röhrchens abgezwickt, so kann er in diesem keinen Platz mehr finden, weil das dort steckende Drahtende den Durchmesser vollkommen ausfüllt. Der abgezwickte Draht könnte höchstens links oder rechts von der Röhrenspitze in den Bleikern gefügt werden, was dem Auge sofort auffallen müßte wegen der Abweichung von der Geraden und von dem unten aus dem Blei hervorragenden Drahtende. Wird die Rohrspitze am Bleikern abgezwickt und sodann nach Einfügung des Drahtes in den Bleikern wieder an seine Stelle geschoben, so muß das ebenfalls sofort auffallen, weil die Spitze beweglich ist. Durch diese Einrichtung würde sonach der wundeste Punkt des Verbleiungssystems beseitigt werden.

3. Des weiteren ist auch die Drahtlänge zu berücksichtigen. Die meisten Bleie hängen zu weit von den Türösen ab. Durchschnittlich haben die Schnüre oder Drähte eine Länge von 18—22 cm. Dies bedeutet nicht nur unwirtschaftliche Vergeudung von Stoff, sondern erleichtert auch unredlichen Elementen Eingriffe. Je näher die Bleie an die Türösen zu liegen kommen, desto mehr werden Verletzungen an den Bleien erschwert, weil die hierzu nötige Bewegungsfreiheit fehlt. Für die meisten Fälle wird — unbeschadet des Spielraumes der Wagentüren und der oftmals nicht genau aufeinander passenden Türösen eine Drahtlänge von 16 cm genügen. Damit wird bei einigen Millionen Bleiverschlüssen im Jahre eine nicht unwesentliche Ersparnis an Draht erzielt. In Ausnahmefällen können zwei Bleie verwendet werden, wenn die Drahtlänge von 16 cm einmal nicht ausreichen sollte.

4. Auf gute Abdrücke der Verbleiungszangen ist unbedingt zu achten. Die Prägestempel sind deshalb rechtzeitig zu erneuern. Um Eingriffe an den Bleirändern leichter hervortreten zu lassen, sind die Prägestempel mit gravierten Rändern zu versehen. Bei großen Abfertigungsstellen erhalten die Prägestempel außerdem bestimmte Unterscheidungsmerkmale (Buchstaben oder Zahlen, oder beides), um die Verwendungsbezirke der Zangen ersichtlich zu machen und die Kontrolle zu erleichtern. Außerdem können noch für solche Stationen, die mehrmals am gleichen Tage Wagen nach den gleichen Stationen abfertigen, Bleie mit Kontrollziffern aufgelegt werden, damit die Bleie der einzelnen Wagen besser auseinandergehalten werden können. Eine Kontrollreihe von 1 bis 10 wird für die meisten Fälle ausreichen.

Die Drahtbleie hätten hiernach die in der vorstehenden Abbildung dargestellte Form zu erhalten.

Die Staatsbahnen in Niederländisch-Indien und ihre Ergebnisse in den letzten Jahren.

Nur auf Java und Sumatra hat sich bislang ein größeres Eisenbahnnetz entwickelt, und zwar befinden sich die meisten Linien auf den beiden Inseln im Besitz und im Betriebe des Staates. Die beiden andern großen Sundainseln, Celebes und Borneo, haben noch keine Eisenbahnen, dagegen gibt es auf den kleinen Inseln Madoera, Banka und Billiton einige Kleinbahnen, die sich sämtlich im Privatbesitz befinden.

Die Staatsbahnen auf Java sind fast sämtlich in der auch als Kap- oder Javaspur bezeichneten Kolonialspur (1,067 m) erbaut; nur unbedeutende, insgesamt 83 km lange Seitenlinien besitzen eine Spurweite von nur 60 cm. Sie zerfallen in zwei Netze, die durch die Linie Djokjakarta-Soerakarta der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Gesellschaft getrennt werden. Das westliche Netz, das sich um Batavia und Bandoeng gruppiert, umfaßte Ende 1918 1449 km, das östliche um Soerabaja 907 km. Die beiden Netze wurden bislang auch getrennt verwaltet. Zum 1. November 1917 wurden die Verwaltungen vereinigt; die Leitung befindet sich jetzt in Weltevreden bei Batavia. Aus der nachfolgenden Zusammenstellung I sind die Betriebsergebnisse der letzten 5 Jahre zu ersehen, dabei sind die oben erwähnten 83 km langen Schmalspurbahnen nicht berücksichtigt worden, wohl aber die staatlichen Kleinbahnen, soweit sie in der Regelspur der Vollbahnen erbaut sind (insgesamt 153 km).

Auf Sumatra hat sich im Gegensatz zu Java noch kein zusammenhängenden Netz von Eisenbahnen entwickeln können. Der Staat betreibt hier zunächst ein ihm gehörendes Netz an der Westküste der Insel um Padang herum, das Ende 1918 245 km Linie in der Javaspur umfaßte. Ferner sind im Süden der Insel getrennt von dem anderen Netz und von den Privatbahnen der Insel zwei Kleinbahnnetze entstanden, die ebenfalls die Javaspur besitzen, und deren Vereinigung zu einem Netz in Aussicht steht: das eine in den Lampongdistrikten (Ende 1918: 76 km umfassend), das andere um Palembang (152 km). Endlich besteht im Norden der Insel im Anschluß an die großen-

teils regelspurige Delieisenbahn das Kleinbahnnetz in Atjeh (Atschin) mit einer Spurweite von 75 cm (511 km). Die Verbindung dieser Linien über die Delibahn mit der zuerst genannten Sumatrawestbahn befindet sich noch in der Vorbereitung.

Betriebsergebnisse der Niederländisch-Indischen Staatsbahnen.

I. Java: Vollbahnen und regelspurige Kleinbahnen.

Jahr	1914	1915	1916	1917	1918
Betriebslänge in km	2 229	2 238	2 303	2 508	2 508
Einnahmen in Gulden:					
Personenverkehr	12 646 769	12 524 109	14 042 029	16 039 687	16 969 393
Gepäck	302 714	297 360	338 726	333 616	363 224
Stückgut	876 438	911 411	1 052 950	1 149 311	1 259 671
Frachtgut	16 271 786	17 206 790	19 375 767	20 827 731	21 875 670
Tier-, Fahrzeugverkehr	185 313	203 115	259 164	288 281	406 036
Telegramme und Verschiedenes	1 631 533				
Insgesamt	31 914 455	33 357 470	37 463 841	40 982 247	43 641 655
Ausgaben:					
Direktion und Allgemeines	409 532	315 333	629 943	829 222	1 425 137
Verwaltung	1 225 958	1 253 564	1 267 195	1 577 383	1 685 408
Bahnunterhaltg.	2 471 438	2 512 777	2 500 212	2 949 621	3 545 538
Betrieb	7 212 082	7 021 683	8 202 661	9 453 691	13 769 193
Verkehr	4 281 741	4 360 724	4 664 403	5 683 320	7 320 608
Insgesamt	15 600 753	15 644 263	17 264 421	20 487 239	27 745 885
Betriebsüberschß.	16 313 801	17 713 207	20 199 419	20 495 008	15 895 770
Ausgaben für Erneuerung und außergewöhnl. Unterhaltung	2 008 549	1 181 847	1 037 667	1 114 059	800 693
Abschreibungen	260 297	499 081	220 361	62 614	26 864
Gewinn	14 044 954	16 032 278	18 941 390	19 318 335	15 068 212

II. Sumatra.

1. An der Westküste (Staatsspoorwegen ter Sumatras Westkust).

Jahr	1914	1915	1916	1917	1918
Betriebslänge in km	245	245	245	245	245
Einnahmen in Gulden:					
Personenverkehr	720 438	688 237	728 393	783 737	809 776
Gepäck	8 733	8 849	8 330	7 864	8 026
Stückgut	12 216	11 854	12 675	13 191	14 100
Frachtgut: Kohle	714 702	697 207	794 300	810 669	1 422 317
Frachtgut: Sonstiges	571 765	585 096	562 760	565 584	663 597
Tiere, Fahrzeuge usw.	5 407	8 085	10 003	8 455	9 624
Verschiedenes	531 681	649 968	709 834	496 154	485 046
Insgesamt	2 564 944	2 649 297	2 826 297	2 685 646	3 412 488
Ausgaben:					
Direktion und Allgemeines	19 788	20 988	29 632	19 023	105 253
Verwaltung	103 061	94 143	96 204	114 268	180 547
Bahnunterhaltg.	200 847	171 964	217 950	213 316	255 971
Betrieb	682 451	678 079	750 102	780 643	925 370
Verkehr	233 559	229 903	239 621	266 009	321 074
Kohlenverkehr	177 538	199 370	199 389	158 837	203 032
Insgesamt	1 417 247	1 394 450	1 532 901	1 552 099	1 991 249
Betriebsüberschß.	1 147 697	1 254 847	1 293 395	1 133 547	1 421 238
Ausgabe für Erneuerung und außergewöhnl. Unterhaltung	128 068	73 729	94 031	115 815	62 630
Abschreibung	3 250	9 004	—	—	—
Gewinn	1 016 379	1 172 113	1 199 364	1 017 732	1 358 608

2. Schmalspurbahnen in Atjeh (Atjehtram).

Jahr	1914	1915	1916	1917	1918
Betriebslänge in km	463	470	498	508	511
Einnahmen in Gulden:					
Personen	596 992	589 114	655 928	649 229	712 393
Gepäck	23 557	23 373	22 974	13 425	14 630
Stückgut	—	—	1 581	1 578	1 923
Frachtgut	264 754	280 974	277 567	310 412	372 199
Tier-, Fahrzeugverkehr	—	—	37 774	52 582	71 400
Verschiedenes	29 350	31 182	44 596	82 019	60 886
Insgesamt	914 563	924 643	1 040 420	1 109 245	1 233 435
Ausgaben:					
Direktion und Allgem.	—	—	4 041	4 626	45 135
Verwaltung	79 965	85 201	82 794	111 934	129 523
Bahnunterhalt.	306 151	394 801	295 341	259 910	274 566
Betrieb	353 723	352 840	348 863	407 892	439 410
Verkehr	98 761	117 117	117 968	111 427	123 085
Insgesamt	838 600	949 959	849 007	895 789	1 011 720
Betriebsüberschuß	76 053	25 316	191 413	213 456	221 714
Ausgabe für Erneuerung und außergewöhnl. Unterhaltung	47 924	53 524	132 127	108 761	58 530
Abschreibung	—	—	1 500	—	—
Gewinn	28 129	78 840	57 786	104 695	163 183

3. Südsumatra Kleinbahnen (Zuid Sumatra Staatstramwegen).

	in Palembang (Palembanglijn)		im Lampongdistrikt (Lamponglijn)	
Jahr	1917	1918	1917	1918
Betriebslänge in km	145	152	63	76
Einnahmen in Gulden:				
Personen	123 860	171 696	70 454	91 905
Gepäck	2 788	3 172	1 432	1 560
Stückgut	2 357	2 121	1 560	1 638
Frachtgut	112 879	295 680	32 657	61 983
Verschiedenes	11 811	15 834	12 163	19 337
Insgesamt	253 697	488 505	118 268	176 426
Fährdienst Palembang-Kortapali: Personen	3 459	5 019	—	—
Güter	2 017	973	—	—
Versch.	—	16 742	—	—
Autodienst Telokbetong-Pandjang: Personen	—	—	4 413	3 589
Gepäck	—	—	781	796
Einnahmen überhaupt	259 174	511 242	123 464	180 812
Ausgaben:				
Direktion und Allgem.	6 580	63 195	3 490	11 254
Verwaltung	19 465	50 683	9 074	12 664
Bahnunterhaltung	48 296	68 734	21 110	37 638
Betrieb	67 476	190 433	31 322	52 751
Verkehr	20 358	24 061	20 439	23 083
Insgesamt	162 576	[1]) 397 108	85 436	[2]) 137 393
Betriebsüberschuß (ausschließlich Fähr- und Autodienst)	96 597	91 397	38 027	39 032
Ausgabe für Erneuerung und außergew. Unterh.	4 691	62 440	5 095	20 819
Abschreibung	—	—	—	—
Gewinn	91 906	28 957	32 932	18 213

[1]) Ausschl. der Ausgaben für den Fährdienst (55 957 fl.).
[2]) „ „ „ „ „ Autodienst (5 211,73 fl.).

Zu I und II. Die Angaben sind dem amtlichen Bericht über die Staatsbahnen in Niederländisch-Indien entnommen.

Dr. Overmann, Königsberg (Pr.).

Verbesserungen bei der Güterannahme.

Unter dieser Überschrift sind in Nr. 25 d. Ztg. Vorschläge gemacht worden, die beachtenswert sind, zum Teil jedoch nicht unbesprochen bleiben dürfen.

Die Schilderung des Herrn Dr. Gaber über die heute allgemein übliche Arbeitsmethode bedarf in einigen Punkten der Klarstellung. Es besteht nicht überall die Übung, daß der Absender bei einem großen Güteramte das Gut zum Annahmebeamten bei der Wage und den Frachtbrief zur Vorprüfung an den Vorprüfer bringt. Vielmehr gibt es viele große Güterabfertigungen, bei denen dem Annahmebediensteten an der Wage zugleich mit dem Gute der bereits vorgeprüfte Frachtbrief übergeben werden muß. Bei allen diesen Stellen muß eben die Vorprüfung des Frachtbriefes der Übergabe des Gutes voraufgegangen sein. Teilweise wird sogar die Erlaubnis zur Anfahrt der Fuhrwerke an die Annahmeluken vom Nachweise der stattgehabten Vorprüfung der Frachtbriefe abhängig gemacht.

Auch die Behauptung, alsbald nach der Verwiegung des Gutes und nach der Prüfung seiner Verpackung und Signierung fände allgemein eine Trennung von Gut und Frachtbrief in der Weise statt, daß das Gut auf dem Güterboden verbliebe und der Frachtbrief zu beliebiger Zeit zwecks Tarifierung und förmlichen Abschlusses des Frachtvertrages an den Güterversandschalter gebracht würde, ist nicht allgemein zutreffend. Es bestehen, zum Teil durch örtliche Verhältnisse begünstigt oder erzwungen, in der Behandlung von Frachtbrief und Gut bei der Güterannahme sehr verschiedene Verfahren, die alle an dieser Stelle zu beschreiben weder angängig noch erforderlich ist. Wohl am meisten von dem von Dr. Gaber beschriebenen abweichend dürfte das Verfahren in Hamburg sein. Hier erhalten nur die Auflieferer von Sendungen, deren Frachtbetrag bei der Annahme bar bezahlt werden muß, die mit Annahmevermerk und Wiegestempel versehenen Frachtbriefe vom Annahmebediensteten zurück mit der Anweisung, die Fracht am Kassenschalter sofort zu bezahlen. Bestehen Zweifel, daß der Auflieferer dieser Aufforderung sogleich nachkommt, so darf das Gut erst nach erfolgter Frachtzahlung verladen werden. Die Anschriften der Absender werden auf allen Frachtstücken vermerkt, deren Fracht bar bezahlt werden soll. Dieses Verfahren hat sich seit seit langer Zeit gut bewährt und weder zu einer Belastung des Schuppens mit überzähligem Gute noch zu sonstigen Unzuträglichkeiten geführt. Von dieser einzigen Ausnahme abgesehen, wird in Hamburg der Auflieferer vom Annahmebediensteten an der Wage endgültig abgefertigt, und es bleiben Frachtbrief und Frachtgut vom Augenblick der Anlieferung an der Wage in Verwahrung der Eisenbahn. Der unter Ziffer 1 aufgeführte Nachteil besteht also nicht, wenigstens nicht in nennenswertem Umfange. Bei einer Reihe großer Güterabfertigungen in Preußen wird die aus der Aushändigung der Barfrankatur-Frachtbriefe an den Auflieferer befürchtete Gefahr unter Aufwendubng eines allerdings unverhältnismäßig großen Schreibwerks durch Anfertigung und Benutzung von Frachtbriefauszügen bekämpft.

Der unter Ziffer 2 bezeichnete Nachteil, daß die Feststellung der Versandstation und des Versandtages schwierig ist, wenn Frachtbrief und Gut unterwegs getrennt werden und das Gut wegen Mängel der Signierung als überzählig behandelt werden muß, hat leider noch große praktische Bedeutung und bedarf daher der Bekämpfung.

Der Nachteil zu Ziffer 3 läßt sich vermeiden und wird an vielen Orten vermieden durch Übertragung der Einsetzung der Frachtsätze in die Frachtbriefe auf den Beamten der Vorprüfung. Dieser Beamte hat gegenwärtig angesichts der Verkehrshemmungen in Ost und West so schwierige Aufgaben zu erfüllen, daß ihm die Feststellung und Eintragung des Frachtsatzes bei dem ihm ohnehin zur Verfügung zu stellenden Material keine wesentliche Mehrarbeit bietet. Der Kassenbeamte hat alsdann nach der Gewichtsfeststellung nur noch die Vervielfältigung des Frachtsatzes mit dem abgerundeten Gewichte vorzunehmen. Dafür, daß er ruhig arbeiten kann, ist durch zweckmäßige bauliche Einrichtungen zu sorgen.

Aus vorstehender Erörterung dürfte hervorgehen, daß es, um die erstrebten Verbesserungen zu erzielen, genügt, die an anderen Orten bewährten Einrichtungen zu übernehmen. Als wesentliche weitere Verbesserung wäre es zu begrüßen, wenn unter voller Beibehaltung der während des Krieges erweiterten Signierung durch den Absender alle Frachtstücke wie früher mit einem bahnseitigen Beklebezettel versehen würden, der Abgangsstation, Bestimmungsstation, Tag der Auflieferung, Nummer des Annahmebeamten und Ladenummer enthielte. Die damit verbundene Arbeitsleistung würde, da in der Regel Typendruck und Stempel angewandt werden können, nicht erheblich sein, wohl aber der Erfolg durch Verminderung der Unregelmäßigkeiten im Güterverkehr einschließlich der Beraubungen. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß ungefähr gleichzeitig mit dem Fortfall des bahnseitigen Beklebezettels die Unregelmäßigkeiten eine gewaltige Zunahme erfuhren. Die Erklärung für die so überaus große Bedeutung des bahnseitigen Beklebezettels dürfte hauptsächlich in seiner Wirkung auf das Schuppenpersonal der Versandstation zu suchen sein, nicht nur im Hinblick auf sorgfältige Arbeit, sondern auch auf erleichterte Ordnung der lagernden Güter und auf die Wirksamkeit der Tätigkeit der Aufsichtsbeamten. Der Fortfall des bahnseitigen Beklebezettels, hervorgerufen durch die Schwierigkeit der Beschaffung guten Klebestoffes während des Krieges, war ein schwerer Schlag gegen die Ordnung im Stückgutverkehr, nur wenig gemildert durch die an sich erwünschte, erweiterte Signierungspflicht des Absenders. Wem ernstlich an der Verminderung der Unregelmäßigkeiten im Güterverkehr gelegen ist, der wird bei aufmerksamer Betrachtung ihrer Entwicklung und ihrer Ursachen nicht umhin können, die Wiedereinführung des bahnseitigen Beklebezettels zu wünschen, sei es unter Beibehaltung, sei es unter Preisgabe der erweiterten Signierung durch den Absender. Auf die Ausfertigung des Signierzettels in dreifacher Ausfertigung, Aufklebung einer Fertigung auf den Frachtbrief und Aushändigung der dritten an den Absender dürfte besser verzichtet werden; denn es würde eine erhebliche Mehrarbeit für den Annahmebediensteten entstehen, und der Frachtbrief hat nicht Raum genug für den verhältnismäßig großen Zettel; vor allem aber muß bezweifelt werden, daß sich ein Signierzettel, der nach dem Vorschlag des Herrn Dr. Gaber nur den Namen der Abgangsstation, die Nummer des Annahmebeamten oder der Wage und den Tag enthält, als Legitimation zur Entgegennahme abgestempelter Frachtbriefduplikate oder auch nur zur Frachtbezahlung eignet. Schwierigkeiten bei Beförderung der Frachtbriefe vom Annahmebeamten zum Tarifbeamten und von diesem zum Kassenbeamten, ferner beim Aufruf der Nummern der Annahmebeamten sind auch nicht von der Hand zu weisen, da sich bei großen Dienststellen doch erhebliche Zeitunterschiede im Lauf der Frachtbriefe und im Erscheinen der Auflieferer am Kassenschalter ergeben würden, die zu Ansammlungen der Kutscher, zu zeitraubenden Feststellungen, für welche von demselben Annahmebeamten abgestempelten Frachtbriefe der einzelne Kutscher die Fracht zu bezahlen hat, und zu Beschwerden über Benachteiligung in der Reihenfolge der Abfertigung führen müßten.

Der Schlußbemerkung, die eine zweifache Frachtberechnung vorsieht, dürfte zuzustimmen sein mit dem Vorbehalt der stichweisen Nachprüfung der auf der Versandstation vorgenommenen Frachtberechnung durch Aufsichtsbeamte noch auf der Versandstation selbst und mit den Änderungen, die sich hinsichtlich der Zeit und des Ortes der Frachtberechnung aus den verschiedenen örtlichen Einrichtungen ergeben.

Schulze, Eisenbahninspektor, Hamburg.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuer Unterrichtswagen der Reichsbahn.** Der vor kurzem in den Dienst gestellte Unterrichtswagen soll im Plan der Neuregelung des Bildungs- und Unterrichtswesens der Reichsbahn hauptsächlich auf solchen Bahnhöfen verwendet werden, auf denen ein geeigneter Raum zur Abhaltung von Unterricht nicht zur Verfügung steht, ferner soll er auch für schnelle Unterweisung der Bediensteten in wichtigen Neuerungen benutzt werden, für die besonderes Anschauungsmaterial und Lichtbilder erforderlich sind, dann auch auf abgelegenen Bahnhöfen, deren Bediensteten nur mit großer Zeitversäumnis an Vorträgen auf großen Bahnhöfen teilnehmen könnten.

Der Wagen ist in der Weise hergerichtet, daß drei Räume geschaffen wurden. An dem einen Ende des Wagens ist ein großer Raum von 36,7 qm zur Abhaltung des Unterrichts hergerichtet. Der Raum und die Bänke bieten 48 Personen Platz. Er ist mit einer Wandtafel, einem Rednerpult und Lichtbilderapparat versehen. Für den Betrieb des Apparats ist eine Kalklichtanlage vorhanden. Zwei kleine Abteile am anderen Ende des Wagens sind zur Aufnahme von Geräten und Lehrmitteln und als Aufenthaltsraum für den Lehrer bestimmt.

— **Ausbildung der Assessoren.** Für die in den oberen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn übertretenden Assessoren hat der Reichsverkehrsminister (Zweigstelle Preußen-Hessen) einen neuen Ausbildungsplan aufgestellt, dem auch die Ausbildung der zur Zeit bereits in der Ausbildung befindlichen Assessoren tunlichst angepaßt werden soll. Es sind verschiedene Ausbildungsabschnitte vorgesehen, die sich wie folgt verteilen: Zwei Monate auf einem mittleren Bahnhofe mit vereinigtem Dienst, zwei Drittel Monat auf einem großen Güterbahnhof (Rangierbahnhof), ein Drittel Monat bei einer Bahnmeisterei und in einer Telegraphenwerkstätte, zwei Drittel Monat im Büro eines Betriebsamtes, ein Drittel bei einer Betriebswerkmeisterei und einem Betriebsstofflager, zwei Drittel Monat im Büro eines Maschinenamts, zwei Drittel Monat bei einem Werkstättenamt, zwei Monate im Verkehrsdienst bei einer selbständigen Güterabfertigung mittleren Umfangs, zwei Drittel Monat bei einer größeren Güterabfertigung (möglichst Umladestelle), zwei Drittel Monat bei einem Verkehrsamte, vier Monate bei der Eisenbahndirektion in sekretärmäßiger Beschäftigung (in den Personal-, Lohn- und Wohlfahrtsdezernaten, in den Verkehrsdezernaten, in den Streckendezernaten und im Etats- und Kassendezernat).

Der Minister hat besonders darauf hingewiesen, daß die bisher vorgeschriebene vierwöchige Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion bei Beginn der Ausbildung wegfällt. Bei der Dienstmeldung oder in den nächsten Tagen ist jedoch der Assessor von dem Eisenbahndirektionspräsidenten oder dem mit der Leitung der Ausbildung beauftragten Direktionsmitgliede auf die Zwecke und Ziele der Ausbildung hinzuweisen und mit der Art der Ausbildung in kurzen Umrissen bekannt zu machen, bei der es in erster Linie darauf ankomme, daß der Assessor das eigene lebhafte Interesse bekunde, etwas zu lernen und das Ziel der Ausbildung zu erreichen. Es ist ihm nahezulegen, im Hinblick auf die Kürze der Zeit jede Ausbildungsmöglichkeit und -gelegenheit voll auszunutzen und sich über die Handhabung des Dienstes nicht nur zu unterrichten, sondern tunlichst an ihr selbst tätigen Anteil zu nehmen. Dabei ist zu betonen, daß auf die Erlangung einer gründlichen Kenntnis des Dienstes bei den mittleren und unteren Dienststellen besonderer Wert gelegt werden müsse, denn hier allein erhält der Anfänger die vor allem gebotene unmittelbare und lebendige Anschauung des Dienstes. Diese Kenntnis bildet nicht nur die unentbehrliche Grundlage für die Verwaltung einer jeden höheren Stelle, sondern läßt sich späterhin auch nicht mehr nachholen.

— **Erhöhung der Personentarife am 1. Februar 1922.** Es bestätigt sich, daß die bereits angekündigte, am 1. Februar 1922 in Kraft tretende Erhöhung der Personentarife, die sich auch auf die Fahrpreise für Hunde, Arbeiterrückfahrkarten, Zeitkarten (Monats- und Wochenkarten) erstreckt, 75 % beträgt. Die Schnellzugzuschläge werden nur um 50 % erhöht. Sie betragen künftig: für die Zone I (1—75 km) 15 ℳ in der 1. und 2. Klasse, 8 ℳ in der 3. Klasse, für die Zone II (76—150 km) 30 in der 1. und 2. Klasse, 15 ℳ in der 3. Klasse, für die Zone III (über 150 km) 45 ℳ in der 1. und 2. Klasse, 23 ℳ in der 3. Klasse.

Die Preise der Nachlösekarten (20 und 3 ℳ) bleiben vorläufig unverändert. Die künftigen Preise für Bahnsteigkarten betragen 1 ℳ; die Gebühr für die von den Verkehrsämtern auszustellenden Erlaubniskarten zum Betreten der abgesperrten Bahnsteige zur Aufgabe oder Abholung von Zeitungs-Bahnhofsbriefen am Bahnpostwagen wird von monatlich 10 ℳ auf 20 ℳ erhöht. Der Gepäcktarif wird ebenfalls erhöht.

Die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs werden vom 1. Februar 1922 ab gleichfalls erhöht werden. Nähere Verfügung hierüber steht noch aus.

— **Platzkarten für Schnellzüge.** Nach einer Verfügung der Eisenbahndirektion Berlin wird die Ausgabe von Platzkarten am 1. Januar auch auf die von Berlin Stadtbahn abgehenden Züge ausgedehnt. Die Ausgabe beginnt am 1. Januar, und zwar erstmalig für die am 4. Januar von Berlin abfahrenden Schnellzüge, die von den Stadtbahnstationen aus abgehen. Mit der Wiedereinführung der Platzkarten auch für die Züge, die über die Stadtbahn nach Osten und Westen verkehren, ist es nunmehr wieder möglich, sich im Vorverkauf bestimmte Plätze in sämtlichen D-Zügen, die von Berliner Bahnhöfen abfahren, zu sichern. Das neue Platzkartensystem unterscheidet sich von dem vor dem Kriege gebräuchlichen Verfahren dadurch, daß den Reisenden bereits beim Kaufe der Fahrkarten eine Anweisung auf einen bestimmten Platz im Zuge gegeben werden kann, während vor dem Kriege erst nach Betreten des Zuges, also kurz vor dessen Abfahrt die Ausstellung der Platzkarte von dem Zugbegleiter vorgenommen wurde. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die sich dadurch äußerten, daß auf den gleichen Platz desselben Zuges und Wagens lautende Platzkarten an mehrere Reisende verkauft wurden, wodurch es selbstverständlich zu Mißhelligkeiten zwischen den Reisenden und den Zugbediensteten kam, ist es nunmehr durch ein umfangreiches Laufkartenverfahren für jeden einzelnen Wagen der Züge gelungen, die Ausgabe von Platzkarten so auszubauen, daß ein Doppelverkauf, wie er anfänglich vereinzelt vorkam, zuverlässig verhindert wird.

— **Militärtarif für Eisenbahnen.** Auf Grund der Ziffer 3 der Eingangsbestimmungen zum Militärtarife hat der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichswehrminister folgendes bestimmt:

Bis auf weiteres wird vom 1. Dezember 1921 ab neben den Sätzen unter I des Militärtarifs ein Zuschlag von 700 %, neben dem Mindestsatze für Sonderzüge (Tarifnummer 27) ein Zuschlag von 1300 % und neben den übrigen Sätzen ein Zuschlag von 1850 % erhoben.

— **Erleichterung des Auslandsreiseverkehrs.** Die Hauptauskunftsstelle der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung in Berlin schreibt: Reisende nach dem Auslande klagen häufig über Zeitverlust, Zugversäumnisse und sonstige Unbequemlichkeiten, die sie auf den Grenzbahnhöfen infolge der zollamtlichen Ausgangsabfertigung erleiden. Um diesen Unzuträglichkeiten nach Möglichkeit abzuhelfen, hat der Reichsfinanzminister mit Erlaß vom 4. April d. J. zugelassen, daß das nach dem Auslande bestimmte Reisegepäck bereits beim Antritt der Reise im Innern zollamtlich vorabgefertigt wird. Diese den Auslandsreiseverkehr und dessen Bedienung erleichternde Einrichtung wird jedoch leider sehr wenig benutzt. Wir machen die Reisenden wiederholt auf die Vorteile der Vorabfertigung aufmerksam, die nicht dringend genug empfohlen werden kann.

— **Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung Essen 1922.** Vom 31. März bis 30. April 1922 findet in Essen auf dem Ausstellungsgelände eine Gesamtausstellung der deutschen Binnenwasserstraßen und der damit zusammenhängenden Projekte sowie des gesamten Wasserbaues und der Wasserwirtschaft statt. Die Ausstellung wird folgende Abteilungen umfassen: bestehende und geplante Wasserstraßen, Wasserbau einschließlich Baumaschinen, Wasserkraft-, Wehr- und Schleusenanlagen, Verkehrs-, Hafen- und Umschlageinrichtungen mit allen maschinellen Teilen, Bau- und Transportmaschinen, soweit sie im Wasserbau und in der Binnenschiffahrt Verwendung finden, Einrichtungen der Binnenschiffahrt, Schiffsausrüstungen usw. In erster Linie kommen technisch wichtige Neuerungen in Frage. Die führenden Verbände der Wasserwirtschaft tagen im April in Essen.

Die Ausstellung interessiert aber nicht nur den Wasserbauer und Binnenschiffahrtspolitiker, sondern jeden der mit der Verkehrstechnik oder mit den sonstigen technischen Einrichtungen im Gefolge von Schiffahrt und Wasserbau zu tun hat. Eisenbahn und Schiffahrt treten oft in enge Wechselwirkung. Unsere Hafenbahnhöfe sind wichtige Teile des Eisenbahnwesens. Die Speicher- und sonstigen Hochbauten, die Wasserkraftanlagen, die wir in der Wasserwirtschaft finden, sind wichtige und bedeutende Objekte des Industriebaues. Mehr als früher finden wir das Eisen als Baustoff im Wasserbau. Man denke an die Hebezeuge, an die Schleusen, an die Wasserkraftanlagen, an die Wehrbauten, an die großen Bauwerke unserer Häfen, und man wird bestätigen, daß sich an unseren Flüssen und Kanälen keineswegs nur der Wasserbauer und Schiffahrttreibende betätigt, sondern auch andere wichtige Zweige der deutschen Technik und Industrie.

— **Verein für Eisenbahnkunde.** Vor einigen Tagen sprach im Verein für Eisenbahnkunde unter dem Vorsitz von Geheimrat Baltzer Wirkl. Geh. Rat Prof. Dr. von der Leyen über die Verkehrskonferenz des Völkerbundes in Barcelona, die im Frühjahr stattgefunden hatte, und an der er als deutscher Delegierter teilnahm. Aus seinen interessanten Ausführungen, die sich in erster Linie mit den auf der Konferenz zur Erörterung stehenden Eisenbahnfragen beschäftigten, sei erwähnt, daß der Vortragende trotz des an sich nicht allzu bedeutsamen Ergebnisses der Tagung, die den Staaten bezüglich der Regelung des internationalen Eisenbahnwesens nur einige „Empfehlungen“ übermittelte, eine Teilnahme der deutschen Delegierten mit beratender Stimme zum mindesten nicht für nachteilig hielt. Ein derartiges sachliches Zusammenarbeiten werde die Lage für zukünftige Verhandlungen vorbereiten.

Österreich.

— **Einführung von Schlafwagen 3. Klasse.** Der Verein Reisender Kaufleute hat in einer Eingabe das Bundesministerium für Verkehrswesen um die Einführung von Schlafwagen 3. Klasse nach dem Muster Deutschlands ersucht. Wie dort, bestehe auch in Österreich das lebhafte Verlangen nach einer solchen Einrichtung, und trotz der nicht zu verkennenden

Schwierigkeiten — Mangel an genügenden Wagen und sonstigem Material — würde sich diese Einrichtung auch in Österreich durchführen lassen, die zweifellos für die Bundesbahnen gewinnbringend wäre.

— **Verband zur Wahrung allgemeiner touristischer Interessen.** Dieser Verband hat auch in der seit seinem letzten, im Sommer 1920 veröffentlichten Berichte verflossenen Zeitspanne eine rege Tätigkeit entfaltet, und seinen Bemühungen ist es gelungen, manchen den Interessen aller Touristenkreise dienenden Erfolg zu erzielen. Auf dem Gebiete des Verkehrs konnte der Verband die Wiedereinführung der Touristenzüge ins Gesäuse, die Herstellung einer Sonntagsausflüge ins Hochschwabgebiet ermöglichenden Verbindung von Wien aus, die Wiedereinführung der Wintersportzüge nach Mürzzuschlag und nach Aussee bzw. Schladming sowie einige andere Verkehrsverbesserungen erreichen. Die Frage der Beförderung von Wintersportgeräten und die Mitnahme solcher Geräte in den Personenwagen der in Betracht kommenden Züge sowie in der Wiener städtischen Straßenbahn wurde auf Einschreiten des Verbandes in einer den Wünschen der Touristenkreise Rechnung tragenden Art gelöst. Durch die Einführung des Fahrkartenvorverkaufs in den Kanzleien des Touristenklubs, des Gebirgsvereins, der „Naturfreunde" und der Sektion Austria des Alpenvereins für die für touristische Zwecke hauptsächlich in Betracht kommenden Züge der Südbahn und der Touristen- bzw. Wintersportzüge der Westbahn ist einem vielfach geäußerten Wunsch der Wiener Touristen entsprochen worden. Dank der tatkräftigen Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehrswesen wurden dem Verbande seitens des österreichischen Verkehrsbureaus G. m. b. H. 800 000 K für Wiederherstellungsarbeiten auf dem Gebiete des Wegbaues und der Wegbezeichnung zur Verfügung gestellt. Dieser Betrag wurde nach sorgfältigster Prüfung der eingelangten Ansuchen an 114 alpine Vereine bzw. Sektionen und Ortsgruppen von solchen und alpine Gesellschaften verteilt und den Bestimmungen entsprechend verwendet.

— **Verstaatlichung des Technischen Museums.** Unter dem Vorsitze des Präsidenten Artur Krupp fand kürzlich die Hauptversammlung des Vereins „Technisches Museum" statt, welche die Auflösung des Vereins beschloß, nachdem die Grundlagen für die Verstaatlichung des Museums geschaffen worden sind. Diese wird am 1. Januar 1922 durch das Bundesministerium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten in der Weise erfolgen, daß das Museumsgebäude mit seinen Sammlungen in den Besitz des Bundesstaates übergeht, der den gesamten Betrieb mit dem bisherigen Personal weiterführen wird.

— **Abbruch der Telegraphenleitung Vaduz-Feldkirch.** Eine alte Einrichtung ist dieser Tage verschwunden: die seit mehr als 50 Jahren bestehende Telegraphenleitung Vaduz-Feldkirch ist abgebrochen worden. Die Telegraphenleitung Vaduz-Feldkirch wurde nach längeren Verhandlungen der fürstlich Liechtensteinischen Behörden mit den ehemals kaiserlich-österreichischen Zentralbehörden in Wien im Jahre 1869 errichtet. Die Kosten beliefen sich damals auf etwa 3600 Gulden, wovon die Hälfte der österreichische Staat, die andere Hälfte das Land getragen hat. Durch mehr als ein halbes Jahrhundert hat der Telegraphendraht Nachrichten nach und von Liechtenstein fortgetragen. Heute hat der Draht ausgedient, nachdem seit dem Inkrafttreten des liechtensteinisch-schweizerischen Postvertrages die Depeschen ihren Weg über St. Gallen nehmen müssen.

— **Todesfall.** Vor wenigen Tagen ist in Mödling bei Wien Dr. Rudolf Schindler, Ministerialrat a. D. des ehemaligen österreichischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten, nach langwierigem Leiden gestorben. Dr. Schindler war seinerzeit im österreichischen Eisenbahnministerium tätig, trat dann ins Handelsministerium über und wurde im Jahre 1908 zum Vorstande des Departements für Fremdenverkehr in dem damals neu errichteten Ministerium für öffentliche Arbeiten ernannt. In dieser Eigenschaft trat er auch zu den Eisenbahnen neuerlich in enge Beziehungen. Die Förderung des Fremdenverkehrs von Staats wegen ist mit seinem Namen untrennbar verknüpft. Besonderes Augenmerk wendete er der Ausgestaltung des Reiseverkehrs nach Dalmatien und der Verbesserung der Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse daselbst zu, ein Bemühen, dessen Wirkungen allerdings durch den Krieg zunichte gemacht wurden. Im Jahre 1912 sah er sich infolge des Leidens, dem er zum Opfer fiel, gezwungen, vorzeitig in den Ruhestand zu treten.

Tschecho-slowakisches Gebiet.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Am 8. Dezember wurde in Teplitz-Schönau die 63. ordentliche Hauptversammlung abgehalten. Der vorgelegte Geschäftsbericht mit der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1920 wurde zustimmend zur Kenntnis genommen und im Anschlusse hieran das unterm 14. Oktober 1920 mit der Regierung abgeschlossene Protokoll über die ab 16. Mai 1920 und 1. Juni 1920 zur Durchführung gelangten Tariferhöhungen im Güter- und Personenverkehr genehmigt. Ferner wurde über die grundsätzliche Genehmigung einer Prioritätenanleihe im Nennwerte von 20 000 000 K. zur Durchführung von Investitionen und im Anschlusse hieran über die Bedingungen berichtet, unter welchen die Staatsverwaltung der Überlassung der Einnahmen aus dem Kriegszuschlage für das Jahr 1920 zugestimmt hat. Auf Grund des Berichtes des Überprüfungsausschusses wurde der Rechnungsausschuß für das Jahr 1920 genehmigt und dem Verwaltungsrate die Entlastung erteilt. Die Auszahlung einer 5 prozentigen Dividende wurde mit dem Gesamtbetrage von 1 476 950 K. aus den Rücklagen genehmigt. Die beantragten Satzungänderungen, insbesondere wegen der auf Verlangen der Regierung durchzuführenden Doppelsprachigkeit des Firmawortlautes, wurden ebenfalls genehmigt.

— — —

Ungarn.

— **D-Züge zwischen Budapest und Wien Ostbahnhof.** Die Beförderungspreise für diese Züge betragen ab 1. Dezember 1921:

1. für die Person 2376 öst. K, 1080 ung. K; 2. für je angefangene 10 kg Reisegepäck: 64 öst. K, 36 ung. K; 3. für einen Hund: auf der österreichischen Strecke: 72 öst. K, auf der ungarischen Strecke: 140 ung. K, wenn die Beförderung im Abteil, 36 ung. K. für je angefangene 10 kg, wenn die Beförderung als Reisegepäck im Behälter erfolgt; 4. für gebührenpflichtiges Handgepäck: nur für den österreichischen Durchlauf: 284 öst. K.

— **Explosion einer Lokomotive.** Auf der Station Üszög der Mohács-Pécser Eisenbahn ist eine Rangierlokomotive vor der Abfahrt, wahrscheinlich infolge Platzens des Kessels, in die Luft geflogen, wobei der Lokomotivführer getötet und der Heizer schwer verletzt wurde. — Infolge der Explosion rissen sämtliche elektrische Leitungen, so daß die ganze Station in Finsternis gehüllt wurde.

— **Die Zukunft des ungarischen Flugzeugwesens.** Der ungarische Aero-Verband hielt eine außerordentliche Hauptversammlung ab, die sich mit dem Arbeitsprogramm zur Wiederherstellung der durch den Trianoner Friedensvertrag fast vollständig zugrundegerichteten ungarischen Luftschiffahrt befaßte. Präsident Stefan Petróczy wies auf die mächtige Entwicklung des Flugwesens hin. Zu einer Zeit, wo die Nachbarstaaten mit Aufwand aller Kräfte eine um so stärkere Luftflotte zu schaffen bestrebt sind, sei es auch unsere erste Aufgabe, das allgemeine Interesse auf das Flugwesen zu lenken. Der Präsident beantragte fünf Werbegruppen zu errichten. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Einfuhrfreie Waren.** Die Regierung hat in einer soeben erlassenen Verordnung eine einheitliche Liste der von dem Einfuhrverbot ausgenommenen Waren herausgegeben und zugleich die bisher geltenden einschlägigen Verordnungen außer Kraft gesetzt. Die aus Gründen der Gesundheit, der öffentlichen Sicherheit usw. in Kraft gesetzten Verbote werden nicht berührt. Spätestens am Tage der Veröffentlichung dieser Verordnung im Zollausland mit Bestimmung für das Zollinland aufgegebene Sendungen sind auch dann der Einfuhrzollbehandlung zu unterziehen, wenn ihr Inhalt nach den neuen Bestimmungen zwar einer Einfuhrbewilligung unterliegt, nach den bisher gültigen Vorschriften jedoch ohne Bewilligung eingeführt werden könnte. — In die Liste, die zu diesem Zwecke ausführlich zusammengestellt wurde, sind zwar solche Waren aufgenommen worden, die bisher einfuhrfrei waren, auf die sich aber das Einfuhrverbot nunmehr erstreckt, aber ihre Zahl ist bedeutend geringer, als die solcher Waren, die von nun an ohne besondere Bewilligung frei eingeführt werden dürfen.

Die Freiliste enthält folgende wichtige Artikel: Melasse, Mais, Ölsaaten, Grassamen, Schweine, Pferde, Geflügel, Felle und Häute, Butter, Schweine- und Gänsefett, Speck, Paraffin, Leinöl, Sesamöl, Stöcke, Rohre, Hörner, Schwerspat, Kolophon, rohe Garne, Samtbänder, Hanf, Jute, Spinnfasern, Seidenabfälle, Seide, Waren aus Papiermasse, Packpapier gewellt, gegerbte Schaf- und Lammfelle, lackiertes Leder, Pergament, Glasstaub, feuerfeste Steine, Emaileisengeschirr, Sparherdbestandteile,

Fahrräder, Ammoniakwasser, Kleie, Reisabfälle, Malzkeime, Glasabfälle usw.

Dagegen wurde die Freiliste durch die Weglassung folgender Waren eingeschränkt: Paprika, Feigen, Kunstbutter, Bäckereien, Teigwaren, Obst- und Fleischkonserven in Fässern, militärischen Zwecken dienende Stoffe, Zwirn aus Seide, Röhren aus Platten und Blechen, Raspeln und Feilen, Werkzeugmaschinen usw.

— **Neuregelung der Zollaufgelder.** Infolge des Sturzes der Valuta, durch den die Preise sämtlicher Bedarfsartikel in die Höhe schnellten, hielt es die Regierung für angezeigt, die Zollaufgelder einer neuen Regelung zu unterziehen. Nach einer am 23. November d. J. in Wirksamkeit getretenen Verordnung werden sämtliche zollpflichtigen Waren statt in bisher drei in vier Klassen eingereiht. Als niedrigste Klasse gilt das Verzeichnis **A**, das mit einem Zollaufgeld von 1100 % unverändert blieb, weil die in dieses Verzeichnis aufgenommenen Gegenstände aus dem Gesichtspunkte des ungarischen Ackerbaues und der Industrie einer besonderen Zollermäßigung teilhaftig werden mußten. Folgende wichtigeren Artikel wurden in dem früheren Verzeichnis A gestrichen: Eine gewisse Gattung von Baumwollstoffen, Eisen und Stahl in Stangen, geschmiedet, gewalzt oder gezogen, Eisenrohre, Sägen, ferner Messer und Scheren zu landwirtschaftlichen oder Industriezwecken. Hingegen sind in das Verzeichnis A neu aufgenommen worden: Ornament- und Kathedralglaswaren, Röhren aus geschmiedetem Eisen, gewalzt oder gezogen.

Für die im Verzeichnis **B** enthaltenen Waren beträgt das Zollaufgeld 3900 %, d. h. es ist jetzt das Vierzigfache der Zollsätze zu entrichten. Im Verzeichnis **B** ist insofern eine Änderung eingetreten, als aus ihm viele Gegenstände gestrichen wurden, unter anderen: Kaffee, Tee, Zitronen, Limonen, Zucker und Biercouleur, Obst, getrocknet, gedörrt, gepreßt, Pflaumenmus ohne Zucker, lebende Pflanzen, Bäume oder Sträucher, Blumenzwiebeln, Weinreben, Holzöl, Sesamöl, Käse, Samtstoffe, technische Artikel usw.

Die dritte Klasse umfaßt diejenigen Waren, die weder in der Klasse A noch B enthalten sind. Für die in der dritten (C-) Klasse enthaltenen Waren beträgt das Zollaufgeld 7900 %, d. h. das Aufgeld dieser Artikel ist auf das Achtzigfache erhöht worden. Hierher gehören folgende wichtigeren Artikel: Kaffee, Tee, Zitronen, Limonen, Rübenzucker, Rohrzucker, Farbzucker, Obst, gedörrt, getrocknet, gepreßt, zerstückt, Pflaumenmus ohne Zucker, lebende Pflanzen und Sträucher, Blumenzwiebeln, Weinreben, Paraffin, Holzöl, Käse, Mineralöl, Braunkohlenteer, roh, zu Brennzwecken, Schmieröle, gewisse Baumwollstoffe, roh, doppelte Baumwollgarne, roh, gebleicht, gefärbt, Samt, Samtbänder, Strickwaren aus Baumwolle, Stoffe aus Leinengarnen, Jutestoffe, Wollwaren, Vieh- und Pferdeleder, Kalbsleder, Schafleder, Schuhwaren, Draht aus Eisen oder Stahl, Sensen, Kalziumkarbid, Kerzen aus Stearin, gewöhnliche Seife, Zündhölzer usw.

Die höchste Gruppe bildet die sogenannte „Goldparität“, d. i. jene Höhe der Zollaufgelder, deren Ausmaß nach der jeweiligen Goldparität vom Finanzminister von Zeit zu Zeit festgesetzt wird. In diese Klasse gehören diejenigen Artikel, die in den neuen Verzeichnissen A, B und C nicht enthalten sind. Das Zollaufgeld für sie ist augenblicklich nach der Verordnung des Finanzministers mit 14 900 % festgesetzt; für diese Artikel ist also das Einhunderfünfzigfache der Zollsätze zu zahlen.

Der Erlaß ermächtigt schließlich den Finanzminister, in gewissen Fällen Zollaufgeldermäßigungen oder eine volle Befreiung von der Bezahlung des Aufgeldes gewähren zu können.

Die volkswirtschaftliche Abteilung der ungarischen K a u f m a n n s h a l l e befaßte sich in der kürzlich abgehaltenen Sitzung mit der Verordnung über die neueste Regelung der Zollaufgelder. Es wurden Klagen laut gegen einige Bestimmungen der Verordnung, insbesonders von dem Gesichtspunkte aus, daß infolge der Verordnung die Gegenstände des täglichen Bedarfs um 20 bis 45 % verteuert wurden und daß durch das 150 fache Zollaufgeld für gewisse Einfuhrwaren die tatsächliche Goldparität bereits überschritten wird. Im Sinne des gefaßten Beschlusses wird eine Abordnung bei den Ministern vorstellig werden; die Beschlüsse werden in Form einer Denkschrift veröffentlicht.

— **Verlängerung der Mehlausfuhrbewilligungen.** Nach einer Regierungsverordnung dürfen aus Weizen oder Roggen erzeugte Mehle und Mehlprodukte nur auf Grund der mit Gültigkeit bis zum 30. November erteilten Bewilligungen des Ackerbauministers in das Ausland ausgeführt werden. Mit Rücksicht darauf, daß diese Bewilligungen infolge der außerordentlichen Verkehrsbeschränkungen nicht in vollem Maße ausgenützt werden konnten, wurde ihre Gültigkeit bis zum 31. Januar 1922 verlängert.

— **Budapester Elektrische Städtische Eisenbahn A.-G.** Nach dem Jahresberichte dieser Unternehmung ergab sich im Jahre 1920 bei einem Stammkapital von 20 593 800 Kr. ein Verlust von 191 510 Kr., gegenüber dem im Vorjahre erzielten Verluste von 2 683 721 Kr.

Uebrige europäische Länder.

— **Geldbewilligungen des norwegischen Storthing für Eisenbahnbauten.** Das Storthing hat für 1921/22 folgende Beträge für Eisenbahnbauten genehmigt:

a) für die S ö r l a n d s b a h n 6 519 000 Kr. Die Bahn ist 149,91 km lang. Die Vorarbeiten und die Absteckung begannen schon im September 1910; der Bau selbst wurde im Februar 1912 in Angriff genommen. Eine Teilstrecke von 46 km Kongsberg-Noragatu ist fertig. Ein Teil hiervon, nämlich Hjuksebö-Noragatu wurde zusammen mit der Bratsbergbahn 1913 dem Verkehr übergeben und weiterhin Februar 1920 die Strecke Kongsberg-Hjuksebö. Bis 30. Juni 1921 sind für diese Bahn im ganzen 23 215 000 Kronen bewilligt, wozu noch eine Rücklage von 3 550 000 Kr. kommt;

b) für die R a u m a b a h n 7 100 000 Kr. Die Bahn ist 114,7 km lang. Der Bau begann 1912. In diesem Jahr will man die ersten 57 km dem Verkehr übergeben. Bis 30. Juni 1921 sind im ganzen 24 890 000 Kr. bewilligt worden;

c) für die D o v r e b a h n 800 000 Kr. Die Bahn, für die bis 30. Juni 1921 43 253 700 Kr. bewilligt waren, ist bekanntlich kürzlich in ihrer ganzen Länge (158 km) eröffnet worden;

d) für die S u n n a n - G r o n g b a h n 2 615 000 Kr. Die Bahn ist 83,34 km lang. Die Vorarbeiten begannen im Herbst 1916, die Bauarbeiten in der ersten Abteilung 1917, in der zweiten im Frühjahr 1920, die dritte und vierte Abteilung ist noch nicht in Angriff genommen. Der Plan der ganzen Anlage wurde im Frühjahr 1919 vorgelegt und durch Storthingbeschluß vom April 1921 angenommen. Bis 30. Juni 1921 sind im ganzen 6 850 000 Kronen bewilligt worden.

Weiter sind an größeren Posten genehmigt: für Kristiania Östbanestation 4 400 000 Kr., für die Störenbahn 1 700 800, für die Drammensbahn 9 800 000 Kr., Kristiania Ljan und Ljan Holm 1 700 000 Kr., Vossebahn und HamarElverum samt Hamar Station je 1 250 000 Kr. und für Elektrisierung der Ofotenbahn 2 500 000 Kronen. Dr. S.

— **Die Frachtsätze der finnischen Staatsbahnen.** In Finnland hat insbesondere der dort eine große Rolle spielende Zentralverband der finnischen Holzveredlungsindustrie den Kampf gegen die hohen Frachtsätze der finnischen Staatsbahnen aufgenommen. Nachdem seine Eingabe vom 15. Februar d. J. auf Wiedereinführung des am 1. Januar aufgehobenen Rechtes einer 25prozentigen Frachtrückerstattung für Ausfuhrgut einen Erfolg nicht erzielt, sucht er nunmehr die Tarifpolitik der Staatsbahnen unter Anführung von Sachverständigengutachten anzugreifen. Namentlich bestreitet er die auch vom finnischen Staatsrat übernommenen und in der Öffentlichkeit viel geglaubte Angabe der Eisenbahnbehörde, daß die vor dem Kriege gültigen Gütertarife bis Anfang 1921 nur um 500 %, also auf das Sechsfache, erhöht worden seien, und daß diese Tarife, soweit sie auf die Holzveredlungsindustrie Bezug haben, nicht entfernt mit der prozentualen Erhöhung der Papierpreise Schritt gehalten hätten. In letzterer Beziehung war vom Verkehrsministerium angegeben worden, daß die Frachtsteigerung für Papier 728 % betrage, während der Papierpreis um 1153 % gestiegen sei. Demgegenüber stellt der Verband unter Beibringung von Material die Behauptung auf, daß die prozentuale Erhöhung der Frachtsätze für Ausfuhrware auf 100 km 1636 % und auf 500 km 1878 % ausmache. Wenn man aber billigerweise mit in Betracht ziehe, daß die Papierfabrikation auch noch die erhöhte Fracht für die zur Herstellung des Papiers nötigen Roh- und Brennstoffmengen mit einrechnen müsse, so ergäben sich auf 100 km Transportstrecke nicht weniger aus 2165 % Frachterhöhung. Es sei ein allgemein anerkannter volkswirtschaftlicher Satz, daß man bei der Beurteilung der Rentabilität eines Staatseisenbahnbetriebes auch den mittelbaren Nutzen mit berücksichtigen müsse und nicht allein von der Forderung ausgehen könne, daß das Unternehmen „sich rentieren müsse“. Diese Wahrheit gelte in wirtschaftlich gedrückten Zeiten wie den jetzigen noch mehr als sonst. Zur Behebung des das ganze finnische Wirtschaftsleben bedrückenden Niederganges und der Teuerung sei vor allem die Senkung der Staatsbahntarife eine der natürlichsten Maßnahmen, insbesondere, da der Staatsbahnbetrieb bisher ein im Verhältnis zur allgemeinen Lage nicht ungünstiges wirtschaftliches Ergebnis gezeigt habe und noch zeige. Eine solche Senkung würde in bedeutendem Maße der Industrie die Inganghaltung ihrer Fabriken erleichtern. Auch die skandinavischen Nachbarstaaten hätten in dieser Richtung Maßnahmen

getroffen, wiewohl diese Länder, wie z. B. Dänemark, mit Verlust arbeitete. In Schweden habe außer teilweisen Tarifsenkungen eine besonders starke Personaleinschränkung stattgefunden, die ihrerseits wieder eine weitere Tarifsenkung ermögliche. In Finnland dagegen habe man mit Beginn 1921 eine allgemeine prozentuale Tariferhöhung und besondere Verschiebungen in höhere Frachtklassen vorgenommen, wodurch man im großen ganzen eine über 100prozentige Erhöhung über die bisher geltenden Tarife erzielt habe. Eine solche Tarifpolitik könne für das ganze Land verhängnisvoll werden, und es frage sich, ob der dadurch gegebene Einnahmezuwachs der Staatsbahnen die Bürde aufwiege, die damit auf die Achseln der Allgemeinheit und vor allem der Industrie als des größten Verfrachters gelegt worden sei. Der Zentralverband schlägt daher vor, daß die vom 1. Januar d. J. ab aufgehobene Rückerstattung von 25 % der Fracht für Ausfuhrgut sofort wieder eingeführt werde, daß die vom gleichen Tage ab erfolgten Verschiebungen in höhere Frachtklassen zurückgenommen werden, und daß gewisse weiterhin auf Industriegleise gelegte Belastungen wieder abgeschafft werden.

Die Fachpresse hat dieser Eingabe lebhafte Unterstützung zukommen lassen. Dr. S.

— **Fehlbetrag der italienischen Staatsbahnen.** Der Haushalt der italienischen Staatsbahnen weist für das laufende Jahr einen Fehlbetrag von über einer Milliarde auf, der hauptsächlich durch die hohen Kohlenpreise und Personalkosten entstanden ist.

— **Unfälle bei den englischen Eisenbahnen im Jahre 1920.** Ein Mangel an Gleichmäßigkeit bei den Aufzeichnungen über Zugunfälle ist die Ursache, daß die nachstehenden Zahlen kein ganz scharfes Bild von der Sicherheit des Betriebes bei den englischen Eisenbahnen geben. Immerhin vermitteln sie aber einen Begriff von den einschlägigen Verhältnissen, und man wird zugeben müssen, daß der Eindruck, den wir von den Unfallzahlen gewinnen, ein vorteilhafter ist. Damit die Zahl der Unfälle richtig gewürdigt werden kann, seien dem soeben erschienenen Bericht für das Jahr 1920 zunächst einige Angaben über die Länge des Eisenbahnnetzes und die Verkehrsleistungen entnommen. Die Streckenlänge der Eisenbahnen von England, Schottland und Irland betrug Ende 1920 38 212 km, die Gleislänge ohne Nebengleise 65 872 km; dazu kommen noch 24 450 km Bahnhofs- und sonstige Nebengleise. 1 604 400 000 Reisende — ohne die Inhaber von Dauerkarten — benutzten diese Eisenbahnen im Jahre 1920 gegenüber 1 551 700 000 im Vorjahre und 1 263 500 000 im Durchschnitt der zehn Jahre 1905 bis 1914. Die entsprechenden Zahlen der gefahrenen Zugkilometer sind 608,6, 561,7 und 679,1 Millionen. Der Verkehr hat somit nach dem Kriege stark zugenommen; er wird aber mit einer geringeren Zahl von Zügen bewältigt; die Leistung des einzelnen Zuges muß also gestiegen sein, was auf eine wirtschaftlichere Handhabung des Betriebes schließen läßt. Im Jahre 1920 verunglückten 6 Reisende und 5 Eisenbahnbedienstete tödlich bei Zugunfällen, gegen 3 Reisende und 7 Bedienstete im Jahre 1919 und 39 Reisende und 8 Bedienstete im Durchschnitt der 10 Jahre 1909—1918. 684 Reisende und 177 Bedienstete wurden im Jahre 1920 leichter verletzt; die entsprechenden Zahlen für das Vorjahr waren 513 und 114 und für den zehnjährigen Durchschnitt 620 und 143. Der hohe Durchschnitt der letzten 10 Jahre dürfte auf das schwere Eisenbahnunglück bei Quintinshill im Mai 1915 zurückzuführen sein, bei dem 224 Reisende getötet und 242 verletzt wurden. Von den 6 Todesfällen des Jahres 1920, die Reisende betroffen haben, entfallen 5 auf einen Zugzusammenstoß, während die 5 Todesfälle der Eisenbahnbediensteten sich auf vier verschiedene Zugzusammenstöße und einen Unfall auf einer Straßenkreuzung in Schienenhöhe verteilen.

Im Jahre 1920 kamen 101 Zugzusammenstöße vor, bei denen Personenzüge beteiligt waren; 1919 waren es 93 und 1913 109; die Zahl der Zugzusammenstöße, die nur andere als Personenzüge berührten, war im Jahre 1920 187 gegen 135 im Jahre 1919 und 116 im Jahre 1913. 11 Züge liefen im Jahre 1920 infolge zu hoher Geschwindigkeit, 41 aus anderen Gründen auf Prellböcke auf; 1919 und 1913 war der gleiche Unfall je 9 mal wegen zu hoher Geschwindigkeit, 42- und 25 mal aus anderen Gründen vorgekommen. Die Zahl der Entgleisungen von Personenzügen belief sich im Jahre 1920 auf 87, im Jahre 1919 auf 93, im Jahre 1913 auf 72. Güterzüge stießen 1920 472 mal, in den Vergleichsjahren 434- und 215 mal zusammen. Die Steigerung der beiden letzten Jahre gegenüber 1913 wird auf eine veränderte Zählung der Zusammenstöße zurückgeführt, die eine Folge von Zugzerreißungen sind.

Bei Zusammenstößen von Personenzügen wurden 1920 die 5 schon erwähnten Reisenden getötet und 449 verletzt; 1919 waren die entsprechenden Zahlen 1 und 279, 1913 32 und 570. Unter den Bediensteten sind 1 Todesfall und 30 Verletzungen im Jahre 1920 gegen 0 und 29 im Jahre 1919 und 5 und 30 im Jahre 1913 zu verzeichnen. Bei anderen Zusammenstößen wurden 1920 4 Reisende, 1913 1 verletzt; 2 Bedienstete verloren dabei ihr Leben und 85 kamen zu Schaden gegen 1 und 44 im Jahre 1919 und 1 und 77 im Jahre 1913. Beim Auffahren auf Prellböcke verunglückten 145 Reisende, darunter 1 tödlich, und 17 Bedienstete; im Jahre 1919 war unter 190 verunglückten Reisenden 1 Todesfall vorgekommen, bei den 6 verletzten Bediensteten war es ohne Todesfall abgegangen, 1913 waren dabei 94 Reisende und 4 Bedienstete verletzt worden. Den Entgleisungen von Personenzügen fielen 23 Reisende und 5 Bedienstete als verletzt zur Last, während im Vorjahre neben 1 Todesfall 21 verletzte Reisende und 3 verletzte Bedienstete zu verzeichnen waren; 1913 war 1 Reisender und 1 Bediensteter getötet und 19 Reisende waren verletzt worden. Bei den Zusammenstößen von Güterzügen endlich kamen 15 Bedienstete im Jahre 1920 zu Schaden, während 1919 und 1913 neben je 1 Todesfall 7 und 20 Verletzungen zu verzeichnen waren.

— **Weitere Tarifermäßigungen in England*).** Eine Anzahl Leiter englischer Eisenbahngesellschaften sind Anfang Dezember zusammengetreten, um die Frage der Herabsetzung der Eisenbahntarife zu erörtern. Das Ergebnis ihrer Beratungen, bei denen die Verkehrsstatistik die Grundlage gebildet hat, ist noch nicht amtlich bekanntgegeben, aber soviel ist durchgesickert, daß eine Herabsetzung der Frachtsätze für gewisse ausgewählte Güter in der nächsten Zeit mit Bestimmtheit erwartet werden kann. Eine allgemeine Ermäßigung der Tarife scheint allerdings zur Zeit ausgeschlossen. Namentlich will man an den Fahrpreisen nicht rühren, ist aber bereit, den Reisenden durch Ermäßigungen z. B. bei Wochenends- und ähnlichen Sonderfahrkarten zu ermäßigten Preisen entgegenzukommen. Nach dem neuen Eisenbahngesetz sollen die Tarife der englischen Eisenbahnen so festgesetzt werden, daß bei wirtschaftlicher und leistungsfähiger Betriebsführung der Überschuß des Jahres 1913 aus dem Eisenbahnbetrieb herausgewirtschaftet wird. Wenn also jetzt für einzelne Verkehrsarten die Frachtsätze ermäßigt werden, so müssen, um dieses durch das Gesetz festgelegte Ergebnis zu erzielen, andere Preise hochgehalten werden, und „Railway Age", das Sprachrohr der Eisenbahngesellschaften, warnt die Benutzer der Eisenbahnen — nicht mit dürren Worten, aber das geht aus dem Zusammenhang hervor —, davor, zu heftig die Herabsetzung gewisser Sätze zu fordern, weil sie dadurch die allgemeine Tarifermäßigung aufhalten. Ehe die Eisenbahngesellschaften auf diesem Gebiete Zugeständnisse machen, müssen sie die Folgen, namentlich soweit neue Frachtsätze die Verkehrsmenge beeinflussen können, genau untersuchen. Es handelt sich für sie nicht darum, ob sie geneigt sind, den Benutzern der Eisenbahnen entgegenzukommen, sondern um sehr ernsthafte wirtschaftliche Fragen. — Die englischen Eisenbahnen sind die letzten gewesen, die ihre Gütertarife erhöht haben, es ist deshalb um so auffallender, daß sie als die ersten mit dem Abbau beginnen.

— **Ein englischer Sachverständiger über deutsche Eisenbahnpolitik.** Der bekannte englische Eisenbahnfachmann Sir William Acworth, dessen Ansichten namentlich auf dem Gebiete des Tarifwesens und in Organisationsfragen in England schwer wiegen, beschäftigt sich in der „Times" (vom 7. Dezember 1921) mit dem Hombergerschen Aufsatz im Archiv für Eisenbahnwesen (Nr. 6), der, wie Acworth sagt, die Rede dieses „hohen Beamten im Deutschen Eisenbahnministerium vor einer Versammlung der gegenwärtigen und ehemaligen Leiter der deutschen Eisenbahnnetze" wiedergibt. Aus diesem Vortrag hebt der englische Bericht namentlich die eindrucksvollen Worte des Redners hervor, die er über die Wiederherstellung des Betriebsmittelparks und die Wiedererreichung des Vorkriegszustandes sowie über die hohen zu diesem Zwecke aufgewendeten Mittel gesprochen hat. In bezug auf die Höhe der Tarife wird es für bemerkenswert gefunden, daß im Hinblick auf die Entwertung der Mark, den einzig richtigen Maßstab, die Tariferhöhungen sehr gering sind. Natürlich, fügt Sir W. Acworth hinzu, werden die Großgewerbetreibenden, die die deutsche Regierung beherrschen (!), auf der Aufrechterhaltung der niedrigen Frachtsätze und der Fortgewähr der hohen Staatszuschüsse bestehen. Wenn die deutschen Tarife so erhöht würden, daß sie die Betriebskosten decken, sei die Folge, daß die Zuschüsse aus Reichsmitteln abnehmen, und der gleiche Betrag würde zur Erfüllung der deutschen Verpflichtungen gegen seine Feinde auf Grund des sog. Friedensvertrags verfügbar werden. Sollte nicht der Wiedergutmachungsausschuß, so fragt Sir W. Acworth, einmal untersuchen, ob es nötig ist, daß Deutschland den Wiederaufbau seiner Eisenbahnen ausführt, ehe es damit beginnt, für den Wiederaufbau der in Frankreich und Belgien zerstörten Eisenbahnen zu bezahlen? Mit dieser Frage verrät der Engländer große Kurzsichtigkeit; man sollte einem so angesehenen Fachmann einen weiteren Blick zutrauen; er sollte wissen, daß ohne den Wiederaufbau seiner Wirtschaft, der ohne den Wiederaufbau der

*) Siehe auch Nr. 47 und Nr. 48 d. Ztg. v. 24. November und 1. Dezember d. J., S. 887 und 910.

Eisenbahnen nicht möglich ist, Deutschland überhaupt nichts bezahlen kann, und daß seine Feinde, wenn sie aus ihm Wiedergutmachungsleistungen erpressen wollen, ihm zunächst einmal Gelegenheit geben müßten, seine eigenen Schäden zu beseitigen. Denn erst dann ist es möglich, Überschüsse zu erzielen, die an das Ausland abgeführt werden können. —e.

— **Fahrpreisermäßigungen in London.** Während in Berlin die Fahrpreise der örtlichen Verkehrsmittel immer noch sprungweise in die Höhe gehen, hat man in der englischen Hauptstadt mit deren Herabsetzung begonnen. Seit dem 1. Dezember d. J. ist bei den Straßenbahnen und bei der Omnibus-Gesellschaft wieder der Penny-Fahrpreis für die kurzen Entfernungen eingeführt, was mit einer Herabsetzung der Fahrpreise gleichbedeutend ist. Der Vorgang ist für die Entwicklung des örtlichen Nahverkehrswesens bezeichnend genug und um so wichtiger, als gleichzeitig an einen Abbau der Löhne und Preise gedacht wird. Auch dieser Abbau hat bereits einzusetzen begonnen.

— **Zuganzeiger im Londoner Verkehr** Die Vorrichtungen, die anzeigen, in welcher Richtung der nächste Zug auf den Londoner Schnellbahnen verkehrt, scheinen noch reichlich mangelhaft zu sein, und doch wäre es bei der raschen Zugfolge und den mannigfachen Verzweigungen und Verschlingungen sowie wegen der sog. non-stop-trains, die nicht überall halten, besonders wichtig, daß deutlich und zweifelsfrei angezeigt würde, wohin der nächste Zug fährt. An vielen Stellen begnügt man sich, nach einem Bericht in „Railway Gazette", damit, das Ziel des nächsten Zuges durch die Bahnsteigbeamten ausrufen zu lassen, aber dieses Mittel reicht nur für die Reisenden aus, die sich in der Nähe des Ausrufers befinden. Die regelmäßigen Benutzer der Schnellbahnen wissen zwar, zu welchen Minuten die Züge, die sie benutzen müssen, abfahren, und welche dazwischen liegenden Züge, die ihnen nichts nützen, sie vorüberfahren lassen müssen. Aber auch hierauf können sie sich nicht verlassen, da Verspätungen nicht selten zu sein scheinen, und selbst wenn es sich dabei nur um Minuten handelt, tritt doch in dem Fahrplan eine folgenschwere Verwirrung ein. „Railway Gazette" schlägt vor, daß am Eingang an der Bahnsteigsperre ein Schild aufgehängt wird, das die Fahrtrichtung des nächsten Zuges anzeigt, und glaubt darauf hinweisen zu müssen, daß man nicht für jeden Zug ein Schild bereit zu halten brauche, sondern daß es genüge, für jede Zugart ein besonderes Schild zu haben. Die Zeit brauche auf den Schildern nicht angegeben zu sein. Eine große Verbesserung würde dadurch erreicht werden, wenn auf dem Bahnsteig an verschiedenen, gut beleuchteten Stellen Schilder aushingen, die den nächsten, den übernächsten und den drittnächsten Zug anzeigen, und die vom Stellwerk aus bedient würden. Bei der Untergrund-Gruppe bestehen bereits solche Einrichtungen, die selbsttätig arbeiten, also jedenfalls zwangläufig mit den Signalen verbunden sind. Wir können den Londoner Fachleuten nur empfehlen, sich einmal die Einrichtungen zu dem hier behandelten Zwecke bei der Berliner Stadt- und Ringbahn, sowie bei der Hoch- und Untergrundbahn anzusehen. Der Verkehr ist zwar hier nicht so stark wie in London, namentlich ist der Zugabstand größer, aber die Einrichtungen sind so vollkommen, daß kein Fahrgast auch nur einen Augenblick in Zweifel sein kann, wohin der nächste Zug fährt, ob er ihn benutzen kann, oder ob er auf einen späteren Zug warten muß. Es dürfte keine Schwierigkeiten haben, diese Vorrichtungen bei geeigneter Bedienung für einen Verkehr mit dichterer Zugfolge anzuwenden.

— **Eröffnung des direkten Verkehrs nach Konstantza.** Die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen veröffentlicht unter dem 8. Dezember eine Mitteilung, wonach der Eisenbahnverkehr über die noch nicht vollständig fertiggestellte Brücke über den Donauarm Bortscha bei Feteschti am 12. Dezember unter folgenden Vorsichtsmaßregeln und Beschränkungen aufgenommen wird: Die Züge werden durch Lokomotiven derartig auf die Brücke geschoben, daß die letzteren die Brücke nicht berühren, und werden auf der anderen Seite ebenso wieder von Lokomotiven abgeholt. Die Brücke wird also vorläufig nur Wagenlasten zu tragen haben. Auch der derart geregelte Verkehr findet nur von 4—7 und 18—21 Uhr statt, damit die Arbeiten zur Fertigstellung der Brücke nicht verzögert werden. Der Trajektverkehr hört selbstverständlich gleichzeitig auf.

Fremde Erdteile.

— **Pilgerverkehr in Indien.** Zu einem religiösen Fest, das nur alle 12 Jahre stattfindet, haben sich in der Zeit vom 9. bis 22. Februar 1921 in Kumbakonam, einem kleinen Ort an der meterspurigen Südindischen Eisenbahn, 316 km südlich Madras, etwa 250000 eingeborene Pilger versammelt, um in einem wundertätigen See zu baden. Ihre An- und Abbeförderung bedurfte besonderer Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit der eingleisigen Strecke so weit zu erhöhen, daß sie einem solchen Massenverkehr gewachsen war. Dies war um so schwieriger, als auch dort der Betriebsmittelpark durch den Krieg gelitten hatte. Zunächst wurde das Blocksystem, das mit einer Art Zugstab vereinigt ist, so ausgebaut, daß die Züge einander in kürzerem Abstand als vorher folgen können. Sodann wurden eine Anzahl einstweilige Fahrkartenausgaben mit je einer Anzahl von Schaltern errichtet, an deren jedem nur Fahrkarten nach bestimmten Teilen der Strecke ausgegeben wurden. Da die indische Bevölkerung das „Anstellen" noch nicht gelernt hat, sondern sich wild an die Verkaufsstellen zu drängen pflegt, so daß es erstaunlich ist, daß alten Leuten, Frauen und Kindern dabei nicht mehr Unfälle zustoßen, mußten vor diesen Schaltern und vor den Zugängen zu den abgesperrten Bahnsteigen lange Schranken aufgestellt werden, zwischen denen die Reisenden sich nur einzeln vorwärts schieben konnten. Von den Fahrkartenverkaufsstellen wurden sie durch ähnliche Schranken nach Warteschuppen geleitet, die zur Aufnahme einer Zugladung von 800 bis 1000 Personen ausreichten, und in denen Abteilungen für 150 bis 200 Personen gebildet waren. Zwischen den Abteilungen waren Schiebetüren eingebaut; erst wenn die vordere Abteilung entleert war, wurde die Schiebetür nach der zweiten geöffnet usw., wodurch der Druck der andrängenden Pilger auf die Bahnsteigsperre sehr herabgesetzt wurde. In den einzelnen Abteilungen waren Wasserzapfstellen und ähnliche Bequemlichkeiten für die als anspruchslos bekannten Eingeborenen vorgesehen. Auch ein Lazarett mit einem Schuppen zur Abtrennung von ansteckenden Kranken war als einstweiliger Bau errichtet. Obgleich in Kumbakonam Cholera und Pest herrschten, hatten sich doch die Gläubigen von ihrer Wallfahrt nicht abhalten lassen. Alles Trinkwasser mußte keimfrei gemacht werden. Für die Beleuchtung der Anlagen für den Pilgerverkehr wurden besondere Vorkehrungen getroffen. Der starke Verkehr wurde ohne Unfall bewältigt.

— **Versorgungszüge auf der Kanadischen Pacific-Eisenbahn.** Die große Entfernung zwischen den einzelnen Bahnhöfen und ihre abgelegene Lage machen auf manchen Eisenbahnen Nordamerikas besondere Maßnahmen erforderlich, damit sie sich mit allem, was sie zu ihrem Betrieb bedürfen, versorgen können. Auf der Kanadischen Pacific-Eisenbahn bestehen zu diesem Zwecke, wie auch auf einigen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, besondere Züge, die außerdem noch die Aufgabe haben, alles, was auf den Bahnhöfen entbehrlich ist, einzusammeln sowie Gegenstände, die ausbesserungsbedürftig sind, abzuholen, um sie der Werkstatt zuzuführen. Die Züge werden vom Lagerverwalter des Bezirks geleitet, und eine Anzahl Betriebsbeamte begleiten ihn. Sie benutzen die Gelegenheit zu gründlicher Besichtigung aller Anlagen und richten ihr Augenmerk namentlich auch darauf, daß alle Geräte und Werkzeuge in gutem Zustande sind, da nach einem bekannten Taylorschen Grundsatze nur dann ordentliche Arbeit mit einem Mindestaufwand an Leistung erwartet werden kann. Namentlich bei der ersten Fahrt dieser Züge sind an vielen Stellen Werkzeuge und Geräte ausgetauscht worden, so daß die betreffenden Stellen dann von allem Überflüssigem befreit waren und Bestände von nur guten, brauchbaren Gebrauchsgegenständen hatten. Ein solcher Zug besteht aus einer Anzahl offener Güterwagen, von denen meist einer mit einem Kran zum Heben von Schienen ausgerüstet ist, einem Vorratswagen einer üblichen Bauart, einem Werkzeugwagen, der die auszuwechselnden Werkzeuge enthält, einem Benzin- und Ölwagen, einem Wohnwagen für die Zugbegleiter, einem Zugführerwagen und einem Bürowagen zur Erledigung der schriftlichen Geschäfte der den Zug begleitenden Beamten.

— **Die Eisenbahnen von Mexiko.** In einem Bericht des englischen Generalkonsuls in Mexiko über die wirtschaftliche Lage des Landes wird von den Eisenbahnen gesagt, daß sie durch die zehnjährige Revolution schwer gelitten haben. 1913 hat der Staat die Eisenbahnen übernommen, um sie für die militärischen Unternehmungen auszunutzen, und dieser Staatsbetrieb besteht auf allen Strecken mit Ausnahme der Verbindung der Hauptstadt mit dem Hafen Vera Cruz heute noch. Namentlich der Betriebsmittelpark ist durch die Revolution sehr heruntergekommen, und eine Auffrischung haben teils die Verhältnisse in Mexiko, teils die Schwierigkeiten verhindert, die der Beschaffung von Lokomotiven und Wagen aus anderen Ländern während des Krieges entgegenstanden. Nach einem Bericht aus dem November 1920 sind während des Umsturzes zwischen dem Juni 1913 und dem Juni 1920 außer auf der Strecke Mexiko-Vera Cruz, die, weil einer besonderen Gesellschaft gehörend, eine Sonderstellung einzunehmen scheint, 38 % der Lokomotiven unbenutzbar geworden. Auf den Staatsbahnen sind von 8828 bedeckten Güterwagen 3567, also 44 %, von den 2693 offenen Güterwagen 1031, also 38 % verloren gegangen. Die Personenwagen sind verhältnismäßig wenig vom Umsturz betroffen worden, von 435 Stück sind noch 314 im Betrieb, der Ausfall beträgt also

nur 28 %. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den anderen Eisenbahnen Mexikos. Politisch ist zwar die Ruhe jetzt wieder hergestellt, aber das Verkehrswesen liegt infolge des Mangels an Lokomotiven und Wagen noch arg danieder. Dazu kommt noch, daß infolge eines Ausstands der Eisenbahnarbeiter im Frühjahr 1921 die Häfen von Vera Cruz und Tampico mit Gütern überfüllt sind, die auf Abbeförderung warten. Diese Verhältnisse sind die wesentlichen Gründe für die zur Zeit in Mexiko herrschende Teuerung.

Bücherschau.

— **Scherls Kursbuch für das Deutsche Reich.** Winterfahrplan. Druck und Verlag August Scherl, G. m. b. H., Berlin 1921.

Dieses Kursbuch ist vor allem für den Berliner Verkehr äußerst praktisch. Allen Stationen des Deutschen Reiches ist eine Zahl beigefügt, die die Entfernung von Berlin in Kilometern angibt, mit deren Hilfe man in einer am Schluß des Buches befindlichen Tabelle die Fahrpreise nach Berlin ohne weiteres ablesen kann, einschließlich der Gepäckfracht und des Schnellzugzuschlages. Das deutsche Gebiet ist in Gruppen eingeteilt, die durch die Buchstaben A bis U bezeichnet sind, und innerhalb deren wiederum die einzelnen Streckenfahrpläne eine Nummer (Zahl) führen. So findet man z. B. die Strecke Berlin—Frankfurt—Basel unter J. 39. Den wichtigeren Durchgangsstrecken sind die Anschlüsse nach den bedeutendsten Knotenpunkten des benachbarten Auslandes angefügt. Zur Verminderung des Umfanges hat sich der Herausgeber darauf beschränkt, die größeren Stationen aufzunehmen. Das Kursbuch enthält deren über 2200. Die kleineren, für den Lokalverkehr in Frage kommenden Orte fehlen.

Alles in allem kann man sagen, daß das Scherlsche Kursbuch sehr übersichtlich angeordnet ist und für diejenigen, die sich nicht ein Werk von dem Umfang des Reichskursbuchs zu halten brauchen, ein sehr praktischer und in den meisten Lagen völlig ausreichender Reisebehelf sein wird.

— **Die Lösung der Verdingungsfrage, ein Weg zum Aufstieg.** Von Dr.-Ing. Rothacker. Verlag von Julius Springer. Berlin 1921. Preis 4,50 ℳ.

Der Verfasser schildert im ersten Teil der Broschüre die bisherige Behandlung des Verdingungswesens durch die staatlichen Behörden, indem er ausgeht von der im Jahre 1919 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeiteten Denkschrift „Mittelständische Verdingungsfragen“ und deren Behandlung durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten“. Er zeigt die Notwendigkeit einer wissenschaftlichen Erforschung des Verdingungswesens. Im zweiten Teil wird die Bedeutung des Verdingungswesens für die wirtschaftliche Lage und Berufssitte der Gewerbetreibenden, die Dienstauffassung und das berufssittliche Gebaren des Beamtenkörpers, für die Wirtschaft, den Kulturzustand, den sozialen Frieden des ganzen Volkes in knapper, sachlicher Darstellung nachgewiesen. Nach einem kurzen Rückblick über die Mängel des Verdingungswesens werden im dritten Teil Vorschläge zur Heilung gemacht. Als solche werden erläutert: Eindeutige, vollständige und durchführbare Verdingungsunterlagen, Zwang, die Vorschriften der Verdingung durchzuführen, einwandfreie Vorschriften für die Zuschlagserteilung, allgemein anerkannte Preisberechnungsgrundlagen, Herbeiführung eines Vertrauensverhältnisses zwischen den Baubeamten und den Gewerbetreibenden. Dabei wird die Einrichtung von „Landesverdingungsämtern“ empfohlen, die der Verfasser des Buches schon wiederholt in Denkschriften und Aufsätzen als öffentlich-rechtliche Selbstverwaltungskörper vorgeschlagen hat, um in allen Fragen des Verdingungswesens aufklärend und fördernd zu wirken auf der Grundlage der Gemeinschaftsarbeit von Behörden und Gewerbetreibenden.

Da am 9. März 1921 der Reichstag beschlossen hat, das Reichsschatzministerium um Einsetzung eines Ausschusses zur Regelung und Vereinheitlichung des Verdingungswesens im ganzen Reich zu ersuchen, so scheint die wichtige, bisher unterschätzte Verdingungsfrage ihrer Lösung näherzukommen. An den Anregungen des Verfassers wird man nicht vorbeigehen können.

Ms.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 114 vom 12. Dezember 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachtrag IV zu den „Technischen am 23./24. November 1921 (abgesandt am 14. Dezember d. J.);

Nr. I 116 vom 15. Dezember 1921 an die vorsitzende Verwaltung des Technischen Ausschusses und an die Mitglieder des Unterausschusses zur Änderung der Vorbemerkungen Ib im Radstandsverzeichnis, betreffend Niederschrift Nr. 1 des vorgenannten Unterausschusses über die Sitzung in Aschaffenburg am 23./24. November 1921 (abgesandt am 14. Dezember d. J.).

Nr. III 285 vom 14. Dezember 1921 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend den Antrag der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen auf Schaffung eines neuen Übereinkommens für die gegenseitige Benutzung von Personen- und Gepäckwagen im Bereiche des Vereins (abgesandt am 20. Dezember dieses Jahres);

Nr. III 358 vom 12. Dezember 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, nachrichtlich an die österreichischen Bundesbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend die Übergangsbestimmungen für Privatwagen (abgesandt am 16. Dezember 1921);

Nr. III 359 vom 14. Dezember 1921 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend den Antrag der Südbahngesellschaft auf Änderung des Systems der Sitzplatz-Numerierung in D-Zugwagen (abgesandt am 20. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 12. d. M. verstarb in Hannover im 73. Lebensjahre
der Geheime Baurat
Konrad Fuhrberg.

Der Verstorbene hat seit dem 1. April 1895 bis zum Übertritt in den Ruhestand am 1. Oktober 1914 das Betriebsamt 3 in Hannover verwaltet. Reiches Wissen, Sachkenntnis und strenge Pflichterfüllung zeichneten ihn aus. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm ein dauerndes ehrendes Gedenken.

Hannover, den 14. Dezember 1921. (2139)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Scharzfeld-St. Andreasberg-Silberhütte gelegene Bahnhof St. Andreasberg-Silberhütte erhält ab 15. Januar 1922 die Bezeichnung St. Andreasberg (Stbhf.). (2151)

Cassel, den 19. Dezember 1921.
Eisenbahn-Direktion.

3. Gebühren.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft CIb: Frachtsätze. Binnengütertarif der Westfälischen Landeseisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. ab werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen in Münster einerseits und dem Kanalhafen in Münster andererseits vorgesehenen Gebühren

auf 25 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art,
auf 26,80 ℳ bei allen übrigen Gütern für den Wagen erhöht. (2132)

Münster (Westf.), 10. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion Münster,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 wird die Tarifstelle Bonn-Trajekt aufgehoben unter Belassung einer Ladestelle für den Güterverkehr dortselbst. Die Abfertigung der Sendungen im Versand und Empfang erfolgt durch die Güterabfertigung Bonn zu den Frachtsätzen dieser Station. Für die Überführung der Wagen von und nach der Ladestelle Bonn-Trajekt wird eine Überfuhrgebühr erhoben, und

zwar von 50 ℳ für den Wagen für Kohlen, Koks und Briketts und von 53,50 ℳ für sonstige Güter. [2145]
Eisenbahndirektion
Köln.

5. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für frische Kartoffeln als Stückgut Tfv. 2b.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 ist die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn dem Ausnahmetarif beigetreten.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2150)

Berlin, den 17. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Südharz-Eisenbahn (Tfv. 189)

Gemeinschaftliches Heft CIb (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.). (Tfv. 200.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren erhöht. Die neuen Sätze können aus der am 22. Dezember 1921 erscheinenden Nummer des von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr entnommen werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (R.G.Bl. 1914, S. 455.) (2148)

Berlin, den 20. Dezember 1921.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Ab 1. Januar 1922 werden die Frachtsätze der Serien b und c des Tarifs Nr. 3 im Abschnitt IV (Seite 39—41 des Tarifs) für die an und südlich der Strecken Tortoreto Nereto-Castellamare-Adriatico-Cittaducale -Sulmona-Pereto-Isoletta gelegenen Stationen um 25 % ermäßigt. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

München, 16. Dezember 1921. (2149)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Frachtsatzzeiger für die Ausnahmetarife 5, 5e, 6 und 7 (Seite 10—14 des Nachtrags 4) aufgehoben. An deren Stelle treten für die Ausnahmetarife 5, 5e und 7 die Frachtsatzzeiger für diese Ausnahmetarife im Tarif Teil II Heft C II Tfv. Nr. 200 (Nachtrag 1 vom 1. Dezember 1921), für den Ausnahmetarif 6 der Frachtsatzzeiger 1 in dem ab 1. Dezember 1921 gültigen Nachtrag 2 zu dem besonderen Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (Tfv. 1101). (2131)

München, den 7. Dezember 1921.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Ost-Mitteldeutsch-sächsischer Verkehr. Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1921 wird die Station Grünthal des Dir.-Bez. Breslau in den Tarif einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2133)

Berlin, den 13. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

In dem vom 1. Januar 1922 gültigen Ausnahmetarif 5d für rohe Steine usw. (Nachtrag 1) werden als Versandstationen nachgetragen: Groß Wilkau, Kosendau und Steinkirche.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2135)

Berlin, den 12. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Wirkung wird die Desinfektionsgebühr in Breslau Viehhof für einen einbödigen Wagen auf 19 ℳ 50 ₰ und für einen mehrbödigen Wagen auf 30 ℳ erhöht. (2130)

Dresden, am 13. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die im zweiten Absatz der Fußnote (12) Seite 52 des Tarifs für Dresden Großmarkthalle vorgesehenen, inzwischen auf 4060 ₰ und 2030 ₰ geänderten Zuschläge werden mit Wirkung vom 1. Januar 1922 auf 6100 ₰ für Eilgut in Wagenladungen und auf 3050 ₰ für Frachtgut in Wagenladungen geändert. (2141)

München, 12. Dezember 1921.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Geltung vom 1. Januar 1922 werden im Ausnahmetarif 3 auf Seite 31—33 des Tarifs die Schnittfrachtsätze der Serien b und c für den Versand von den italienischen Stationen an und südlich der Strecke: Tortoreto-Nereto-Castellamare Adriatico-Cittaducale-Sulmona-Pereto-Isoletto um 25 % ermäßigt.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.

Frankfurt (Main), 13. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (2142)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung der Bestimmungen für Schleppladungen.

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember n. St. 1921 bis auf weiteres tritt zu den vorgenannten Tarifen ein Berichtigungsblatt, enthaltend Änderung des in den Bestimmungen für Schleppladungen vorgesehenen Verzeichnisses der Feiertage, in Kraft. Dieses Berichtigungsblatt ist durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen, sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, zum Preise von 10 ö. K für das Stück zu beziehen. [2143]

Wien, am 15. Dezember 1921.
Zl. 123745/Ia.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Einführung eines neuen Gebührentarifes für die Lagerhäuser in Wien, II., Praterkai, Fruchtplatz.

Ab 6. Dezember 1921 wird ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien II., Praterkai, Fruchtplatz, eingeführt, welcher Gebührenansätze und Bestimmungen enthält. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 9. Oktober 1921 aufgehoben.

Der Tarif ist durch die Direktion in Wien, durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen, sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, zum Preise von 10 K pro Stück zu beziehen. [2144]

Wien, 4. Dezember 1921.
Z. 123812/Ia.

6. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Februar 1922 treten Erhöhungen der Frachtsätze im Binnen- und direkten Verkehr ein für Personen, Tiere und Güter. (2140)

Rinteln, den 14. Dezember 1921.
Rinteln-Stadthagener
Eisenbahn-Gesellschaft.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Die Beförderungspreise im Personenverkehr werden mit Gültigkeit vom 1. Februar n. J. nicht um 50, sondern um 75 % erhöht. (2147)

Geschäftsstelle Berlin, 15. Dezbr. 1921.
Der Vorstand.

Eisenbahn-Gesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

Die laut Bekanntmachung vom 25. November d. J. mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eintretende Erhöhung im Personenverkehr um 50 % wird vom gleichen Tage auf 75 % erweitert. (2138)

Mühlhausen, den 15. Dezember 1921.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Die Beförderungspreise im Personenverkehr werden mit Gültigkeit vom 1. Februar nächsten Jahres nicht um 50, sondern um 75 % erhöht. (2134)

Liegnitz, den 15. Dezember 1921.
Die Direktion.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die laut Bekanntmachung vom 25. November d. J. mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eintretende Erhöhung im Personenverkehr um 50 % wird vom gleichen Tage auf 75 % erweitert. (2136)

Grimmen, den 15. Dezember 1921.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn-Gesellschaft.

Die laut Bekanntmachung vom 25. November d. J. mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eintretende Erhöhung im Personenverkehr um 50 % wird vom gleichen Tage auf 75 % erweitert.

Stralsund, den 15. Dezember 1921.
Der Vorstand. (2137)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Die Beförderungspreise im Personenverkehr werden mit Gültigkeit vom 1. Februar n. J. nicht um 50, sondern um 75 % erhöht. [2146]

Neustadt, den 15. Dezember 1921.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 52. Berlin, den 29. Dezember 1921. LXI. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt ein den gesamten Inhalt des Jahrgangs 1921 umfassendes Verzeichnis bei.

Ersparnisse im Eisenbahnunterrichtswesen durch Schaffung eines Schulmuseums mit Beratungsstelle und Lehrmittelzentrale.

Vom Regierungsbaurat **Gotter**, Berlin.

Die Reichseisenbahnen haben mit der Einrichtung eines eigenen Schulwesens und der Errichtung besonderer Unterrichtsdezernate große Erziehungs- und Bildungsaufgaben übernommen, zu deren Lösung im Laufe der nächsten Jahre nicht unbedeutende Mittel erforderlich sein werden. Ganz abgesehen von den laufenden Kosten, hervorgerufen durch die persönlichen Ausgaben für Leitung und Unterricht, kommen in der Hauptsache noch in Betracht „erst- und einmalige Aufwendungen“ für die Beschaffung von Unterrichtsräumen und deren Ausstattung mit zweckentsprechenden Schuleinrichtungen für den äußeren Unterrichtsbetrieb und dann solche für die notwendigen Lehr- und Lernmittel, die zur Durchführung des eigentlichen Unterrichts mit seinen zahlreichen Lehrfächern (Unterrichtsgegenständen) erforderlich sind. Bei der großen Zahl der im Bereich der Reichseisenbahnen in Zukunft zu versorgenden Schulen und unter Berücksichtigung der heutigen außerordentlich gesteigerten Preise werden die Ausgaben im Laufe der Jahre so hohe Summen ergeben, daß es notwendig ist, die Frage zu prüfen, wie die Kosten auf das geringste notwendige Maß beschränkt werden können, ohne daß dabei die Unterrichtserfolge herabgedrückt werden. Die Sparsamkeit, welche auf allen Gebieten, heute auch im Erziehungs- und Bildungswesen — so bedauerlich dies auch ist — einsetzen wird, muß hier einen Weg finden lassen, der die Ausgaben in solchen Grenzen hält, daß ihre Bereitstellung keine unüberwindlichen Schwierigkeiten findet. Wir werden in Zukunft alle nur denkbaren Maßnahmen anwenden müssen, um mit den geringsten Mitteln in der kürzesten Zeit die möglichst höchsten Unterrichtserfolge zu erzielen und damit die Arbeitsleistung unserer Beamten und Facharbeiter im Eisenbahndienste qualitativ und quantitativ zu erhöhen. „Die Einverleibung der modernsten technischen und wissenschaftlichen Errungenschaften wird in Zukunft Zwangsgesetz werden; Normenbau und Typenwesen, Psychotechnik und Taylorsystem, Dinge die in letzter Zeit dem deutschen Wirtschaftsleben sich zu nähern begonnen hatten, werden ihm in Zukunft das Gepräge aufdrücken“, so schrieb angesichts der Annahme des Ultimatums eine der Industrie sehr nahe stehende Tageszeitung. Dieser Gesichtspunkt, auf die Schule angewendet, wird uns auch hier zu einer Vereinfachung und damit Verbilligung führen, die aber, wie schon vorher betont, keine Herabdrückung der Erziehungs- und Unterrichtsergebnisse werden darf. Die Sparsamkeit setzt schon ein mit der richtigen Ausnutzung aller auf dem gleichen Gebiete bis dahin gesammelten Erfahrungen. Es werden demnach bei neu zu errichtenden Schulen alle Einrichtungen und Anschaffungen vorher auf unbedingte Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit hin geprüft werden müssen, wobei die auf Grund früherer Erfahrung festgelegten Grundsätze als Maßstab zu verwenden sind. Hierdurch wird eine Anschaffung von vielleicht nicht ganz zweckmäßigen oder verteuert hergestellten Einrichtungsgegenständen, die dann später einer Umänderung bedürfen, vermieden; es wird ferner erreicht, daß die Räume in ihrer Auswahl bzw. bei etwaigem Neubau gleich in den Abmessungen und Anordnungen hergerichtet werden, die auf Grund jahrelanger prak-

tischer Erfahrungen im Unterrichte sich als zweckmäßig erwiesen haben. Jedes hierbei durch gründliche Ausnutzung und äußerste Beschränkung ersparte Quadratzentimeter an Baufläche macht sich in einer Herabsetzung der Gesamtkosten, also in einer wesentlichen Ersparnis bemerkbar. Hier ist es also geboten, alle bisherigen Erfahrungen zu sammeln und sie den Stellen, die sie bei Neueinrichtungen gebrauchen, zur Verfügung zu stellen. Nur unter Benutzung aller derartiger Erfahrungsgrundsätze dürfen die Werkschulen, den örtlichen Bedürfnissen angepaßt, bei den vorgesehenen Werkstätten eingerichtet werden. Ebenso notwendig ist es, auch bei der Ausstattung der Schulen mit den erforderlichen Lehrmitteln die bisherigen Erfahrungen zu verwerten, um auch hier die neue Schule, die anfangs auf Ratschläge anderer angewiesen ist, vor unzweckmäßigen und später nicht recht verwendbaren Modellen, Wandtafeln, Apparaten und sonstigem Anschauungsmaterial zu bewahren. Jeder Schulmann weiß, welche Last derartige Sammlungen in einem Schulgebäude sind; sie müssen, weil sie zum Inventar gehören, aufbewahrt werden, beschränken aber oft den vielleicht knapp bemessenen Raum und machen die Sammlungen dadurch unübersichtlich. Dies gilt nicht nur für Modelle, Karten, Apparate, sondern auch für die Büchereien, die Lehrer- und Schülerbibliothek. Die Grundsätze für die Auswahl einer Lehrer- und Jugendbibliothek z. B. sind heute soweit geklärt, daß man ohne Bedenken an die Zusammenstellung von Verzeichnissen herantreten kann. Bei der Beschaffung von Lehrmitteln darf nur solches Anschauungsmaterial (Modelle, Karten usw.) für die Sammlung angekauft werden, das durch einen besonderen Fachschulausschuß als einwandfrei und auch als unbedingt notwendig bezeichnet worden ist. Hierbei wird es zweckmäßig sein, um die Anschaffungskosten auf eine Reihe von Jahren zu verteilen, daß feste Vorschläge für den allmählichen Aufbau unter Berücksichtigung der steigenden Unterrichtsbedürfnisse den Schulen als Richtlinien zur Verfügung gestellt werden.

Auch der Deutsche Ausschuß für technisches Schulwesen hat sich schon mit dieser Frage der Beschaffung zweckmäßiger und billiger Lehrmittel, vor allen Dingen der notwendigen Modelle für den Zeichenunterricht beschäftigt. Das hierüber von mir verfaßte Referat enthält folgende Vorschläge:

Gemeinsame Beschaffung von Lehrmitteln.

Eine derartige, in das Wirtschaftsleben eingreifende Maßnahme wird selbstverständlich auch in der Lehrmittelindustrie unangenehm empfunden werden; sie ist sogar geeignet, einzelne Zweige derselben stark zu schädigen. Ein solcher Schritt darf daher nur nach recht gründlicher Prüfung **der Vor-** und Nachteile, die damit verbunden sind, unternommen werden. Nur die Not der Zeit und wirklich große Vorteile zum Besten der Schulen und ihrer Unterrichtserfolge werden daher ausschlaggebend sein dürfen; alle sonstigen persönlichen Interessen der Verleger bzw. der Herausgeber und der Fabrikanten müssen zurücktreten.

Die gemeinsame Beschaffung der Lehrmittel für die Berufsschulen (Werk- und Fortbildungsschulen) setzt eine Vereinheitlichung und gleichzeitige Vereinfachung derselben voraus und ist unter zwei Gesichtspunkten zu betrachten:

A. Welche Vorteile sind damit verbunden?

B. Welche Wege sind dabei einzuschlagen?

A. Die Vorteile bestehen:

1. In einer Verbesserung der Lehrmittel, und zwar durch zweckmäßige Auswahl, dem Bedürfnis einer jeden Schule angepaßt und methodisch aufgebaut.
2. In einer wesentlichen Verbilligung, so daß auch kleinen und sonst nicht leistungsfähigen Schulen eine Anschaffung möglich wird.

Der Grundsatz: „Für die Schule ist nur das Beste gut genug" ist nicht nur anzuwenden auf die äußere Ausstattung, auf die Auswahl der Lehrer und Erzieher, sondern auch auf die Lehr- und Hilfsmittel, die zur sicheren Erreichung des höchstmöglichen Unterrichtszieles notwendig sind.

Dem Ausbau und der Beschaffung der Lehrmittel ist daher besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden; sie sind in jeder Weise zu fördern, bilden sie doch die Vorbedingungen für klare und sichere Unterrichtsergebnisse.

1. Eine Verbesserung wird herbeigeführt:

a) wenn die Erfahrungen recht vieler Schulen und damit die Arbeit zahlreicher Lehrer nutzbar gemacht werden; es ist nicht ausreichend, wenn diese Arbeit nur wenigen besonders interessierten Personen überlassen wird;

b) wenn in den Lehrmitteln jederzeit die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung und der fortgeschrittenen Technik zur Veranschaulichung gelangen;

c) wenn durch eine Vereinheitlichung das Absatzgebiet ein recht großes wird und der Umlauf so schnell vor sich geht, daß er auch mit den Fortschritten der Wissenschaft und Technik gleichen Schritt hält. Es ist unwirtschaftlich, wenn wertvolle Lehrmittel nur so selten gebraucht werden, daß sie trotz des guten Zustandes infolge Veraltung für den Unterricht wertlos werden; es ist aber auch für den Unterricht nicht förderlich, wenn Lehrmittel schon längst veraltet sind, aber, weil sie noch nicht aufgebraucht sind, weiter zur alleinigen Verwendung im Unterrichte dienen;

d) bei einer Vereinheitlichung und Vereinfachung der Lehrmittel wird es möglich sein, auch dem Material und der äußeren Ausstattung derselben eine größere Sorgfalt zuzuwenden.

Die Zentralisation der Beschaffung führt also zu einer Erweiterung des Absatzgebietes, die wieder die Voraussetzung für eine Verbesserung der Qualität und auch einer billigeren Herstellung ist.

2. Billigere Herstellung. Wir werden in Zukunft unsere Volks- und Hauswirtschaft auf die größte Sparsamkeit einzustellen haben; dies wird dazu führen, daß auch alle Erziehungs- und Unterrichtseinrichtungen sich demselben Grundsatze werden unterwerfen müssen. Nicht „billig und schlecht", wie einst das Urteil über unsere Industrieerzeugnisse geprägt wurde, sondern „das Beste recht billig" wird unser Losungswort werden müssen. Diese Verbilligung auf die Lehrmittel angewendet, kann nur erreicht werden:

a) durch eine Vereinfachung neben Vereinheitlichung und Zusammenstellung bestimmter Musterlehrgänge, die als Grundlage für die praktische Ausbildung und den gleichzeitig einhergehenden Fachunterricht aufzufassen sind, wobei jedoch den einzelnen Schulen darüber hinaus auch noch eine größere Freiheit für besondere Unterrichtszweige je nach ihrer Art und Leistungsfähigkeit gelassen werden muß;

b) durch zweckmäßige Ausnutzung der Lehrlingsarbeiten in den Lehrwerkstätten, indem die von ihnen hergestellten Übungsstücke nicht als unproduktive Erzeugnisse fortgeworfen, sondern den Lehrmittelsammlungen zu Unterrichtszwecken zugeführt werden;

c) durch Sammlung abgenutzter oder mit Fehlern behafteter, für die Praxis also unbrauchbarer Stücke, die in einfacher und billiger Weise zu geeigneten Lehrmitteln hergerichtet werden können. Derartige Stücke sind meist wertvoller als solche, die besonders hierfür angefertigt werden; an ihnen läßt sich die Wirkungsweise, der Arbeitsvorgang recht klar veranschaulichen;

d) durch Übernahme der Ausarbeitung, der Anschaffungen und des Vertriebes der Lehrmittel in gemeinsame Verwaltung, Austausch und Verleihen derselben (Wandersammlung), namentlich derjenigen, deren Anschaffungskosten recht hoch, und die dabei von einer Schule allein nicht voll ausgenutzt werden, z. B. Projektionsapparate mit Lichtbilder-

serien und Lehrfilmen, photographische Sammlungen sowie größere Anschauungstafeln, Wandkarten usw.

Die Lehrmittelerzeugung durch die Lehrlinge hat neben ihrer Billigkeit auch noch hohe erziehliche Vorteile. Die Lehrlinge werden zu sorgfältiger Arbeit angeregt, da sie stets wissen, daß ihre Arbeiten beständig den kritischen Augen erfahrener Mitarbeiter, die dieselben als Modelle im Unterricht benutzen, ausgesetzt sind. Dieser Druck wirkt fördernd auf den Willen, er erhöht die Güte der Arbeit.

B. Die Wege für die Durchführung.

1. Gemeinsame einheitliche Bearbeitung durch Aufstellung von Zielen, Plänen nebst den erforderlichen Sammlungen an Modellen wie sonstigem Anschauungsmaterial.

2. Selbständige Herstellung in den verschiedenen Lehrwerkstätten, soweit es ohne Nachteil für den Betrieb im Rahmen der Lehrlings- bzw. Schularbeit möglich ist.

3. Einrichtung einer Zentralstelle für Beschaffung und Vertrieb (Lehrmittelausstellung), gleichzeitig aber auch als Auskunftsstelle und Schulmuseum.

Zu 1. Hierzu gehören:

a) Lehrpläne und Lehrgänge für die einzelnen Unterrichtsfächer nebst den dazu gehörenden Leitfäden, Anschaffungsmaterial bzw. Modelle für Zeichnen und Fachkunde (Werkstofflehre, Arbeitsverfahren, Werkzeugmaschinen usw.), Anschauungstafeln für Bürgerkunde, Gesundheitslehre, Ernährung, Vordrucke für den Schriftverkehr, für Rechnen mit hauswirtschaftlicher und Werkstattbuchführung, Skizzen und sonstige Merk- und Musterblätter für die Hand des Schülers, Literaturverzeichnisse für alle Unterrichtsgebiete;

b) Rohstoffe als Sammlungen für die Werkstofflehre, Arbeitsproben zur Veranschaulichung des Werdeganges bestimmter Arbeitsstücke, Lehrfilme und deren Bezugsquellen,

c) Apparate für den Unterricht in Naturlehre;

d) Kataloge für Lehrer- und Schülerbibliotheken.

Zu 2.

Die in den Lehrwerkstätten hergestellten Stücke sollen, soweit sie nicht von der eigenen Schule als Modelle gebraucht werden, der Sammelstelle überwiesen werden, die sie gegen Erstattung der Material- und Versandkosten anderen Schulen auf Grund eingereichter Bestellscheine überläßt.

Zu 3.

Zur Erleichterung der Beschaffung sind Zentralstellen mit ständigen Ausstellungen (Schulmuseum) für größere Bezirke zu schaffen, die aber sämtlich untereinander in Verbindung und gemeinsamer Verwaltung stehen. Sie sind gleichzeitig neben Auskunfts- und Beratungsstellen für Lehr- und Lernmittel auch noch Einkaufs-, Vertriebs- und Verleihstellen für alle in ihrem Verlage bzw. ihrer Sammlung vorhandenen Unterrichtsmittel. Sie sind ferner Sammelstellen für alle von den Schulen herausgegebenen Berichte, für Zeitschriften und Fachliteratur sowie für alle sonstigen im Handel erschienenen Lehr- und Lernmittel; von hier aus ist auch eine objektive Begutachtung aller Neuerscheinungen einzuleiten. Alle diese Arbeiten sind durch eigens hierfür einzusetzende Fachausschüsse zu leisten.

Die Beratungsstelle wird ihre Tätigkeit auch auf die äußere Gestaltung der Schulen, wie den Bau und die innere Einrichtung, die Beschaffung von Schulmobiliar usw. zweckmäßig ausdehnen, indem sie auch hierfür eine Sammelstelle von Plänen, Zeichnungen und Kostenanschlägen bildet. Sie wird damit großen Nutzen stiften und die Träger der Schulen vor mancherlei unzweckmäßigen Ausgaben bewahren.

Als Schulmuseum wird sie uns jederzeit einen Einblick in die Entwicklung der Schulen mit ihren zeitlichen Lehrverfahren bieten und damit ihre Geschichte sichtbar darstellen; denn erst durch die Geschichte eines jeden Unterrichtsfaches lernen wir die ganze Schule mit all ihren erziehlichen und unterrichtlichen Aufgaben gründlich kennen.

Hierdurch soll nicht etwa ein Monopol für bestimmte Erzeugnisse der Lehrmittelindustrie, der Verleger von Lehrbüchern und Leitfäden geschaffen werden, sondern es soll vor allen Dingen den Schulen, die in ihren Mitteln sehr beschränkt sind, die Möglichkeit geboten werden, sich trotz aller jetzt bestehenden großen Schwierigkeiten das beste Anschauungsmaterial zu verschaffen. Es darf nicht in das Belieben eines einzelnen Schulleiters oder Lehrers gestellt sein, Anschaffungen nach besonders vorhandenen Neigungen vorzunehmen, so daß andere ebenso wichtige Unterrichtszweige zu kurz kommen. Auch die Möglichkeit einer rationellen Ausnutzung der in den Lehrwerkstätten hergestellten Arbeitsstücke ist geboten, um unproduktive Arbeit soweit möglich auszuschalten. Sehr wichtig aber ist die Frage, in welcher Form diese Lehrmittelzentrale geschaffen werden soll, um nicht von vornherein auch jede eigene Arbeit der einzelnen Schule und ihres Lehrkörpers auszuschalten. Namentlich durch selbständige fleißige Arbeit an den verschiedenen Stellen sind bis jetzt neue Wege gefunden und damit Verbesserungen erzielt worden, die nunmehr dem gesamten Schulwesen zugute kommen werden. In dieser Lehrmittelzentrale handelt es sich in der Hauptsache um das notwendigste Handwerkszeug, die unbedingt für den Unterrichtsbetrieb erforderliche Ausrüstung, die allen Schulen gemeinsam ist. Wie sich in der Industrie ein besonderer Typ von Werkstattgebäuden und Werkstätten, von Werkbänken und Handwerkszeug im Laufe der Jahre herausgebildet hat, so können auch hier für den Unterrichtsbetrieb grundlegende Richtlinien, die vielleicht später zu Normalien führen, geschaffen werden. Es ist auch nicht unbedingt erforderlich, daß diese Zentrale nur an einem Orte geschaffen wird, sie kann an verschiedenen Stellen, je nach den vorhandenen Vorbedingungen, Räumlichkeiten, den örtlichen Industriezweigen, insbesondere aber den sich hierfür interessierenden Persönlichkeiten usw. bestehen. Eine große Menge von Modellen für den Unterricht der Eisenbahnbediensteten ist bereits in den Bau- und Verkehrsmuseen Berlin und Nürnberg vorhanden. Die Erweiterung derselben gleichzeitig zu Schulmuseen für das Eisenbahnbildungswesen würde zu einer vollkommenen Ausnutzung, zum Segen des Unterrichts gereichen. Sollte eine Verbindung der Lehrmittelzentrale und Ausstellung mit diesen Instituten aus irgendwelchen Gründen nicht möglich sein, dann empfiehlt es sich, sie mit einer größeren Werkschule zu vereinigen, in der besondere Ausstellungsräume mit Lehrmittelsammlungen für alle Unterrichtsgebiete beschafft werden. Diese Sammlungen würden dann nicht nur reine Ausstellungsstätten sein, sondern auch gleichzeitig eine praktische Verwendung finden und damit auch den Besuchern, die ja meist Fachschulmänner sein werden, den besten Beweis von der Zweckmäßigkeit der Modelle, der Art ihrer Verwendung usw. bieten. Auch die Kosten werden durch eine solche Vereinigung wesentlich herabgesetzt. Diejenigen Modelle und Lehrmittel aber, die von den Verlegern und Firmen lediglich für Ausstellungszwecke geliefert werden, können von dieser praktischen Benutzung auf Wunsch ausgeschlossen werden.

Eine weitere Aufgabe wird der Lehrmittelzentrale aber noch dadurch erwachsen, daß sie gleichzeitig eine Sammel- und Versandstelle für solche Lehrmittel sein wird, die für einen größeren Schulbezirk zur Verwendung kommen sollen. In der Hauptsache wird es sich hierbei um Lichtbilder und Lehrfilme mit den erforderlichen Apparaten handeln.

Nachdem das Lichtbild sich schon seit langer Zeit einen festen Platz bei allen Einrichtungen für allgemeine Belehrungen, besonders aber bei öffentlichen Vorträgen und in der Jugendpflege erworben hat, gehen die Bestrebungen nunmehr dahin, es auch in den planmäßigen Unterricht aufzunehmen. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß das Lichtbild wesentlich zur Förderung der Anschauung und zur Belebung des Interesses für alle Unterrichtsgegenstände beiträgt, so daß also die Schule auf dieses Hilfsmittel in Zukunft nicht mehr verzichten kann.

Die Schwierigkeit in einer zweckmäßigen Ausnutzung des Lichtbildes besteht zurzeit in den großen Kosten für die erst-

malige Einrichtung, die erforderlich sind, um die Schule mit den Apparaten und den notwendigen für die einzelnen Unterrichts- und Vortragsgebiete erforderlichen Lichtbildern auszustatten. Da es zurzeit gänzlich ausgeschlossen ist, jeder der bestehenden Werkschulen diese notwendige Einrichtung zu überweisen, empfiehlt es sich, hierfür eine Lichtbildzentrale für das Eisenbahnunterrichtswesen zu schaffen, von der aus alle Anstalten regelmäßig mit dem erforderlichen Anschauungsmaterial versorgt werden. Die hohen Kosten verbieten es ferner, jeder Schule die Auswahl und die Anschaffungen von Lichtbilderreihen selbst zu überlassen, die dann nur selten gebraucht werden. Diese unvollkommene Ausnutzung bei vielleicht vorausgegangener unzweckmäßiger Anschaffung wird durch die in Vorschlag gebrachte Lehrmittelzentrale vermieden. Die Fortschritte auf allen kulturellen, sozialen und sonstigen Gebieten sind in unserer heutigen Zeit so groß, sie folgen außerdem oft so rasch aufeinander, daß eine rationelle Ausnutzung schon aus dem Grunde geboten ist, damit auch hiermit gleicher Schritt gehalten wird. Bei einer derartigen Inanspruchnahme der Bilder ist allerdings ihre Abnutzung eine große, dafür ist aber die Zentrale wieder in der Lage, infolge ihrer jährlichen Anschaffungen immer die neuesten Erscheinungen und Fortschritte dem Unterrichte zur Verfügung zu stellen. Während bei einer getrennten Anschaffung und Verwaltung jede Schule nur eine recht bescheidene Sammlung hätte, würde sie bei einer Beleihung aus der Zentrale dauernd mit wechselndem, neuem Anschauungsmaterial versehen sein.

Die Vorteile einer Lichtbildzentrale bestehen also

1. in einer wesentlichen Ersparnis der Anschaffungskosten und der Leihgebühren;

2. in einer einheitlichen zweckmäßigen Auswahl;

3. in der vollkommenen Ausnutzung einer recht vielseitigen Sammlung.

4. Außerdem kann diese Sammlung auch für die Einrichtungen der Jugendpflege nutzbar gemacht werden, so daß hier besondere Anschaffungen entbehrlich sind.

Für die Schaffung eines Schulmuseums mit Beratungsstelle, einer Lehrmittel- und Verleihzentrale sprechen also, wenn ich die vorstehenden Ausführungen zusammenfasse, folgende Gründe:

1. Sicherheit für die zweckmäßigste Herrichtung von Werkschulen und deren Ausstattung mit Schulmobiliar und Lehrmitteln;

2. Ersparnisse durch Herabsetzung der Kosten für Beschaffung von Räumen und deren Ausstattung auf das geringste Maß;

3. wesentliche Ersparnisse an Aufwendungen für Lehrmittel, ihre vollkommene Ausnutzung und Reichhaltigkeit in allen Schulen;

4. Erleichterung aller grundlegenden Arbeiten bei Neueinrichtung von Werkschulen, Vereinfachung in der Verwaltung, Sicherheit für nur zweckmäßige Anschaffungen;

5. sichere und schnelle Einführung des Lehrkörpers in alle Neuerscheinungen und Verbesserungen der Lehrverfahren im Werkschulunterricht;

6. Erhöhung der Unterrichtsergebnisse bis zur höchsten Grenze der Leistungsfähigkeit.

Unter Berücksichtigung aller dieser Umstände können die etwa in Betracht kommenden erstmaligen Ausgaben nur als eine Kapitalanlage aufzufassen sein, die sich später durch große Ersparnisse in Anschaffungen und durch höhere Leistungsfähigkeit recht schnell und gut verzinsen wird.

Kaufmännischer Geist und Reichsbahnverwaltung.

Vom Regierungsrat **Kraus**, Karlsruhe.

Man hat viel von der Durchdringung der Eisenbahnverwaltung mit kaufmännischem Geist geschrieben. Man hat verlangt, daß er zur Austreibung des bürokratischen Geistes in die Reichseisenbahnverwaltung hineingeleitet werde. Wo man seine Einwirkung forderte, hat man sich jedoch meist nicht klar darüber geäußert, was und wie er anders arbeiten soll als der bürokratische Geschäftsgeist. Am meisten hat man dabei noch auf die Übersichtlichkeit der kaufmännischen gegenüber der kameralistischen Buchführung als Mittel zur besseren Erkennung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Arbeitszweige und Arbeitsvorgänge hingewiesen. Andere greifbare Reformziele des kaufmännischen Geschäftsgeistes hat man verhältnismäßig wenig erwähnt. Ich habe dabei nicht jene Bestrebungen im Auge, die — wie R. Melchior u. a. — das Reichseisenbahnunternehmen in reine privatwirtschaftliche Unternehmungen umbilden wollen, sondern nur solche, die, soweit nur irgend denkbar, die gemeinwirtschaftlich und in Behördenform geleitete Reichseisenbahnverwaltung mit kaufmännischen Geschäftsformen und Geschäftsgrundsätzen durchdringen wollen.

Die Anhänger des reinen bürokratischen Systems hatten es unter diesen Umständen bisher leicht, zu entgegnen, man möge nachweisen, wo und wie der Kaufmann in der Eisenbahnverwaltung anders und vorteilhafter handeln könne als der Verwaltungsbeamte. Für die Bewilligung und Verwendung der Wirtschaftsmittel sei man von der Volksvertretung abhängig, und größte Sparsamkeit sei schon immer der Grundsatz der Staatseisenbahnverwaltungen in Deutschland gewesen.

Ein solch grundsätzlich ablehnender Standpunkt gegen die in weiten Volkskreisen schon gefühlsmäßig hervortretende Forderung auf kaufmännische Durchdringung der Eisenbahnverwaltung leistet nur jenen Bestrebungen Vorschub, die sich allein von einer gänzlichen Beseitigung der staatlichen Verwaltung Höchstleistungen bei geringstem Kostenaufwand entsprechend dem kaufmännischen Grundsatz versprechen. Meines Erachtens ist aber diese Durchdringung auch im gemeinwirtschaftlichen Verwaltungsaufbau durchaus möglich und erwünscht. Nur muß man ernsten Willens sein, um von der Gewohnheit abzulassen und vorurteilsfrei die Geschäftspraxis da zu ändern, wo sie nicht mehr zeitgemäß erscheint, oder wo der Kaufmann nach seiner Geschäftsübung höhere Nutzleistungen hervorbrächte oder den Kostenaufwand niedriger halten würde. Es gibt solche Gebiete, wo man sehr wohl kaufmännisch vorgehen kann, ohne der staatlichen Eigenschaft der Eisenbahnverwaltung Abbruch zu tun. Sie ist im Wirtschaftsstaat ausschließlich Hilfsunternehmen des Handels und wirtschaftlichen Verkehrs und muß so jedenfalls mit dem Kaufmann in Fühlung bleiben und mit ihm zusammenarbeiten. Jede Behandlung als politische Körperschaft muß demnach von vornherein ausscheiden. Sie darf andererseits auch nicht als technisches Produktionsunternehmen angesprochen werden, denn sie arbeitet zwar mit — lediglich zur Bedienung stehenden — fertigen technischen Hilfsmitteln, aber nicht für technische Zwecke der Güterherstellung und Güterformung, sondern für die kaufmännischen Aufgaben der Güterverteilung. Sie produziert keine Güter, sondern Beförderungsleistungen. Für diese Aufgaben sind nicht technische Gesichtspunkte, sondern die volkswirtschaftlichen, aus dem Bedarf und der Dringlichkeit des durch den Kaufmann zu erforschenden Verbraucherbedürfnisses sich ergebenden Erfordernisse des Güterumlaufs, d. h. des wirtschaftlichen Verkehrs, maßgebend.

Für die Eisenbahnwirtschaft ist also eigentlich werteschaffend in erster Linie nur die auf die Verkehrsaufgabe gerichtete Nutzarbeit, das sind alle der Besorgung und Förderung der Verkehrsleistung dienenden Tätigkeiten. Diese Beförderungsarbeit allein schafft ihr die Einnahmen. Arbeitsaufwendungen, die nicht dieser Verkehrsaufgabe gewidmet werden, schaffen keine Zuwachswerte für die Eisenbahnwirtschaft, so notwendig sie auch vielleicht sein mögen, um ihre Leistungen zu erhalten oder Hemmungen zu beseitigen. Sie sind vielleicht als sichernd, aber nicht als produktiv im engeren Sinne zu bezeichnen. Daraus ergibt sich, daß die auf nur rein ausgleichende und sichernde Tätigkeit zu verwendende Arbeit — ich will sie als wirtschaftlich unbefruchtende (irreproduktive) Verwaltungstätigkeit bezeichnen — im Verhältnis zur eigentlichen Verkehrsarbeit möglichst beschränkt bleiben soll. Wenn die Verkehrsarbeit wächst, steigen die Einnahmen. Wenn aber die Verwaltungsarbeit unter Beanspruchung von Verkehrskräften steigt, erhöhen sich die irreproduktiven Kosten, sinkt die Wirtschaftlichkeit. Der Kaufmann bucht derartige Aufwendungen deshalb auch ganz richtig unter Geschäftsunkosten.

Mir will scheinen, als ob man der Entwickelung dieses Kosten-

faktors in den letzten Jahren bei der Eisenbahnverwaltung nicht die gebührende Beachtung geschenkt habe. Zu den reinen Personal- und Verwaltungsgeschäften wird fortgesetzt aus dem Betriebs- und Verkehrsdienst Verstärkungspersonal herangezogen. Die Verhältniszahl gegenüber dem für die Beförderungsleistungen zur Verfügung stehenden Personal verschlechtert sich fortlaufend. Auch wenn die nach der Umwälzung durch die Unterbringung der Kriegsteilnehmer eingetretene Personalvermehrung abgebaut ist, bleibt der Kostenfaktor in ungünstiger Kurve. Nicht daß Personalvermehrung eintreten muß, ist wirtschaftlich bedenklich, sondern daß diese Vermehrung durch stets wachsende irreproduktive Arbeiten für den Beharrungszustand aufgezehrt werden soll, verstößt gegen das wirtschaftliche Prinzip. Kein kaufmännisches Unternehmen würde sich, aber auch, wie die Eisenbahn, mit Angelegenheiten belasten, die nicht in seinen Geschäftszweig fallen.

Nun bin ich mir wohl bewußt, daß die sozialpolitische Entwicklung gegenüber früher eine Reihe von Verwaltungsgeschäften gebracht hat, die eine Personalvermehrung gar nicht umgehen ließen. Ich erinnere an die Fürsorgemaßnahmen für das Personal, an die zahlreichen Verhandlungen mit den Vertretern der wirtschaftlichen Vereinigungen des Personals und den Betriebsvertretungen und dergleichen Aufgaben mehr nebst ihren Auswirkungen. Soweit sie geeignet sind, ein arbeitsfreudiges Personal zu erhalten, möchte ich sie auch nicht als irreproduktive Aufwendungen bezeichnen. Es gibt aber daneben viele Arbeiten, bei denen man den Mut haben muß, zu sagen, daß sie nicht unter diesen Gesichtspunkten behandelt werden sollten oder überhaupt nicht mehr zu den Geschäften einer Eisenbahnverwaltung gehören.

Wenn es die Eisenbahnverwaltung im heutigen demokratischen Staat z. B. noch übernimmt, rein persönliche und außerdienstliche Streitigkeiten zwischen zweien ihrer Bediensteten oder deren Frauen — dort beginnen sie meistens — an sich zu ziehen, durch ihre Beamten mit oft recht erheblichen Kosten (Aufwandsentschädigungen) zu untersuchen und im Dienstwege abzuwandeln, so befaßt sie sich m. E. mit Angelegenheiten, die außerhalb ihres Aufgabenkreises liegen, weil sie vor die gerichtlichen Stellen gehören und ihr nur eine Erhöhung des Personalaufwandes, aber in den wenigsten Fällen Dank eintragen. Sie wird gewöhnlich beide Streiter nicht befriedigen oder sich leicht den Vorwurf zuziehen, daß sie mit ihrer dienstlichen Autorität in Privatgebiete übergegriffen habe. Ganz ähnlich ist es mit Bahnpolizeiübertretungen, Verstößen gegen die Eisenbahn-Verkehrsordnung, zivilrechtlichen Forderungen, auch Haftung und dergleichen. Man wandle sie nicht im Dienstweg ab, sondern auf gleiche Weise wie jedem anderen Staatsbürger gegenüber. Man wird zahlreichen Eingaben und Berufungen damit aus dem Wege gehen und den Vorwurf nicht mehr hören, daß der Eisenbahner mit Rücksicht auf sein Dienstverhältnis anders behandelt werde, als jeder andere Staatsbürger.

Man prüfe ferner einmal die Frage, ob es wirklich einen Nutzen hat, auch jene zahlreichen Gesuche und Beschwerden des Personals, deren Widersinn oft auf der Hand liegt, und die ohne Beweisgründe nur einer persönlichen Verstimmung und des Beschwerderechts wegen zum vierten, fünften Male wiederholt oder in verschiedene Instanzen getragen werden, mit immer neuem Arbeitsaufwand durch andere Bearbeiter zu behandeln und zu bescheiden. Ich bin überzeugt, daß auch die wirtschaftlichen Vereinigungen des Personals, die — wegen des Interesses an der Mitgliederzahl im gegenseitigen Wettbewerb — sich bisher der Vertretung derartiger persönlicher Wünsche, auch wenn sie nach dem Verwaltungsrecht ganz offensichtlich unerfüllbar oder unverständlich waren, nicht leicht entziehen konnten, bei einheitlicher Vereinbarung mithelfen werden, derartig unproduktive Arbeit fernzuhalten oder mindestens die Instanzenwege zu beschränken.

Wieviel Arbeitszeit geht ferner in der Eisenbahnverwaltung bei Behandlung des Schriftverkehrs mit dem Suchen nach Ausdrucksformen verloren? Wie oft sucht man sich mit Worten um eine klare Entscheidung herumzuwinden, aus Besorgnis, diese oder jene Fassung könnte einen Anstoß, eine Berufung oder einen Irrtum zur Folge haben oder mit einer früheren Entscheidung nicht mehr ganz übereinstimmen. Akten müssen gesucht werden, die Vergangenheit wird aufgerufen, statt daß klar und verantwortungsfreudig nach dem Ziel der Zukunft gebaut wird. Welcher Kaufmann würde sich mit derartigen kostenreichen Stilübungen abplagen? Er sucht sein Wirtschaftsziel zu erlangen, die Ausdrucksform ist für ihn nicht Selbstzweck. Solange nicht in der Reichsbahnverwaltung an die Stelle der zaghaft tastenden, zweifelnden und kritischen Behandlung des Schriftbetriebes der vorurteilsfrei und verantwortungsfreudig der Sache — nicht der Form — gewidmete, in die Zukunft — nicht in die Vergangenheit (auf das Herkommen) — gerichtete Arbeitsgedanke tritt, solange wird in ihr die schöpferische Kraft, die den Kaufmann beherrscht, nicht lebendig werden. Solange wird auch die Verhältniszahl des reinen Verwaltungsaufwandes zur Verkehrsleistung ungünstig bleiben.

Für die Auswahl seiner Kräfte ist beim Kaufmann der Leistungsgrundsatz maßgebend. In den staatlichen Verwaltungen ist das Dienstalter ausschlaggebend. Der Dienstälteste gilt da in der Regel als der Befähigtste. Man hat trotz der Forderung „Bahn frei dem Tüchtigen“ immer wieder am Dienstalter festgehalten, weil man die Auswahl und die Berufungen scheut. Niemand bestreitet, daß das Leistungsprinzip das natürlich gerechte Beförderungssystem ist, aber seine Auswirkung will keine Behörde verantworten. Darin liegt m. E. in erster Linie das Geheimnis der schöpferischen Überlegenheit der kaufmännischen Verwaltung gegenüber der staatlichen. Die Quelle des schöpferischen Fortschritts ist der gesunde Wettbewerb der schaffenden Kräfte; der aber kann beim Dienstalterssystem nicht recht aufkommen. Das Ziel der Reichseisenbahn muß das Streben nach höchsten Nutzleistungen sein. Und das kann sie nur mit dem Leistungsgrundsatz erreichen. Seine Anwendung würde m. E. weit mehr Nutzergebnisse einbringen, als die hier und da schon angeregte Verlängerung des Achtstundentages.

Wenn die Reichseisenbahnverwaltung bei der begonnenen Neueinrichtung in der hier natürlich nur an wenigen Beispielen gewiesenen Richtung mit Reformen einsetzte, brächte sie m. E. schon soviel kaufmännisch-wirtschaftlichen Geist zum Durchbruch, daß eine gänzliche Umkehrung des gewaltigen Eisenbahnunternehmens in rein privatwirtschaftliche Wirtschaftsformen, die ohnedies schwere Erschütterungen bringen müßte, mit Recht nicht mehr verlangt werden könnte.

Verhandlung des Teilvoranschlages 1922 für die Eisenbahnen im österreichischen Nationalrat.

Vom Sektionsrat **Dr. Rottleuthner**, Wien.

(Schluß aus Nr. 51.)

Der Voranschlagszeitraum 1922 fällt in Österreich, wie bereits an früherer Stelle (siehe Nr. 16, S. 310 d. Ztg.) ausgeführt wurde, wiederum mit dem Kalenderjahr zusammen, während er in den letzten Jahren vorher jeweils vom 1. Juli des einen bis zum 30. Juni des nachfolgenden Jahres gereicht hat. Hieraus ergab sich die Notwendigkeit, für die Zwischenzeit, d. i. die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1921, ein halbjähriges Übergangsbudget einzuschieben. Von einer parlamentarischen Behandlung dieses Voranschlages nach den Sommerferien konnte um so eher Abstand genommen werden, als er infolge der außerordentlichen Preissteigerungen im Laufe des Jahres 1921 schon bei seinem Wirksamkeitsbeginn überholt war und heute in seinem materiellen Inhalte nur noch in wenigen Belangen eine Gebarungsgrenze zu bilden vermag. Sind doch in Österreich seit Dezember 1920, ungefähr dem Zeitpunkte der Budgetaufstellung, bis Dezember 1921, dem Ende dieses Gebarungszeitraumes, die Preise im allgemeinen auf das Zehnfache und darüber gestiegen!

Auch der Voranschlag 1922 ist, wiewohl er noch vor Beginn des Verwaltungsjahres zur parlamentarischen Behandlung gelangt, durch die letzten Teuerungswellen und den verderblichen Kurssturz der österreichischen Krone im Ausland derart überholt, daß noch während der Verhandlung im Finanz- und Budgetausschuß dessen Ausgaben auf Grundlage der Oktoberverhältnisse erhöht wurden, wobei gleichzeitig auch eine nachträgliche Einbeziehung der Mehreinnahmen aus den Tariferhöhungen vom 1. Dezember 1921 stattfand. Die seitherige Verteuerung ist sohin nicht mehr berücksichtigt. Welch ungeheure Fortschritte sie aber gemacht hat, geht aus der später nachfolgenden Zusammenstellung der Kohlenpreise hervor, sowie aus der Tatsache, daß die Bezugs e r h ö h u n g e n im November allein rund 50 % der Oktoberauszahlungen betragen und im Dezember noch weitergehend sein werden.

In formeller Beziehung äußert die mit 1. Januar 1923 in Aussicht genommene Einführung der kaufmännischen doppelten Buchführung bei den österreichischen Bundesbahnen bereits insofern ihre Wirkung, als aus der bisherigen Veranschlagung der Gebarungen des Bundesministeriums für das Verkehrswesen (Voranschlagskapitel 29) die auf die oberste Leitung des Bundesbahn b e t r i e b e s entfallenden Teilbeträge ausgeschieden und als eigener Titel (1) beim Voranschlag Kapitel (30)

„Eisenbahnen" dargestellt wurden. Voranschlagskapitel 29 „Bundesministerium für Verkehrswesen" enthält sohin nur mehr die auf die Bundes h o h e i t und Bundes a u f s i c h t zurückzuführenden Gebarungen dieser Zentralstelle. Die Ertragsrechnung der österreichischen Bundesbahnen hat dieser Unterscheidung seit jeher schon Rechnung getragen. Auch wurde in die Ertragsrechnung der österreichischen Bundesbahnen ein Betrag für Wertabschreibungen aufgenommen, der jener Wertverminderung der Vermögensbestände entsprechen soll, die durch Ersatz zu Lasten des Betriebes nicht schon gedeckt erscheint (421 Millionen Kronen).

Eine zweite wesentliche Neuerung des Teilvoranschlages 1922 für die Eisenbahnen besteht darin, daß die aus der Betriebsführung von Privatlokalbahnen für Rechnung der Eigentümer sich ergebenden Gebarungen der Bundesbahnverwaltung vom 1. Januar 1922 angefangen g r u n d s ä t z l i c h nicht mehr bei den eigentlichen Bundesbahngebarungen mitveranschlagt und mitverrechnet, dann daselbst wieder gutgebracht werden, sondern vorweg abgesondert als Gebarungen der betreffenden Privatlokalbahnen im Ausgaben- und Einnahmentitel „Privatbahnbetrieb auf fremde Rechnung" zur Darstellung gelangen. Da die bezüglichen Gebarungen der Privatlokalbahnen für 1922 mit rund ½ Milliarde Kronen berechnet werden können, bedeutet diese Verrechnungsänderung auch eine merkliche Richtigstellung der Ertragsrechnung der österreichischen Bundesbahnen, unter deren Ausgaben und Einnahmen diese Gebarungen bisher mitberücksichtigt waren.

Zugleich wurde zu Lasten der Eisenbahnhoheit und -aufsicht des Bundes die Betriebsrechnung der österreichischen Bundesbahnen im Wege einer durchlaufenden Verrechnungspost von jenen Belastungen befreit, die sie bisher für eine Reihe von auf Grund der Lokalbahngesetze von 1894 und 1910 von der Regierung den staatsbetriebenen Privatlokalbahnen gewährten Begünstigungen und Erleichterungen zu tragen hatte. Der Wert dieser Zugeständnisse, die sich auf die Entrichtung einer Vergütung für die Mitbenutzung von Anschlußbahnhöfen und für die Besorgung des Privatbahndienstes in denselben durch Angestellte der österreichischen Bundesbahnen, auf die Anteilnahme an den Kosten der Zentralverwaltung, ferner auf eine begünstigte Beförderung von Bau- und Betriebsmaterialien, von Inventargegenständen und Fahrbetriebsmitteln bezogen, ist für 1922 erstmals mit über 20 Millionen Kronen abgeschätzt.

Die L ä n g e n v e r h ä l t n i s s e der österreichischen Bundesbahnen haben seit dem Jahre 1920/21 (siehe Nr. 19 Seite 365 der diesjährigen Vereinszeitung) keine merkliche Veränderung erfahren. Auf den Zuwachs Westungarns, des einzigen Lichtblickes für Österreich im Staatsvertrage von St. Germain, war nicht besondere Rücksicht zu nehmen; für die bezüglichen Erfordernisse wurde gemeinsam für alle Ressorts in einer einheitlichen Pauschsumme (Voranschlagskapitel 37) nach dem Bevölkerungsschlüssel vorgesorgt, nachdem im Zeitpunkte der Budgetaufstellung für eine Einzelveranschlagung jegliche Unterlage fehlte.

Da auch die künftige V e r k e h r s e n t w i c k l u n g der österreichischen Bundesbahnen nicht vorausgesehen werden konnte, mußte weiterhin von der Aufstellung eines bestimmten, auf Grund linienweise entworfener Fahrpläne ausgearbeiteten Leistungsplanes Abstand genommen werden. Um jedoch immerhin eine Grundlage für die Veranschlagung der unmittelbar vom jeweiligen Umfange der Verkehrsleistungen abhängigen Ausgaben bereitzustellen, wurde für das Übergangshalbjahr 1921/II der Verkehr in den Monaten Juli bis September 1920, für das Verwaltungsjahr 1922 der Verkehr in den Monaten Januar bis März 1921, in beiden Fällen zuzüglich einer 10prozentigen Verkehrssteigerung zugrundegelegt. Erfreulicherweise hat die Verkehrsgestaltung diese Annahmen weit überholt; denn während demnach der Halbjahresvoranschlag eine durchschnittliche Monatsleistung von 84,4 Millionen Wagenachskilometern, jener für 1922 eine solche von 86,1 Millionen Wagenachskilometern erwartete, wiesen schon die Monate Juli bis September 1921 eine Durchschnittsleistung von 99,8 Millionen Wagenachskilometern auf. Noch größer ist die Leistungssteigerung bei den Zug- und Lokomotivkilometern. Auch ist nicht zu befürchten, daß die kolossalen Tariferhöhungen vom 1. Dezember 1921 (vgl. Nr. 45, Seite 844 dieser Zeitung) mehr als einen kurzen Verkehrsrückgang zur Folge haben werden.

Der P e r s o n a l s t a n d der österreichischen Bundesbahnen, der für das Jahr 1920/21 mit 91 165 Köpfen veranschlagt wurde, beträgt nach dem Voranschlage 1922 insgesamt 92 704 Bedienstete, von denen 77 939 endgültig angestellte Beamte und Anwärter, 5 Vertragsangestellte und 14 760 Arbeiter sind. Die verhältnismäßig geringe Steigerung (+ 1⅔ %) ist auf vielfach durch die Leistungsteigerung bedingte Neuaufnahmen in einzelnen Verwendungsgattungen des ausübenden Betriebsdienstes zurückzuführen, in denen infolge der besonderen Anforderungen dieses Dienstes immer Personenmangel herrscht.

Die wirtschaftlichen E r t r a g s v o r a n s c h l ä g e der österreichischen Bundesbahnen zeigen in den letzten Jahren in Milliarden Kronen ausgedrückt das nachfolgende Bild, wobei behufs leichterer Vergleichung die Ansätze des Übergangsbudgets 1921/II verdoppelt sind:

	1919/20	1920/21	1921/II	1922
Persönliche Ausgaben*)	1,2	5,1	9,9	23,6
Sachliche Ausgaben	0,7	4,4	6,8	30,5
Ausgaben zusammen	1,9	9,5	16,7	54,1
Anteil der persönlichen Ausgaben	63 %	53,7 %	59,3 %	43,6 %
Einnahmen	1,8	5,5	7,9	46,7
Betriebsabgang	0,1	4,0	8,8	7,4
Schuldendienst	0,1	0,1	0,4	1,3
Wertabschreibung	—	—	—	0,4
Verlust	0,2	4,1	9,2	9,1
Dagegen Einnahmen der Finanzverwaltung aus den Verkehrssteuern der Bundesbahnen	0,3	1,1	2,0	11,0
Betriebszahl	110,3	172,3	211,4	115,8

Diese Zahlen bestätigen augenfällig die eingangs erwähnte Nichtberücksichtigung der Steigerung aller Löhne und Materialpreise sowie der weiteren Entwertung der österreichischen Krone im Auslande seit Oktober dieses Jahres. Da Österreich infolge des Staatsvertrages von St. Germain nahezu seiner gesamten Kohlenschätze beraubt ist, muß es die Lokomotivkohle für die österreichischen Bundesbahnen fast vollständig aus dem Auslande, aus Deutschland und der Tschechoslowakei, beziehen. Hierfür werden nach dem Voranschlage 1922 rund 220 Millionen deutsche Mark und 260 Millionen tschechoslowakische Kronen benötigt. Bestünde heute noch die alte Friedensparität zwischen österreichischen Kronen und deutscher Mark (110 : 117,6) und andererseits die Anfangsparität zwischen österreichischen und tschechoslowakischen Kronen gleich nach dem Umsturze (1 : 1), so wären für diese Valuten 518,7 Millionen österreichische Kronen erforderlich. Nach den Valutaverhältnissen zur Zeit der Aufstellung des Voranschlages 1922 mußten jedoch hierfür 4,6 Milliarden Kronen veranschlagt werden, nach den Oktoberkursen waren 18,5 Milliarden österreichische Kronen, nach dem Kursstande Ende November 1921 über 32 Milliarden österreichische Kronen hierzu erforderlich.

Dieser verderbliche Kurssturz verursacht in erster Linie die vorstehend ausgewiesene, augenfällige Verschiebung des Verhältnisses der persönlichen zu den sachlichen Betriebsausgaben, er kommt auch in der nachfolgenden Zusammenstellung der Kohlenpreise zum Ausdruck, die in österreichischen Kronen umgerechnet sich loco Einbruchsstation in Österreich verstehen:

	Preise in österreichischen Kronen per Tonne		
	Böhmische Braunkohle	Ostrauer Steinkohle	Oberschles. Steinkohle
1913	11	15	18
Oktober 1918	25	43	68
Juni 1919	105	177	181
Dezember 1919	311	442	800
Juni 1920	1033	1678	1517
Dezember 1920	1906	4306	3796
Juni 1921	2990	4550	3962
September 1921	7559	8868	7016
Oktober 1921	12 518	19 343	12 353
November 1921	18 500	33 000	20 000
5. Dezember 1921	22 000	42 000	28 000

Mit Rücksicht auf diese neuerlichen Verteuerungen, deren Ende noch nicht abzusehen ist, dürfte auch eine weitere Tariferhöhung in kürzester Zeit nicht zu umgehen sein. Ungeachtet aller Tariferhöhungen sind die Frachtraten heute noch verhältnismäßig bedeutend niedriger als in Friedenszeiten. Im allgemeinen kann gesagt werden, daß nach den Tariferhöhungen vom 1. Dezember 1921 die Tarife der österreichischen Bundesbahnen für den Personenverkehr in der I. Wagenklasse auf das 140- bis 200fache, in der II. und III. Wagenklasse auf das 60—100fache, im Gepäckverkehr auf das 100—150fache gegenüber dem Frieden gestiegen sind. Hinsichtlich der Sätze des Gütertarifes kann man mit Berücksichtigung der Aufklassifizierung und der übrigen Änderungen in den Tarifgrundlagen im allgemeinen eine 580fache Erhöhung gegenüber dem Frieden annehmen, wogegen die Preissteigerung in der Privatindustrie und Landwirtschaft, wie überhaupt im allgemeinen das 1000fache und mehr gegenüber der Vorkriegszeit beträgt.

*) Einschließlich der Kosten der sachlich verrechneten Bahnunterhaltungsarbeiter.

Noch augenfälliger wird das Zurückbleiben der Tarife im Vergleiche zum Stande der österreichischen Krone im Auslande. So hatte ein Schweizer für die Strecke Feldkirch-Wien vor dem Kriege in der I. Wagenklasse Schnellzug rund 80 Franken, in der III. Wagenklasse Personenzug rund 24 Franken zu bezahlen, während ihn nach dem Kursstande vom 5. Dezember 1921 selbst nach der letzten Tariferhöhung vom 1. Dezember d. J. die erstere Fahrt nur 8 Franken, die letztere nicht einmal 1 Franken kostet. Ähnliches gilt auch im Güterverkehre, woselbst die seinerzeitigen zahlreichen Kohlentransporte von der Tschechoslowakei nach Italien zu unseren, für die Währung dieser Länder fast geschenkten Tarifsätzen befördert werden mußten. Dies ist darauf zurückzuführen, daß der ausnahmsweise klar und unzweideutig abgefaßte Artikel 312 des Staatsvertrages von St. Germain verwehrt, die Ausländer und Durchfuhrgüter ihrer Belastungsfähigkeit entsprechend höher zu tarifieren und dadurch dringendst benötigte Mehreinnahmen zu schaffen.

Für die Ausgestaltung und Erweiterung der bestehenden Anlagen und Betriebsmittel sieht der Teilvoranschlag 1922 für die Eisenbahnen insgesamt 7268,1 Millionen Kronen vor, und zwar 172,8 Millionen Kronen für die außerordentlichen Ausgaben des Bundesbahnbetriebes, 790,0 Millionen Kronen für Bauherstellungen, 3145,8 Millionen Kronen für die Fahrbetriebsmittelbeschaffung, 3059,5 Millionen Kronen für die Fortsetzung der Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen und 100 Millionen Kronen für die Weiterführung des Bahnbaues Landeck-Tösens. Hiervon betrifft ein Teilbetrag von 6224,3 Millionen Kronen tatsächliche Wertvermehrungen, während der Restbetrag von 1043,8 Millionen Kronen auf Ergänzungen und Erneuerungen in Verbindung damit entfällt und daher als Betriebsausgabe in die Ertragsrechnung der österreichischen Bundesbahnen einbezogen ist. Das Anlagekapital der österreichischen Bundesbahnen wurde im Zeitpunkte der Budgetaufstellung mit 408,4 Milliarden österreichische Papierkronen (2042 Millionen Goldkronen) unverbindlich geschätzt. Die in Bezug auf die Investitionen geäußerten Wünsche und Anfragen der Mitglieder des Finanz- und Budgetausschusses nahmen einen breiten Raum der bezüglichen Verhandlungen ein; unter anderem wurde insbesondere die Beendigung der Bahnhofumbauten Linz (Pauly), die Ausgestaltung der Personenhaltestelle Gmünd zu einem leistungsfähigen Grenzbahnhofe und Einführung der gegenwärtig noch in die tschechoslowakische Grenzstation Gmünd einmündenden Waldviertlerbahnen in die gleichnamige österreichische Station (Miklas) und die Verbesserung und Verstärkung des Eisenbahnnetzes mit dem Burgenland (Dr. Schürff) gefordert. Die tirolischen Abgeordneten (Steinegger, Dr. Mayr) setzten sich nachdrücklich für den endlichen Neubau des betriebsgefährlichen Innsbrucker Bahnhofes, für eine Beschleunigung des Ausbaues der Vintschgaubahn und für die Vorbereitung der Elektrisierung auch der Tiroler Südbahnstrecken (Kufstein-Brenner) ein. Auch wurde eine möglichste Beschleunigung der Elektrisierungsarbeiten auf den österreichischen Bundesbahnen verlangt (Dr. Ellenbogen), wobei für die Durchführungsarbeiten nicht der veranschlagte Kredit, sondern der bei der seinerzeitigen Festsetzung dieses Betrages zugrunde gelegte Bauplan die Richtlinie zu bilden hätte. Die im Sinne dieser Wünsche gehaltenen Anträge wurden vom Finanz- und Budgetausschuß zum Beschluß erhoben.

Die restlichen Ansätze der Eisenbahnbudgets beziehen sich der Hauptsache nach auf Gebarungen im Hinblick auf die Eisenbahnhoheit und -aufsicht des Bundes. Sie zeigen, daß der allgemeine Niedergang der Eisenbahnfinanzen durch den Krieg auch vor den Privatbahnen nicht Halt gemacht hat; dabei sind in zurückhaltendster Weise nur die von vornherein nahezu feststehenden Vorschußleistungen des Bundes für notleidende Privatbahnen veranschlagt. Die Hauptvorsorge im Ausmaße von 3,6 Milliarden Kronen beansprucht die österreichische Südbahn; 58,9 Millionen Kronen hat Österreich zur Deckung des Betriebsabganges auf der Wiener Stadtbahn beizutragen; über ¼ Milliarde Kronen beträgt die Belastung des Bundes aus der Betriebsführung verschiedener Privatlokalbahnen durch die Bundesbahnverwaltung.

Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, daß von den mit insgesamt 64,2 Milliarden Kronen bezifferten Ausgaben des Teilvoranschlages 1922 für die Eisenbahnen 54,1 Milliarden Kronen auf den Eisenbahnbetrieb, 6,2 Milliarden Kronen auf Wertvermehrungen und 3,9 Milliarden Kronen auf die Eisenbahnhoheit und -aufsicht entfallen, während die mit insgesamt 46,7 Milliarden Kronen bezifferten Einnahmen (hierunter 45,9 Milliarden Kronen oder 98 % Transporteinnahmen) nahezu ausschließlich Betriebseinnahmen der Bundesbahnen darstellen.

Aus der im Laufe der Verhandlungen über diesen Teilvoranschlag im Finanz- und Budgetausschuß gehaltenen Wechselrede sei hervorgehoben, daß die Regierung im Wege von Entschließungen aufgefordert wurde, den Ertrag des Werkstättendienstes zu heben, wie überhaupt ungesäumt alle Maßnahmen zu treffen, die zum Abbau des übermäßigen Fehlbetrages des Bundesbahnbetriebes zu führen geeignet sind und zu diesem Behufe sich insbesondere mit den bezüglichen Vorschlägen der Ersparungskommission zu befassen; außerdem haben Redner aller Parteien die bestehenden Fahrbegünstigungsauswüchse bekämpft und eine wesentliche Einschränkung der Fahrbegünstigungen empfohlen, in welchem Sinne auch der Bundesminister für Verkehrswesen, Dr. Rodler, gelegentlich seiner ausführlichen Beantwortung der an ihn gestellten zahlreichen Anfragen unter Anführung von in Aussicht genommenen Richtlinien für den Abbau der Fahrbegünstigungen geeignete Verfügungen in Aussicht stellte. Nach einem kurzen Schlußworte des Budgetberichterstatters Dr. Angerer wurde der Teilvoranschlag mit den eingangs erwähnten Ausgaben- und Einnahmenerhöhungen angenommen und gelangten die im Laufe der Debatte beantragten Resolutionen zum Beschluß.

Das selbsttätige Signalsystem auf den elektrischen Pariser Stadtschnellbahnen.

Während die Londoner und Newyorker Schnellbahnunternehmungen und auch die Berliner Hoch- und Untergrundbahn bei Einführung des selbsttätigen Signalsystems sich für die Bauart Westinghouse entschieden, gelangte in Paris auf dem Métropolitain und auf der Nordsüdbahn das selbsttätige Signalsystem der Bauart Hall zur Anwendung. Über das Westinghousesche System vermag sich die deutsche Fachwelt ohne weiteres aus Veröffentlichungen des Geheimen Baurats Dr.-Ing. K e m m a n n eingehend zu unterrichten*). Über das Hallsche System finden sich Abhandlungen im Jahrgang 1913, Band 63 der Zeitschrift „Le Génie civil". Das Wissenswerteste daraus, soweit die Pariser Schnellbahnen in Frage kommen, ist in Heft 25 des Jahrganges 1914 der „Elektrotechnischen Zeitschrift" mitgeteilt. Neuerdings beschäftigt sich Professor Dr. A. T o b l e r, Zürich, in Nr. 18 des laufenden Jahrganges der „Schweizerischen Bauzeitung" mit diesem System in der Ausführung der Pariser Nordsüd-Untergrundbahn.

Die Schnellbahnen der „Compagnie du Métropolitain de Paris", acht Linien mit einer Gesamtlänge von rd. 78 km, sind ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, während die Nordsüdbahn reines Privatunternehmen ist. Dieses besteht zurzeit aus der Linie vom Versailler Tor nach dem Chapelle-Tor (die Strecke vom Versailler Tor bis zum Jules Joffrin-Platz ist seit 1910, die Verlängerungsstrecke bis zum Chapelle-Tor seit 1916 im Betriebe) und der 1910 eröffneten Seitenlinie vom Bahnhof St. Lazare nach dem St. Ouen-Tor, mit Abzweigung von La Fourche nach dem Tor von Clichy. Eine weitere, vom Bahnhof Montparnasse nach dem Vanves-Tor führende Linie der Nordsüdbahn ist im Bau.

Das selbsttätige Signalsystem Hall der Pariser Stadtbahn unterscheidet sich von dem gleichnamigen System der Pariser Nordsüdbahn. Bei beiden ist jedoch im Gegensatz zum selbsttätigen Westinghouse-Signalsystem, bei dem die Grundstellung der Signale auf den rein selbsttätig betriebenen Linienabschnitten „Fahrt frei" und nur in den halbselbsttätigen Stellbezirken „Halt" ist, die Grundstellung der Signale die Haltstellung. Auf den rein selbsttätig betriebenen Strecken befinden sich bei Hall Blockstellen an den Ein- und Ausfahrenden der Stationen und auch auf der freien Strecke, wenn die Stationen mehr als 500 m voneinander entfernt liegen. Wenn ein außerhalb der Stellbezirke liegender Streckenabschnitt vom Zuge besetzt ist, so geht das am Ende dieses Streckenabschnittes angeordnete Signal, also das in der Fahrrichtung v o r dem Zuge befindliche selbsttätig auf „Fahrt frei", vorausgesetzt, daß dieses Signal nicht von einem Vorzuge noch geblockt ist. Ein auf Fahrt stehendes Signal wird vom Zuge im Augenblick des Vorbeifahrens auf Halt gestellt. Das nächste zurückliegende Signal bleibt weiter unter Verschluß und erst das hinter diesem liegende Signal wird entblockt. Auf diese Weise wird jeder Zug durch zwei haltgebietende Blocksignale gedeckt; zwischen ihm und dem Folgezug befindet sich danach mindestens e i n unbesetzter Streckenabschnitt (Vollschutzstrecke). Mit anderen Worten: Entblockt, d. h. für die Fahrtfrei-Stellung vorbereitet wird immer erst das d r i t t e hinter einem Zuge befindliche Signal. Auf der Pariser Stadtbahn sind Vorsignale überhaupt nicht verwendet, auf der Nord-

*) Zu vergl. auch der Aufsatz „Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nebst einigen Vorläufern" von Geheimen Baurat B a n d e k o w in Nr. 25 und 26 laufenden Jahrg. d. Ztg.

südbahn in beschränktem Maße. Von dem Einbau der Fahrsperre, die bekanntlich bei dem Westinghouse-System grundsätzlich Verwendung findet, ist in Paris abgesehen; hier ertönt bei vorschriftswidrigem Überfahren eines Haltsignals ein Läutewerk auf der nächsten Haltestelle, das erst nach Lösen einer Plombe und durch Handeingriff zum Schweigen gebracht werden kann. Die Blockstellen der Stadtbahn haben nur die beiden Signale „Halt“, rotes Licht, und „Fahrt frei“, weißes Licht. Auf der Nordsüdbahn sind zur Erlangung dichterer Zugfolge den vor und hinter den Stationen liegenden Blockstellen besondere Signale beigegeben, durch deren Betätigung das Vorfahren der Züge bis an den Bahnsteig gestattet ist, sobald der Stationsgleisabschnitt selbst frei ist; zu diesem Zwecke hat man am Einfahrende der Station ein grünes Zusatzlicht und am Ausfahrende ein rotes Doppellicht angeordnet. Das grüne Licht gestattet mit Vorsicht vorzurücken und in die Station einzufahren, auch wenn der Streckenabschnitt hinter dem Ausfahrsignal noch besetzt ist. Für diesen Fall hat der auf grünes Signal eingefahrene Zug zunächst ein rotes Doppel-Ausfahrsignal vor sich; dadurch wird angezeigt, daß der vorliegende Gleisabschnitt noch besetzt ist. Ist dieser frei, so bleibt ein einfaches rotes Signallicht stehen; weißes Licht (Fahrt frei) erscheint, wenn beide vor dem Zuge liegende Gleisabschnitte frei sind. Der Zug darf ausfahren.

Während die Signaleinrichtungen der Stadtbahn durch den mittels dritter Schiene zugeführten Bahnstrom (Gleichstrom von 550 Volt) betrieben werden, werden die Signaleinrichtungen der Nordsüdbahn durch Schwachstrom betrieben, der besonderen für Signalzwecke hergerichteten Batterien entnommen wird. Während auf der Stadtbahn der fahrende Zug dadurch auf die Signale einwirkt, daß die der Stromschiene abgekehrten Stromabnehmer an den Blockstellen Schleifkontakte bestreichen, werden auf der Nordsüdbahn die Signalströme lediglich durch Befahren kurzer isolierter Schienenstrecken, die neuerdings mit modernen Schienenstromschließern versehen sind, ein- und ausgeschaltet. Aus einem Vergleich der auf S. 712 des Jahrgangs 1914 der Elektrotechn. Zeitschrift gegebenen Schaltbilder der Sicherungsanlagen geht hervor, daß die Sicherungseinrichtungen der Stadtbahn erheblich einfacher gestaltet sind als die der Nordsüdbahn; jedoch sind die Apparate der Stadtbahn mit besonderen Isoliervorrichtungen versehen, da sie, wie bereits erwähnt, mit der Hochspannung von 550 Volt zu arbeiten haben. Obwohl die Schwachstromeinrichtungen der Nordsüdbahn verwickelter sind, ist ihnen der Vorzug zu geben; denn durch Hinzufügen des bereits angeführten dritten Signals ist dichtere Zugfolge, größere Beweglichkeit bei Betriebsstörungen und schließlich erhöhte Sicherheit durch Mitwirkung der letzten Achse verbürgt.

Die neuesten Schaltpläne der Nordsüdbahn unter Berücksichtigung aller Verbesserungen finden sich in dem schon erwähnten Toblerschen Aufsatz, der das Ergebnis einer Studienreise ist. In den Signallaternen der Nordsüdbahn, die von einem der beiden Bahnstrom-Verteilungskabel gespeist werden, befinden sich gewöhnliche Glühlampen für 110 Volt Spannung. An einigen Schaltskizzen erklärt Tobler die Steuerung der Signale, die Wirkungsweise der verschiedenen Apparate und das Spiel der Signalströme, zunächst — um die Vorgänge klarer vor Augen zu führen — unter der regelwidrigen Voraussetzung, daß sich nur ein einziger Zug auf dem Wege von der Anfangstation bis zur Endstation einer Linie befindet. Für den erläuterten zweiten Fall, der sich dem regelrechten Betriebe anpaßt, ist vorausgesetzt, daß sich mehrere Züge auf der Strecke befinden. Es würde hier zu weit führen, auf die einzelnen Schaltungen näher einzugehen. Nur kurz erwähnt sei, daß für jedes Signal stromschließende Schienenstücke von 20 bis 25 m Länge in den Fahrschienensträngen elektrisch abgetrennt sind. Die früher benutzten „Electro-Sémaphores“ hat man durch einfach geartete Relais ersetzt, deren Anker direkt auf die Lampensignale wirken. In Stellbezirken werden dem Stellwerkwärter durch Glocke und Schauzeichen hörbare und sichtbare Signale selbsttätig übermittelt, nach denen der Stellwerkwärter für den jeweiligen Fall zu handeln hat. Die Weichenstellung erfolgt auf elektrischem Wege mit direktem Antrieb nach der Bauart Taylor. Um das vorschriftswidrige Überfahren eines Haltesignals dem Bahnpersonal sichtbar und hörbar zu machen, kommt auch auf der Nordsüdbahn eine besonders geartete Einrichtung, der sogenannte „Contrôleur“, zur Verwendung; er besteht aus einem Relais, das für gewöhnlich erregt ist. Bei abgefallenem Relaisanker wird im Fenster eines Schaukästchens eine rote Scheibe sichtbar; gleichzeitig ertönt eine durch eine Lokalbatterie betätigte Glocke dauernd. Um diese zum Schweigen zu bringen, muß mittels eines für gewöhnlich plombierten Schlüssels das Kästchen geöffnet und der Relaisanker von Hand wieder an die Pole des Elektromagneten gelegt werden.

Ohne den Wert der selbsttätigen Zugsicherung nach Hall zu verkennen, darf doch hervorgehoben werden, daß dem mit Gleisströmen arbeitenden Westinghouse-Signalsystem insbesondere in seiner neuesten Gestaltung, wie es auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn verwendet ist und voraussichtlich auf der städtischen Berliner Nordsüdbahn zur Anwendung gelangt, wegen seiner kaum noch zu überbietenden Einfachheit und Betriebsicherheit der Vorzug zu geben ist. W. M.

Vermeidung des Haltens vor auf „Halt“ stehenden Hauptsignalen.

Der § 22 (8) der Fahrdienstvorschriften bestimmt, daß „der Befehl A, an einem auf Halt stehenden Hauptsignal vorüberzufahren, erst ausgefolgt werden darf, nachdem der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist“. Der klare Wortlaut dieser Vorschrift schließt eine Ausnahme selbst dann aus, wenn an sich keinerlei zwingende betriebliche Verhältnisse das Halten bedingen, vielmehr nur irgendein Fehler der Anlage, fehlerhafte Bedienung oder sonstige ungünstige Umstände ein zeitweiliges Versagen der technischen Einrichtung verursachen und das Stellen eines Signals auf Fahrt unmöglich machen.

Die durch das Halten des Zuges dann nutzlos verbrauchte Betriebskraft hat nach dem Urteil von Sachverständigen (Tecklenburg: „Die Selbstkosten des Eisenbahnbetriebs“ in Nr. 14 der Z. d. V. D. B.) einen Wert von etwa 50 ℳ. Bedenkt man die außerordentlich große Zahl von Mastsignalen im Reichsbahngebiet, und wie verhältnismäßig häufig „die Einrichtung versagt“, so wird man bei der Schätzung der täglich vorkommenden Fälle dieser Art gut die kleinste dreistellige Zahl einsetzen können, vielleicht auch eine weit größere. Doch schon die kleinste würde für die Reichsbahnen eine Betriebskraftvergeudung im Werte von täglich 5000 ℳ und jährlich von fast zwei Millionen ausmachen.

Vom Standpunkte des Betriebstechnikers betrachtet, ist diese, jede Ausnahme ausschließende Fassung der Vorschrift allerdings zu begrüßen; sie konnte in der Vorkriegszeit als ideale Lösung angesehen werden, jede andere verbot sich von selbst. Hatte doch in diesem Punkte damals neben der betriebstechnischen die wirtschaftliche Frage eine so geringfügige Bedeutung, daß sie ohne weiteres vernachlässigt werden konnte. Die heutige Lage aber zwingt dazu, bei allen Fragen die Wirtschaftlichkeit bevorzugt abzuwägen und zu deren Gunsten selbst auf betriebstechnischem Gebiete sich mehr als bisher zu Zugeständnissen dann zu bequemen, wenn die Möglichkeit gegeben ist, die Sicherheit des Betriebes in anderer Form als durch kostspielige, starre Verbote, vielleicht durch neuartige Mittel, die keine oder nur geringe Unkosten verursachen, auf gleicher Höhe zu erhalten. Eine solche Möglichkeit scheint im vorliegenden Falle gegeben zu sein.

Das Signal 7 des Signalbuches (wagerechter Arm am Mast) muß natürlich, solange das jetzige Signalsystem Gültigkeit behalten soll, unter allen Umständen eindeutig den Befehl „Halt“ darstellen; keine zusätzliche Bestimmung darf hieran verwirrend ändern. Soll also die Möglichkeit geschaffen werden, unter gewissen Umständen an einem Signalmast mit wagerechtem Arm ohne Halt vorüberzufahren, so muß am Bilde des Signals eine so erhebliche Änderung vorgenommen werden, daß sein Schattenriß dem Lokomotivführer ohne weiteres über die Sachlage die richtige, jeden Zweifel ausschließende Bewußtseinsvorstellung schafft, also eine gänzlich neue Vorstellung, die mit dem Signal 7 nichts mehr zu tun hat und daher eine gefahrbringende Verwirrung nicht erzeugen kann.

grün

Bringt man an dem Laternenaufzugteller eines Signalmastes unten, natürlich so, daß die Anbringung und das Aufziehen der Signallampen nicht behindert wird, eine vielleicht 15 cm lange Tülle an, so kann diese zur Aufnahme eines Fahnenstockes dienen, und es wäre dann möglich, in gleicher Weise wie die Signallaternen, nach Bedarf eine Signalfahne aufzuziehen. Ein Mastsignal mit einer derart aufgezogenen dreieckigen grünen Fahne, an der die schräg aufsteigende Linie die gleiche des Fahrtsignals (8 des Signalbuches) versinnlicht, würde das nebenstehende Bild ergeben, das der Lokomotivführer schwerlich noch mit dem Signal 7 wird verwechseln können. Passierte es ihm doch, so würde dies kein Gefahrmoment, sondern das Gegenteil bedeuten. Damit übrigens die Fahne nicht zu sehr vom Winde bewegt wird, was die gute Sichtbarkeit beeinträchti-

gen könnte, ist es zweckmäßig, die Unterkante mit einem Metallkörper zu beschweren.

Vorteilhaft für die Verwendung eines derartigen neuen Signals würde der Umstand sein, daß das zugehörige Vorsignal hierbei unberücksichtigt bleibt, also die Warnstellung zeigt, und den Führer zu besonderer Aufmerksamkeit veranlaßt. Die Signalgebung braucht aber in solchem Fall trotzdem nicht auf die ausgesteckte Fahne beschränkt zu bleiben. Es ist im Gegenteil wohl vorteilhaft, daß der Wärter, der diese Fahne aufzieht, mit einer zweiten grünen Fahne beim Signal Posten nimmt und den sich nähernden Zug durch senkrechte Bewegung der Fahne noch besonders von der Sachlage verständigt und zur Vorbeifahrt auffordert.

Nennenswerte Unkosten würden durch die Einführung dieser Signalisierung nicht verursacht werden, also die jetzigen Kosten des Haltens in jedem Fall in ganzer Höhe gespart werden können. Die Gegner dieser Neuerung werden vielleicht einwenden, man komme nicht an der Fahrdienstvorschrift vorbei, welche einen schriftlichen Befehl an den haltenden Zug verlange. Dieser Einwand wäre irrig. Denn § 65 (5) der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung bestimmt nur, daß „Haltesignale von den Zügen, für die sie gelten, ohne besonderen Auftrag nicht überfahren werden dürfen". Es ist hier also weder das Halten vorgeschrieben, noch die schriftliche Form des Auftrags. Diese Bestimmung bietet also kein Hindernis, den „Auftrag" in anderer Form zu erteilen. (Grüne Flagge am Signalmast.)

Übrigens ist der Grundsatz der Erteilung eines schriftlichen Befehls an den haltenden Zug im Gegensatz zu anderen bundesstaatlichen Fahrdienstvorschriften (z. B. den mecklenburgischen) in den preußischen (Ausgabe 1913) bereits durchbrochen. Dort besagt die letzte Zusatzbestimmung zum § 22 (8): „Auf Strecken mit dichter (!) Zugfolge, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen, und wo keine Züge mit fremden Zugpersonalen verkehren, kann auf Anordnung der Eisenbahndirektion von der Ausstellung des Befehls abgesehen und der Zug durch einen Beamten an den Signalen vorbeigeleitet werden". Schon diese sogar bei dichter Zugfolge zugelassene Ausnahme begründet ausreichend die Auffassung, daß auch für die vorgeschlagene Neuerung die gleiche Befreiung sehr wohl möglich ist. Die fehlende Voraussetzung der gleichen Geschwindigkeit aller Züge kann kein Grund zur Ablehnung sein, denn ihr Vorhandensein bietet für die Betriebssicherheit keine besonderen, nicht zu entbehrenden Sicherheiten*).

Betrachtet man nun für den vorliegenden Fall noch den Wert des schriftlichen Befehls A etwas eingehender und kritischer, sich freimachend von der Beeinflussung durch den § 22 der F. V., so wird man, glaube ich, doch zu der Überzeugung kommen, daß dieser Wert bedeutend überschätzt wird. Dieser Befehl bietet tatsächlich keinerlei besondere Sicherheiten für den Betrieb, sondern hat letzten Endes nur für den danach handelnden Lokomotivführer für den Fall der Klärung von Schuldfragen Bedeutung und entlastende Wirkung und gleichermaßen eine belastende für den ausstellenden Fahrdienstleiter.

Es dürfte somit keine zwingende Veranlassung vorliegen, die kostspielige schriftliche Form der Auftragserteilung an den haltenden Zug unter allen Umständen und in allen Fällen beizubehalten. Selbstverständlich müßte die richtige Anwendung eines anderen Verfahrens durch Ausführungsbestimmungen so weit wie möglich gesichert werden. Z. B. müßte die grüne Fahne stets unter Siegelverschluß am Block liegen; jeder Siegelbruch, den nur der Fahrdienstleiter ausführen dürfte, wäre im „Störungsbuch" genau so zu verzeichnen, wie jede Plombenabnahme am Block selbst. Auch wäre ein Bediensteter stets schriftlich (Befehl A) zum Hissen der Flagge zu beauftragen. Weiter wäre selbstverständlich zu bestimmen, daß der Bleiverschluß der Fahne jedesmal nach Benutzung sofort wieder von bestimmter Stelle zu erneuern ist, wie alle vom Block entfernten Verschlüsse.

Warnemünde, den 2. September.

H. Schwedler, Eisenbahninspektor.

*) Anmerkung der Schriftleitung: Auch auf die sog. Vorziehsignale (calling-on signals) der Engländer darf bei dieser Gelegenheit hingewiesen werden, d. s. kurze Signalarme unterhalb der Hauptsignale, mit denen den Zügen in besonderen Fällen die Erlaubnis erteilt wird, an dem Hauptsignal vorbeizufahren, wenn es auf Halt steht. Diese in das Stellwerk einbezogenen Signalarme haben bei den einzelnen Bahngesellschaften verschiedene Formen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Frachtberechnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 5. Dezember 1921 mit Geltung vom 1. Januar 1922 die Eisenbahn-Verkehrsordnung im § 67 Absatz (2) durch Einfügung folgenden Zusatzes nach dem ersten Satze vorübergehend geändert: „Verlangt der Absender die Abfertigung nach einem Tarif, der nicht den billigsten Frachtsatz bietet, so hat er die Anwendung dieses Tarifs im Frachtbriefe ausdrücklich vorzuschreiben."

— **Das Eisenbahnarbeitszeit-Gesetz.** Im Reichsverkehrsministerium ist der vorläufige Referentenentwurf eines Gesetzes über die Arbeitszeit des Personals der Eisenbahnen ausgearbeitet worden, der, wie der Reichsverkehrsminister bereits mehrfach betont hat, unter grundsätzlicher Wahrung des Achtstundentages einer wirtschaftlichen und gerechten Verwendung des Personals die Wege ebnen soll. Der Referentenentwurf hat die Zustimmung der übrigen Ressorts und des Kabinetts noch nicht erlangt.

Der Entwurf bezieht sich auf die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Reichsbahn und der übrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen einschließlich der Straßenbahn, die im äußeren Dienste beschäftigt sind. Er beschäftigt sich mit der Arbeitszeit, der täglichen Ruhezeit und der Zahl der Ruhetage.

Was den Begriff der Arbeitszeit angeht, so hängt im Gegensatz zum regelmäßigen Fabrikbetrieb in vielen Zweigen des Eisenbahndienstes die Gestaltung des Arbeitsmaßes nicht von dem Willen der Verwaltung und des Personals, sondern von der Natur des Dienstes ab, der bald hohe Beanspruchung, bald, wie während der Zugpausen, nur Anwesenheit an der Dienststelle erfordert. Um diesen Umständen Rechnung zu tragen, wird in dem Referentenentwurf ein Unterschied zwischen Arbeitszeit als der Zeit der wirklichen Arbeitsleistung und der sogenannten Dienstbereitschaft gemacht, d. h. der Zeit, während derer das Personal ohne Arbeitsleistung an der Dienststelle anwesend zu sein hat, um nach Bedarf Arbeit zu leisten.

Da Art und Grad der Dienstbereitschaft im einzelnen verschieden ist, so wird in besonderen Ausführungsvorschriften geregelt werden, ob und in welchem Umfang Dienstbereitschaft auf die Arbeitszeit angerechnet werden kann. Praktisch bedeutet die Regelung, daß z. B. die Dienstdauer eines Schrankenwärters über acht Stunden ausgedehnt werden kann, sofern nur die Arbeitszeit acht Stunden innerhalb dieser Dienstdauer (Dienstschicht) nicht überschreitet. Man wird also unter Umständen auf einer Strecke mit durchgehendem Tag- und Nachtdienst auf einem Schrankenwärterposten innerhalb 24 Stunden mit zwei Mann auskommen, während beim schematischen Achtstundentag drei Mann nötig sind. Der Entwurf macht somit den schematischen Achtstundentag zum Achtstunden*arbeits*tag.

Als nicht zur Arbeitsleistung gehörig scheiden aus der Arbeitszeit auch Pausen aus, während derer das Personal seine Arbeitsstätte verlassen darf, sowie Dienstfahrten, die zur Übernahme oder nach Beendigung der Dienstgeschäfte auf der Eisenbahn zurückgelegt werden müssen.

Die Dienstschicht, d. h. der Zeitraum, der sich aus der Arbeitszeit, der Dienstbereitschaft, den Pausen und Dienstfahrten zusammensetzt, darf nach dem Entwurf höchstens 15 Stunden betragen; ihre Dauer ist im übrigen der Art und dem Grad der Beanspruchung des Personals anzupassen. Das Höchstmaß wird nur da zur Anwendung kommen, wo infolge einfacher Verhältnisse geringe Anforderungen an die Arbeitskraft des Personals gestellt werden. Ueberschreitungen der Höchstdauer sind im regelmäßigen Dienst dort zulässig, wo es im Interesse des Personals selbst (Rückkehr an den Wohnort) oder in der Natur des Dienstes, wie z. B. beim Schlafwagenschaffner, gelegen ist. Zwischen den Dienstschichten muß das Personal die nötige Ruhe haben. Der Entwurf schreibt als Mindestruhezeit 8 Stunden, beim Zugpersonal 10 Stunden vor, sofern es die Ruhezeit zu Hause verbringt.

Was die Zahl der Ruhetage angeht, so sieht der Entwurf 52 Ruhetage von je mindestens 32 zusammenhängenden Stunden vor. Da der Eisenbahnbetrieb auch an Sonn- und Feiertagen nicht stille steht, so kann dem im Betriebsdienst beschäftigten Personal die vorgesehene Ruhe nicht stets an Sonn- und Feiertagen bewilligt werden, dagegen sollen 17 Ruhetage auf Sonn- und Feiertage entfallen.

Die Natur des Eisenbahndienstes bringt häufig und unvorhergesehen Unregelmäßigkeiten und verstärkten Verkehr. Der Entwurf läßt daher bei zwingenden Verkehrs- und Betriebsverhältnissen eine Überschreitung der regelmäßigen Arbeitszeit

oder Dienstschicht und eine Einschränkung der regelmäßigen Ruhezeiten und Ruhetage zu. Auch räumt der Entwurf dem Reichsverkehrsminister bei den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und den Landesaufsichtsbehörden bei den übrigen Eisenbahnen das Recht zu Ausnahmebestimmungen ein, sofern es im öffentlichen Interesse dringend erforderlich ist. Insbesondere soll den Neben- und Kleinbahnverwaltungen Erleichterung zugestanden werden.

Der Schwerpunkt des Entwurfs liegt in der Begriffsbestimmung der Arbeitszeit als der Zeit der wirklichen Arbeitsleistung. Es ist zu hoffen, daß sich bei allen beteiligten Stellen, nicht zuletzt beim Personal der Verkehrsanstalten, die Einsicht der Notwendigkeit einer Abkehr vom schematischen Achtstundentag im eigenen Interesse durchsetzt. Die Spitzenorganisationen des Eisenbahnpersonals sind im übrigen ebenso wie der Hauptbetriebs- und Beamtenrat der Reichsbahn im Besitz des Referentenentwurfs und haben Gelegenheit gehabt, ihn mit Vertretern der Verwaltung zu besprechen.

— **Einschränkungen im Personenzugverkehr.** Der Rückstand, in den die deutsche Regierung mit den aufgezwungenen Kohlenlieferungen an die Entente gekommen ist, beeinträchtigt naturgemäß die für den Inlandsverbrauch übrigbleibenden Kohlenmengen. Darunter wird auch die Reichsbahn zu leiden haben, da ihre Dienstkohlenversorgung unter den Bedarfszahlen bleibt. Wenn auch für den eigentlichen Weihnachtsverkehr eine Einschränkung des Personenverkehrs vermieden worden ist, so muß doch gleich nach Weihnachten eine Verminderung der dem Personenverkehr dienenden Züge eintreten, um möglichst viel Kohle für den Güterverkehr übrig zu behalten. Es werden deshalb die sogenannten „Punktzüge“, d. s. die in den Fahrplänen mit einem runden Zeichen versehenen Züge, nach näherer Bestimmung der einzelnen Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen ausfallen. Die Bewältigung des Verkehrs, der übrigens erfahrungsgemäß nach den Festtagen zunächst abnimmt, wird dadurch nicht in Frage gestellt. Die Reisenden werden aber eine engere Besetzung der Züge zeitweilig in den Kauf nehmen müssen.

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Am 5. Januar 1922, vorm. 11 Uhr, findet im großen Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofes in Berlin eine außerordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Berlin zwecks Prüfung der Vorlage der deutschen Reichsbahn, betreffend die Erhöhung der Güter- und Tiertarife unter organischer Einarbeitung dieser Erhöhungen in die bestehenden Tarife statt.

— **Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Durch das vorübergehend wieder eingetretene Frostwetter wurde der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk in der Woche vom 11. bis 17. Dezember wieder ungünstig beeinflußt. Infolgedessen wurde auch der Zulauf leerer offener Wagen der einzelnen Zufuhrlinien schlechter und unregelmäßiger, so daß sich die gleichmäßige Verteilung der vorhandenen Wagen sehr schwierig gestaltete. In der Gestellung bedeckter Wagen ist eine geringe Erleichterung eingetreten, weil sich der Gesamtbedarf im Reichseisenbahnbetrieb infolge des Rückganges im Versand von Kartoffeln etwas gemindert hat. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 14. bis 17. Dezember im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich gestellten Wagen 24 843 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 20 782 Wagen (Höchstgestellung am 12. Dezember 22 420). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 535 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen steigerten sich von 906 273 auf 959 675 t am 17. Dezember. Der Rheinwasserstand blieb in der Berichtswoche bei einem Pegelstande von etwa 0,60 m bei Caub (normal 2,30 m) anhaltend so ungünstig, daß ein nennenswerter Transport nicht aufkommen konnte. Der Umschlag in den Zechenhäfen betrug werktäglich 14 886 (1204) t.

— **Neue Schriftenreihe „Die Reichsbahn“.** Im Verlag von Georg Stilke in Berlin wird unter dem Namen „Die Reichsbahn“ in zwangloser Folge eine Schriftenreihe erscheinen, in der Aufsätze und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium enthalten sind. Der Zweck der Veröffentlichung ist, Aufklärung über die Lage und Aussichten des Reichsbahnunternehmens zu geben, zu den jeweiligen Problemen Stellung zu nehmen und die Absichten der Verwaltung über die Ausgestaltung des technischen Apparats öffentlich zu erörtern. Das erste Heft der Schriftenreihe kommt in den nächsten Tagen unentgeltlich zur Verteilung.

— **Die höheren Beamten aus der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter ausgeschieden.** Wie von gut unterrichteter Seite mitgeteilt wird, hat der Wechsel im Vorstand der vorgenannten Reichsgewerkschaft bereits erste Folgen gezeitigt. Der Verband der höheren Reichsbahnbeamten, dem der größte Teil der Oberbeamten sowie der Ministerialamtmänner der Reichsbahnverwaltung angehört, hat am 20. d. M. seinen Austritt aus der Reichsgewerkschaft erklärt. Maßgebend für diesen bedeutsamen Schritt ist die Haltung des Vorstandes, dessen Vorgehen gegen die höheren Beamten bei der letzten Vorstandswahl der Verband nicht billigen kann, da er einer Knebelung der freien Meinungsäußerung gleichkommt. Auch bestehen außerdem gegen die Person des neugewählten 1. Vorsitzenden, dem Eisenbahnsekretär Menne-Erfurt, erhebliche Bedenken, der zur Leitung einer so großen Spitzenorganisation nicht geeignet erscheint. Bekanntlich war Menne im Sommer v. J. der Leiter des wilden Eisenbahnerstreiks in Erfurt, der die Unterbindung des Eisenbahnverkehrs auf einige Wochen zur Folge hatte, und bei welcher Gelegenheit Menne den Präsidenten der Eisenbahndirektion Erfurt, Kindermann, abgesetzt hat.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt sind: die Regierungsbauräte Hammann, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Breslau; Unruh, bisher in Kirn, zum Eisenbahnbetriebsamt 2 nach Leipzig und Hoepner, bisher in Berlin, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Leinhausen. — Ernannt ist der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Curt Lehmann aus Berlin-Schöneberg zum Regierungsbaumeister; er ist bei der Eisenbahndirektion in Hannover zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind versetzt: der Vorstand der Betriebsinspektion Passau Oberregierungsbaurat Heinrich Hahn und der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Marktredwitz Oberregierungsbaurat Friedrich Schlier, beide an die Eisenbahndirektion Regensburg. — Berufen wurden der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Regensburg Dr. Rudolph Veh an die Eisenbahndirektion München; der Vorstand der Betriebsinspektion Kaiserslautern Regierungsbaurat Philipp Hey an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) und der Regierungsbaurat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Friedrich Doll an die Betriebs- und Bauinspektion Kaiserslautern als deren Vorstand.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart sind ernannt: das Mitglied der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart Dr. Becker und der Vorstand des Grundbuchbüros der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart Flaig zu Oberregierungsräten; die Regierungsbauräte Schwab, Vorstand der Hochbausektion I Stuttgart und Kühner, Vorstand der Werkstätteninspektion Friedrichshafen zu Oberregierungsbauräten. — Versetzt sind: der Regierungsrat Grabherr Vorstand der Betriebsinspektion Mühlacker, auf die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion Ulm und der Regierungsrat Bannwarth, Vorsteher der Bahnstation Gmünd, auf die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion Mühlacker, ferner aus dienstlichen Rücksichten der Regierungsbaurat Roth bei der Eisenbahnbausektion Heilbronn nach Flensburg; er wurde mit den Geschäften des Vorstandes der dortigen Bauabteilung für den Umbau der Bahnanlagen in und bei Flensburg betraut; der Regierungsbaurat Lohe bei der Eisenbahnbausektion Heilbronn zur Eisenbahndirektion Altona; der Regierungsrat Kümmerlen, Vorsteher der Bahnstation Ulm nach Stuttgart (Eisenbahn-Generaldirektion); der Regierungsrat Uzler, Vorsteher der Bahnstation Göppingen nach Stuttgart (Eisenbahn-Generaldirektion) und auf Ansuchen der Regierungsrat Gollmar bei der Eisenbahn-Generaldirektion (z. Zt. noch in Ulm), auf die Stelle des Vorstehers der Bahnstation Ulm.

Österreich.

— **Regelung des Verkehrs zwischen Österreich und Ungarn** Am 6. und 7. Dezember fanden in Raab Besprechungen zwischen österreichischen und ungarischen Vertretern statt, die zu dem Ergebnisse führten, daß die Bedingungen für die Wiederaufnahme des Verkehrs über die Strecken Bruck-Straß-Sommerein, St. Gotthard-Fehring, Steinamanger-Pinkafeld und Körmend-Güssing festgesetzt wurden. Hinsichtlich der im Abstimmungsgebiete Oedenburgs gelegenen burgenländischen Strecken betonten die österreichischen Vertreter, daß sie eine sofortige Betriebsaufnahme auf der Strecke Oedenburg-Güns und den Anschlußstrecken Oberloisdorf-Lutzmannsdorf-Bück für unerläßlich erachteten und schlugen als vorläufige Regelung die Betriebsführung durch die Raab-Oedenburger Bahn vor. Seitens der ungarischen Vertreter konnten diese Vorschläge mangels ausreichender Vollmacht nur zur Weiterleitung an ihre Regierung übernommen werden.

Im wesentlichen wurde folgendes vereinbart: Auf der Strecke Bruck-Straß-Sommerein erfolgt die Führung der Züge mit ungarischen Lokomotiven und ungarischer Mannschaft bis Bruck-Neudorf gegen Vergütung der Selbstkosten für die Zugführung. Die Übernahme und Übergabe der Güter erfolgt in Straß-Sommerein, wo auch die Zollabfertigung und die Abfertigung durch die Grenzpolizei vorgenommen werden wird. Auf der Strecke St. Gotthard-Fehring besorgen die ungarischen Staatsbahnen ebenfalls den Betrieb mit ihren Lokomotiven und ihrer Mannschaft, mit Ausnahme jener Züge, die nur zwischen St. Gotthard und Fehring verkehren. Die Übernahme und Übergabe der Güter, ebenso die zoll- und grenzpolizeiliche Abfertigung erfolgt in St. Gotthard.

Auf der Strecke Körmend-Güns wird der gesamte Betrieb wie bisher von den ungarischen Staatsbahnen weitergeführt.

Auf der Strecke Steinamanger-Pinkafeld wird der Betrieb von den österreichischen Bundesbahnen geführt. Die Verhandlungen mit der Südbahn, als Eigentümerin des Bahnhofes Steinamanger wegen Mitbenützung dieses Bahnhofes werden demnächst eingeleitet werden. Seit dieser Vereinbarung ist es gelungen, ein Einvernehmen mit der ungarischen Bahnverwaltung auch dahin zu erzielen, daß der Betrieb auf der Strecke Oedenburg—Güns in der Weise aufgenommen wird, daß die Führung der Züge durch Lokomotivmannschaften der Raab—Oedenburger Eisenbahn erfolgt, während der örtliche Stationsdienst durch die österreichischen Bundesbahnen besorgt wird. Als betriebsführende Verwaltung gelten die Bundesbahnen. Hinsichtlich des Verkehres der Südbahn und der Raab-Oedenburger Bahn auf den Strecken Wr. Neustadt-Oedenburg-Zinkendorf und Ebenfurth-Oedenburg-Zinkendorf werden besondere Übereinkommen getroffen. Das auf den fremden Strecken den Dienst versehende Personal ist in dienstlicher Hinsicht der Bahnverwaltung des betreffenden Landes, in disziplinarer Hinsicht der Heimatbahn unterstellt. Dieses Personal wird ferner in Listen erfaßt, die den beiderseitigen politischen Behörden zur Überprüfung vorgelegt werden. Diesen Behörden ist es vorbehalten, einzelne Bedienstete ohne Angabe von Gründen zu streichen und auf diese Weise vom Dienste auszuschließen. Die Aufnahme des Verkehres auf den Hauptstrecken hat bereits am 21. Dezember begonnen.

— **Tauernbahn.** Im Sinne eines Antrages des Landesrates Etter, betreffend die Beschleunigung der Elektrisierung der Tauernbahn, wurde die Landesregierung beauftragt, im Einvernehmen mit der Kärntner Landesregierung bei der Bundesregierung mit allem Nachdruck die Flüssigmachung der zur Fertigstellung der Malnitz-Stubach-Kraftwerke erforderlichen Mittel zu bewirken.

— **Wagenstandgeld.** In letzter Zeit werden die angekommenen Sendungen von den Empfängern in einer Reihe von Bahnhöfen mit großer Verzögerung ausgeladen. Dieser Umstand hat, wie das Bundesministerium für Verkehrswesen mitteilt, zur Anhäufung von unentladenen Eisenbahnwagen geführt, so daß die Annahme von weiteren Sendungen nach solchen Bahnhöfen vielfach gesperrt werden mußte. Diese Verhältnisse schädigen den allgemeinen Verkehr. Es ergab sich daher die dringende Notwendigkeit, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln möglichst Abhilfe zu schaffen. Zu diesem Zwecke wurde das Wagenstandgeld für Abgabegüter in einer Reihe von Bahnhöfen auf das Dreifache erhöht. Bei Lebensmittel- und Kohlensendungen jedoch tritt diese Erhöhung nur dann ein, wenn deren Entladung innerhalb 24 Stunden nach Ablauf der standgeldfreien Frist nicht durchgeführt wird.

— **Die neue Paßverordnung.** Am 1. Januar 1922 tritt die neue Paßverordnung vom 15. Dezember in Kraft. Die Pariser Verkehrskonferenz vom Oktober 1920, bei der Österreich vertreten war, hatte sich unter anderem auch mit der Frage der Behebung der Schwierigkeiten im Reiseverkehr, unter denen besonders die wirtschaftlichen Beziehungen der Bevölkerung der verschiedenen Länder leiden, zu befassen. Wenn nun auch die Konferenz noch nicht die völlige Wiederherstellung des Vorkriegszustandes, d. i. die volle Freiheit im Verkehr beschließen konnte, bedeuten doch die gefaßten Beschlüsse wesentliche Erleichterungen auf dem Gebiete des Paß- und Sichtvermerkwesens. Die neue Paßverordnung trägt den Beschlüssen der Pariser Verkehrskonferenz vollauf Rechnung und schafft gegenüber den bisherigen Zuständen ganz bedeutende Verbesserungen. So wird durch die Einführung langfristiger Reisepässe und Sichtvermerke, welche innerhalb der Gültigkeitsdauer in der Regel zum oftmaligen Überschreiten der Grenze des Bundesgebietes berechtigen, den gewiß berechtigten Wünschen und Beschwerden der Reisenden hinsichtlich der in dieser Beziehung bisher bestandenen umständlichen Vorschriften Rechnung getragen. Weiter bilden auch die grundsätzliche Abschaffung des Ausreisesichtvermerkes sowie die Einführung einer einheitlichen Sichtvermerkgebühr, nicht zuletzt auch die Möglichkeit der Ausstellung von Familienreisepässen wesentliche Erleichterungen. Mit dem Tage des Inkrafttretens der neuen Paßverordnung wird im Sinne der Beschlüsse der Pariser Verkehrskonferenz ein neuer einheitlicher Reisepaßvordruck zur Ausgabe gelangen. Die gegenwärtig in Verwendung stehenden Reisepaßvordrucke bleiben, insofern der einzelne Reisepaß nicht schon früher durch Fristablauf ungültig wird, bis 30. Januar 1922 in Geltung.

— **Burgenland.** In Beantwortung einer vom Landesrat Hübter im Namen der Großdeutschen und Bauernbündler gestellten dringlichen Anfrage, betreffend Wünsche und Beschwerden der burgenländischen Bevölkerung, verwies Landeshauptmann Dr. Rintelen auf die für die Versorgung des Burgenlandes wichtigen Verkehrsfragen, worüber auf seine Anregung in Hartberg zwischen Vertretern des Burgenlandes und in Wien mit dem Chef der Verwaltung des Burgenlandes und anderen Funktionären Besprechungen stattgefunden haben. Die Bemühungen des Landeshauptmanns haben sich auch auf die provisorische Schaffung von Kraftwagenlinien erstreckt.

— **Die österreichische Maschinenindustrie.** Die österreichischen Maschinenfabriken sind derzeit wieder gut beschäftigt. Seit dem Herbste hat insbesondere die Ausfuhr eine wesentliche Wiederbelebung erfahren, so daß die einzelnen Fabriken in der Hauptsache für die Ausfuhr tätig sind. Man kann schätzungsweise annehmen, daß etwa zwei Drittel der gesamten Erzeugung an Maschinen zur Ausfuhr gelangen. Die Fahrbetriebsmittelindustrie und die elektrotechnischen Fabriken haben reichlich zu tun. Die Lokomotiv- und Wagenfabriken dürften heuer sogar ihre bisherige Höchstleistung erreichen, was schon seit Jahren nicht der Fall gewesen ist. Auch ist die Ausfuhr bei den Fahrbetriebsmittelwerken verhältnismäßig sehr bedeutend. Jedenfalls hätte auch dieser Industriezweig für das Inland nur eine ungenügende Beschäftigung aufzuweisen, wenn nicht der Währungsstand die Ausfuhr nach einzelnen Nachfolgestaaten und auch in das sonstige Ausland ermöglichen würde. Die elektrotechnischen Fabriken sind einschließlich der Kabelfabriken reichlich beschäftigt, und die großen Unternehmungen überlassen seit langem unbedeutendere Arbeiten (wie Herstellung von Lichtanschlüssen, Installationen usw.) meist den kleineren Firmen, da sie von den Arbeiten für die Elektrisierung der Bahnen und für die übrige Industrie voll in Anspruch genommen sind. Auch der Absatz an landwirtschaftlichen Maschinen hat seit dem Herbste stark zugenommen. Als Abnehmer kamen neben den Balkanstaaten und Nachfolgestaaten auch Italien, Holland und Rußland in Betracht. Fortgesetzt aus Rußland hier eintreffende Anfragen lassen erkennen, daß dort insbesondere Aufmerksamkeit für den Bezug verschiedener Kleinmaschinen für den Haus- und landwirtschaftlichen Gebrauch sowie von Bearbeitungsmaschinen für verschiedene Gewerbezweige besteht.

— **Ausbau der Tiroler Straßen.** Die Tiroler Abgeordneten Dr. Straffner, Dr. Schmidt und Haueis hatten mit Vertretern der Tiroler Landesregierung bei den zuständigen Wiener Ministerien Besprechungen über den Zustand der Tiroler Straßen. Es wurde ein tatkräftiges Eingreifen der Regierung gefordert. Der Erfolg dieses Einschreitens wird sich darin zeigen, daß nunmehr die Gerlosstraße, die Pitztal- und die Sillianerstraße sowie die Kalserstraße, die Pillersee- und Kaunsertalstraße raschestens fertiggestellt, beziehungsweise verbreitert werden. Bezüglich der Lechtalerstraße hat die Regierung die Zusage gemacht, daß diese von der Bundesverwaltung übernommen werden wird. Auch die Thierserstraße soll nun endlich fertiggestellt werden, doch wird der geplante Tunnel nicht ausgeführt, sondern eine Umgehungsstraße angelegt werden, wodurch die Baukosten um etwa 10 Millionen Kronen verringert wurden. Für die genannten Straßen hat die Regierung die Geldmittel zur Verfügung gestellt.

— **Todesfall.** Am 16. Dezember starb nach kurzer Krankheit der Vorstand des Departements für die technische Mitwirkung bei der Sicherstellung von Bahnen niederer Ordnung im Bundesministerium für Verkehrswesen, Ministerialrat Ing. Edmund Granzer. Er stand seit dem Jahre 1890 im Eisenbahndienst, war bei verschiedenen äußeren Stellen des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes tätig und wurde 1907 in das Eisenbahnministerium berufen, in dem er nach 13jähriger, verdienstvoller Tätigkeit im vergangenen Jahre zum Departementsvorstande bestellt wurde.

Besondere Verdienste erwarb er sich um die Pflege der deutschen Sprache, und zwar nicht allein in privater, sondern auch innerhalb seiner beruflichen Tätigkeit. Er war der langjährige Berater des Eisenbahnministeriums bzw. des Verkehrsministeriums in allen Fragen der Sprachreinheit. Aus seiner einschlägigen schriftstellerischen Tätigkeit sind „Die österreichische Kanzleisprache“ und „Fremdwörter im Bau- und Eisenbahnwesen“ hervorzuheben.

Ungarn.

— **Eisenbahnverhandlungen zwischen Ungarn und Österreich.** (Vgl. auch S. 986.) Am 6./7. d. M. fanden zwischen den Abordnungen der ungarischen und österreichischen Eisenbahnen wichtige Verhandlungen statt, die sich auf die Aufnahme und Regelung des wechselseitigen Verkehrs der beiden Nachbarstaaten beziehen. Unter anderem wurden die damit zusammenhängenden Post-, Telegraphen-, Paß- und sonstigen Angelegenheiten geregelt. Der Führer der ungarischen Delegation war Staatsbahndirektor Ministerialrat Anton Paszterczyk, der die Verhandlungen als Präsident leitete. An den Beratungen nahm auch der englische Oberst Cansey teil, ohne Absicht jedoch, die Verhandlungen in irgendeiner bestimmten Richtung zu beeinflussen. Die Verhandlungen haben mit Ausnahme eines einzigen Punktes zu einem günstigen Ergebnis geführt.

— **Eröffnung der Telegraphenlinie Budapest-Sofia.** Als einer der Erfolge der auf der Konferenz Portorose gefaßten Beschlüsse wurde die unmittelbare telegraphische Verbindung zwischen Budapest und Sophia nach dreijähriger Unterbrechung am 14. Dezember wieder aufgenommen. Während die alte Linie über Belgrad ging, führt die neue über Temesvár-Turn-Severin.

— **Eisenbahnlegitimationen der öffentlichen Angestellten auf der Südbahn.** Nach einer Verordnung der Südbahndirektion haben die öffentlichen Angestellten, Militär- und Polizeipersonen und deren Familienmitglieder auf den ungarischen Linien der Südbahn auch im Jahre 1922 Anspruch auf Fahrbegünstigung, wenn ihre durch die königl. ung. Staatsbahnen bzw. Militärbehörden ausgestellte Eisenbahnlegitimation von der Betriebsdirektion der Südbahn mit einem entsprechenden Gültigkeitsvermerk oder einem Einlageblatt versehen wird.

— **Budapest-Szent-Lörinczer Lokalbahn A.-G.** Die Direktion dieser Unternehmung veröffentlicht jetzt ihre Bilanz, die mit einem Verlustsaldo von 16 402 K. schließt.

— **Ungarn auf der Lyoner Ausstellung.** In Lyon findet vom 1. bis 15. März 1922 eine internationale Messe statt, an der auch Ungarn teilnehmen wird. Seit Ende des Weltkrieges wird jetzt Ungarn zum erstenmal zu einer internationalen Messe eingeladen. Auf Veranlassung der ungarisch-französischen Handelskammer haben sich bereits viele Aussteller gemeldet, denen sich Gelegenheit bieten wird, ihre vorzüglichen Erzeugnisse den Weststaaten vorzuführen, um auf dem Weltmarkte als Wettbewerber aufzutreten.

— **Neue Viehpaßformulare.** Nach einer Verordnung des Finanzministeriums dürfen viehpaßpflichtige Tiersendungen nur mit neu eingeführten Viehpässen befördert werden. Diese Formulare müssen auch die vorgeschriebenen tierärztlichen und sonstigen Bescheinigungen enthalten.

— **Verkehrsfragen.** Der Verkehr mit Südslawien, und zwar über die Station Gyékényes, der Stückgut- und Wagenladungsverkehr in beiden Richtungen und der Wagenladungsverkehr über Kelebia und Röszke wurde wieder aufgenommen. — Der Gesamtverkehr auf der Strecke Sopronkertes-Ebenfurt wurde eingestellt und nach der Station Pinnye werden keine Wagenladungen angenommen. Ferner wurde der Gesamtverkehr auf der Strecke Sopron (Ödenburg)-Lajtaszentmiklós eingestellt. — Der Verkehr nach Stationen der tschechischen Bahnen über Orosvár, Szob, Drégelypalánk, Ipolytarnóc, Salgotarján und Sátoraljaujhely, ferner über Bánréve und Hidasnémeti wurde wieder aufgenommen.

— **Die Franz-Josef-Unterirdische elektrische Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht dieser Bahn bezifferte sich der Verlust im Jahre 1920 bei einem Stammkapital von 7,013 Mill. Kronen auf 23 475 Kr. gegenüber einem im Vorjahre erzielten Gewinn von 51 788 Kr.

— **Die Deutsch-ungarische Handelskammer.** An dieser Stelle ist bereits mitgeteilt worden, daß vor einigen Monaten in Budapest die Deutsch-ungarische Handelskammer ins Leben gerufen wurde. Diese hat die Absicht, eine Musterschau deutscher Waren in Budapest einzurichten. Sie glaubt, die deutsch-ungarischen Wirtschaftsbeziehungen im Wege des in Ungarn eingeführten Freilagersystems wieder beleben zu können. In den Freilagern können nämlich die Waren unter Zollverschluß bleiben, dürfen hier besichtigt und verkauft werden und brauchen erst dann verzollt zu werden. Es bietet sich somit für die deutsche Ausfuhr Gelegenheit, ihre Waren in diesen Freilagern unterzubringen; sie können im Falle der Unverkäuflichkeit wieder zurückgenommen werden, ohne Zoll bezahlen zu müssen, so daß bloß die Hin- und Rückfracht in Frage käme. Eine weitere Begünstigung hat die ungarische Regierung für deutsche Geschäftsreisende dadurch vorgesehen, daß an Stelle der zeitraubenden und umständlichen polizeilichen Anmeldung der Paß lediglich der Deutsch-ungarischen Handelskammer übergeben wird, die dann ihrerseits das weitere veranlaßt.

— **Personalnachrichten.** Der Handelsminister hat den Inspektor der königl. ung. Staatsbahnen Karl Freytag zum Mitglied des Prüfungsausschusses der Dampfkesselheizer und Lokomotivführer ernannt.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Ostseehäfen in ihrem Ringen um den kommenden Durchgangsverkehr.** Die Hafenverwaltung der Stadt Stockholm hat einen Bericht über die wichtigsten Durchgangshäfen östlich und südöstlich der Ostsee und zugleich über die Seefahrtverhältnisse in Hamburg veröffentlicht, der zur Beurteilung der Aussichten im Wettkampfe um den Großhandel und die Seefahrt der Länder um die Ostsee und insbesondere Rußlands dient.

Zunächst behandelt der Bericht die Freihafenanlage von finnisch Hangö, Taludden, die über einen sehr ausgedehnten und günstig gelegenen Bereich verfügt. Hier sollen vier große Hafenbecken zur Anlage kommen mit neuzeitlichen Kais und geräumigen Lagerhäusern mit Eisenbahnanschlüssen. Man erwartet den Beginn der Freihafenanlegung günstigsten Falles im kommenden Herbst oder im Frühjahr 1923. Lagerhäuser mit ungefähr 12 000 qm Bodenfläche sind schon aufgeführt und durch besondere Gleise an die Staatsbahn und den jetzigen Hafen angeschlossen. Der Verkehr hat, wenn auch in kleinem Umfange, eingesetzt. Die Eisverhältnisse legen im allgemeinen dem Verkehre in Hangö kein Hindernis in den Weg; auch Eisbrecher sind vorhanden. Im Anschluß hieran wird in bezug auf die Seefahrt nach Petersburg erwähnt, daß die Stadt zwischen 16. September und 17. November von 107 Fahrzeugen angelaufen wurde mit zusammen 81 762 Nettotonnen und einer Fracht von 132 373 t. Nicht weniger als 49 von diesen Fahrzeugen fuhren unter deutscher Flagge.

In Estland wurde Baltischport am 1. Juni zum Freihafen erklärt. Dagegen scheint der in Reval geplante Freihafen nicht zustandezukommen. Praktisch genommen besitzt er jedoch schon jetzt Freihafeneigenschaften, denn es können dort Waren eingeführt, umgeladen und wieder ausgeführt werden, ohne daß sie verzollt werden. Der Hafen von Reval soll gleichzeitig etwa 13 Fahrzeuge von 5000 t mittlerer Tragfähigkeit aufnehmen können; er ist in der Erweiterung begriffen. Die Lagerhäuser in Reval sollen bis gegen 500 000 t Waren aufnehmen können, und 500 bis 600 Eisenbahnwagen sollen innerhalb 24 Stunden vom Hafen befördert werden können. Das Freihafengebiet in Baltischport ist nur ungefähr 35 000 qm groß. Krane sind noch nicht da, sollen aber in Anschaffung begriffen sein. Die am Platze befindlichen Lagerhäuser sollen ungefähr 10 000 t Güter aufnehmen können.

Die lettische gesetzgebende Versammlung hat im Mai ein Gesetz über die Einrichtung eines Freihafens angenommen, aber eine abschließende Entscheidung über dessen Anlage wurde noch nicht getroffen. Sowohl in Libau wie in Windau können indes schon jetzt Waren zollfrei in Lagerhäusern mit Freihafenrecht aufgestapelt werden. Sämtliche Lagerhäuser im Hafen von Riga sollen für Durchgangsgüter russischer und amerikanischer Unternehmungen verpachtet sein. Die letztgenannte Hafenanlage hat im Kriege bedeutenden Schaden gelitten, sie dürfte aber inzwischen nicht nur nach dem Stand von 1913 wieder hergestellt, sondern auch verbessert worden sein. Im Jahre 1919 kamen nur 207 Fahrzeuge an, gegen 2951 im Jahre 1913, aber 1920 hat sich der Verkehr auf 762 Fahrzeuge erhöht, also mehr als verdreifacht, und 1921 hat der Verkehr weiter zugenommen.

Das größte Interesse zieht zweifellos der Teil des Berichtes auf sich, der von der Entwickelung der Seefahrt von Hamburg nach dem Kriege handelt. Der am meisten hervorstechende Zug in diesem Berichte ist natürlich die Beteiligung der Vereinigten Staaten. 1913 wurde dieses Land von einem einzigen Fahrzeug vertreten, 1919 von 216 ankommenden und abgehenden und 1920 von nahezu dem Dreifachen oder 549 Fahrzeugen von ungefähr 2 050 000 Registertonnen. Amerika hat auch in großem Umfange Anstalten getroffen, sich in der Stadt der Kaibereiche, der Lagerhäuser und anderer ausschließlich für amerikanische Fahrzeuge vorgesehenen Einrichtungen zu versichern. Auch mehrere sonstige ausländische Reedereien sollen wegen Erwerbs von Hafengebieten in Hamburg verhandeln. Der Verkehr in Hamburgs Hafen während der Monate Januar bis September 1921 wird durch folgenden Vergleich mit dem gleichen Zeitabschnitt 1913 veranschaulicht. 1921 kamen 6145 Fahrzeuge von 6 731 000 Registertonnen an und gingen 6991 Fahrzeuge mit 6 654 000 t ab. 1913 waren die entsprechenden Zahlen 11 225 ankommende Schiffe

mit 10 599 000 t und 12 579 abgehende mit 10 842 000 t. Weiter kann beigefügt werden, daß die ankommende und abgehende Tonnage für September eine Mehrung von 63 % gegenüber Januar darstellt und daß die Tonnenzahl für September nicht weniger als 82 % der entsprechenden Tonnenzahl des gleichen Monats im Jahre 1913 darstellt. Dr. S.

— **Bericht der Oberrevisoren über die Prüfung der Rechnungen und der Verwaltung der schwedischen Staatsbahnen für 1920.** Der Bericht liegt nunmehr der Regierung vor und spricht sich über die verdienstvolle Art, in der die Generaldirektion ihre verantwortungsvolle und schwierige Aufgabe gelöst hat, anerkennend aus. Über das Verkehrsergebnis ist gesagt, daß das Gesamteinkommen auf den Tag und das Bahnkilometer gerechnet im Mittel für 1920 sich belief auf 167,91 Kr., die Ausgabe auf 153,43 Kr. Für 1919 waren die betreffenden Zahlen 146,60 und 152,05 Kr. Über die vielangegriffene Steinkohlenpolitik der Staatsbahndirektion sagt die Revision, daß die Staatsbahnen zur Sicherstellung des Verkehrs einen Vorrat für einen Jahresbedarf halten sollten. Doch sei das nicht so aufzufassen, daß die Staatsbahnen unabhängig von den Schwankungen am Kohlenmarkt und seinen Aussichten diesen Jahresvorrat ständig und starr einhalten sollten. Andererseits dürfe aber die Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht durch ungewisses Zuwarten auf erhoffte niedrigere Preise aufs Spiel gesetzt werden. Daß einige Käufe der Generaldirektion bei weiterem Zuwarten hätten verbilligt werden können, ist nicht abzustreiten, bei den unbestimmten und unberechenbaren Verhältnissen am Kohlenmarkte jedoch hält die Revision die Einkaufspolitik der Generaldirektion für ganz begreiflich.

In der schwedischen Presse wurde geäußert, daß die von Amerika angekauften Schienen für schwedische Verhältnisse unbrauchbar seien, und daß die Generaldirektion sie als Schrott zu verkaufen versucht habe. Die Oberrevisoren sind der Sache nachgegangen und haben festgestellt, daß weder eingefahrene Stöße, die auf zu weiches Material hindeuten, festzustellen seien, noch auch sonst Fehler, die auf Sprödigkeit des Materials schließen lassen. Die Generaldirektion hat sich vor Bestellungsabschluß sowohl über den Schienenquerschnitt als auch über die Herstellungsbestimmungen vergewissert. Letztere stimmen mit den schwedischen überein.

Die Oberrevisoren fassen ihr Schlußurteil folgendermaßen zusammen: für das Ergebnis der Geschäftsabwicklung im ganzen ist die Generaldirektion verantwortlich. Aber im gleichen Maße, in dem dieses Ergebnis unmittelbar oder mittelbar Einwirkungen ausgesetzt ist, die sich dem Einflusse der Generaldirektion entziehen, ist auch die Verantwortung der Generaldirektion eingeschränkt. Derartige Einflüsse haben in den letzten Jahren in großem Umfange mitgespielt, so der Krieg und dessen Folgen und dann der vom Reichstag aufgestellte Lohnstatus. Eine gerechte Verantwortlichkeitsausscheidung begegnet sonach großen Schwierigkeiten, wenn eine solche aber erfolgen könnte, so würde sie ausweisen, daß nur der kleinere Teil der Verantwortung für das ungünstige Ergebnis der Tätigkeit der Eisenbahnen in den letzten Jahren die Generaldirektion selbst treffe. Wenn es gelte, ein allgemeines, gerechtes Urteil über die Verwaltung der Eisenbahnen zu fällen, so dürfe man nicht die gleichen Gesichtspunkte wie bei einem Privatbahnbetrieb anwenden. Die Staatsbahndirektion muß ganz anders als eine Privatbahn auf die Allgemeinheit Rücksicht nehmen. Die Generaldirektion ist auch ganz anders als eine Privatbahn den Folgen des unmittelbaren Eingreifens der Regierung und des Reichstages in die Verwaltung ausgesetzt. Dr. S.

— **Der neue schweizerische Bundespräsident.** Die Bundesversammlung hat den bisherigen Vorsteher des Eisenbahn- und Postdepartements, Bundesrat Dr. R o b e r t H a a b, für das Jahr 1922 zum Bundespräsidenten mit großer Stimmenmehrheit gewählt. Bundespräsident Haab ist erst 56 Jahre alt; er stammt aus Wädenswil im Kanton Zürich. In Zürich, Straßburg und Leipzig hat er Rechtswissenschaften studiert. Nachdem er eine Zeitlang als Rechtsanwalt und am zürcherischen Obergericht tätig gewesen war, trat er als Regierungsrat in die Regierung seines Heimatkantons ein und verwaltete das Justiz- und Polizeidepartement, später das Baudepartement. Dort befaßte er sich mit Eisenbahnfragen; er war auch Mitglied des Verwaltungsrats der Südostbahn und des Kreiseisenbahnrats des III. Kreises. Nach dem Ausscheiden Weißenbachs 1911 wurde H. als Mitglied in die Generaldirektion der S. B. B. berufen und übernahm dort die Rechtsabteilung. Seine Tätigkeit im Eisenbahnwesen vertauschte er im Jahre 1917 mit dem schwierigen Posten eines Gesandten in Berlin, dessen Bedeutung in der Kriegszeit die Wahl eines Mannes erforderlich machte, auf dessen Takt und Tatkraft sich die schweizerische Regierung verlassen konnte. Dieses Vertrauen hat H. in hohem Maße gerechtfertigt, und es wurde von der deutschen Regierung, die in ihm eine starke und wahrhaft neutrale Persönlichkeit schätzen gelernt hatte, lebhaft bedauert, als er schon nach kurzer Zeit als Nachfolger Forrers an die höchste Verwaltungsstelle berufen wurde, die die Schweiz zu vergeben hat. Als Vorsteher des Eisenbahn- und Postdepartements hat sich Haab in vierjähriger Tätigkeit als ein vortrefflicher Verwaltungsbeamter erwiesen, der die Leitung des notleidenden Verkehrswesens in vorbildlicher Weise geführt hat. Die schwierigen Verhandlungen mit dem Personal, die Aufstellung des Reorganisationsplanes der S. B. B.-Verwaltung und seine Vertretung bei den mitwirkenden Körperschaften sind Leistungen, die eine geschickte Hand und große Tat- und Arbeitskraft erforderten. Wenn aus der „Lex Haab" trotz aller Anfechtungen durch die Interessenten etwas Brauchbares herauskommt, so ist das in der Hauptsache seiner Person zu verdanken. Im Parlament hat Haab durch die sachkundige und nur von sachlichen Gründen geleitete Vertretung seines Ressorts die größte Anerkennung und das willige Ohr der eidgenössischen Räte erworben. Jetzt hat die Schweiz durch Haabs Wahl zum Bundespräsidenten einen ihrer besten Männer mit ihrer höchsten Ehrenstelle bekleidet. —r.

— **Entstaatlichung der französischen Staatsbahnen?** Die französische Regierung hatte einen Ausschuß eingesetzt, der sich mit den Verhältnissen der französischen Staatsbahnen zu befassen hatte. Dieser Ausschuß hat sich nach eingehenden Verhandlungen vor kurzem mit einer Mehrheit von 28 : 10 Stimmen unter endgültiger Ablehnung aller anderen Vorschläge für einen Plan ausgesprochen, der die Überführung der Staatsbahnen in einen privaten Betrieb ins Auge faßt. Der Plan, der von dem Abgeordneten Butreil ausgeht, sieht zu diesem Zweck die Bildung einer industriellen Gesellschaft vor, in deren Verwaltungsrat auch Vertreter der Regierung und der wirtschaftlichen Verbände sowie Vertreter des Personals Aufnahme finden sollen.

— **Die Lage der italienischen Staatsbahnen.** Der „D. Allg. Ztg." wird aus Rom berichtet: In der Kammerkommission erstattete der Minister Bericht über die Lage der Staatsbahnen. Die Bilanz für das Jahr 1920/21 schloß mit einem Fehlbetrag von 1 045 526 Lire, obwohl die Verkehrseinnahmen sich gegen die Schätzung von 1,4 Milliarden auf 2,6 Milliarden gesteigert hatten. Die Ausgaben für das Personal sind auf 1,8 Milliarde gestiegen (Verteuerung 670 Mill. Lire gegen das Vorjahr). Die Ausgaben für Kohlen sind auf 1,1 Milliarde angewachsen (Verteuerung 800 Mill. Lire gegen den Voranschlag). Im neuen Voranschlag sind für Kohlen 750 Mill. Lire unter Annahme eines Mittelpreises von 300 Lire für die Tonne vorgesehen. Zurzeit kosten die auf dem Landweg von Deutschland bezogenen Kohlen, die den größten Teil des Eisenbahnbedarfs von 2,5 Mill. Tonnen decken, durchschnittlich 125 Lire für die Tonne. Für Unterhalt werden 420 Mill. Lire angenommen gegen verausgabte 475 Mill. Lire im Vorjahr. Für das Personal sind 1846 Mill. Lire veranschlagt. Die Erhöhung der Personalausgaben ist verursacht durch die Gehaltserhöhungen, die Vermehrung der Beamten, die aus politischen Gründen unverhältnismäßig groß war, Herabsetzung der Arbeitszeit usw. Die Last der Überzahl von Beamten kann nur nach und nach abgebaut werden. Die Agitation für neue Teuerungszulagen wird zweifellos zu einer weiteren Verschärfung der Finanzlage der Staatsbahnen führen.

— **Zusammenstoß des Orient-Expreß.** Nach einer Meldung aus Venedig vom 22. Dezember 1921 stieß der von Paris kommende Orientexpreß bei S a n D o n a an der Piave mit dem Schnellzug Triest—Rom zusammen. Von den Reisenden des Schnellzuges wurden zwei Personen getötet und 35 verletzt, während von den Reisenden des Orientexpreß niemand verletzt wurde.

— **Statistischer Bericht über die englischen Eisenbahnen.** Das englische Verkehrsministerium hat soeben den ersten statistischen Bericht über das Anlagekapital, den Verkehr, die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen von England, Schottland und Irland veröffentlicht, zu dem ihm die Eisenbahngesellschaften die Unterlagen auf Grund des Verkehrsgesetzes vom Jahre 1919 haben liefern müssen. Aus ihnen geht hervor, daß im Jahre 1920 die Durchschnittsbelastung eines englischen Güterwagens 5,34 t, die eines Güterzugs 130,25 t war. Ein Güterzug legte durchschnittlich in der Stunde 12,6 km, ein Personenzug 21,0 km zurück. Auf eine Lokomotivstunde kam eine Nutzleistung von 676 tkm. Die durchschnittliche Förderweite betrug 93 km für alle Güter, 144 km für Stückgüter, 76 km für Kohle und Koks und 82 km für Erze.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Bundesdirektion Villach. Am 20. Dezember 1921 ist die zwischen den Stationen Hermagor und Rattendorf-Genig in Kilometer 38.298 der Linie Arnoldstein-Kötschach-Mauthen gelegene Haltestelle Tröpolach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektion Oldenburg. Der Bahnhof Stickhausen an der Strecke Leer (Ostfriesl.)-Oldenburg (Oldenburg) erhält vom 1. Januar 1922 ab die Bezeichnung „Stickhausen-Velde (Ostfriesl.)“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 367 vom 19. Dezember 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Einstellung der Güterwagen der Crefelder Eisenbahn in den Reichsbahnwagenpark (abgesandt am 23. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Haltepunkt Kirchhammelwarden wird am 1. Januar 1922 als Ladestelle für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Bedienungs- und Tarifstation ist Brake (Oldbg.). Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2157)

Oldenburg, den 17. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Heft C II (Ausnahmetarif) Tv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden in dem Ausnahmetarif 5a für Steine (Nachtrag 1) als Versandstationen nachgetragen: Amerika (Sa), Aue (Erzgeb.), Auerswalde-Köthensdorf, Berbersdorf, Wilkau (Sa) und Wolkenburg.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (2183)

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 22. Januar 1922 werden für die Beförderung von Gütern, soweit sie nicht seewärts ein- oder ausgeführt werden, zwischen Bremen Hbf. und den Lade- oder Übergabestellen im Gebiet der Tarifstationen Bremen Hohentorshafen (für diese auch in Richtung Delmenhorst), Bremen Inlandshafen, Bremen Weserbf. und Bremen Zollausschluß besondere Anstoßfrachtsätze erhoben. Gleichzeitig werden für seewärts ein- und ausgehende Güter Kontrollvorschriften eingeführt.

Außerdem werden die örtlichen Bestimmungen für Bremen Zollausschluß, Bremen Inlandshafen und die bisherige Ladestelle Bremen Hohentorshafen geändert.

Bremen Neustadt Pbf. erhält die Bezeichnung Bremen Hohentorshafen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (2164)

Hannover, den 19. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien, Teil II.

Im Nachtrag III, Seite 3, wird im Abschnitt C, Nebengebührentarif, Ziffer VI a), die Telegrammgebühr in 3,— ℳ und 3 Kronen 60 Heller geändert.

Dresden, 20. Dezember 1921. (2169)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Nürnberg Süd (Bay) St., W., in den Tarif aufgenommen. Die Tarifentfernungen sind zu bilden durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen von Nürnberg Rbf. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für die Anstoßstation. (2158)

München, 20. Dezember 1921.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden in Abänderung der Vorbemerkung 3 zu Abschnitt C, Nebengebührentarif, bei unseren im Gebiete der Tschechoslowakei gelegenen Stationen die Nebengebühren stets nach den im Nebengebührentarif enthaltenen Beträgen in Kronenwährung erhoben. Die Einführung der Tarifmaßnahme mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (2152)

Dresden, am 20. Dezember 1921.
Eisenb.-Generaldirektion.

Gemeinsames Heft A — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 wird die Zusatzbestimmung 6 zu § 56 der E. V. O. Aufgabe mehrerer gleichartiger Sendungen für einen Empfänger und einer Bestimmungsstation auf einen Frachtbrief gestrichen. Die Streichung ist gemäß § 2 E. V. O. genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2177)

Berlin, den 20. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 ist im Ausnahmetarif 8 für frische usw. Seefische die bisherige Versandstation Bremen Neustadt Pbf. in Bremen Hohentorshafen Zu 110 zu ändern.

Ferner ist bei Bremen Zollausschluß nachzutragen „Zu 110“. (2175)

Hannover, den 22. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr: Teilheft C II, Ausnahmetarife.

Ab 1. Januar 1922 wird Cunnersdorf b. Kamenz (Sa) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a einbezogen.

Halle (Saale), den 22. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (2162)

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar n. J. tritt im Güter- und Tierverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen eine weitere Erhöhung um 33⅓ % ein.

Mühlhausen, den 21. Dezember 1921.
Der Vorstand. (2159)

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, vom 1. Dezember 1921.

Am 1. Januar 1922 tritt Nachtrag I in Kraft. Er enthält neben Änderung der Zuschläge für die Stationen der Eisenbahndirektion des Saargebiets neue Schnittafeln B und B I (nordische Schnittsätze) und eine neue Kurszuschlagstafel. Die neuen Tafeln erhalten Ermäßigungen in den Sätzen für Eilgut (Stückgut und Wagenladungen), Frachtstückgut und den Frachtstückgut-Wagenladungsklassen 6 und 7.

Altona, den 23. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion, (2185)
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden die Teilhefte B II 11, 16, 20 und 21 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—16 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 22,00 ℳ.

Die Teilhefte sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 22. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (2181)

Gütertarif deutsche Stationen auf Schweizergebiet — schweiz. Stationen.

Auf 1. Januar 1922 erscheint ein direkter Gütertarif für den Verkehr der Stationen Beringen Bad Bf., Neuhausen Bad. Bf., Neunkirch, Richen b. Basel, Thayngen und Wilchingen-Hallau mit Stationen schweiz. Bahnen. Er ist zum Preise von 15,40 ℳ bei unserem Verkehrsbureau oder zu 3,10 Fr. bei unseren beteiligten Stationen erhältlich.

Karlsruhe, 22. Dezember 1921. (2173)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Württ. Binnengütertarif. Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 an treten Tarifänderungen im Verkehr mit Kaiseringen-Frohnstetten und Urbach b. Schorndorf ein, wodurch sich zum Teil Frachterhöhungen ergeben. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (2174)

Stuttgart, den 23. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 wird die Station Bremen Hohentorshafen mit den Entfernungen für Bremen Hbf. in den Tarif aufgenommen.

Ferner ist bei Bremen Inlandshafen und Bremen Zollausschluß der Zusatz „Zu 110“ nachzutragen. (2163)

Hannover, den 21. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1922 treten Änderungen in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 6a im Binnenverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (2171)
Gera-Reuß, den 23. Dezember 1921.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer
Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Deutsch-Dänischer Verbandsgütertarif, Teil II, vom 1. Dezember 1921. Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, vom 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden die Stationen Bremen Hohentorshafen (Old) und Bremen Inlandshafen (Hn) in die obengenannten Tarife aufgenommen. Mit dem gleichen Zeitpunkte werden im Verkehr mit den Tarifstationen Bremen Hohentorshafen, Bremen Inlandshafen, Bremen Weserbahnhof und Bremen Zollausschluß besondere Anstoßfrachten eingeführt, die nicht für seewärts ein- und ausgehende Güter gelten. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (2180)
Hannover, den 21. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Nord-/Süd-westdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 wird der Tarif für den oben bezeichneten Verkehr ausgegeben. Er enthält Entfernungen:

1. für verschiedene Verbindungen des bayerischen (pfälzischen) Bahnnetzes und des Direktionsbezirks Trier unter sich,
2. für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Köln und Trier einerseits mit verschiedenen Stationen des bayerischen (pfälzischen), des badischen, des württembergischen und des bayerischen (rechtsrheinischen) Bahnnetzes, sowie des Dir.-bezirkes Mainz und der an diese Bahnen anschließenden Privatbahnen anderseits.

Die Frachtsätze auf Grund der Entfernungen des neuen Tarifs werden nur dann angewendet, wenn es vom Absender im Frachtbriefe vorgeschrieben wird. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungen, von denen der Tarif auch käuflich bezogen werden kann. (2178)
Frankfurt (Main), 22. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 wird die Station Bremen Hohentorshafen (Old), Dienstbeschränkungen usw. „Bes, E St“ (nur Empfang), C R, W A, Zu 110 mit den Entfernungen für Bremen Hbf. in den Tarif aufgenommen. Desgleichen ist bei Bremen Inlandshafen und Bremen Zollausschluß das Zeichen „Zu 110“ nachzutragen.

Die Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilgut von Stuttgart Hbf. und Tamm b. Bietigheim nach Bremen und Hamburg und von Schaffhausen nach Warnemünde werden der am 1. Dezember 1921 eingetretenen Frachterhöhung entsprechend geändert. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Hannover, den 20. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (2166)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 erscheint eine Neuausgabe der Tarifhefte 1, 2 und 3 (früher 4). Hierdurch werden die Tarifhefte 1, 2 und 4 des Ostdeutsch-Südwestdeutschen Verkehrs vom 1. April 1907 nebst Nachträgen I—IV und den bisher erlassenen Änderungen und Ergänzungen aufgehoben.

Die neuen Tarifhefte enthalten teilweise erhöhte Entfernungen sowie Entfernungen für eine größere Anzahl neuer Stationen.

Für Stationen der an Polen abgetretenen Gebiete sind Entfernungen nicht mehr vorgesehen. Nähere Auskunft erteilen die Tarif- und Verkehrsbüros der beteiligten Eisenbahn-Generaldirektionen und der Eisenbahndirektionen.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914 S. 455). (2182)
Breslau, den 23. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Heft C II (Ausnahmetarif).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 ist im Ausnahmetarif 8 für frische Seefische usw. die bisherige Versandstation Bremen Neustadt Pbf. in Bremen Hohentorshafen Zu 110 zu ändern. Ferner ist im gleichen Ausnahmetarif bei der Station Bremen Zollausschluß das Zeichen „Zu 110“ nachzutragen. (2165)
Hannover, den 20. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1922 wird die Station Lintorf (Kr. Düsseldorf) als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken aufgenommen. (2172)
Elberfeld, den 21. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komárno. Gütertarif Teil II, gültig vom 1. August 1921. Gültigkeit der Eisenbahnfrachtsätze bei Einstellung der Donauschiffahrt im Winter.

Bei kundgemachter Einstellung der Donauschiffahrt während der Wintermonate gelten die Eisenbahnfrachtsätze des vorgenannten Tarifes in der Richtung nach Bratislava in folgenden Fällen:

1. für Sendungen, welche in einer čechoslovakischen Eisenbahnstation vor Einstellung der Schiffahrt zur Beförderung aufgegeben worden sind, jedoch erst nach Einstellung der Schiffahrt in den Umschlagplatz gelangt sind und von dort mit der Eisenbahn mit neuen Frachtbriefen ins Ausland aufgegeben und befördert werden.
2. für Sendungen, welche in einer čechoslovakischen Eisenbahnstation nach der Verlautbarung der Einstellung der Schiffahrt zur Beförderung aufgegeben worden und zur Zwischenlagerung in einem Bahn- oder in einem Privatmagazine (soferne dieses unter Bahnaufsicht steht) in der Station Bratislava dunajské nabřezie bestimmt sind. Den Frachtbriefen zu diesen Sendungen muß die Bestätigung eines der genannten Magazine beigelegt sein, daß die Magazinsverwaltung die Sendung zur zeitweiligen Zwischenlagerung bis zur Wiedereröffnung der Schiffahrt übernimmt. Die Durchführung der zeitweiligen Lagerung richtet sich nach den einschlägigen Vorschriften.

Durch diese Bestimmungen werden die im vorangeführten Tarife auf Seite 4 usw. im Punkt A des Abschnittes I enthaltenen Anwendungsbedingungen ergänzt. (2181)
Wien, am 20. Dezember 1921.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung A vom 15. Mai 1909.

Direkte Beförderung von lebendem Wild als beschleunigtes Eilgut.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 wird lebendes Wild, in Kisten oder Körben verpackt, als Eilstückgut zur durchgehenden Beförderung mit Schnellzügen von Österreich nach der Schweiz unter folgenden Bedingungen angenommen:

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Bestimmungen des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahngütertarifes, Teil I, Abteilung A, und auf Grund nachstehender Zusatzbestimmungen:

Artikel 6.

Der Eilfrachtbrief hat oberhalb der Adresse den Vermerk zu tragen „Beschleunigtes Eilgut“. Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief alle für den Transport in Betracht kommenden Grenzübergänge, über die der Transport zu führen ist, von Staat zu Staat vorzuschreiben.

Artikel 9.

Die Stückgüter müssen mit einem Zettel versehen sein, der in deutlicher und lesbarer Schrift die Anschrift des Empfängers sowie die Bestimmungsstation angibt, außerdem kann er auch die Anschrift des Absenders enthalten.

Artikel 11.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Binnentarife der beteiligten Verwaltungen.

Artikel 12.

Die Fracht für die ganze Beförderungsstrecke ist im Sinne der Bestimmung a 1. (2) dieses Artikels vom Absender zu bezahlen.

Artikel 13.

Nachnahmen sind nur in der österreichischen Währung zugelassen.

Artikel 14.

Die im § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen festgesetzten Lieferfristen werden durch die in den vom Transporte berührten Ländern verlautbarten Lieferfristzuschläge verlängert. (2168)
Wien, am 19. Dezember 1921.
Österreichische Bundesbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Französisch-österreichischer Verkehr. Direkte Beförderung von lebendem Wild als beschleunigtes Eilgut.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 wird lebendes Wild, in Kisten oder Körben verpackt, als Eilstückgut zur durchgehenden Beförderung mit Schnellzügen von Österreich nach Frankreich im Durchzug durch Deutschland und die Schweiz unter folgenden Bedingungen angenommen:

Die Beförderung erfolgt auf Grund der

Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst Ausführungsbestimmungen und einheitlichen Zusatzbestimmungen, sowie auf Grund besonderer Zusatzbestimmungen wie folgt:

Artikel 6.

Der Eilfrachtbrief hat oberhalb der Adresse den Vermerk zu tragen „Beschleunigtes Eilgut". Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief alle für den Transport in Betracht kommenden Grenzübergänge, über die der Transport zu führen ist, von Staat zu Staat vorzuschreiben.

Artikel 9.

Die Stückgüter müssen mit einem Zettel versehen sein, der in deutlicher und lesbarer Schrift die Anschrift des Empfängers sowie die Bestimmungsstation angibt, außerdem kann er auch die Anschrift des Absenders enthalten.

Artikel 11.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der Binnentarife der beteiligten Verwaltungen. Für den französischen Durchlauf gelten überdies die für kleine Warenkolli und für Lebensmitteltransporte bestehenden Vorschriften.

Artikel 12.

Die Fracht für die ganze Beförderungsstrecke ist im Sinne der Bestimmung des al. (2) dieses Artikels vom Absender zu bezahlen.

Artikel 13.

Nachnahmen sind nur in der Währung des Versandlandes zugelassen.

Artikel 14.

Die im § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen festgesetzten Lieferfristen werden durch die in den vom Transporte berührten Ländern verlautbarten Lieferfristzuschläge verlängert.

Artikel 15.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders werden uneingeschränkt nur insolange zugelassen, als die Sendung die Grenze des Versandlandes nicht überschritten hat. Hat die Sendung die Grenzen des Versandlandes überschritten, so sind, sofern es sich nicht um die Ausführung der in den Artikeln 18 und 24 des Internationalen Übereinkommens vorgesehenen nachträglichen Verfügungen handelt, nur solche Verfügungen zugelassen, welche die Änderung des Empfängers in der gleichen Bestimmungsstation zum Gegenstande haben.

Artikel 38.

Sendungen mit Angabe des Interesses an der Lieferung werden zur Beförderung nicht angenommen.

Nähere Auskünfte können in der Versandstation eingeholt werden. (2167)

Wien, am 19. Dezember 1921.
Österreichische Bundesbahnen, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 15. Juli 1921.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1922 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Januar 1923, werden die auf Seite 5 des Tarifes unter Ziffer I-2-b als Teilfrachten zu den Marksätzen zu berechnenden Mindestgebühren erhöht wie folgt:

Für gewöhnliches und ermäßigtes Eilgut von „4 *M* 50 *S*" auf „9 *M*", für sperriges Frachtstückgut und Frachtstückgut der Klassen I und II von „3 *M*" auf „6 *M*".

Die auf Seite 32 des Tarifes in der Anmerkung „*" ausgewiesene Mindestgebühr ist von „3 *M*" auf 6 *M*" abzuändern. (2179)

Wien, am 22. Dezember 1921.
Österreichische Bundesbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 tritt eine Erhöhung der Güter- und Tiertarife um 33⅓ % ein. (2154)

Grimmen, den 21. Dezember 1921.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 tritt eine Erhöhung der Güter- und Tiertarife um 33⅓ % ein. (2155)

Stralsund, den 21. Dezember 1921.
Der Vorstand.

3. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Tarife Teile I (Tfv. 1a/b, 1500 und 2600).

Am 1. Februar 1922 treten in Kraft:

1. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1917 nebst Nachträgen I—X aufgehoben.
2. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, nebst Erläuterungen und Entscheidungen. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1920 nebst Nachträgen I—VI aufgehoben.
3. Ein neuer Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, enthaltend das alphabetische Verzeichnis der in der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgeführten Gegenstände. Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom Jahr 1915 aufgehoben.
4. Ein Nachtrag VI zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Dezember 1920.
5. Ein Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. März 1921 (bereits angekündigt durch unsere Bekanntmachung vom 6. Dezember 1921).

Die neuen Tarifdrucksachen enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahnverkehrsordnung, der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Tariferleichterungen treten auch Tariferhöhungen ein. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 a. a. O. (R. G. Bl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die neuen Tarifdrucksachen können vom 28. Januar 1922 an von den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin auch von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden. (2176)

Berlin, den 27. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde treten am 1. Februar 1922 im Binnen-Personen- und Gütertarif Erhöhungen der Fahrpreise und Frachtsätze in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn ein.

Zum Binnen-Personentarif erscheint zum 1. Februar 1922 Nachtrag II.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (2170)

Neuruppin, den 20. Dezember 1921.
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Braunschweig-Schöninger und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. Februar 1922 werden die Fahrpreise und Frachtsätze unserer Binnentarife erhöht.

Am gleichen Tage tritt ein neuer Binnentarif der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn in Kraft, der die eintretenden Tariferhöhungen enthält. (2161)

Braunschweig, den 15. Dezember 1921.
Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde tritt am 1. Februar n. J. eine Erhöhung unserer Fahrpreise und Gepäcksätze ein. (2153)

Berlin, im Dezember 1921.
Die Direktion.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. Februar 1922 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II (Nr. 2192 des Tarifverzeichnisses) der Nachtrag 7, mit welchem, dem Vorgehen der Reichseisenbahn entsprechend, eine 75 prozentige Tariferhöhung zur Durchführung kommt.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (2160)

Berlin, den 20. Dezember 1921.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein.

Bildung und Erhebung der Beförderungsgebühren des Personenverkehrs im Verkehr mit den deutschen Reichsbahnstationen auf schweizerischem Gebiet.

Vom 1. Februar 1922 ab werden die Beförderungsgebühren bei den auf schweizerischem Gebiet liegenden deutschen Reichsbahnstationen im Verkehr dieser Stationen unter sich, im Verkehr dieser Stationen nach und von den deutschen Reichsbahnstationen sowie im Verkehr der deutschen Reichsbahnstationen unter sich im Durchgang durch die Kantone Basel und Schaffhausen einer Neuregelung unterzogen.

Die Maßnahme ist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (2156)

Karlsruhe, den 20. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 52. | Berlin, den 29. Dezember 1921. | LXI. Jahrgang

Diese Zeitung erscheint jeden Donnerstag.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,**

amtliche Bekanntmachungen an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W 9, Köthener Str. 28/29, einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 30 *M.* für das Vierteljahr bezogen werden;

bei direkter Zusendung unter Streifband mit Porto- und außerdem bei Lieferung nach dem Ausland gegebenenfalls mit Valuta-Zuschlag. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 3 *M.* abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 3.— *M.*) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung Julius Springer** in Berlin W 9, Linkstraße 23/24. Fernsprecher: Amt Kurfürst 6050–53. Drahtanschrift: Springerbuch. Reichsbank-Giro-Konto — Deutsche Bank Berlin, Depositen-Kasse C. — Postscheck-Konten: für Zeitschriften-Bezug und einzelne Hefte: Berlin Nr. 20120 Julius Springer Bezugsabteilung für Zeitschriften; für Anzeigen und Beilagen: Berlin Nr. 118935 Julius Springer Anzeigenabteilung; für alle übrigen Zahlungen: Berlin Nr. 11100 Julius Springer.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.